

**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*

—

**16 novembre 2010**

***Saint-Quentin-en-Yvelines***

**MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC**

**Réseau de transport public du Grand Paris :**

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

**MAITRISE D'OUVRAGE :**

**SGP (Société du Grand Paris),**

- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Thierry BOSQUET

*La séance est ouverte à 20 h 05 sous la présidence de Paul CARRIOT, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

**Paul CARRIOT, Membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de transport public du Grand Paris »** : bien, je vais vous demander de regagner vos places s'il vous plaît. Nous n'allons pas tarder à commencer. Si vous voulez bien prendre place, s'il vous plaît. Nous allons commencer immédiatement la réunion. Mesdames et Messieurs, bonsoir, j'ai le plaisir, ce soir, d'ouvrir avec vous la 19e session du débat public sur le réseau du Grand Paris. Vous êtes venus très nombreux ce soir, Saint-Quentinois, Ignymontains, Guyancourtois, et je vous en remercie. Au nom de Monsieur le Préfet François LEBLOND, j'ai le plaisir de vous accueillir et d'accueillir également, parmi vous, Madame la Préfète, Anne BOQUET, qui nous a fait l'honneur de nous rejoindre ce soir. J'ai le plaisir également de saluer Monsieur Alain SCHMITZ, Président du Conseil général des Yvelines, Monsieur Robert CADALBERT et Monsieur Michel AUGIER, Maire de Montigny-le-Bretonneux. Ce débat public va durer, ce soir, environ 3 heures. Il devrait donc se terminer vers 23 h 00, très exactement. 3 heures, évidemment, c'est peu et long à la fois. C'est peu pour le nombre de choses que nous devons étudier. Nous devons discuter de l'opportunité, des objectifs, des conséquences du projet de réseau du Grand Paris. Mais c'est également beaucoup si nous savons nous organiser, et là nous allons vous expliquer comment nous entendons opérer pour que chacun ici, c'est l'objectif essentiel de ce débat, puisse prendre la parole, de manière égale.

Je profite de cela pour présenter mes collègues de la Commission particulière du débat public (CPDP). Tout d'abord, Madame AGUILA BALDIT qui sera chargée de suivre les mains qui se tendent et qui veulent s'exprimer, entre autres missions. Il y a également Michel ROSTAGNAT, qui va nous expliquer un petit peu les règles du jeu et la façon dont ce débat doit se dérouler. Je voudrais également vous présenter, du côté du maître d'ouvrage, qui se trouve à gauche, Monsieur VERON, qui est Président du directoire de la Société du Grand Paris, Monsieur Didier BENSE, membre du directoire et Monsieur Thierry BOSQUET, membre de la Société du Grand Paris.

Préalablement à notre discussion, j'aimerais laisser la parole à Monsieur Michel LAUGIER, qui va nous faire un mot d'accueil républicain. Je vous cède la parole, Monsieur le Maire.

**Michel LAUGIER, Maire de Montigny-le-Bretonneux** : merci beaucoup. Madame la Préfète, Monsieur le Député, Monsieur le Président du Conseil général, Monsieur le Président de la communauté d'agglomération, Monsieur le Conseiller général, Maire de Guyancourt, Mesdames et Messieurs les élus, Madame et Messieurs les membres de la Commission, Mesdames et Messieurs les représentants des associations, Mesdames et Messieurs, permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue... Excusez-moi, j'ai oublié le maire de Versailles, que je viens de voir à l'instant. François, excuse-moi, tu étais dans l'ombre, je ne t'avais pas vu, pourtant, la ville du Roi Soleil. Permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue

à Montigny-le-Bretonneux, pour cette soirée organisée dans cette salle du cinéma UGC, dans le cadre du débat public sur le projet de réseau de transports publics du Grand Paris. Une nouvelle fois, la ville de Montigny a été sollicitée pour accueillir une des étapes de l'expression démocratique, et c'est avec plaisir que nous avons accepté. Il est de notre devoir de permettre à chacun de pouvoir débattre sur un projet aussi important, qui concerne nos seulement l'avenir de notre région, mais aussi celui de notre pays, de notre agglomération et de nos villes. Je souhaite que chacun puisse s'exprimer librement, en toute objectivité, sans démagogie, sans arrière-pensée partisane, en pensant tout simplement à l'intérêt général. Nous sommes habitués ici, dans cette agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, à nous investir dans les projets. Voilà 35 ans que notre territoire ne cesse de se développer. Nous savons ce qu'est l'urbanisation, le portage de projet, et la richesse de notre vie associative témoigne de l'implication de chacun d'entre nous. Notre expérience et notre expertise sont, je le pense très sincèrement, des atouts dans l'approche que nous devons avoir sur le projet du Grand Paris. Pendant plus de 30 ans, nous avons fait partie d'une opération d'intérêt général, en l'occurrence la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines. Nous en sommes sortis en 2003, pour nous retrouver en 2009 dans une nouvelle opération d'intérêt, celle de Paris-Saclay.

Monsieur le Président, vous êtes ici, je vous cherchais, Mesdames et Messieurs les membres du débat public, vous l'aurez bien compris, ici chacun sait prendre ses responsabilités. Il y a quelques années, ici même, nous avons déjà participé à un débat public sur l'éventuel prolongement de l'autoroute A12. Il y avait eu un réel engouement, une très forte participation, une implication importante. Pendant plusieurs mois, les réunions plénières ou à thème se sont succédé. Tout cela pour un non-résultat, un statu quo. Je le dis haut et fort ici, aux déclarations stériles, nous préférons les actes. Alors, sachez que nous attendons et espérons beaucoup, quand nous nous mobilisons. Le dossier des transports est un des éléments les plus importants du développement urbain, et c'est bien sûr en amont qu'il faut y penser. À Saint-Quentin, et c'est le vice-président de la communauté d'agglomération chargé des transports qui vous parle, notre collectivité a investi fortement dans un réseau de transports en commun qui est aujourd'hui le deuxième de la région Ile-de-France après Paris. Nous avons facilité la vie de nos habitants et de nos entreprises dans les circuits internes à notre agglomération, mais les liaisons routières n'ont, hélas, pas beaucoup évolué malgré 2 ou 3 gares présentes sur notre territoire. Aujourd'hui, de grands projets nous sont présentés. À moyen et long terme, il est de notre responsabilité de les analyser, de les critiquer, d'exprimer nos préférences. Mais il est également de notre devoir, à court terme, de solliciter les pouvoirs publics sur la nécessité de trouver des solutions rapides aux problèmes actuels, auxquels nos habitants sont confrontés tous les jours. Je veux parler de l'impossibilité de se déplacer de banlieue à banlieue, ou de rallier les aéroports, du manque de trains en dehors des heures de pointe, du confort des trains, notamment ces petits gris d'un autre temps toujours en service. Comble de l'absurdité, les TER qui passent dans notre gare, mais qui ne s'y arrêtent jamais, alors que les wagons transportent des personnes qui travaillent dans nos entreprises et qui devront changer de train à Versailles, pour revenir

chez nous. La gare de Montigny n'est pas un arrêt en rase campagne. Mais avec 62 000 passages par jour, elle est tout simplement la deuxième en importance du département des Yvelines. Tout semble fait, hélas aujourd'hui, pour encourager les automobilistes à continuer à prendre leur voiture. Nous ne pourrions plus attendre encore 20 ans dans ces conditions.

Des exemples, je pourrais en citer beaucoup d'autres, mais revenons à notre soirée, à notre débat que j'espère fructueux, responsable et concret. Je le souhaite, et le répète une nouvelle fois, que chacun s'exprime librement, et que des réponses précises soient apportées à chacune des interrogations. D'autant que des avancées ont eu lieu au cours des derniers jours, voire des dernières heures, si j'en crois la presse. Ma première contribution dans ce débat, quels que soient le projet et la solution retenus, est la nécessité absolue de faire de Saint-Quentin-en-Yvelines, un des pôles majeurs de ce nouveau réseau de transports. C'est indispensable pour nos habitants actuels et futurs, car nous avons toujours des projets de développement, mais aussi pour le renforcement de notre attractivité économique. Malheureusement, je ne pourrai pas rester avec vous jusqu'à la fin de cette soirée, et je vous prie de bien vouloir m'en excuser. Je dois subir une intervention chirurgicale demain matin, à la première heure. Merci beaucoup.

#### *Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : merci Monsieur le Maire. En termes de réactivité, je pense que nous allons passer tout de suite aux choses concrètes. Je retiens les mots essentiels : démocratie, que chacun parle, liberté de parole. Je crois que Michel ROSTAGNAT va nous expliquer un petit peu et nous camper le décor de ce débat qui sera très fructueux pour reprendre votre expression, Monsieur le Maire. Michel, c'est à toi.

**Michel ROSTAGNAT, Membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de transport public du Grand Paris »** : merci Président. Effectivement, je vais un peu faire le discours de la méthode, en quelques mots, pour expliquer ce qu'est ce débat public, en quoi va consister notre réunion de ce soir, quel est son but, son économie, sa méthode de travail. Mais Monsieur le Maire a dit l'essentiel, en peu de mots, en disant que chacun s'exprime librement et que des réponses précises soient apportées. Je crois que c'est le sel de notre réunion. On m'a préparé quelques petites diapositives qui vont permettre de supporter mon exposé, pour vous expliquer, pour ceux d'entre vous qui sont novices en la matière, ce qu'est un débat public à la Française.

#### *Projection de diapositives*

Je dis à la Française parce que l'exercice auquel nous nous livrons ce soir est un exercice de démocratie directe. Nous sommes tous responsables ou pas responsables, communs des mortels, habitants, curieux, responsables de petites choses ou de grandes choses, concernés par le sujet qui nous occupent ce soir et désireux de pouvoir entendre, écouter, parler et obtenir des réponses. C'est un exercice que la France a donc codifié, mais sous le regard vigilant de la Communauté internationale, qui en a été l'inspiratrice. Comme vous le voyez

sur la diapositive, nous avons répertorié un certain nombre de grands moments de notre histoire démocratique mondiale qui ont accouché de cette procédure française du débat public. La première que nous avons citée, est une chose qui était en France et qui était l'œuvre d'un éminent Préfet, Gilbert CARRERE, en 1992, qui avait été chargé d'un débat sur la politique des transports, et qui a procédé, un peu comme ce soir, à de nombreux débats, auditions. Il a fait se confronter les experts, les promoteurs des projets et le public intéressé. Il en a conclu que cette procédure devait être renforcée et pérennisée. La même année, le 10 juin 1992, l'ONU concluait les travaux de la Conférence de Rio, très célèbre sur l'environnement et le développement, qui a pris un certain nombre de grandes décisions. Ce que nous appelons les agendas 21, c'est-à-dire des engagements à long terme que les collectivités publiques devaient prendre pour inscrire l'environnement dans leur politique, mais qui, comme souvent d'ailleurs quand nous parlons d'environnement sur la scène internationale, ont posé comme principe que le public (tout le monde, nous ici présents ce soir) avait son mot à dire en tant que bénéficiaires, ou éventuellement victimes, sur les politiques d'environnement. Quelques années plus tard, la France traduisait les principes de Rio dans la loi Barnier de février 1995, avec la création d'une instance en charge de porter ce thème, la Commission nationale du débat public, au nom de laquelle nous sommes ici ce soir, à cette tribune. Puis la Communauté internationale, en l'occurrence l'ONU européenne, la Commission pour l'Europe ont signé à AARHUS, au Danemark, une convention en 1998, sur le droit à l'information du public, donc spécifiquement sur ce sujet. La France l'a signé. Elle est engagée par cela. Une date que je n'ai pas marquée, mais qui est le 3e coup de marteau sur le clou que la Communauté internationale, c'est en 2002, à Johannesburg, à la suite de Rio. La même année, en 2002, il y a eu la loi française, dite de démocratie de proximité, renforcée à la procédure, que nous vivons ce soir, en dotant la CBDP du statut d'autorité administrative indépendante. Elle ne reçoit donc de consigne de personne, si ce n'est d'elle-même, et en étendant son pouvoir d'autosaisine à des projets à maîtrise d'ouvrage privée, par exemple, dès lors qu'ils ont un impact sur l'environnement. Donc nous avons, si je puis dire, aujourd'hui un exercice que nous menons sous le regard vigilant de la planète entière. C'est notre responsabilité collective de la réussir.

Diapositive suivante, je vais vous dire selon quels principes déontologiques et éthiques nous fonctionnons. 5 principes, que je vais expliquer. La neutralité : Paul CARRIOT, Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT et moi, en tant que membres de la Commission, sommes en charge, non pas d'être les thuriféraires d'un des projets ni leurs procureurs généraux. Nous sommes là un peu comme l'arbitre sur le terrain de football. C'est-à-dire que nous ne sommes pas là pour marquer des buts ni arrêter des ballons, nous sommes chargés de veiller à ce que le jeu se joue correctement, dans les règles fairplay du sport.

**Paul CARRIOT** : il n'y aura pas de carton rouge, j'espère.

**Michel ROSTAGNAT** : il n'y aura pas de carton rouge. En revanche, le Président est chargé de faire en sorte que tout se passe bien, que tout le monde puisse parler. Ce qui veut dire que nous demanderons par avance à nos orateurs, à vous tous, d'être un peu brefs dans vos

interventions, 3 minutes disons, pour éviter que certains sortent de la réunion en se disant qu'ils n'ont pas eu le temps de parler. Voilà donc, la neutralité est un principe essentiel pour la Commission.

Le deuxième principe est l'indépendance. Comme je le disais, la CNDP n'est missionnée par personne d'autre que par elle-même. Elle agit en son nom propre. Elle est chargée de veiller à ce que le projet, que Monsieur VERON et son équipe vont vous présenter, puisse être présenté convenablement, que tout le monde puisse en avoir connaissance, puisse s'exprimer.

Le principe d'équivalence, qui est le troisième principe, est un peu le principe un homme égal une voix. Nous ne sommes pas ici sur le point de prendre des décisions, donc nous ne faisons pas le travail des assemblées élues, des exécutifs. Nous sommes là pour le préparer par une intervention très libre et décontractée, espérons-le, de tous ceux qui ont des choses à dire. Donc le dernier rang comme le premier a son mot à dire. Nous avons chargé les hôtes, qui commencent à être rodés puisque nous avons pas mal de débats au compteur, d'être présentes sur tout le linéaire du haut en bas de la salle. Et Marie-Bénédicte, qui va surveiller la salle dès lors que nous y verrons un peu mieux peut-être, sera chargée de veiller à ce que nous puissions donner la parole à tout le monde. Nous vous chargeons de votre indulgence par avance, puisque nous ne voyons pas forcément toujours très bien tout le monde. Mais nous ferons en sorte que tout le monde puisse à peu près parler.

Le principe de transparence, qui est le quatrième principe sur la diapositive, est de dire qu'il n'y a pas de question taboue. Tout le monde a le droit de poser des questions, il n'y a pas de question stupide. Et tout le monde a le droit d'avoir des réponses. Donc les questions auront des réponses. Si par hasard une question colle, est un peu compliquée, et que le maître d'ouvrage, dans l'état de ses travaux, n'est pas en mesure d'y répondre (cela peut arriver), à ce moment-là, il s'engage à garder la question pour lui et à la remettre en jeu sur internet, sur le site de la Commission, sur lequel vous aurez tout loisir dans le courant du débat, de vous rendre pour vérifier que les questions qui vous sont à cœur sont traitées.

Enfin, il y a un principe important, qui est le principe d'argumentation. Il arrive que dans certains débats publics, certaines personnes aient tellement à cœur que le projet ne se fasse pas, que nous puissions passer de l'échange de questions-réponses à la vindicte ou à des manifestations d'hostilité, qui empêchent que le débat ait lieu. Nous sommes là pour essayer, dans la mesure du possible, et je pense que ce soir nous n'aurons pas de souci, de faire en sorte que tout le monde, dès lors qu'il aura posé une vraie question ou fait une intervention, puisse avoir une vraie réponse. Ce sont des principes qui permettent à chacun de sortir de la réunion un peu plus nourri, avec une vision plus claire et un nouveau comportement par rapport au projet. Monsieur le Maire l'a très bien dit, voilà un peu l'objectif de ce débat public.

Quelques diapositives que je passe, plus brièvement maintenant, pour vous dire où nous en

sommes en termes de débat. Cela fait un mois et demi que nous avons démarré, depuis le 30 septembre. Nous avons encore 2 mois et demi de débat. Donc ce que nous nous dirons ce soir sera capitalisé pour la suite. N'ayez crainte ; quand nous arriverons à la fin janvier, nous aurons beaucoup plus de sagesse sur cette affaire. Le site, qui s'appelle [www.debatpublic-reseau-grandparis.org](http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org) a déjà 71 000 et des poussières de visite, ce qui est déjà pas mal, 357 questions posées par écrit sur internet dont une bonne partie a déjà des réponses. C'est donc le maître d'ouvrage qui apporte les réponses, sous notre contrôle. Il ya des avis émis par le public. Vous pouvez aussi avoir envie de donner votre vision des choses, sans attendre de réponse. Il y a aussi des avis donnés par les collectivités locales, qui ont le droit, reconnu par la loi, d'émettre un avis formel, après délibération dans leur conseil municipal ou assemblée. Et il y aussi des contributions d'organisme collectif. Et puis nous avons, vous les avez vus sur les banques en arrivant, des cahiers d'acteur, des documents de 4 pages, en couleur, qui exposent ce qu'en général, un organisme un peu lourd (une association, un syndicat, une collectivité) a choisi d'exprimer comme position par rapport au débat et que notre Commission a fait le choix d'imprimer (comme elle en a le pouvoir et la volonté en général). Le débat prend corps petit à petite. Plus nous avançons et plus nous avons de matière. Pour nous, c'est très important dans le moment où nous allons devoir commencer à penser le compte rendu.

Je voudrais également vous dire ensuite rapidement que nous avons d'autres réunions, puisque nous avons encore 2 mois et demi devant nous. Peut-être que certains d'entre vous seront sensibles à éventuellement y aller ou à savoir ce qui s'y passe, sans forcément se déplacer puisque certaines d'entre elles sont podcastées ou font l'objet de compte rendu sur le site de la Commission. Cela permet de savoir ce qui s'y passe. Dans votre secteur large, puisque nous ne sommes plus tout à fait en proche couronne, mardi prochain, nous serons tous les trois à Massy, le lendemain à Alfortville/Maisons-Alfort, et le 4 janvier nous nous transportons à Saclay, pas très loin d'ici, très précisément à Supelec, sur la commune de Gif. Nous aurons également des réunions dites thématiques (où nous ne traitons pas le problème dans son ensemble, mais une de ses facettes). Les prochaines seront les projets de territoires, juste à côté d'ici, à Jouy-en-Josas, le 30 novembre, sur le campus de HEC, le 3 décembre à la Cité Descartes, à Marne-la-Vallée, à l'École des Ponts ou à l'université, nous ne le savons pas encore, et le 5 janvier, les financements, ce sera sur Paris intramuros. Enfin, il y a des réunions dites locales, comme celle de ce soir. Nous en avons encore beaucoup. Vous voyez, je ne détaille pas. Si vous êtes curieux, vous pouvez aller sur le site internet de la Commission. Vous aurez leurs coordonnées précises. Voilà ce que je voulais dire à ce stade. Je crois que j'ai fini mes diapositives. Merci de votre attention.

**Paul CARRIOT** : merci Michel. J'ajoute une petite précision. C'est que le site nous permet d'avoir un blog. Ceux qui veulent s'exprimer par le blog en ont la possibilité, parce que c'est un moyen efficace et intéressant pour pouvoir s'exprimer, échanger, discuter et dire ce que nous avons sur le cœur. Avant qu'une forêt de bras ne se lève, et que nous posions 71 000 questions, je vous demande encore un peu de patience. En fait, nous allons écouter maintenant la SGP, qui va nous expliquer comment se passe ce projet, comment il va se

présenter dans les années à venir. Donc je vous laisse la parole, Monsieur.

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

*Projection d'un film*

*Diffusion d'un document PowerPoint*

Je vais maintenant vous présenter le Métro Grand Paris, ses bénéfices pour les Franciliens, le Métro Grand Paris et Saint-Quentin-en-Yvelines, et pour terminer sa mise en œuvre. Pour commencer, un rappel sur les déplacements en Ile-de-France.

63 % des déplacements dans Paris se font en 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 % des déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture ? D'une manière générale, les déplacements en transports en commun de banlieue à banlieue sont difficiles parce que toutes les lignes des RER, des Transiliens, convergent vers la capitale, et obligent les voyageurs à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation des réseaux au centre de Paris. Pour répondre aux besoins des Franciliens, le Métro Grand Paris est un réseau en rocade composé de 3 lignes, de 150 km de voies nouvelles, de 40 gares. Il offrira 200 millions de voyages à l'ouverture pour une capacité de 3 millions de voyageurs à terme. Sa vitesse moyenne sera élevée, 65 km/h.

Je vais maintenant vous faire une 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 du Bourget au Nord. Elle sera ponctuée de 23 gares, assurera 800 000 voyages 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 de Vert-de-Maisons. Enfin, dans la partie est de son parcours, elle desservira Noisy-Champs et la Cité Descartes, Chelles, puis l'Est des territoires de la Seine-Saint-Denis actuellement mal desservis de Clichy, Montfermeil, pour atteindre l'aéroport du Bourget via Sevran et Aulnay.

La ligne verte est une ligne de rocade de 75 km ponctuée de 16 gares. Elle relie les aéroports de Roissy (deuxième aéroport européen), du Bourget (premier aéroport d'affaires européen) à Orly. Cette ligne dessert l'Ouest parisien, notamment le quartier d'affaires de La Défense, le pôle de Saclay qui a une vocation à devenir un pôle scientifique de recherche d'envergure internationale, Massy en correspondance avec le 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 Gennevilliers. À l'Ouest, au niveau de Versailles, sur le plateau de Saclay, 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. Elle est une véritable colonne vertébrale du réseau, en prolongement de la ligne 14, elle relira au Nord l'aéroport de Roissy à celui d'Orly au Sud. Elle sera en correspondance avec les réseaux existants par 22 gares et effectuera 1 million de voyages par jour. Elle desservira 3 aéroports, plusieurs gares TGV, les lignes de métro et de RER et les lignes du réseau Transilien.

Nous allons détailler les principales caractéristiques des rames. La vitesse commerciale moyenne sera élevée, 65 km/h. À titre de comparaison, le Métro du Grand Paris a une vitesse 3 fois supérieure à celle d'un tramway, 2 fois supérieure à celle du métro actuel et supérieure à celle du RER, qui roule à 45 km/h. 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 entre 2 rames. La capacité des places offertes variera de 10 000 à 40 000 places par sens. 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 du voyageur et des lieux d'échange. Un grand soin sera porté pour gérer les correspondances entre les 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'écoconception, 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 du Grand Paris apporte-t-il aux Franciliens ? Comme nous l'avons vu, en grande couronne, 10 % de déplacements se font en transports en commun. Les déplacements internes de banlieue à banlieue ont augmenté de 50 % en 25 ans. 80 % des déplacements en Ile-de-France se font de banlieue à banlieue. Le système de transports 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. 85 % des gares sont en correspondance, permettant une meilleure accessibilité sur l'ensemble du réseau. Il apporte un véritable ballon d'oxygène au réseau actuel, en évitant de passer par Paris. Quelques exemples de gains de temps de parcours. De Noisy-Champs au Bourget, il faudra 18 min, au lieu de 72 min actuellement, d'Orly à La Défense, 26 min au lieu de 62 min. La Grand Paris désature le réseau existant, allège de 10 à 15 % les lignes en correspondance, 25 % le tronçon central de la ligne 13, et près de 30 % la

partie intramuros du RER B.

Quel sera son soutien pour l'économie ? Le Métro du Grand Paris est irrigué par 40 gares ; c'est un levier important pour le développement et l'attractivité de la région Ile-de-France. Sur les 8 grands pôles identifiés et reliés entre eux, Saint-Quentin-en-Yvelines est l'une des composantes du pôle de Saclay. Une politique 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 du Métro Grand Paris a fait l'objet, dès le début, d'une évaluation stratégique environnementale. C'est une première sur un projet de cette importance, qui 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 3 temps : la connaissance exhaustive de l'état initial dans les domaines de l'air, du bruit, 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 du projet. Enfin, un suivi sera mis en place pendant la durée du chantier et après la mise en service. L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 km de large. Nous avons pu ainsi proposer un tracé en conséquence. Cette procédure a permis, très en amont, d'identifier et de prendre des mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts. Le tracé présenté tire déjà les conclusions de ce travail.

En résumé, le Métro du Grand Paris est un projet équilibré, et cohérent. En apportant un bouclage complet autour de Paris, il apporte, grâce à son maillage, des capacités nouvelles pour se déplacer rapidement de banlieue à banlieue. Il répond aux besoins 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 en sortant de leur isolement des secteurs mal desservis par les transports (il permet d'accéder aux emplois et aux services de la région), d'aménagement urbain en favorisant les opérations de restructuration et de renouvellement autour des gares, dans le cas des contrats de développement territorial. Enfin, son maillage avec les réseaux TER et les gares TGV renforce les liens de la région capitale avec l'ensemble du territoire national.

Le projet Métro Grand Paris pour les habitants de Saint-Quentin-en-Yvelines. Quelques rappels. Le pôle élargi de Saint-Quentin-en-Yvelines représente 200 000 habitants, dont 150 000 dans la communauté d'agglomération de Saint-Quentin. Les emplois ont augmenté de 2 % en 7 ans. Comment s'articulent la population et les emplois de Saint-Quentin-en-Yvelines ? 78 % des actifs n'y résident pas, alors que 22 % de ses habitants travaillent à Paris ou dans les départements limitrophes. Nous allons voir maintenant les emplois dans la communauté d'agglomération. Saint-Quentin-en-Yvelines est le deuxième pôle tertiaire de l'Ouest francilien, après La Défense, avec près de 105 000 emplois, soit près 20 % des emplois des Yvelines. Les deux tiers sont localisés sur les communes de Guyancourt et de

Montigny-le-Bretonneux. Le Métro du Grand Paris est un atout pour exploiter l'important parc immobilier d'entreprises de Saint-Quentin-en-Yvelines, avec ses 4 millions de m<sup>2</sup>, donc 1,5 million en bureaux et 1 million pour les PME. Le potentiel immobilier et le Métro Grand Paris sont les vecteurs du développement de l'emploi sur votre territoire. Sur cette carte, vous pouvez voir les plus importants pôles d'emploi. Au Nord-ouest, 10 000 emplois environ sur la ZAC. Sur cette carte vous pouvez voir les plus importants pôles d'emplois. Au Nord ouest, 10 000 emplois environ sur la ZAC de la Clé st Pierre, le Parc de Cloup, la ZI des Bruyères, qui ont plutôt une dominante aéronautique et haute technologie. À l'ouest, la zone artisanale observatoire et Trappes Élancourt. L'université Versailles Saint-Quentin qui enseigne dans les domaines du droit, des sciences politiques, médecine et sciences sociales. Au Nord le plateau de Satory, avec le pôle MOVEO. Et les zones artisanales du BUC et d'AIRPARC, sans oublier Challenger et le technopôle.

Les transports en commun à Saint-Quentin-en-Yvelines. Saint-Quentin-en-Yvelines est desservie par le RER C, en direction de Montparnasse, le Transilien U vers La Défense, et N vers Montparnasse. Elle est desservie par 3 gares ; la gare de Saint-Quentin, 2e gare des Yvelines, Trappes, La Verrière, sans oublier les gares de rabattements de Saint-Cyr-l'École, Versailles-Chantiers, Petit-Jouy-les-Josas et Jouy-en-Josas. La tangentielle Ouest St-Cyr vers Achères, en cours de travaux et ouverte partiellement actuellement. Le transport en commun en site propre Saint-Quentin-Massy, dont les 2 extrémités sont déjà en site propre. Et le Métro du Grand Paris avec ses futures gares de Versailles et de Saclay-sud. Le Métro Grand Paris améliore les trajets de banlieue en banlieue, en évitant de réaliser vos correspondances par Paris. La ligne N et le RER C seront en correspondance avec le Métro Grand Paris à Versailles, comme la ligne U qui sera également en correspondance avec le Métro Grand Paris à Saint-Cloud. Près de 80 % des déplacements se font en voiture particulière contre 20 % en transports en commun. Les temps de parcours actuels sont longs. Quelques exemples de trajet, aujourd'hui, comparés à ceux de demain avec le Métro grand Paris. De Saint-Quentin-en-Yvelines à La Défense, il faut aujourd'hui 30 min, demain il faudra 23 min (gain de 7 min), de Saint-Quentin-en-Yvelines à Saclay, aujourd'hui 54 min, demain 18, soit un gain de 36 min. Enfin de Saint-Quentin-en-Yvelines à Orly, aujourd'hui 1 heure, demain 28 min, soit un gain de 32 min.

Le Métro Grand Paris et sa ligne verte, qui va de Roissy à Orly, desserviront Versailles puis Saclay-Sud. Ces correspondances mettront en contact la ville de Saint-Quentin-en-Yvelines avec les aéroports et les autres pôles d'activités et les gares TGV. Un corridor des tracés possibles figure sur la carte. Le dossier de débat public suggère une gare à l'est de Saint-Quentin. Nous sommes là ce soir pour en débattre.

Quelques gains de temps de trajet. Depuis la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines, avec une correspondance à Versailles, les gains de temps sont déjà importants. Vous pouvez voir, en vert clair, des gains compris entre 10 et 20 min, et en vert foncé des gains supérieurs à 20 min. La même chose depuis Saclay, là c'est très significatif. L'ensemble de l'Est, du Nord, du Sud et de l'Ouest laisse apparaître des gains supérieurs à 20 min.

La mise en œuvre. Le Métro Grand Paris est un projet ambitieux, d'intérêt régional et national. Les coûts prévisionnels se situent entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros. 80 % seront consacrés aux infrastructures, environ 12 % pour le matériel roulant, le solde pour les acquisitions foncières. Les infrastructures, le matériel et les gares seront remis au STIF, clés en main, à la fin des travaux.

Nous sommes aujourd'hui dans le cadre du débat public, jusqu'à la fin janvier 2011. LA CNDP fera un bilan 2 mois après. La SGP 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, et le réseau sera terminé en 2023. Je vous remercie pour votre attention.

### *Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : bien. Merci Monsieur BOSQUET de votre présentation. Je crois que vous avez campé le décor, c'est très clair. Les questions vont maintenant fuser. Auparavant, juste une question de méthode. Marie-Bénédicte, tu nous expliques un peu comment vont fonctionner les questions écrites et orales.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : bonsoir à toutes et à tous. Pour le fonctionnement des questions, nous allons pouvoir avoir deux méthodes de questions. Vous avez des hôtesse aux 4 coins de la salle, qui sont habillées en rouge. Soit, vous souhaitez poser une question orale, vous faites un signe à l'hôtesse qui me le répercute. Vous énoncez s'il vous plaît, pour que le verbatim puisse être complet, c'est-à-dire le compte rendu de la réunion, vos noms et qualités. Et si vous ne souhaitez pas intervenir de façon orale et poser une question, vous avez la possibilité de poser une question écrite qui nous sera apportée, dans laquelle vous aurez de toute façon aussi énoncé vos noms et qualités et préciser un email, pour le cas où, devant l'affluence des questions, nous n'aurions pas le temps de l'évoquer. Dans ce contexte, cette question serait transmise au maître d'ouvrage, qui y répondrait par le biais d'internet. Nous allons commencer par les questions de la salle ; je vais prendre une ou deux premières questions, et après je passerai la parole à Monsieur le Maire de Montigny-le-Bretonneux, qui a donc des obligations. Je reprendrai quelques questions de la salle, et je repasserai après la parole aussi, compte tenu d'autres impératifs, à Monsieur le Président du Conseil général des Yvelines, Monsieur SCHMITZ. Nous allons commencer par deux questions de la salle ; je vais prendre le monsieur au premier rang. Monsieur, s'il vous plaît, vous avez la parole. Veuillez donc énoncer vos noms et qualités, s'il vous plaît.

**Yves LONDECHAMP, Président de CODESQY** : bonsoir. Je suis Yves LONDECHAMP, je suis le Président du Conseil de développement de Saint-Quentin-en-Yvelines (CODESQY). Le CODESQY a examiné avec attention les éléments mis au débat public et a débattu, dans son assemblée plénière, la semaine dernière. Sur cette base-là, il considère qu'il est important, voir nécessaire, d'avoir une gare du Grand Paris à Saint-Quentin-en-Yvelines, sur son territoire, pour toutes les raisons qui ont été évoquées dans la présentation, notamment l'importance de la ville comme pôle d'emplois et de vie, et également par le fait que la gare

de Saint-Quentin est une gare de commutants importants. Il y a à peu près 300 000 mouvements pendulaires chaque jour, 150 000 le matin et 150 000 l'après-midi. Ce qui fait de cette gare, certes la deuxième gare des Yvelines pour les entrants et les descendants des trains, mais la première gare des Yvelines pour ce qui est de l'intermodalité, c'est-à-dire d'entrants et de sortants de la gare elle-même, pour prendre le train. Or, actuellement le trafic correspondant à ces besoins est assuré d'une façon qui n'est pas totalement satisfaisante. La raison en est principalement, nous a-t-on expliqué, du fait du goulet d'étranglement entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles. Comme illustration de ce fait, il y a 2 à 3 fois moins de trains selon les heures entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Paris et l'Île-de-France que depuis Versailles, à cause de ce goulet principalement. Il y a un véritable besoin d'accroître les capacités pour entrer et sortir de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Et le deuxième point est que, dans le contexte de Paris-Saclay, Saint-Quentin a besoin de liaisons directes efficaces avec Saclay pour que les entreprises de Saint-Quentin puissent participer à la création d'un écosystème de l'innovation sur l'ensemble du plateau. Mais nous mettons en avant le fait que c'est non seulement l'est de Saint-Quentin, le pôle de Guyancourt et de Montigny, comme il a été indiqué, mais aussi à l'Ouest, si le nombre d'emplois est inférieur, il y a des entreprises très importantes en high-tech, comme EADS et Thales par exemple.

Donc, il est nécessaire d'avoir une gare, mais où ? Le dossier suggère fortement que s'il doit y avoir une gare, ce doit être à la Minière. Et le CODESQY est tout à fait en accord avec ce point. Mais il suggère également de considérer une deuxième option qui est d'avoir une gare à Saint-Quentin-Montigny, RER SNCF, en correspondance directe, pour deux raisons principales. La première est que cette option offre également un potentiel significatif de développement urbain par renouvellement, principalement le long du corridor ferroviaire, dans la zone d'activité de l'observatoire, ou d'autres zones le long de ce corridor, et puis dans un large périmètre, centré sur Saint-Quentin, qui fait actuellement l'objet d'un projet bi-annuel de renouvellement urbain et de densification. La deuxième grande raison est que cette option nous semble susceptible de générer rapidement, après la mise en service de la ligne verte, un meilleur trafic sur cette ligne dans la mesure où nous aurions une meilleure architecture pour l'ensemble du quart sud-ouest de l'Île-de-France, dans la mesure où nous pourrions, à partir de Saint-Quentin, diffuser le trafic sur La Défense et sur Saclay, et soulager ainsi le goulot d'étranglement entre Saint-Quentin et Versailles. D'autre part, du point de vue local, cette gare serait beaucoup plus centrale pour desservir les différents pôles d'emplois de Saint-Quentin-en-Yvelines, et elle permettrait aussi de rabattre plus de trafic venant de l'ensemble du bassin d'emplois de Saint-Quentin-en-Yvelines et au-delà. Donc en conclusion, le CODESQY est un, pour une gare, très certainement, et deux, de mettre à l'étude l'option d'une gare en correspondance avec Saint-Quentin. Merci beaucoup.

*Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : merci de votre intervention. Si je comprends bien, pour accroître les capacités de transports, pour avoir des liaisons efficaces dans le secteur, tant à l'Est qu'à l'Ouest, vous nous proposez deux gares, une à la Minière ou une autre à Saint-Quentin-Montigny. Monsieur le maître d'ouvrage, je pense que vous avez quelques réponses, peut-être à apporter là-dessus, j'imagine ?

**Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris** : bonsoir. D'abord sur le premier point, je n'ai pas identifié s'il y avait des gens de la RFF et de la SNCF dans la salle, parce que j'imagine que nous allons avoir beaucoup de questions liées aux infrastructures et aux services. C'est très exactement ce que vous mentionniez à travers la notion de goulet d'étranglement.

Sur le deuxième point, ce sur quoi vous avez insisté, c'est la solidarité, qui existe entre un chaînon, son chaînon d'amont et son chaînon d'aval, c'est-à-dire que le tracé, tel qu'il vous a été suggéré, montre à l'évidence, à cause du cône vert, que nous sommes dans une phase où les options sont possibles. Vous aurez observé que c'est un cas totalement unique. Il y a des variantes ici ou là, s'agissant du tracé du Grand Paris. Mais s'agissant de cette position géographique particulière, c'est le seul cas qui est ainsi mentionné. Alors pourquoi ? Tout simplement parce qu'il y a un choix fort qui est à faire à Versailles. Le débat a d'ailleurs déjà eu lieu, en partie, tout à fait au début du cycle des réunions de débat public, entre la position des chantiers et des matelots. Selon la localisation de la gare de Versailles, il est évident que le tracé aval n'est pas le même et que, dès lors, la position des gares sur le site de Saint-Quentin (je prends les choses au sens large) est évidemment différente. Donc le sens du débat de ce soir, le sens de la consultation est bien entendu de permettre de mesurer sur deux plans, qui sont les plans techniques et transports, quelle est la position la plus efficace du point de vue des connexions et donc de la capacité de drainer un maximum de voyageurs. C'est le premier angle sous lequel l'examen doit être fait. Il y a un deuxième angle, qui n'est pas moins important, qui est l'angle de la valorisation du potentiel de développement en fonction de la localisation de la gare. C'est cette balance des avantages et des inconvénients qui guidera le maître d'ouvrage dans sa décision finale. Par ailleurs, je mets volontairement les pieds dans le plat, dans la mesure où tout le monde a pu observer dans la presse que le tronçon au-delà de Rueil jusqu'à Orly faisait l'objet, pour le moins, d'un débat, quand il n'était pas vigoureusement attaqué. C'est un cas à peu près unique parce que partout ailleurs, il peut y avoir des variantes, en gros, le principe de desserte n'est pas mis en cause. Donc les arguments qu'objectivement les acteurs locaux peuvent verser au dossier, dans le contexte particulier que j'évoquais, sont d'une importance tout à fait essentielle. Donc je me garderais bien, Monsieur le Président, de répondre à la question. Nous sommes ici justement pour débattre et que la salle s'exprime sur ce qu'elle considère comme le tracé et la localisation avantageux.

**Paul CARRIOT** : je crois que le débat va se prolonger. Je vois des mains qui se lèvent, Marie-Bénédicte.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Monsieur, au deuxième rang, vous avez la parole s'il vous plaît.

**Laurent LEGENDRE, Président de l'association DELTAS- SQY** : bonjour, Laurent LEGENDRE, EADS. Je suis également le Président de l'association DELTAS- SQY, qui est l'association qui regroupe les associations de Saint-Quentin-en-Yvelines. C'est une association qui a 4 axes. Le premier axe est l'amélioration des transports, d'où ma présence ici ce soir. Le second est l'amélioration du logement pour nos salariés. Le troisième est tout ce qui touche au développement des activités et des services pour les entreprises et leurs salariés. Et donc, le quatrième m'amène ici également, car ce sont tous les projets d'avenir qui contribuent au développement de ce territoire.

En 3 min, puisque c'est la limite, je ne vais pas refaire l'histoire. Par contre, je suis très inquiet de voir les propositions qui sont faites. Dans votre exposé, il y a une analyse qui est assez bonne et qui recoupe ce que nous avons fait dans notre association, qui a été créée parce que nos salariés se plaignent des conditions de transport et de l'accessibilité à ce territoire. EADS, par exemple, a implanté 3 000 salariés entre le 1<sup>er</sup> janvier 2007 et le 19 octobre 2009, sur ce territoire. Renault va en implanter 2 000 de plus, plus de 3 000 de plus il me semble. Près de 4 000, vous voyez, cela augmente tous les jours. Donc nous avons des perspectives d'avenir sur ce territoire qui méritent qu'on retienne nos besoins dans ce projet. Je ne vais pas débattre plus longtemps, je vais simplement vous faire une proposition. Nous avons analysé, de façon pragmatique, comme nous faisons dans les entreprises, les besoins de nos salariés, nos bases de données de salariés, la localisation de leur domicile individuel (un fichier qui fait plus de 30 000 noms), avec les derniers adhérents à l'association, qui compte 40 entreprises. Nous devrions avoir bientôt 10 000 noms de plus. C'est une base de données assez importante qui nous permet d'identifier que simplement 15 % de nos salariés utilisent les transports en commun, et 70 % habitent en dehors du territoire. Et quand nous rencontrons le STIF, il nous dit qu'il dimensionne les améliorations des transports en utilisant des enquêtes ménages qui sont faites sur un échantillon statistique qui concerne les administrés locaux, qui ne sont pas nos salariés, à part un petit tiers d'entre eux. Nous voudrions juste améliorer le processus. Nous sommes très mauvais et nous ne nous sommes pas préoccupés plus avant de ces problèmes. Nous voulons juste permettre que se mette en place une démarche constructive, où nous pouvons vous fournir des données très précises, en plus avec des fréquences. Nous savons à quelle heure les gens rentrent sur nos entreprises, donc nous pouvons vous donner des distributions le matin, le soir, qui permettent d'améliorer les choses. Et nous pouvons, en plus, vous aider peut-être à mieux positionner la gare, en partant de données très précises. Ce que je veux vous faire comme proposition est simplement de vous inviter à une réunion de notre association et vous présenter les données. Éventuellement, si elles ne sont pas suffisantes, nous pouvons vous en fournir d'autres.

**Paul CARRIOT** : écoutez merci. C'est une proposition qui intéressera certainement le maître d'ouvrage. Je ne pense pas qu'il y ait lieu de débattre de cette question. C'est une

proposition. Je pense qu'elle sera reprise dans le verbatim. Je préfère que nous passions aux questions, Marie-Bénédicte.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT :** Monsieur le Maire, vous aviez demandé, compte tenu de vos impératifs médicaux, la parole. Je me propose de vous la passer rapidement. Je prends acte de votre demande.

**Michel LAUGIER :** je me suis déjà exprimé une première fois et je pense que j'ai déjà fait passer certains messages. Donc je vais laisser la parole à mes collègues aussi, qui sont à mes côtés, et notamment au Président de la communauté d'agglomération.

Certainement, pour rappeler effectivement que c'est vrai que quand nous voyons toutes les diapositives, il manque quand même Saint-Quentin-en-Yvelines. Excusez-moi, sans faire de connotation politicienne ce soir, c'est vrai que je vois le corridor vert un peu trop à droite aujourd'hui. Donc j'aimerais qu'il soit plus à gauche. Tout simplement pour dire qu'il nous le faut, nous en avons besoin, c'est impératif. Nous avons vu le développement économique, nous voyons le développement, parce que nous avons l'impression que nous avons peut-être été les trop bons élèves au cours des 30 dernières années, et qu'aujourd'hui, nous sommes un peu oubliés, alors que nous avons encore devant nous de grands projets de développement économique, avec de nouvelles populations et aussi un grand développement au niveau universitaire. Donc nous avons besoin d'une gare, alors si vous vous engagez à ce qu'il y ait une gare sur Saint-Quentin, nous en serons déjà très heureux.

**Robert CADALBERT, Président de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines :** ce que je vais rajouter, puisqu'aussi bien le Maire de Montigny-le-Bretonneux, mais aussi le Président du CODESQY ou le Président de DELTAS-SQY ont posé un certain nombre de questions qui sont pour nous fondamentales.

Moi, ce que j'ai compris dans le réseau de transports publics du Grand Paris, c'est qu'il devait déjà desservir tous les pôles stratégiques du système multipolaire qu'est le Grand Paris. Et tout le monde reconnaît que Saint-Quentin est incontournable comme étant un pôle de développement économique stratégique pour le Grand Paris. Après, ce que nous disons tous, c'est bien que nous parlions du système de transports, mais celui-ci n'a pas fait le projet du Grand Paris. Donc, derrière se posent des interrogations. Est-ce que les 70 000 logements qui sont prévus vont être faits autour des gares ? Parce que tous ceux qui se battent pour avoir des logements autour des gares doivent savoir combien de logements il s'agit. Parce qu'on me dit aujourd'hui que c'est au mieux 35 000 logements que nous faisons dans l'année en Ile-de-France, et il en faudrait 70 000. Il y a cela.

Et il y a aussi un problème qui n'a même pas été évoqué, cela doit être un gros mot ce soir, SDRIF. Excusez-moi, à ce que je sache d'une rencontre qui a eu lieu entre Jean-Paul HUCHON et le Préfet de Région il y a une semaine — n'est-ce pas Madame la Préfète ? — c'est dans l'impasse. Peut-être qu'il n'y avait pas de gouvernement pour prendre des décisions, mais aujourd'hui nous attendons que le gouvernement prenne des décisions pour lever cette



ambigüité. Sinon, tout ce que nous racontons ce soir ne sert à rien. Si nous ne nous mettons pas d'accord, c'est un débat public pour rien. Donc il faut se mettre d'accord, c'est l'intérêt de tous que nous fassions de l'aménagement. C'est vrai que dans l'aménagement, le transport est un élément majeur. Nous l'avons bien vu, en particulier dans notre secteur du plateau de Saclay, puisque Saint-Quentin est au cœur de ce plateau. C'est toute la partie occidentale du plateau de Saclay. Nous avons mis le CEA à Saclay il y a plus de 50 ans, nous y avons mis des entreprises. Mais aucun projet d'aménagement, sauf à un endroit qui s'appelle une ville nouvelle, sur Saint-Quentin-en-Yvelines. Donc de ce côté de l'aménagement, nous n'avons pas été très bons, forcément. L'État n'était peut-être pas très bon et nous pas plus. Tout le monde reconnaît que c'est le moins pire qui a été fait ici à Saint-Quentin. En tous les cas, il y avait un projet d'aménagement. Le reste, nous ne le connaissons pas. Pour moi, ce qui est le plus important, c'est de mettre ce projet d'aménagement, bien sûr avec les transports en commun, au cœur de toutes les réflexions que nous venons d'avoir.

L'autre question importante. C'est très joli ce Métro Grand Paris, mais les maires et les élus qui sont là ne peuvent pas attendre. Quand je vais voir Monsieur OLIVIER derrière, si je lui dis de ne pas s'inquiéter, car dans 15 ou 20 ans, il n'aura plus de problèmes, je suis certain qu'il me répond que dans 15 ou 20 ans nous serons au Brésil ou en Inde, mais plus à Guyancourt. Aujourd'hui, la question est de savoir ce que nous faisons demain. Et quand vous voyez les habitants ou les chefs d'entreprise, c'est demain. Pour être sérieux et crédible, c'est moins de 5 ans. Sinon cela ne sert à rien. Donc nous sommes dans cette logique. Bien sûr, il faut avoir un projet ambitieux à l'échelle de New York, Francfort, Tokyo, Londres, mais il faut répondre aux besoins des habitants demain. C'est pour cela que nous nous battons depuis un certain temps, et avec l'État puisque la portion que vous citez du transport en commun en site propre entre Saint-Quentin et Massy est l'EPA qui l'avait lancé il y a plus de 10 ans. Donc nous sommes dans cette logique-là. Aujourd'hui, il y a l'autre question, entre le court terme et le long terme. Aucun élu ne va refuser un système de transports à long terme. Mais il faut répondre au projet que le long terme et le court terme soient cohérents et convergents.

Je finirais par deux mots. Qui va financer ? C'est bien joli de dire que nous allons valoriser les terrains. Quand je vois les projets de loi, Bercy prend déjà la moitié de la valorisation. Nous avons connu cela. Qui va financer ? Est-ce que ce sont les collectivités locales qui, après, vont tout financer ?

**Paul CARRIOT :** je crois que les deux questions que vous avez posées, nous nous y attendions. Alors, il y a deux points, d'abord celui du financement. Je crois que c'est une question importante. Je rappelle qu'il y a une réunion publique, dans très peu de temps, en janvier, sur cette question. Et puis le deuxième point était sur le problème du court terme et du moyen terme. Quid de la question ? Je pense que là aussi c'est une question qui doit trotter dans toutes les têtes ce soir. Sur ces deux points, je pense que le maître d'ouvrage doit certainement avoir des choses à nous dire, je pense, sur le premier point, entre le court

et le moyen terme, Monsieur VERON. Et puis l'aspect financier, pouvez-vous nous dire, non pas dans la totalité du problème, parce qu'il faudrait plus de 3 ou 5 min, mais quelques éléments qui puissent nous guider dans la réflexion de ce soir ?

**Marc VERON :** d'abord Monsieur le Président, je vous trouve pessimiste. Il y a une loi dite loi Grand Paris, du 3 juin de cette année. Cette loi définit un objet à réaliser par la SGP, créée par cette loi, qui est ce schéma, et donc au-delà ce réseau de transports par métro automatique. Quoi qu'il advienne du SDRIF, la loi se suffit à elle-même s'agissant de la mise en œuvre de ce réseau de métro automatique, au-delà même de ce qu'elle fixe à la SGP un objet à réaliser. Monsieur le Maire de Montigny-le-Bretonneux nous disait tout à l'heure que nous avons été douchés par un précédent débat public qui ne s'est traduit pas rien. La loi du Grand Paris définit une procédure de débat public spécifique au réseau de métro automatique. C'est dans ce cadre-là que nous nous réunissons ce soir. Et que dit la loi ? Elle dit que le maître d'ouvrage, la SGP, à travers son Conseil de surveillance, devra argumenter des choix qu'il fera au moment de sa délibération, donc à la fin mai probablement de l'année prochaine, au regard de la synthèse qui lui aura été transmise par la Commission du débat public. Et ce n'est pas une formule. Telle qu'est rédigée la loi, elle crée une obligation au débit du Conseil de surveillance de la SGP d'énoncer dans ses choix les raisons qui font que ceux-ci sont éclairés par la synthèse émise par la CPDP. Et comme si cette précaution ne suffisait pas, elle ajoute que le Président du Conseil de surveillance sera entendu par les commissions compétentes des 2 chambres sur la décision du Conseil de surveillance. Et comme si cela ne suffisait pas encore, le Conseil d'État, qui va prendre un décret derrière la délibération du Conseil de surveillance, fixant le tracé et la localisation des gares, lui, et c'est très clair des travaux préparatoires de la loi du 3 juin, ne se considère certainement pas comme un notaire. Il ne se considère certainement pas comme n'ayant qu'à délivrer un timbre pour acquis. Donc, que fera le Conseil d'État avant de prendre un décret ? Il posera sur la table 3 choses : le texte de la loi du 3 juin, la synthèse émise par la CPDP et les éléments justificatifs de la décision du Conseil de surveillance de la SGP. Et il mesurera et vérifiera la concordance entre ces 3 textes. Et le décret résultera ou non de la concordance entre ces 3 textes. Je le dis parce que c'est un élément important. Il faut que l'ensemble de la salle soit éclairé sur ce point. Il y a un débat sur le SDRIF par ailleurs. Cela ne fait aucun doute, mais la réalisation du schéma de réseau de métro ne dépend pas, en aucune manière, du sort ultérieur du SDRIF.

Par ailleurs, vous disiez tout à l'heure qu'il y a des besoins immédiats. Les besoins immédiats ne sont jamais que la traduction instantanée des décisions qui n'ont pas été prises 10 ou 15 ans plus tôt. Et ce que nous ne voudrions pas pour nos enfants, c'est qu'en 2020 ou 2025 ils aient à constater à nouveau qu'il faut un plan de mobilisation des transports en région Ile-de-France, tout simplement parce que les décisions n'auraient pas été prises aujourd'hui. Vous voyez bien par là que le problème qui est posé à la Région Ile-de-France comme à l'État d'ailleurs, est de conjuguer à la fois la résorption d'un retard extrêmement important qui tient au sous-investissement (donc à des décisions qui n'ont pas été prises par les décideurs 10 ou 15 ans plus tôt) et la réalisation de ce que devront être les réseaux du futur (par des

décisions maintenant). C'est ce qui constitue la difficulté du sujet dans lequel nous sommes.

Sur les financements, nous pourrions être longs, mais je voudrais simplement dire la chose suivante. On nous demande qui va financer, etc. Il y a une réponse très simple qui tient dans deux textes de loi qui vont être votés dans quelques jours par le Parlement. Il y a des parlementaires dans la salle, que je salue au passage, donc ils voient à quoi je fais allusion : texte de loi de finances rectificative pour 2010 et texte de loi de finances pour 2011. Il y a des dispositions qui vont être débattues et pour lesquelles les textes sont en circulation dans les deux chambres. S'agissant en particulier de recettes fiscales pérennes, dès lors que nous créons que la richesse quelque part, il est tout à fait légitime d'une partie de la richesse ainsi créée retourne à l'investisseur public. Ces textes font clairement mention du fait que l'État abondera de 4 milliards d'euros la SGP, au fur et à mesure bien entendu des besoins énoncés par la SGP dans la réalisation du réseau de métro automatique. Après, nous pouvons étendre la réponse. Pardon, je fatiguerai probablement l'assemblée. Je terminerai simplement par ce que la loi définit comme étanche des ressources qui, d'un côté sont aujourd'hui celles de la Région dans le traitement de ses investissements et de son exploitation, et de l'autre côté les besoins de financement de ce réseau de métro automatique. Il n'y a pas de perméabilité entre les deux. Il ne peut donc pas y avoir de ponction par la Société du Grand Paris des ressources qui aujourd'hui sont celles de la Région, et pas davantage dans le sens contraire.

**Paul CARRIOT** : merci. Ce sont des éléments qui vont peser probablement dans la discussion. Je vois des bras qui se lèvent.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : j'ai identifié beaucoup de sollicitations dans la salle. Mais Monsieur le Maire de Versailles me fait savoir qu'il a aussi une obligation. Il me demande la parole de façon assez rapide. Je suis désolée. Monsieur le Maire, si vous l'acceptez, je vais prendre votre question de façon assez rapide parce que beaucoup de mains se sont levées dans la salle, et j'avais promis aussi à Monsieur le Président du Conseil général d'avoir la parole rapidement aussi. Monsieur le Maire, vous pouvez poser votre question.

**François DE MAZIERES, Maire de Versailles** : ce n'est pas une question. C'est simplement 4 remarques.

La première remarque est d'abord que nous avons la nécessité d'avoir la deuxième boucle. La première boucle, la rouge, est quasiment acquise, et puis il y a la boucle verte, qui est celle qui nous intéresse. Je crois que ce soir il est très important d'insister sur l'utilité pour toute la région de cette boucle, et que celle-ci se fasse en temps utile. Pourquoi est-elle indispensable ? Tout à l'heure, Robert CADALBERT le disait, au fond, vous avez ce plateau de Saclay, un projet extraordinaire, mais si ce projet n'est pas desservi par un moyen de transport en commun rapide, il ne marchera pas. Donc à partir du moment où ce grand projet de Saclay a été lancé, il faut absolument qu'il y ait cette deuxième boucle pour desservir le plateau de Saclay.

Le deuxième élément, qui a été indiqué. C'est vrai que vous avez deux pôles d'emplois très importants. Celui autour de Saint-Quentin, nous avons vu les chiffres tout à l'heure, 200 000 personnes vivent dans ce pôle. Et puis le pôle d'emplois aussi autour de Versailles, la seule communauté du Grand Parc fait également 200 000 habitants. Là, il y a une nécessité, tout simplement pour desservir ces zones très habitées et où les gens se déplacent, de renforcer les moyens de transports collectifs.

Le troisième élément. Vous avez vu que, et la question a été évoquée, il y a deux possibilités : Versailles-Matelots ou Versailles-Chantiers. Nous, à Versailles, et c'est pour cela que je suis là ce soir, puisque nous avons déjà eu un débat sur Versailles, nous plaillons aussi la gare de la Minière, du moins la gare de Saint-Quentin. Il faut savoir qu'il y a un petit problème intellectuel. Nous voyons que les 2 gares seront proches. Mais il ne faut pas oublier qu'entre les 2 il y a le plateau de Saclay. Nous devons affirmer auprès de la SGP qu'il y a une nécessité d'avoir ces 2 gares proches parce que la géographie l'implique.

Le dernier élément a été dit tout à l'heure. Pour nous, il est essentiel aussi de ne pas oublier le court terme. C'est vrai que le court terme est très important. Nous avons des problèmes de circulation permanents et il faut penser à faire nos TCSP. Nous avons les 4 intercommunalités définies ensemble, un bouclage qui faisait en gros Massy, qui passait sur le plateau de Saclay, qui revenait à Saint-Quentin et qui finissait sa boucle à Versailles. Ce TCSP est tout à fait utile, et cela, dans les toutes prochaines années. De même, la tangentielle est une nécessité, et nous disons toujours qu'une tangentielle qui s'arrête à Saint-Cyr, c'est dommage. Elle devrait s'arrêter à Versailles-Chantiers, avec une gare aux Matelots.

Petit élément de compréhension, pour la position de Versailles plutôt favorable à Matelots. Cette position est très claire, il faut une gare à Versailles. C'est une évidence, soit à Versailles-Chantiers soit à Matelots. Nous avons une préférence pour Matelots. Pourquoi ? Vous connaissez Versailles-Chantiers, c'est complètement saturé. Et le principe de ces nouvelles gares est d'avoir des pôles qui permettent d'avoir notamment de grands parkings de dissuasion. Si vous imaginez un parking de dissuasion à Chantiers, vous êtes très imaginaire. Il faudra me donner l'idée, nous n'avons pas encore trouvé. À Matelots, il se trouve qu'il y a 63 ha qui viennent d'être libérés par l'armée.

**Paul CARRIOT** : merci Monsieur le Maire. Alors là, cette fois, je crois qu'il y a énormément de bras.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : je crois que, au nom des grands principes de la Commission, la théorie de l'équivalence est un principe auquel nous tenons, et si les élus ont envie de s'exprimer, ce qui est tout à fait légitime, je pense qu'il est temps que la salle s'exprime aussi. Donc Monsieur, vous avez la parole.

**Cyril GIRARDIN, Ingénieur, association APACH et AMAP Jardin des Cérès** : bonjour, je suis Cyril GIRARDIN. J'appartiens à l'association APACH, qui est une association d'environnement

sur la Vallée de la Bièvre, particulièrement située sur Buc. Le 6 octobre, nous étions présents à la réunion de la Commission qui s'est tenue à Versailles, et où il s'est fait jour à la fois une option très sérieuse sur la gare des Matelots pour Versailles et aussi une option pour une gare sur la Minière, gare qui n'est pas encore positionnée.

J'interviens aujourd'hui pour dire que notre association, avec d'autres, par exemple les Amis de la Vallée de la Bièvre, avons regardé la position de la gare à la Minière ; il faut bien regarder la géographie de ce secteur et se rendre compte que ce pôle de desserte serait complètement entouré sur ses faces Nord, Ouest et Est, par la Vallée de la Bièvre. C'est une difficulté géographique que nous souhaitons pointer. François de MAZIERES vient de parler de rabattement de véhicules sur des parkings de dissuasion. Vous imaginez bien qu'une gare doit être desservie en transports. Tous ces transports devraient, venant du Nord, de l'Est ou de l'Ouest, franchir la Vallée de la Bièvre, avec toutes les difficultés que cela peut recouvrir. C'est quelque chose que nous souhaitons pointer.

Je pense que Saint-Quentin-en-Yvelines a une longue histoire en matière d'aménagement ; je n'habite pas la ville nouvelle, mais je sais qu'ils ont fait vraiment un très beau travail connu et reconnu par les urbanistes. Je pense que si une gare doit exister un jour sur Saint-Quentin-en-Yvelines, il faut laisser aux gens et aux élus de ce secteur le soin de décider eux-mêmes où ils positionneront cette gare. Je pense qu'il y a d'autres options possibles pour desservir aussi bien le Technocentre, que Thomson, que EADS, pas forcément sur la gare actuelle, mais par exemple sur une interconnexion avec le TCSP, je pense en particulier à l'avenue de l'Europe. Je pense que les élus peuvent avoir une réflexion là-dessus.

D'autre part, je terminerais en disant que si la gare des Matelots se dessine comme une option à la fois soutenue par la Mairie de Versailles et par le Conseil général du 78, la gare de la Minière serait vraiment très proche de la gare des Matelots. Alors, François de MAZIERES a souligné la difficulté, qui est bien d'ordre géographique. Nous la connaissons drastiquement sur ce secteur où dès que nous voulons faire passer une route, comme à Buc, ou un TCSP comme à Jouy-en-Josas, nous nous rendons compte de la difficulté de la géographie. Je voulais que cela soit retenu dans le cadre de cette Commission de débat public. Merci.

#### *Applaudissements*

**Pau CARRIOT :** merci de votre contribution. Cette contradiction apparente entre les impératifs environnementaux et le développement économique est une vraie question. Je ne sais pas si nous pourrions résoudre le problème ce soir. En tout cas, nous pourrions laisser la parole quelques minutes au maître d'ouvrage sur ce problème de la Vallée de la Bièvre, qui apparemment préoccupe beaucoup Monsieur. Est-ce que vous voudriez dire quelque chose sur ce point ?

**Marc VERON :** simplement un problème de calendrier. Votre intervention, pour vous faire une confiance, ne nous étonne pas du tout. Il ne nous avait pas échappé, déjà à Versailles

d'ailleurs, un certain nombre des questions que vous avez soulevées. C'est la raison pour laquelle vous avez vu que nous avons pris une attitude de très grande écoute. Simplement, il y a un problème de calendrier. C'est que le jour où le Conseil de surveillance de la SGP délibère et le jour, a fortiori, où le Conseil d'État prend un décret, il ne peut pas prendre un décret sur une localisation grossière. Il prendra forcément un décret sur une localisation extrêmement précise, car il y a un certain nombre d'actes qui, ensuite, découlent de cette localisation. Donc vous voyez par là que le temps que vous définissiez pour que les acteurs locaux interviennent pour optimiser la localisation de la gare est très court. Nous sommes le 16 novembre, en toute hypothèse, fin mai au plus tard, tout est bouclé. Voilà le temps maximum à l'intérieur duquel cet ajustement peut se faire.

**Cyril GIRARDIN** : il me reste 15 secondes. Il ne faudrait pas que la Minière devienne une solution de secours pour la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines.

**Marc VERON** : bien sûr.

**Paul CARRIOT** : écoutez, je crois que c'est noté. Il y a beaucoup d'autres questions, Marie-Bénédicte.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : je vais prendre une question en haut, dans la salle. Mademoiselle, veuillez passer le micro s'il vous plaît, merci. Après, je reviendrai devant.

**Régis SCHILARDI, Chef d'entreprise (société de services à Guyancourt et Montigny)** : bonjour, Régis SHILARDI, chef d'entreprise sur Saint-Quentin.

Je vais revenir sur le financement. Je suis assez étonné qu'à ce stade du débat, après plusieurs semaines, nous n'ayons pas abordé sérieusement le problème du financement. Car il y a un problème de financement avec votre Grand Paris. Sur 20 à 26 milliards, seuls 4 milliards aujourd'hui sont garantis ; je veux bien avoir des informations, quid du reste ? Quand la réunion du débat public qui devait avoir lieu le 8 novembre à Nogent-sur-Marne a été annulée, la SGP semblait indiquer qu'elle ne disposait pas des éléments pour développer sur ce sujet. Le rapport du député Gilles CARREZ, seul rapport sur la question, semble indiquer que le projet n'est pas financé. Qui paiera le Grand Paris ? Que demanderez-vous aux collectivités ? Devons-nous réellement passer par des logiques de spéculation foncière qui auront des conséquences négatives sur les habitants ? Le projet est à échéance de 2030. Les coûts vont exploser d'ici là. En avez-vous tenu compte ? Enfin, la Société du Grand Paris a affirmé, lors de la réunion de Versailles, qu'aucun des projets du STIF inscrit dans le Plan régional de mobilisation pour les transports ne sera impacté financièrement par votre projet. Pouvez-vous nous en apporter la démonstration précise ?

**Paul CARRIOT** : merci Monsieur. Peut-être y a-t-il d'autres questions qui tournent autour de ce problème financier ? Ce serait intéressant peut-être de regrouper. Comme c'est une question complexe, cela permettrait au maître d'ouvrage de répondre sur les points successifs. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur les aspects financiers ? Monsieur peut-être ?

**Jean-Claude ROLLAND, Retraité, habitant de Maurepas :** oui, bonsoir. Jean-Claude ROLLAND, Maurepas. Je suis citoyen lambda. Là, c'est un très beau projet, un petit peu comme un projet d'architecte que nous voyons parfois sur les panneaux, avec un quartier avec des arbres, des pelouses. Et lorsque c'est terminé, il reste les immeubles et les maisons, mais il n'y a plus la verdure, etc.

Nous allons dépenser, si c'est possible, 23, 24, 25 milliards, que « nous allons chercher dans la poche de qui ? » comme disait le Monsieur, tout à l'heure, mystère et boule de gomme. Mais ces milliards, nous ne pouvons même pas trouver quelques centaines de millions d'euros pour finir ce qui doit être fini sur la ville de Saint-Quentin-en-Yvelines. Cela fait 40 ans que nous sommes sur Saint-Quentin, à Maurepas. Nous devons faire des liaisons Saclay, etc. Il y a 20 ans, il fallait mettre un temps infini pour aller de Maurepas à Saclay, aujourd'hui, c'est toujours pareil. Il faut mettre un temps infini pour aller de Maurepas-Elancourt à la gare de la Verrière. C'est toujours pareil. Alors avant de partir sur quelque chose de nouveau, allons-nous quand même nous décider à finir ce qui a été commencé et prendre en compte quand même la vie des gens, la vie de tous les jours, le bien-être des gens ? Parce que ce grand projet est fait pour qui en définitive ? Nous voudrions bien le savoir. Est-ce que ce sera pour les habitants du Grand Paris ou uniquement pour la finance ? Qui va pouvoir se loger autour des gares ? C'est le problème. Est-ce que ce sera uniquement des gens qui auront des moyens financiers assez importants ? Parce que la spéculation foncière va arriver, elle est faite pour cela d'ailleurs. Et les autres, que feront-ils ? Ils iront habiter de plus en plus loin, dans les champs. Après, nous nous poserons encore des questions, que nous n'arrivons pas à faire les liaisons, à faire des routes. Où allons-nous ? Pour qui est ce grand projet ? Va-t-on nous le dire un jour ou l'autre ? Est-ce que c'est pour améliorer la vie des gens, pour que les gens vivent normalement, tranquillement, décemment ? Ou est-ce que c'est uniquement pour faire de la spéculation et favoriser un certain nombre de gens ?

Il faut quand même finir la ville nouvelle, parce que franchement, tous ceux qui passent la N10, qui mettent des heures le matin et le soir, sont béats devant ces grands projets, ces grandes arcades, ces grands métros. Dans leur vie quotidienne, c'est le stress. Allons-nous finir ce qui a été commencé, un jour ou l'autre ? Et les milliards, nous ne savons même pas où vous allez les trouver, parce que ce n'est pas facile, mais j'ai commencé à ouvrir mon porte-monnaie, parce que je sais que nous allons les payer. Finissons d'abord ce qui a été commencé, s'il vous plaît.

*Applaudissements*

**Paul CARRIOT :** merci Monsieur, pour votre témoignage. Je pense que par rapport à ces deux questions, qui ne sont pas simples, quid du financement, comment cela va se passer, par rapport aux besoins immédiats dont vous avez parlé, Monsieur. Je pense que c'est plus qu'une interrogation, c'est une crainte que vous exprimez très fortement. Je pense que par

rapport à cela, Monsieur le maître d'ouvrage, auriez-vous quelques raisons de rassurer Monsieur ?

**Marc VERON :** je ne sais pas si je vais rassurer Monsieur, parce qu'apparemment il est décidé à ne pas l'être. Nous pouvons quand même faire cette petite remarque amicale au passage. S'agissant du débat de Nogent, la SGP n'a rien demandé. Ce débat devait être un débat de proximité. Depuis l'origine du débat public sur le Grand Paris, il a été retenu au calendrier la date du 5 janvier pour avoir une explication sur les coûts et les financements. Ce n'est pas nous qui l'avons demandé, c'est la CNDP qui a organisé le calendrier et qui a fixé au 5 janvier la réunion sur les coûts et les financements. Pourquoi le 5 janvier ? Tout simplement parce que cette réunion intervient après le débat parlementaire. J'ai indiqué tout à l'heure d'une façon très claire que les ressources dépendaient du vote du Parlement s'agissant d'un projet d'investissement, puisque, pour une bonne part, elles vont être constituées d'une fiscalité. Donc c'est bien entre les mains du Parlement. Donc, plutôt que d'avoir un débat sur lequel nous en serions au niveau des principes et pas au niveau des faits, il nous est apparu juste que la CNDP ait pris cette date du 5 janvier, car là, nous connaissons le vote du Parlement en ce qui concerne ces dispositions fiscales.

Alors est-ce que c'est particulièrement étonnant d'avoir un financement de long terme s'agissant d'un projet de transports de cette nature ? Pour le réseau de métropolitain qui a été mis en service à partir de 1900, les emprunts ont couru jusqu'au début des années 1970. Je pense que c'est peu connu, mais cela montre au passage que ses 113 km initiaux ont été financés par cette mécanique des emprunts de long terme. Donc nous sommes dans un cas de figure totalement identique.

Alors s'agissant des projets courants de la région, je rappelle que la responsabilité des transports en Ile-de-France appartient au STIF. C'est lui qui décide des investissements, c'est lui qui vote les budgets. Par conséquent, c'est de manière totalement exceptionnelle que sur un projet d'intérêt national, l'État en effet apporte, à travers ce réseau de métro du Grand Paris, les moyens d'un réseau structurant dans une région telle que la région parisienne. Ce n'est pas du tout le mode habituel, puisque toutes les régions de France sont à la même enseigne. Elles ont des organisations propres de transports qui financent la totalité de leurs besoins.

S'agissant des transports en région parisienne, je rappelle qu'il y a un document qui s'appelle un Contrat de projet État/Région, dans lequel sont définis des projets de tramway, de prolongement de lignes de métro, de transports en site propre, etc. L'État intervient en moyenne à hauteur d'un tiers. Ce n'est pas nouveau ; c'est sur de très longues périodes que ce mode de financement et de contribution de l'État s'exerce. Et cela courra encore, puisque de façon tout à fait claire, le gouvernement a fait savoir qu'il n'était pas question, pour compenser en partie les dépenses occasionnées par l'investissement du réseau de transports du Grand Paris, d'interrompre cette contribution de l'État. Il y a pratiquement une trentaine de projets de cette nature (j'en ai la liste, mais ce serait peut-être fastidieux) pour



lesquels l'État intervient à hauteur d'un tiers en moyenne. Cela peut parfois être jusqu'à la moitié, s'agissant en particulier des projets qui relèvent du Plan Espoir Banlieue.

**Paul CARRIOT** : très bien. Je pense que ce sont des éléments qui vont certainement vous ouvrir encore davantage l'appétit. En tout cas, place à la salle. Des questions Marie-Bénédicte ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : oui, au premier rang, Monsieur, vous avez sollicité la parole depuis un moment donc je vous l'accorde.

**François LAMBERT, Ingénieur à l'ONERA** : François LAMBERT, je suis ingénieur à l'ONERA (Office National des Études de Recherches Aérospatiales). Vous savez que nous avons l'habitude, nous, de travailler sur des projets de cette taille, même plus puisque nous sommes en amont des décisions pour Ariane, Hermès, Airbus, etc. Nous avons fait les preuves, je pense, les Français, de notre capacité d'innovation dans ce domaine. Nous avons réussi.

J'aurais deux remarques à faire sur les projets qui nous sont proposés. Deux constats. L'innovation : excusez-moi, mais l'innovation est inexistante sur votre projet actuellement. C'est une technologie des années 1970, qui va faire un super métro ligne 14. Mais cela reste un métro ligne 14. Où est l'innovation dans ce projet ? Or, nous sommes en crise actuellement. Je pense que le devoir, pour un élu, quand nous sommes en crise, la première chose à faire, est surtout de faire rêver les gens pour essayer de faire autre chose, essayer d'être inventif, un peu audacieux et ne pas hésiter à développer des technologies. Surtout que nous sommes maintenant au XXI<sup>e</sup> siècle et que nous parlons de développement durable. Mais nous en parlons, nous en parlons. Mais quand allons-nous en faire, du développement durable ? Alors moi j'ai développé un projet. J'avais posé cette question à Monsieur BLANC, qui est à côté de moi, à la Celle-Saint-Cloud. Je lui avais dit que l'énergie est au-dessus et que le métro allait être fait en dessous. Il m'avait demandé des chiffres, que je n'avais pas. Mais j'avais une idée, donc j'ai travaillé depuis. J'ai des chiffres, j'ai travaillé avec les gens de la société Alstom, notamment. Nous avons monté un projet, qui est sur votre site, puisqu'il a été pris en contribution, et je vous en remercie. Vous pouvez tous le consulter. Ce projet s'appelle Métrophérique Solaire. L'avantage de ce projet est au point de vue du financement : il paie le financement. En fait, tout simplement, je reprends le grand huit, je trouve que c'est intéressant ce grand huit ; d'ailleurs, je trouve qu'il y a beaucoup trop de gares. Je n'en mettrais que 16, et non pas 40, parce qu'à force de mettre des gares, vous allez finir par faire un omnibus.

**Paul CARRIOT** : vous allez vous faire des ennemis si vous dites cela.

**François LAMBERT** : oui, mais je l'ai déjà dit au Maire de Versailles. Donc nous sommes en train de faire un omnibus. Moi, je ne mettrais que 16 gares, et je ferais 16 pôles « multimodal ». Et puis je ferais en surface des réseaux très maillés, mais en surface couverte en photovoltaïque. J'ai fait le calcul, cela fait quand même 1 200 ha en

photovoltaïque, ce qui fait la bagatelle de 1,2 gigawatt-crête, soit 2 tranches de centrale nucléaire. Je crois que cela vaut quand même le coup d'essayer de passer à la vitesse supérieure, de cesser de parler écolo durable, et de faire un peu d'innovation. J'arrive donc à financer mon projet de cette manière. C'est-à-dire que non seulement je fais tourner mon réseau surface en boucle, avec des boucles de surface à Saint-Quentin, Versailles, Saclay, Buc, Chantiers, par exemple, en photovoltaïques, et j'alimente le réseau souterrain. Voilà.

*Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : bien. J'invite tout le monde à aller voir sur le site la proposition de Monsieur. Merci cette contribution. Voilà, il y a d'autres questions, d'autres bras qui se lèvent.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : oui, au milieu. Si une hôtesse veut bien passer le micro au monsieur qui a une chemise bleue. Vous pouvez vous lever s'il vous plaît ?

**Florian DE CORMIS, Chef de projet développement durable - responsable du plan de déplacement d'entreprise - Challenger- Bouygues Construction à Guyancourt** : bonjour, Florian DE CORMIS, responsable du plan de déplacement d'entreprise de Challenger, le siège social de Bouygues Construction. Simplement une remarque, pour appuyer le propos de Laurent LEGENDRE. Toutes les entreprises travaillent sur les plans de déplacement d'entreprises depuis de nombreux mois, si ce n'est années. Je voulais simplement préciser que le positionnement d'une gare à Saint-Quentin en Yvelines permettrait de renforcer l'attractivité de nos entreprises. C'était simplement une remarque, et je renvoie à l'invitation de Laurent LEGENDRE de l'association DELTAS au maître d'ouvrage de bien vouloir nous entendre.

**Paul CARRIOT** : merci. Un responsable de PDE est généralement quelqu'un qui sait de quoi il cause, donc merci de cette précision. D'autres questions ? J'avais noté des mains qui s'étaient levées, à droite à gauche. Monsieur ?

**Yves VANDEWALLE, Vice-président du Conseil général des Yvelines** : bonsoir. Yves VANDEWALLE, Vice-président du Conseil général. Juste une première réflexion. Ce qui est un peu surprenant dans le projet, c'est que nous n'ayons pas mis dès le départ une gare à Saint-Quentin-en-Yvelines, puisque c'est tout de même, après La Défense, le deuxième pôle économique de l'Île-de-France. Par conséquent, c'est un endroit où naturellement, si je puis dire, nous aurions déjà dû prévoir une gare dès le départ. Je suis de ceux qui souhaitent ardemment que ce projet se réalise, parce que nous avons effectivement des besoins dans l'immédiat, mais il faut être capable aujourd'hui de préparer des projets pour après-demain. J'espère que nous le ferons. Je suis de ceux qui plaident d'ailleurs pour la réalisation de la boucle en une seule fois, parce que je crois que le phaser serait catastrophique. Nous savons ce qu'est le phasage en France. Nous me finirons dans un siècle s'il est phasé. Nous avons donc tout intérêt à le faire en une fois, c'est indispensable pour le développement du secteur. Soyons clairs, si ce métro voit le jour, il va être puissamment structurant pour le développement économique de la région. Il y aura les communes qui seront desservies par

ce réseau et celles qui ne le seront pas. Si Saint-Quentin-en-Yvelines, demain, ne devait pas être desservie par ce réseau, nous préparerions un lent déclin sur le plan économique. C'est extrêmement clair, je pense que chacun peut mesurer ce que cela signifie pour nous tous ici. Par conséquent, je plaide vraiment pour cette gare.

Je voudrais dire aussi d'ailleurs que, outre le fait qu'elle a évidemment une fonctionnalité immédiate et future avec Saint-Quentin, elle a également une gare à Saint-Quentin-Est, elle aurait aussi une fonction importante de desserte du sud du département des Yvelines. Notamment, il y a deux grandes départementales qui convergent dans le secteur : la 938 qui arrive de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et la 91 qui monte de Dampierre et Limours. Ce sont deux routes départementales qui convergent vers un goulot d'étranglement qui est Versailles d'ailleurs, et si nous avons une gare à Saint-Quentin-Est, elle jouerait un rôle important de rabattement, puisqu'elle permettrait d'éviter de remonter jusqu'à Versailles pour accéder rapidement à d'autres secteurs de l'Île-de-France, notamment pour les gens qui travaillent par exemple sur La Défense ou dans Paris. Cela leur permettrait d'y accéder beaucoup plus vite.

#### *Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : merci. J'ai noté quelques mots très forts dans votre propos. J'ai d'abord noté que votre souhait, qui a l'air d'être partagé par l'assistance, sur la nécessité et l'intérêt d'une gare. J'ai noté également le mot de phasage. Je pense que ce terme mérite peut-être quelques explications, notamment de la part du maître d'ouvrage. Phasage ou pas phasage, j'ai l'impression que les enjeux sont très forts si j'ai bien compris ? Monsieur VERON ?

**Marc VERON** : Monsieur VANDEWALLE sait bien que c'est un mot pour la SGP, en tout cas dès le texte de loi, dès le débat parlementaire, que le législateur ne souhaitait pas utiliser. Pourquoi ? Parce que nous avons une expérience douloureuse en matière de phasage. La plupart du temps d'ailleurs parce que le phasage est réglé sur des capacités budgétaires annuelles. Le budget de l'État subit des aléas que tout le monde connaît. Il y a des hauts, et malheureusement, il y a beaucoup de bas aussi. Donc, à partir du moment où nous suspendons la réalisation au compte-goutte du budget de l'État, inmanquablement nous coupons en tranches dans le temps la réalisation du projet. C'est comme cela que l'A86 aura mis 40 ans pour se réaliser ; bien entendu toutes les considérations de départ sont oubliées aujourd'hui, s'agissant en particulier des projections de budget, de calendrier, etc. Donc nous sommes contre la notion de phasage. Qu'est-ce que cela veut dire être contre cette notion de phasage ? Cela veut dire exactement réaliser ce réseau de métro en continu, sans interruption. C'est-à-dire qu'à aucun moment nous ne désarmons les moyens humains et matériels, ce qui est le cas dans le phasage, et cela veut dire que nous attaquons la réalisation de ce réseau de métro par plusieurs endroits à la fois, en mettant en batterie la collection de tunneliers qui va bien. Pour que chacun ait une idée en tête, le tunnelier progresse en moyenne de 3 km par an. Donc vous voyez la batterie de tunneliers qu'il faut mettre en simultanée, de manière à pouvoir progresser à la hauteur des 10 ans de travaux

qui ont été prévus, comme le rappelait notre collègue tout à l'heure. Je précise que cela n'a d'ailleurs absolument rien d'extravagant. C'est très exactement ce qui s'est passé, pour ne prendre qu'un exemple, à la porte de chez nous, à Madrid ou Barcelone. C'est exactement comme cela que cela s'est passé. Ils ont mis 8 tunneliers en batterie. Voilà, donc je ne peux qu'abonder totalement dans le sens que vous avez souligné.

**Paul CARRIOT** : Monsieur le Président, vous avez peut-être la réponse à votre question. Marie-Bénédicte, tu nous as dit qu'il y avait beaucoup de questions.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : effectivement beaucoup de questions, mais Monsieur le Président du Conseil général m'a demandé en tout début de séance la parole, et il a eu la patience et l'élégance d'attendre par rapport à d'autres, donc maintenant vous avez la parole. Je vous en prie.

**Alain SCHMITZ, Président du Conseil général des Yvelines** : merci Madame de m'avoir donné la parole. J'interviens en qualité de Président du Conseil général des Yvelines et je profite de cette occasion pour saluer le Président du directoire, Monsieur Marc VERON. Donc, ce n'est pas mon habitude, mais eu égard à l'importance des propos que je vais tenir et de ma présence ici, à la réunion de Saint-Quentin-en-Yvelines, à laquelle j'ai particulièrement tenu à être ce soir, je vais lire, dans le temps qui m'est imparti, la position que j'entends défendre au Conseil général des Yvelines.

Le réseau de transports du Grand Paris doit permettre, tout le monde le sait dans cette salle, de hisser collectivement notre région capitale au rang des grandes métropoles mondiales. Pour servir cette ambition, les Yvelines disposent d'atouts majeurs en matière d'attractivité. Premier département en Ile-de-France en matière d'innovation, avec les plus grandes équipes de recherche et développement. Nous sommes aussi un département doté d'une qualité de vie remarquable. Pour consolider notre attractivité et la mettre au service du rayonnement international de la métropole, le département des Yvelines est fortement impliqué dans l'opération d'intérêt national Paris-Saclay, au titre de 2 territoires clés, celui de Versailles Grand Parc, auquel il faut ajouter Vélizy, et celui de Saint-Quentin-en-Yvelines. Dans un contexte où l'offre en transports publics demeure insuffisante, et la salle a eu l'occasion de le souligner à plusieurs reprises, les grands projets de développement portés par le Grand Paris et par l'OIN Paris-Saclay ne peuvent être envisagés sans une réponse ambitieuse aux besoins de déplacements. Ces réponses devront bien sûr comprendre des projets structurants de moyen et long terme, tel le réseau de transports du Grand Paris. Mais il faudra également trouver des réponses à court terme aux besoins d'une population légitimement impatiente, et vous êtes plusieurs à l'avoir souligné. Il est essentiel aujourd'hui de réaliser la boucle sud-ouest du réseau du Grand Paris. La réalisation de cette boucle est indispensable pour que l'Ile-de-France soit reliée à l'un des cœurs de l'économie francilienne que sont les Yvelines. Les Yvelines sont un territoire d'innovation et toute première importance, tout un chacun en a conscience ici dans cette salle, pouvant indéniablement participer à la compétitivité de la région Ile-de-France. La ville nouvelle de Saint-Quentin-en-

Yvelines en est une parfaite illustration. Cette dimension innovation, recherche et développement prendra une ampleur renouvelée grâce à l'OIN Paris-Saclay. Il est donc indispensable que les autres pôles de développement soient connectés aux Yvelines par le réseau du Grand Paris. Cependant, en termes de desserte, et je tiens à le souligner fortement, les Yvelines sont aujourd'hui le grand oublié du projet tel qu'il nous est présenté. Le réseau du Grand Paris serait un métro automatique avec des interstations, grosso modo, de 3 km en moyenne, mais d'une quinzaine de kilomètres dans notre territoire. La boucle sud-ouest devra donc avoir au moins, je dirais impérativement, 2 gares dans les Yvelines, ce qui est le strict minimum, afin de desservir les deux territoires clés que constituent Versailles et Saint-Quentin. Versailles est un territoire clé parce qu'il conjugue à la fois une renommée internationale, un cadre urbain et patrimonial exceptionnel et d'importantes perspectives de développement. Desservir ce grand territoire, lieu phare pour l'avenir de la métropole, est donc une nécessité. Deux implantations sont envisageables. Nous vous l'avons dit, Matelots et Chantiers. Le maire de Versailles a souligné combien Matelots disposait d'un potentiel, en termes de développement, considérable. Il faut maintenant poursuivre les études pour affiner cette solution. Nous souhaitons donc que la Société du Grand Paris mène rapidement des études approfondies sur la localisation de l'une ou l'autre de ces gares. Saint-Quentin-en-Yvelines, et c'est la raison pour laquelle j'ai tenu à être parmi vous ce soir, est un autre territoire clé parce qu'il est le haut lieu de la recherche et du développement en région Ile-de-France, et qu'il propose encore de très forts potentiels, comme l'ont souligné les élus qui sont intervenus. Saint-Quentin est à elle seule 12 % de la recherche privée en Ile-de-France, quelque 17 000 emplois sur le simple site de Technocentre Renault. C'est donc un capital économique qui contribuera fortement à la réussite du cluster scientifique et technologique de Paris-Saclay. Nous ne le dirons jamais assez. Une accessibilité renforcée est donc indispensable. Il serait incohérent d'envisager un réseau de transports du Grand Paris sans une gare à Saint-Quentin-en-Yvelines, ce qui nous semble une évidence ici, mais il y a 6 mois encore qui était loin de l'être. Concrètement, cette gare permettra de renforcer les connexions, donc les synergies avec les autres grands pôles de développement de l'Ile-de-France, tels La Défense, Saclay, Massy, comme vous pouvez le voir sur cette carte. Elle permettra aussi de générer un potentiel de trafic supplémentaire, qui améliorera nettement la rentabilité de cette boucle sud-ouest. Enfin, dans le cadre de ce débat public qui porte sur un nouveau réseau de transports prévu — appelons-nous cela du moyen ou du long terme ? Je vous laisse qualifier la durée de 25 ans — , il convient d'évoquer des sujets à plus court terme, prioritaires pour notre territoire et qui doivent être pris en compte. En effet, le réseau du Grand Paris et ses 40 gares ne répondront qu'à une partie des besoins de mobilité, surtout dans les Yvelines où seules deux gares sont aujourd'hui prévues. Nous attendons beaucoup des études de transports menées par l'Établissement public de Paris-Saclay. D'ores et déjà, certains projets sont identifiés. Il est donc nécessaire d'accélérer leur réalisation, notamment la tangentielle Ouest dont les études sont en cours et qui devrait permettre de relier Achères-Saint-Germain à Saint-Cyr, la connexion du plateau de Satory aux gares ferroviaires côté Saint-Quentin et côté Versailles, et le renforcement du pôle multimodal de Saint-Quentin-en-Yvelines. Tous ces projets doivent permettre une meilleure

desserte des territoires de l'OIN (Opération d'Intérêt National). Ils doivent accompagner les premiers développements, compléter le maillage des réseaux de transports publics. Le réseau du Grand Paris ne doit pas les faire oublier. Les Yvelines seront attachées à le rappeler. Merci.

### *Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : très bien, merci. Je crois que la série des questions doit continuer, me semble-t-il. Marie-Bénédicte, quelle est ta priorité ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : nous avons un certain nombre de questions qui ont été identifiées. Je vais commencer par le monsieur à l'extrême droite, ensuite je prendrai ce monsieur devant, et enfin le monsieur au quatrième rang. Je redescendrai après. Et nous remonterons. Nous avons identifié beaucoup de questions qui se bousculent, et quand nous aurons le temps, nous passerons aux deux questions écrites, qui émanent d'une association.

**Pierre VELTZ, PDG de l'Établissement public de Paris-Saclay** : Pierre VELTZ, je suis Président directeur général de l'Établissement public de Paris-Saclay. Ce que je vais dire va être très redondant avec un certain nombre de choses qui ont déjà été dites, mais il vaut mieux se répéter que de passer à côté d'un sujet essentiel.

Je voudrais dire deux choses. La première c'est que beaucoup de gens, quand nous parlons de Saclay, pensent exclusivement au très grand campus que nous sommes en train de faire entre le CEA et l'École polytechnique, donc dans la partie essonnienne. Pour moi, c'est une partie du projet, et comme l'a dit le Président SCHMITZ, nous ne perdons jamais de vue que le projet de Saclay est en fait un projet Essonne et Yvelines. Ne perdons pas de vue le fait que si nous avons un très grand pôle de recherche public du côté de l'Essonne, nous avons un très grand pôle de recherche, développement, ingénierie, dans le high-tech et dans beaucoup de domaines très importants pour notre pays, du côté yvelinois. D'ailleurs, un des grands enjeux de ce projet Saclay est précisément de mieux connecter les deux mondes, entre lesquels il y a déjà pas mal de relations, mais que nous pouvons encore densifier, le monde des grandes entreprises très représenté à Saint-Quentin en particulier et le monde de la recherche publique qui est représenté au Sud.

La deuxième chose est qu'à l'évidence, tout cela n'a de sens que si nous avons ce projet de transports, comme l'a d'ailleurs dit le Président de la République quand il nous a fait l'honneur de sa visite, il n'y a pas très longtemps, à Nano-Innov, à côté de l'École Polytechnique. Moi, j'ai retenu qu'investir autant d'argent dans de grands projets à Saclay n'avait de sens que si nous avons le projet de transports correspondant. Évidemment, nous sommes absolument engagés sur ce projet.

La troisième chose que je voulais dire est que je suis totalement en phase, au titre de l'Établissement public, avec ce qui a été dit par les élus présents et aussi par les responsables d'entreprises, à savoir qu'il nous semble très important qu'il y ait une desserte du pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines. Alors est-ce que c'est à la Minière ? Où exactement à la Minière ?

Pourquoi ne pas étudier l'option Montigny ? Nous sommes très ouverts sur tous ces sujets et évidemment nous sommes au service de la communauté pour essayer d'affiner, en lien avec la SGP, les différentes hypothèses.

**Paul CARRIOT :** bien, merci Monsieur VELTZ. Votre témoignage est important. Il sera certainement entendu jusqu'à probablement la réunion qui se tiendra bientôt à Saclay. Je pense que là encore ces questions seront encore débattues. Bien sûr, il y a d'autres questions, peut-être à la suite de Monsieur VELTZ, sur Saclay ? Il serait peut-être intéressant de grouper ces questions sur Saclay.

**Vincent LIECHTI, Directeur du Cabinet du Maire de La Verrière :** bonsoir, je m'appelle Vincent LIECHTI, je suis résident sur le territoire de Saint-Quentin en Yvelines depuis plusieurs décennies, même si je ne suis pas encore à la retraite. C'est dire que je n'ai pas peur de grandes opérations structurantes d'aménagement. Je suis aussi le directeur de cabinet du maire de La Verrière, une des communes de Saint-Quentin-en-Yvelines, et par ailleurs je participe à l'animation de la réflexion et de l'activité de mon parti politique au niveau régional, qui est le parti communiste français.

Je voudrais faire 4 remarques, qui débouchent chacune sur une question. La première, je vais être rapide parce qu'elle concerne les financements, et déjà des choses ont été largement évoquées. J'ai aussi la crainte qu'avec un système très largement confié au privé et à la rentabilisation du foncier, cela contribue à faire monter les prix et à faire fuir finalement une partie de la population et donc à accentuer à la fois des temps de transports, l'éloignement, l'éparpillement urbain et aussi les inégalités sociales et spatiales. C'était la première question.

Très rapidement, ma deuxième remarque porte sur les questions de tracés et de positionnement de stations. Je trouve un peu paradoxal que ce débat qui se situe à Saint-Quentin-en-Yvelines s'intitule débat de proximité alors que finalement, dans le projet qui nous est présenté, il n'y a pas grand-chose qui concerne directement la proximité de Saint-Quentin-en-Yvelines. Il y a une seule gare dans les Yvelines, à Versailles qui, par ailleurs, est déjà traversée par 3 lignes ferrées avec chacune au moins une gare. Et il n'y a vraiment rien qui concerne Saint-Quentin-en-Yvelines. Donc il y a un certain nombre de choses qui ont été dites. Or, j'ai la crainte que de nous faire réfléchir sur ce tracé qui a une vision à très long terme ne nous fasse reculer des prolongements de lignes, des liaisons qui sont extrêmement attendues dans le secteur. Je pense par exemple à la tangentielle Ouest, au prolongement de la ligne C du RER, qui ont fait l'objet de choix des élus, qui sont inscrits au schéma départemental d'aménagement et de développement équilibré des Yvelines, qui, je crois le savoir, a été adopté à l'unanimité. Donc ce n'est pas un problème de décision qui n'aurait pas été prise par des élus locaux. Un certain nombre de ces projets nécessitent en effet des financements d'État, inscrits ou pas dans le contrat État/Région, peut-être à 30 % ou à la moitié. Le problème est que l'État ne cesse d'étaler dans le temps le fait de retenir ou pas tel prolongement, telle ligne, dans telle durée de plan. Voilà ma deuxième question.

**Paul CARRIOT** : il vous reste encore 2 questions. Essayons d'aller un peu plus vite s'il vous plaît.

**Vincent LIECHTI** : la troisième, sur les localisations. Je trouve que ce qui nous est proposé part d'une vision étriquée, j'en ai un peu peur. Le débat public sur Paris-Saclay n'est pas encore commencé et j'ai peur que cela traduise une vision un peu étriquée et peu ambitieuse de Saclay, entièrement recentrée sur le cluster alors que nous avons un périmètre qui fait 49 communes, qui concerne non seulement Saint-Quentin-en-Yvelines, mais aussi l'ouest de Saint-Quentin, avec un corridor ferroviaire qu'offrent un certain nombre de potentialités à Montigny, à Trappes et à La Verrière, avec un territoire, à La Verrière, de 40 ha susceptibles de porter un projet important de développement de logements et d'activités. Donc comment tout cela est pris en compte ?

**Paul CARRIOT** : c'est votre quatrième question qui va arriver ?

**Vincent LIECHTI** : non, c'est encore la deuxième.

**Paul CARRIOT** : alors je voudrais que vous soyez un peu plus rapide, ou alors nous reprendrons le débat tout à l'heure.

**Vincent LIECHTI** : les autres questions vont extrêmement vite. Comment nous réfléchissons à relier davantage et à ce que ce projet ne retarde pas les secteurs qui sont déjà des secteurs en développement ? Je pense à Saint-Quentin, à Poissy et à Cergy, ou pour l'instant nous sommes obligés de passer par Paris.

Ensuite, est-ce que les contrats de développement territoriaux sont seulement pour les gares qui sont sur la ligne ou c'est aussi pour tout projet d'aménagement important à proximité d'une gare ?

Et la dernière question, dans ce projet, nous ne nous préoccupons que du transport voyageur. Si c'est pour pousser les gens à prendre le train pour libérer la route pour y mettre des norias de véhicules, de poids lourds, qui vont encore nous encombrer en particulier quand ils passent dans les villes, je pense à la N10, à travers Trappes, qu'est-ce qui est prévu pour le fret et pour le transport fluvial des marchandises ?

### *Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : donc effectivement 4 questions. Pour les deux premières, j'ai noté votre crainte d'une modification, peut-être, sur le plan de la structure sociale, de l'habitat, de la qualité de vie. J'ai noté également une deuxième question sur le tracé du grand réseau. La troisième question, que nous n'avons pas abordée jusqu'à maintenant, est la notion de contrat de développement territorial. Monsieur VERON en a parlé un peu tout à l'heure, mais je crois que quelqu'un en parlé. C'est un point auquel il faudrait apporter un éclaircissement. Et puis dernier point, concernant le fret. Je pense que nous pourrions aborder les deux questions. Du côté du maître d'ouvrage, je verrai ces deux questions-là, et



puis nous reviendrons sur les deux questions précédentes. Donc la question du fret et celle des contrats de développement territorial.

**Marc VERON** : pour la question du fret, il y a une réflexion en cours sur la logistique urbaine. C'est une partie du fret. Car pour ce qui est du fret, cela n'est pas du domaine de compétence de la Société du Grand Paris. Cela renvoie essentiellement à RFF pour les infrastructures et notamment à l'opérateur SNCF, mais pas uniquement, puisqu'il y a d'autres opérateurs privés, s'agissant du fret ferroviaire. Donc je ne répondrai pas là-dessus, sauf que, je le répète, il y a dans le cadre des études en cours liées au projet de réseau automatique, une réflexion sur la logistique urbaine.

S'agissant de la spéculation foncière, que vous avez mentionnée, je crois qu'il y a un excellent moyen de protéger de ce que vous appelez la spéculation foncière, les territoires autour des gares. C'est ce contrat de développement territorial qui a été explicitement prévu dans la loi, et qui est une grande novation d'ailleurs, par cette loi du 3 juin dernier. Alors en quelques mots, je rappelle ce qu'est le contrat de développement territorial. C'est un contrat qui est passé entre l'État d'un côté, la commune d'accueil de la gare et les communes adjacentes, dans un principe de continuité territoriale, dès lors que les communes le souhaitent. C'est-à-dire qu'il n'y a aucune obligation. Ce contrat est donc la libre volonté des parties. Rien ne peut obliger les communes, encore une fois, à le signer. C'est un acte volontaire. Et sur quoi porte-t-il ? Sur les matières suivantes (je ne vais pas donner toute la liste parce que ce serait un peu encombrant) : tout ce qui est aménagement, urbanisme, logement, mixité sociale, transport en surface. Donc, vous voyez par là que, s'agissant en particulier de l'urbanisme, dès lors qu'il s'agit d'un contrat et de la libre volonté des parties, rien ne peut imposer à une commune de faire ce qu'elle n'a pas envie de faire. Et notamment de faire du béton à outrance autour des gares. Donc, c'est l'excellent, me semble-t-il, outil que propose la loi, pour échapper à ce dilemme de savoir ce que nous faisons autour des gares : nous avons envie de rentabiliser autour des gares, donc nous faisons du béton à outrance, ou à l'extrémité, nous ne prenons aucune disposition particulière, et laissons le libre jeu des permis de construire et donc de la spéculation que vous signaliez. Voilà ce que je peux répondre sur les contrats de développement territorial.

Quant à la question suivante, vous l'avez bien compris à travers l'exposé que notre ami BOSQUET a fait tout à l'heure, nous sommes entrés avec une écoute sur les arguments qui valent, s'agissant d'une gare dans le secteur de Saint-Quentin. Formellement, nous n'avons pas inscrit la gare sur la carte. Nous avons pris au contraire un fuseau. C'est bien parce que, en amont, la balance existait et existe encore entre les matelots et Chantiers que nous ne pouvions pas formellement faire une proposition, étant donné le lien étroit entre l'amont et l'aval.

**Paul CARRIOT** : voilà qui donne une satisfaction peut-être à beaucoup d'entre vous. Sur l'aspect du fret, est-ce que Monsieur DESVIGNES, de RFF, est présent ? Oui ? Je pense qu'il

serait intéressant que vous donniez un éclairage sur ce point, pour répondre au monsieur qui posait la question du fret dans le réseau du Grand Paris.

**Vincent DESVIGNES, RFF** : Vincent DESVIGNES, Réseaux ferrés de France. RFF est un acteur du fret ferroviaire, en tant que fournisseur de l'infrastructure aux différents transporteurs. Il faut rappeler que le fret ferroviaire, aujourd'hui, correspond à des grands axes, essentiellement à la base à partir des ports, que ce soit Dunkerque, Le Havre ou Marseille. Le fret permet de desservir un tissu industriel, les plateformes de transports combinés, le transport de marchandises en conteneurs aussi, qui se développe de façon importante. Il faut pouvoir maintenant poursuivre les réflexions sur la logistique urbaine, la façon de transporter vers le client final, les derniers kilomètres, les articulations entre un réseau qui a besoin d'être massif, avec des transports de trains complets, performants, économiques (c'est le problème clé du fret), et ensuite permettre l'acheminement des marchandises au plus fin, au plus près du consommateur. Donc c'est difficile de trouver la bonne articulation entre un réseau massifié et un réseau fin, où les transports se font de façon moins massive.

**Paul CARRIOT** : merci Monsieur. Marie-Bénédicte, à toi de jour.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : oui, je ne vous oublie pas, les uns et les autres. Nous allons commencer par le monsieur en beige, ensuite nous irons au quatrième rang, et nous remonterons pour redescendre dans la salle. Si chacun pouvait un petit peu respecter le temps qui lui est imparti, je pense que tout le monde pourrait s'exprimer ce soir, compte tenu de l'heure.

**Paul CARRIOT** : je vais être plus sévère. Maintenant je vais vous couper la parole. Allons-y. Monsieur, je serai sévère aussi, pour tout le monde.

**François DELIGNE, Maire de Guyancourt, Conseiller général des Yvelines** : bonsoir, je crois que nous abordons la troisième heure, donc je prends la première rame du dernier métro. Je crois que tous les participants ce soir attendaient, c'est certain, des réflexions, des repères pour pouvoir échanger sur ce que pourrait être un projet.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : présentez-vous Monsieur. Je vous remercie.

**François DELIGNE** : excusez-moi, je suis le monsieur en beige.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : cela ne suffit pas pour notre verbatim.

**François DELIGNE** : non, je suis François DELIGNE, Maire de Guyancourt et Conseiller général des Yvelines, du canton de Montigny-Guyancourt, c'est-à-dire ici même. Je crois que, par rapport au terme du débat, c'est quand même la question de quel projet sous-tend un tel tracé. Et là je dois reconnaître que je reste sur ma faim, comme j'étais resté sur ma faim en lisant les termes de la loi sur le Grand Paris. Finalement, dans la loi sur le Grand Paris, nous trouvons surtout deux articles importants. Celui sur le grand huit, et nous ne pouvons pas résumer la question à la localisation d'une gare, évidemment, et puis la création de

l'Établissement public de Paris-Saclay, en lien avec l'OIN du plateau de Saclay. Ces deux points ne font pas en eux un projet de territoire à l'échelle de l'Ile-de-France. Un projet de territoire, c'est forcément la prise en compte de l'existant, des bassins de vie, des équilibres entre l'économique, le social et l'environnemental, et c'est aussi, en termes d'aménagement et de développement, savoir où nous situerons les nouveaux logements, les nouvelles activités, où nous garderons des espaces naturels et comment les infrastructures, notamment de transports, viendront organiser tout cela. Là, nous ne l'avons pas sur la carte, et c'est tellement vrai que pour le territoire où nous sommes ce soir, celui de Saint-Quentin-en-Yvelines. Nous ne l'avons pas sur la carte, mais si vous mettiez les limites des périmètres des communes, ou les périmètres des agglomérations, et notamment celle de Saint-Quentin-en-Yvelines, vous verriez que le faisceau entre Saclay-Sud et Versailles-Matelots, passe à côté, à droite comme disait tout à l'heure mon voisin de droite, de Saint-Quentin-en-Yvelines. C'est quand même un vrai problème. Or, Saint-Quentin est bien sûr un fort développement économique (et c'est important, je le sais, je côtoie les chefs d'entreprise au quotidien), mais c'est aussi un bassin de vie de plus de 200 000 habitants. Nous pouvons revenir là-dessus, c'est la réalité de Saint-Quentin, nous le voyons bien. Le faisceau est à droite du bassin de vie des 200 000 habitants. C'est un premier problème, une première observation avant de parler de localisation, c'est quel projet sous-tend un tel tracé ?

La deuxième question. Le mot n'a pas été employé ce soir, mais moi je vais le dire, parce qu'il me semble être au cœur, comme d'ailleurs pour l'OIN du plateau de Saclay, c'est la question de la gouvernance. Les élus qui sont dans la salle savent très bien, si je prends l'exemple du plateau de Saclay, que nous avons commencé en 2007, 2008, à demander aux élus dans chaque collectivité (Conseil général, communes) de délibérer sur ce qui serait un Groupement d'intérêt public (GIP) pour finalement décider, en dehors de toute écoute des élus, que ce serait un Établissement public spécial d'aménagement dans lequel, je le dis, la représentation des élus est largement insuffisante. Or, je ne crois pas que nous puissions développer un projet de territoire sans que les élus locaux, qui sont les premiers représentants des habitants, ne puissent être écoutés là où il y a des instances de décision, c'est-à-dire dans le copilotage. C'est tellement vrai qu'aujourd'hui, en tant que maire de Guyancourt, je me pose énormément de questions sur la gouvernance, pas simplement pour l'Établissement public, mais y compris par rapport à la manière dont la loi du Grand Paris vient s'imposer.

Vous avez, Monsieur VERON, répondu tout à l'heure à mon collègue et Président de la communauté d'agglomération Robert CADALBERT, très rapidement sur le SDRIF, trop rapidement à mon goût. Le schéma directeur de la Région Ile-de-France a quand même été élaboré pendant plus de 4 ans. Il l'a été avec les différents territoires, avec des remontées d'informations, avec des orientations, avec des débats publics, pendant 4 ans. Pendant 2 ans, ce projet a été mis sous le coude. Finalement, il vient de passer devant le Conseil d'État et, il y a 8 jours, celui-ci retoque finalement le SDRIF en expliquant que depuis il y a eu la loi du Grand Paris. C'est extraordinaire. La loi du Grand Paris vient empêcher l'application d'un document qui a été élaboré par des territoires à l'échelon de la région parisienne, qui

représente d'ailleurs un véritable projet, non pas simplement un tracé de métro. Là, c'est quand même extraordinaire. Je me pose encore une fois la question de la gouvernance, parce que vous dites, Monsieur VERON, que pour la réalisation du grand huit, nous n'avons pas besoin du SDRIF, et qu'il suffit de la loi du Grand Paris qui a été votée. Je rappelle que les financements, vous l'avez dit vous-même, n'ont pas été votés. Nous faisons un grand débat public sur un projet de 25 milliards dont les financements sont abordés plus tard et réglés par une loi dont vous n'avez pas besoin de savoir, parce que cela se passera demain. C'est quand même un point qui est gênant.

**Paul CARRIOT** : bien que je sois courtois, je suis tout de même obligé de vous presser.

**François DELIGNE** : je voudrais quand même terminer pour donner un exemple de la contre-vérité que représente le fait que le SDRIF n'a rien à voir là-dessus. Le SDRIF étant retoqué, nous nous retrouvons par exemple, sur le territoire de Guyancourt, mais aussi sur le plateau de Saclay, avec le tracé de l'autoroute A126, qui était dans le document précédent de 1994, qui viendrait s'appliquer si nous en restions là. Et vous croyez que nous pouvons en rester là, c'est-à-dire avoir un document de 1994 ? Nous parlons de perspective, nous parlons de dans 25 ans, mais le document qui s'appliquerait demain, simplement parce que l'État, le gouvernement et en premier lieu ceux qui ont fait le Grand Paris, se retrouvent finalement avec les pieds dans le tapis. Moi, je pense que la solution pour rétablir le SDRIF serait déjà de commencer par mettre entre parenthèses cette loi du Grand Paris. Nous reprendrions les choses dans l'ordre, en impliquant les territoires et en tenant compte de l'avis des élus. Je le redis comme je l'avais dit, Monsieur le Président du Conseil général, dans notre assemblée. Que cela soit pour l'OIN, mais c'est vrai aussi pour le Grand Paris, nous ne pouvons pas décider de l'avenir d'un territoire sans les élus, et encore moins contre eux. Et pour la question de savoir où doit être la localisation, bien évidemment vous l'avez compris, s'il devait y avoir demain, et les choses se passant dans l'ordre, une gare dans le secteur, il faudrait évidemment que cela soit là où il y a le bassin de vie, là où sont les entreprises, à Saint-Quentin-en-Yvelines.

#### *Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : je vous remercie. Il y a un mot fort qui a été prononcé, c'est le terme de gouvernance. Je crois que là, il y a matière à réflexion. Je me tourne vers le maître d'ouvrage. Sur ce point, que pouvez-vous répondre, sur cette interrogation concernant la gouvernance du projet ?

**Marc VERON** : d'abord, je voudrais dire à Monsieur le Maire qu'il y a un principe républicain qui est extrêmement simple, c'est que toute mesure fiscale ou budgétaire est de la responsabilité de la loi de finances. Donc par conséquent, elle n'avait aucune raison d'être traitée dans la loi sur le Grand Paris. Vous ne pouvez pas décider d'un impôt nouveau sans le vote d'une loi de finances. Or, je l'ai dit tout à l'heure, je le répète, il y a dans quelques jours une délibération du Parlement à intervenir sur la loi de finances rectificative pour 2010 et la loi de finances pour 2011. La Région a fait connaître qu'elle était intéressée à ce qu'il y ait

une disposition particulière qui touche le versement transports, dont je rappelle qu'il est assis sur la masse salariale. C'est une contribution d'un niveau égal à celui des tarifs passagers, dans le financement des transports en région parisienne. Donc c'est une première raison de saisir le Parlement, deuxième raison, s'agissant des dispositions fiscales particulières pour établir des ressources pérennes au bénéfice du projet d'investissement du réseau de métro du Grand Paris. Donc, si la loi n'a pas tranché, c'est parce que constitutionnellement, il ne lui appartenait pas d'en trancher. C'est la loi de finances qui est seule responsable.

Maintenant, vous avez abordé la question du SDRIF. Je vais témoigner, puisque j'étais acteur dans cette affaire, d'une façon extrêmement simple. Le Président de la République, l'année dernière, fait un discours que tout le monde s'est accordé à considérer comme de large consensus, le 29 avril, à la Cité de l'Architecture, au Palais de Chaillot. À sa demande expresse, il en a résulté, tout de suite derrière, une concertation entre le Secrétariat d'État au développement de la région capitale, Christian BLANC, votre serviteur qui était son directeur de cabinet, le Préfet de Région Monsieur CANEPA, et le Président de Région Monsieur HUCHON flanqué de 2 Vice-présidentes, Mesdames FERRI et DE LA GONTRIE, plus la directrice des services de la Région. Ces personnes se sont vues, au rythme d'une fois tous les 15 jours. Toutes les semaines, une commission technique a siégé sous leur responsabilité. Pendant 3 mois, ce processus a suivi son cours, jusqu'au 13 juillet de l'année dernière, où Madame FERRI, Madame BARBAROUX, la directrice des services de la Région, et votre serviteur ont trouvé les moyens d'un accord. Nous avons appelé cela un protocole d'accord, qui prévoyait le dispositif suivant, extrêmement simple. Cela consistait à ce que ce protocole d'accord soit soumis à la délibération de la première session du Conseil régional, au mois de septembre l'année dernière, et qu'il équivale, dès lors qu'il aurait été adopté, à transmission immédiate du SDRIF au Conseil d'État et à mise en révision immédiate du SDRIF par la même occasion. À cette époque-là, le 13 juillet de l'année dernière, il n'y avait pas de loi du Grand Paris, pas davantage du Grenelle II. Si le processus, qui avait l'aval de Monsieur HUCHON, avait suivi son cours, il est totalement clair — ce sont les faits, il avait donné son accord sur ce protocole d'accord — qu'à ce moment-là aurait tout simplement été transmis au Conseil d'État, et nous ne serions pas dans la situation où nous sommes aujourd'hui. Je précise que le Conseil d'État, quand il a examiné la loi sur le Grand Paris, a été très clair. J'ai en mémoire, puisque j'étais commissaire du gouvernement, ce qui s'est dit dans la section des travaux publics. La question s'est exprimée de savoir la manière dont le Conseil d'État jugerait du SDRIF dès sa transmission, et il a été expressément dit, d'une façon qui ne ménageait aucune surprise, tout à fait classique, que le Conseil d'État jugerait en l'état du droit au moment où il serait saisi du SDRIF. Donc, il n'y a aucun doute là-dessus. Si le protocole d'accord avait été, en effet, suivi d'effets, c'est-à-dire transmis pour vote en septembre de l'année dernière au Conseil régional, il aurait été voté et le SDRIF aurait été transmis immédiatement au Conseil d'État. Voilà. Ce sont des faits. Malheureusement, je n'y peux rien, cela n'a pas été le cas pour des raisons que tout le monde sait. C'est qu'il y a eu un certain nombre d'événements. Fin juillet, les Verts ont souhaité exprimer et déposer une

candidature à l'élection des Conseillers régionaux. Il y a eu un processus politique. Ensuite, je n'ai pas, évidemment, le moindre avis à émettre là-dessus, mais le fait est incontestable dans la chronologie que j'ai rappelée.

**Paul CARRIOT** : alors sur la gouvernance du projet ?

**Marc VERON** : sur la gouvernance du projet, moi je n'ai pas à m'exprimer à la place de Pierre VELTZ, qui est le PDG de l'Établissement public de Paris-Saclay. Je me permettrais là aussi de rappeler un souvenir personnel. Il y a eu de longues délibérations ministérielles, auxquelles il a participé, auxquelles j'ai participé, sous la conduite de Christian BLANC, s'agissant du texte dit Établissement public de Paris-Saclay, dans la loi. Ce qui nous a été reproché vivement, c'est la part minoritaire de l'État. Je rappelle qu'il y a 4 sièges de l'État au Conseil, mais c'est cela qui nous a été reproché. Ce n'est pas qu'il y ait 9 élus, c'est qu'il n'y ait que 4 représentants de l'État. Pardon, ce sont des faits, je n'y peux rien. Donc, Pierre VELTZ répondra pour ce qui le concerne, mais j'ai gardé ce souvenir très présent de l'attaque qui était portée, contre le fait qu'il y avait une part minoritaire de l'État.

Maintenant, pour ma paroisse, c'est-à-dire la Société du Grand Paris, puisqu'il y a au sein du Conseil de surveillance le Président de Région, les Présidents de Conseils généraux, Monsieur SCHMITZ siège bien entendu, il me paraît totalement inconcevable que les décisions (je parlais tout à l'heure des décisions sur le tracé, les gares, la séquence des travaux (etc.) à prendre à la fin du mois de mai) interviennent autrement qu'à travers un processus et un vote consensuels. Personne ne peut imaginer qu'au sein du Conseil de surveillance de la SGP, il y aurait un vote majorité/minorité sur le tracé. Parce que tout le monde voit bien que l'issue des débats publics en cours depuis le 30 septembre passe évidemment par une synthèse, car personne n'a les moyens et surtout la justification de voir deux projets parallèles cheminer, deux tunnels parallèles être percés à quelques kilomètres de distance. Tout le monde voit bien que l'issue est naturellement sous la forme d'un accord. Donc, traduction en termes de gouvernance, ce type de projet ne peut participer que d'un consensus entre les représentants des instances politiques majeures.

**Paul CARRIOT** : très bien, consensus. Je pense qu'il y a peut-être d'autres questions qui vont arriver.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : je vous remercie tous pour la patience dont vous faites preuve. Vous levez les mains, vous êtes identifiés, donc Mademoiselle, si vous voulez bien passer au milieu du quatrième rang la parole à ce monsieur. Merci Mademoiselle.

**Raymond BESCO, Conseiller municipal de Magny-les-Hameaux** : bonjour, Raymond BESCO, Conseiller municipal délégué développement durable et déplacement à Magny-les-Hameaux. C'est une petite commune sur Saint-Quentin. J'ai bien aimé le film de présentation parce que je trouve qu'il fixe bien les conditions de ce projet ambitieux ; c'est-à-dire que nous voulons nous mettre en concurrence avec les grandes villes du monde. En clair, nous sommes dans le cadre de la mondialisation. C'est très intéressant parce que nous

connaissions les dégâts de la mondialisation aujourd'hui au niveau social, économique, écologique, et moi j'invite l'assistance à bien réfléchir sur ce projet, sous cet angle-là. Alors ce n'est pas une question que je pose, c'est juste une remarque.

Je vais faire très court, pour faire la moyenne avec les intervenants précédents. J'ai une question. Nous avons beaucoup parlé du financement. Moi, personnellement, entre 4 milliards et 24 milliards, il va bien falloir trouver les 20, mais j'ai une autre question. Je sais, cela fait marrer Monsieur VERON. C'est sur la tarification. Nous avons déjà, aujourd'hui, un problème de tarification, avec l'existence des zones, et nous sommes très bien placés pour le savoir. Il y a très certainement des mesures à prendre immédiatement, pour diminuer le nombre de zones et rendre attractif l'accès au transport en commun en région parisienne. Donc nous parlons de mesures immédiates. C'en est une. Vous allez me dire que ce n'est pas à vous, mais j'en profite d'être ici pour le demander. Il faut réduire absolument et très rapidement le nombre de zones.

La deuxième question par rapport à cela est quelle articulation, en termes de tarification, avec votre projet, par rapport à ces zones ? Est-ce que nous allons assister à une tarification, comme cela a été le cas pour une vraie réussite qui est le Val, par exemple, qui réussit le tour de force d'aller d'Orly à nulle part, alors qu'il y a quand même la gare de Massy qui était accessible. C'est un excellent exemple de la réussite des projets privés. D'ailleurs, je crois que la RATP a été obligée de reprendre cela pour le franc symbolique. Ceci étant, la tarification du Val, aujourd'hui, si vous avez une carte orange, vous ne pouvez pas l'utiliser. C'est très pratique, il faut racheter un ticket. Donc est-ce que votre projet ou un autre, même consensuel, sera du même ordre ou est-ce qu'il sera accessible avec la carte orange, si dans 20 ans il y a encore la carte orange ? Mais il y aura peut-être quelque chose de plus moderne.

**Paul CARRIOT** : alors, la réponse peut aussi venir d'autres opérateurs qui sont ici présents. Mais est-ce que la tarification est une arme absolue, si je vous comprends bien Monsieur, pour inciter les gens à prendre le train et les transports en commun ? C'est une question qui est d'importance. Peut-être Monsieur BENSE ? Je vois que vous vouliez répondre à cette question.

**Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris** : en tout cas, donner quelques clefs. Comme Monsieur l'a dit fort justement, ce n'est pas de la responsabilité de la SGP de fixer les tarifs, ni aujourd'hui, ni à la livraison du réseau. Nous rappelons bien qu'à la fourniture de ce réseau, c'est le STIF qui en aura la gestion et qui désignera l'exploitant, qui ne sera pas nécessairement l'exploitant historique, parce qu'il y a un règlement européen qui est passé par là. Il y aura naturellement appel d'offres. Ceci dit, la SGP considère évidemment que son réseau de quelque chose que nous pourrions appeler l'intégration tarifaire. C'est-à-dire qu'avec ce qui sera en vigueur au moment de la livraison, appelons-le pass Navigo, il faut pouvoir se rendre sur le réseau Grand Paris sans se poser de questions sur une tarification différenciée. Nous imaginons ce qui se passerait à Versailles quand nous

avons le choix entre la liaison U qui va à La Défense et le Grand Paris, si nous devons choisir un mode plus cher que l'autre, parce que surtarifié. Notre recommandation est évidemment celle-là, parce que je rappelle qu'un des objectifs de ce réseau est de décharger considérablement, comme cela a été montré, la zone centrale complètement saturée des réseaux actuels qui convergent dans Paris. Nous avons montré que ces réseaux bénéficieraient d'une décharge de 10 à 15 % de la clientèle à l'horizon 2035. C'est très considérable et cela redonne de l'air aux infrastructures, sur lesquelles nous serons un peu moins obligés d'investir à cet horizon-là. Mais ce n'est valable qu'à tarif équivalent. C'est ce que nous avons oublié de dire. S'il devait y avoir une surtarification du type Orlyval, évidemment, tout ce que nous vous avons montré là serait à revoir, en termes d'étude. Nous n'atteindrons probablement pas les 2 000 000 de voyageurs, probablement pas l'effet de dessertes, et probablement pas les objectifs de développement territoriaux que nous souhaitons atteindre.

**Paul CARRIOT** : l'intégration tarifaire est sans doute l'un des maîtres mots de votre exposé. Il y a d'autres questions Marie-Bénédicte.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : oui, il est 22 h 30. Il reste encore quelques questions dans la salle, que j'ai identifiées. Mademoiselle, si vous voulez bien passer la parole au monsieur qui s'est levé tout à l'heure, qui était en haut, au milieu. Après, nous redescendrons au troisième et au quatrième rang et nous reviendrons au second rang. Donc, il y a beaucoup de questions, et très peu de temps. Alors si chacun voulait bien, vraiment respecter un temps de parole, parce qu'il nous reste deux questions écrites qui ont été déposées en tout début de cette audience, que j'aurais quand même souhaité lire avant la fin de ce débat. Merci à tous.

**Paul CARRIOT** : alors un petit effort, nous allons dire 2 min.

### **Thématique : alternatives techniques, innovation technologique**

**Guillaume THIN, Gérant d'une nouvelle société sur Saint-Quentin-en-Yvelines** : je vais être très bref. Guillaume THIN, je suis nouvel entrepreneur sur Saint-Quentin-en-Yvelines, à Élancourt. C'est à ce titre que je m'associe totalement aux remarques et attentes formulées par les précédents intervenants concernant la création d'une gare à Saint-Quentin-en-Yvelines. Par ailleurs, c'est en tant qu'ancien étudiant à l'UESQ, en Master de Physique-Chimie, que je voudrais rejoindre le point qu'a levé le monsieur de l'ONERA quant à l'innovation qu'apporte votre projet. Je voudrais savoir s'il y a eu des alternatives techniques à celles que vous proposez, qui ont été sérieusement envisagées ? Par exemple celle qu'a proposée ce monsieur de l'ONERA. Je pense notamment à deux domaines dans lesquels il serait important d'avoir des avancées technologiques. D'une part les loisirs à bord des transports : nous savons qu'il y a maintenant beaucoup de voyageurs qui utilisent des appareils électroniques dans les transports. Est-ce qu'il pourrait y avoir par exemple un accès WiFi, des connexions électriques plus faciles à avoir dans les transports ? Et d'autre part, le second point qui me paraît essentiel est le point de vue énergétique. Il y a deux choses.



D'abord la motorisation des trams, comme l'a souligné ce monsieur de l'ONERA. Et également, est-ce qu'il pourrait y avoir, dans les parkings autour des gares, qui accueilleront a priori des véhicules électriques, des points de recharge de telle sorte que les utilisateurs puissent, pendant qu'ils voyagent en train, recharger leur véhicule ? Voilà, je voulais poser cette question au maître d'ouvrage, concernant l'innovation de son projet.

**Paul CARRIOT :** OK, nous avons bien noté toutes vos interrogations. Vous voulez un high-tech. Alors, je ne sais pas, Monsieur BENSE, il me semble que vous vous apprêtez à répondre. Pourrons-nous nous brancher en WiFi sur le métro automatique ?

**Didier BENSE :** probablement. Cela existe déjà dans un certain nombre d'endroits. Aujourd'hui, de plus en plus, il faut payer ce service. Nous pouvons par exemple commencer à téléphoner dans certains RER et certaines lignes de métro. Et nous payons ce service. Donc il y a une question derrière cela.

**Paul CARRIOT :** et l'innovation technique, pour répondre à la question du Monsieur ?

**Didier BENSE :** concernant l'innovation technique, cela fait deux fois que nous en parlons. Nous allons remettre les choses dans le bon ordre. Nous sommes là pour définir un réseau, un projet de territoire, pour avoir une ambition de service. Derrière cela, il y a des choix techniques, et puis il y a forcément un engrenage technologique, parce que nous n'imaginons pas que nous allons injecter 22 milliards d'euros dans l'économie sans qu'il en retombe quelque chose. Je voudrais répondre à mon collègue de l'ONERA (j'y ai fait 7 ans). Il y a de grands cycles dans l'histoire ferroviaire. Le métro de Paris est né de l'électricité. Il y a eu l'électromécanique qui a permis un bond prodigieux en matière de service dans le métro de Paris et dans le RER. Nous avons quasiment inventé, au moment de la ligne 14, les logiciels de sécurité, avec les développements de logiciels par des méthodes très sophistiquées qui font qu'il n'y a pas de bug, contrairement à nos ordinateurs. Donc quelles seront les innovations dont va bénéficier le Métro Grand Paris ? Je ne vais pas vous le dire aujourd'hui, mais il y en aura très certainement. Et nous espérons que les industriels qui auront à fournir ces systèmes en bénéficieront, et feront rayonner la technologie, que nous espérons française. Mais là aussi, il y a des règles européennes, donc nous les appliquerons de façon à faire ce qui s'est fait avec les générations précédentes, exporter la technologie et le savoir-faire qui sera issu de cela.

Mais l'essentiel de l'innovation, si je peux me permettre, ne sera pas là. Elle sera évidemment dans ce que nous faisons. Mais ce que nous essayons de faire ne matière de projet de territoire, et Saclay est très emblématique de cela, c'est d'avoir une machine à innover, et surtout à transformer l'innovation en valeur économique et en valeur ajoutée, en rapprochant à la fois les grands établissements d'enseignement, la recherche publique (cela existe déjà sur le plateau de Saclay). La recherche privée a un peu de mal à venir parce que cela manque de moyens structurants et les entreprises viennent très lentement. Moi, j'ai été étudiant 3 ans, sur le plateau, dans les années 1980, j'ai été heureux de constater que cela commençait à venir, mais je parle de cela il y a 25 ans. Donc c'est trop lent.

Monsieur parlait tout à l'heure de la compétition mondiale. Nous pouvons le déplorer, mais aujourd'hui tout le monde reconnaît que nous avons beaucoup de mal à y échapper. Il faut impérativement accélérer. C'est vrai que nous assumons cet aspect de développement économique, des territoires, d'attractivité du territoire francilien sur le Métro Grand Paris. Ceci dit, c'est d'abord un projet de transports, quelque chose pour les Franciliens, pour les habitants, pour les gens de Saint-Quentin et de Saint-Cyr. Bien entendu, c'est comme que nous travaillons la structure de ce réseau.

**Paul CARRIOT** : d'accord. Vous mettez les choses dans l'ordre, c'est ce que vous voulez dire. Il y a beaucoup de questions, Marie-Bénédicte.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Monsieur, au troisième rang, vous avez déjà le micro.

### **Thématique : La Minière, données environnementales et enjeux techniques**

**James OVERTON, Président de l'ASEM – AVB** : je m'appelle James OVERTON. Je suis le Président d'une association.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Monsieur, c'est vous qui avez donc posé les 2 questions écrites que j'allais aborder.

**Paul CARRIOT** : Nous allons les aborder tout à l'heure, non ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : peut-être que vous allez les traiter de façon orale ? Comme cela, ces questions seront traitées parce qu'elles étaient importantes. Mais je ne les avais pas oubliées. Merci.

**James OVERTON** : merci. Je suis le Président d'une Association pour la Sauvegarde des Étangs de La Minière. Je suis le correspondant, sur Guyancourt, des Amis de la Vallée de la Bièvre. Je suis journaliste indépendant et traducteur. J'habite Guyancourt.

Deux précisions par rapport au dossier, deux questions et observations. Premièrement, je parle personnellement, je serais tout à fait contre l'idée d'une gare à La Minière.

#### *Applaudissements*

Une gare aux portes d'un site classé serait un développement extrêmement négatif en termes d'environnement et de paysage. C'est tout à fait quelque chose que nous devons opposer dans le cadre de la loi, bien sûr. En ce qui concerne la gare, une gare à un tel endroit, je suppose, serait forcément extrêmement profonde. Il nous manque des données là-dessus. Je voudrais demander à l'équipe technique de nous expliquer ces enjeux. Peut-être qu'ils n'existent pas aujourd'hui, mais par la suite peut-être.

Cela amène à ma deuxième question. J'ai des questions sur la technologie. Je ne sais pas si c'est possible de mettre la diapositive avec le tronçon au sud de Versailles ?

**Paul CARRIOT** : je pense que cela va être possible. Messieurs les techniciens ? De quelle diapositive vous parlez ?

**James OVERTON** : pour voir s'il y a une voie, à cet endroit, regardons du Nord vers le Sud. Nous entrons dans une gare, admettons à Versailles-Matelots, qui est à une certaine altitude. Après, en descendant, vous avez la côte de Satory. Forcément, cela va descendre et rentrer dans un tunnel. Ensuite, vous arrivez à un creux, où il y a les étangs. C'est un site classé, depuis 2000. Nous allons, je suppose, faire un tunnel très profond pour descendre sous les étangs, ou bien je prédis que dans 4 ou 5 ans, on va venir nous dire que cela coûte beaucoup trop cher de faire un tunnel très profond. Nous allons faire un viaduc, qui sera très joli. Voilà, je ne sais pas si vous êtes allés à Kiev, en Ukraine, mais là, le métro a exactement cette problématique. Il traverse le fleuve Dnipro et passe sous des collines très hautes. Et le résultat est que vous avez des gares à 150 m d'altitude. Voilà, j'ai conclu.

*Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : merci. D'abord, je dois dire que sur cette question, qui est très importante, sur l'impact sur l'environnement, il y a une thématique qui est prévue, souvenez-vous. Michel ROSTAGNAT nous l'a présentée. Une réunion publique est prévue le 3 décembre, à la Cité Descartes. Je vous invite à venir et exposer cette question, parce qu'effectivement, tunnel ou pont, c'est une vraie question que l'impact sur l'environnement. Alors, naturellement, nous n'allons pas traiter ce problème ce soir. Je pense que le maître d'ouvrage demanderait beaucoup de temps. À moins que ce ne soit juste un mot ? Mais le dialogue continue à travers le site, éventuellement, et vous pouvez aussi venir le 3 décembre.

**Didier BENSE** : nous allons faire des réponses lapidaires. Florence CASTEL pourra compléter. Mais nous sommes sur le plateau, à Saint-Quentin, donc si nous ne répondons pas aux questions de ce type, je pense que nous manquerions à nos devoirs. Le premier sujet est de placer les gares, avant de faire des études détaillées. Donc nous avons un tracé de référence, que nous avons étudié, sur lequel nous avons effectivement fait des choix. Par principe, nous avons proposé dans le dossier des choix de tunnels forés, y compris sous le plateau de Saclay. Donc cela nécessite certaines profondeurs. Quant aux dénivelés, il y a des pentes relativement fortes, qui sont légèrement au-dessus de ce que nous aimons bien faire en matière ferroviaire, mais qui sont aujourd'hui tout à fait acceptables avec les matériels roulants modernes, sur un tracé de référence. Tant que nous ne saurons pas si nous allons construire une gare à Saint-Quentin-Est, évidemment, nous ne saurons pas reprendre des études plus détaillées autour d'un tracé définitif. Surtout que nous avons deux options ouvertes sur Versailles, donc vous voyez le champ des possibles. Et nous n'allons pas nous consacrer en études qui seraient inutiles à ce stade.

Quant aux questions un peu plus hydrologiques et environnementales, je ne sais pas s'il y a des compléments particuliers à donner, Florence ?

**Paul CARRIOT** : non, mais j'ai noté la présence ici de représentants de l'association pour la protection de la Vallée de la Bièvre, un certain nombre d'associations similaires. Je pense que cette question devrait être abordée et que vous avez très bien fait de répondre. Encore une fois, le débat n'est pas clos, bien sûr. Pardon, quelqu'un voulait dire quelque chose ?

**Didier BENSE** : je crois qu'il serait utile d'avoir un complément.

**Paul CARRIOT** : oui, effectivement. Mais il n'y avait pas des questions avant ? Non ? Bon, allez-y.

**Florence CASTEL, Membre de la Société du Grand Paris** : merci, bonsoir à tous. Juste au titre du maître d'ouvrage, pour dire : il ne vous aura pas échappé que l'évaluation stratégique environnementale que nous avons faite est une première dans l'histoire des projets de cette nature, et je ne doute pas que vous l'aurez lue en entier. Cette question a été traitée en amont, et si justement nous n'avons pas fait, à ce stade, de proposition précise de localisation de gare, c'est bien parce qu'il y a un fuseau d'étude qui a été examiné, qui fait un peu plus de 3 km de distance. Nous avons examiné tout ce qui peut se passer au-dessus, bien sûr, mais également en dessous. Vous aurez noté, dans l'atlas cartographique qui est afférent au rapport de phase 1, qu'il y a un profil en long qui a été fait sur tout le plateau de Saclay. Les questions de dénivelés ne nous ont pas échappé, de la même manière que toutes les protections, qu'il s'agisse des sites classés, y compris des ZNIEFF. Vous savez tout comme moi que les ZNIEFF n'ont pas valeur réglementaire. Pour autant, dans cette évaluation stratégique environnementale, nous avons choisi, eu égard à la jurisprudence existante, que connaissent bien toutes les associations de défense qui sont là ce soir, qui leur donne de manière constante une valeur quasi réglementaire, de les intégrer. Nous n'avons à aucun moment du tracé, et le plateau de Saclay est vraiment emblématique de cette préoccupation, proposé quoi que ce soit de dirimant avec la protection des espaces naturels, quelle que soit la nature de cette protection. Alors, bien entendu, cette étude est à disposition. Nous sommes dans le cadre d'une discussion sur la localisation éventuelle d'une gare, disons sur Saint-Quentin-Est. Pardonnez-moi, ce n'est pas un engagement, je dis Saint-Quentin parce que La Minière choque toujours un peu. Alors, j'évitais d'utiliser cette expression, contre laquelle vous vous êtes élevés. Là-dessus, cette étude est totalement disponible et bien entendu que la localisation ne pourrait être envisagée en site classé, tout simplement parce que, très honnêtement, je crois qu'au sens réglementaire du terme, ce serait impossible. Jamais l'autorisation ne saurait être délivrée.

**Paul CARRIOT** : voilà une précision qui méritait d'être dite. Alors, je vois des bras qui se lèvent.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : une question qui était identifiée depuis longtemps, Monsieur, s'il vous plaît. Et nous reviendrons ensuite au deuxième rang où il y a deux questions qui ont été identifiées. Vous êtes repérés Messieurs, n'ayez pas d'inquiétude.

**Paul CARRIOT** : j'ai Monsieur OLIVIER, du Technocentre, également. Et puis les questions là-haut, mais elles viendront après.

**Thématique : urbanisme et environnement, projets en cours**

**Jean-Luc MANCEAU, Europe Écologie** : bonjour, je m'appelle Jean-Luc MANCEAU. J'habite Montigny-le-Bretonneux. Je suis élu Europe Écologie les Verts, sur cette ville. J'appartiens à un parti qui, a priori, est pour les transports en commun, je tiens à le préciser. Mais là, nous sommes dans une situation inédite, dans la mesure où on nous présente un débat soi-disant sur l'opportunité, mais nous n'avons pas beaucoup parlé de l'opportunité, et nous pouvons le regretter, de ce projet. En tout cas, moi je vais parler de l'opportunité de ce tracé, de ce maillon, oserais-je le qualifier de vert, plutôt au sud-ouest de l'Ile-de-France.

En effet, un débat sur un transport en commun ne peut pas être séparé d'un débat sur l'urbanisme. Là, aujourd'hui, on ne nous parle que de transports en commun. On ne nous parle pas d'urbanisme. Le Président de l'agglomération en a parlé tout à l'heure, d'autres en ont parlé. Il y a un besoin criant de logements sur ce territoire. Où allons-nous mettre les logements ? C'est la question. La loi Grenelle II, qui vient d'être promulguée, fait le pari de favoriser plutôt l'urbanisme de renouvellement, je prononce le vilain mot, de densification des villes plutôt que l'urbanisme d'extension. Or ce type de transports en commun, finalement dans les champs, puisqu'il s'agit bien de cela, va favoriser plutôt un urbanisme d'extension. C'est complètement à l'inverse de la loi Grenelle II qui vient de sortir. Donc, nous savons en effet que là, nous sommes sur territoire, nous n'en avons pas encore parlé donc je vais me permettre de l'évoquer, du plateau de Saclay, avec ses plus de 2 000 ha de terrains agricoles de très bonne qualité. Il est important que ces terres agricoles à proximité de Paris soient préservées. Nous n'en avons pas parlé, il faut vraiment insister.

*Applaudissements*

Nous craignons aussi, dans notre parti, que ce type d'investissement pharaonique constitue un aspirateur à financements. Moi, j'aime bien la diapositive que James avait demandée à l'écran. Je ne sais pas si nous pouvons la remettre. Elle montre qu'il y a déjà entre Massy-Palaiseau et Saint-Quentin-en-Yvelines, entre les pôles Est et Ouest du plateau de Saclay des infrastructures. Elles existent déjà. Où est la volonté politique ? Pourquoi ne pas investir sur ces deux trajets, le RER C dans la Vallée de la Bièvre, le TSCP qui s'arrête misérablement à la sortie de Voisins-le-Bretonneux, mais qui était prévu pour interconnecter jusqu'à Palaiseau ? Pourquoi ces investissements n'ont pas été faits ? Maintenant, comme cela n'a pas été fait, on nous présente un projet pharaonique, alors qu'il est urgent d'investir ces projets qui répondent vraiment aux besoins des habitants, alors que ce projet qui nous est présenté ce soir n'y répond pas. Merci.

*Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : Marie-Bénédicte ?

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : qui a d'autres questions relatives à l'environnement que nous pourrions regrouper pour en terminer sur ce sujet ?

**Paul CARRIOT** : pour en terminer, je ne sais pas. En tout cas, la discussion se poursuivra, je vous l'assure, à Saclay.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Madame, c'est sur l'environnement ? Alors, vous avez le micro, et après je reviendrai aux deux questions qui restent, devant. Et nous en arriverons certainement aux dernières questions.

### **Thématique : terres agricoles**

**Arlette FASTRE, APACH (Buc), Vice-présidente AVBP les Yvelines, Association de défense de l'environnement** : bonsoir, Arlette FASTRE, j'appartiens à la fois à l'association APACH de Buc et aux Amis de la Vallée de la Bièvre. Je voudrais simplement apporter un complément à ce qu'a dit James OVERTON pour la localisation d'une gare à La Minière. C'est en plein milieu des terres agricoles, et la nouvelle loi du Grand Paris prévoit la protection d'au moins 1 300 ha de terres agricoles sur le plateau. Là, j'aimerais bien que vous réaffichiez, s'il vous plaît, la carte Google Maps, où nous voyons bien les terres agricoles. Nous y voyons exactement qu'au niveau de La Minière, c'est vraiment en plein milieu d'un pavé agricole d'un seul tenant, jusqu'à Toussus-le-Noble. Une gare à cet endroit serait vraiment la fin des terres agricoles, et c'est un bon morceau à cet endroit.

**Paul CARRIOT** : sur les terres agricoles, j'ai déjà noté deux personnes. Je crois que c'est pour une préoccupation importante dans le secteur de Saclay. Nous avons vu d'autres personnes qui, vraiment, sollicitaient notre bienveillance.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : oui, le monsieur au deuxième rang, la troisième personne, et après Monsieur OLIVIER.

### **Thématique : gouvernance, aéroport de Toussus-le-Noble**

**Jacques LOLLIOZ, Maire de Magny-les-Hameaux** : donc je suis Jacques LOLLIOZ, Maire de Magny-les-Hameaux et premier Vice-président de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Par rapport à l'heure tardive, je resterai uniquement sur deux éléments.

Le premier élément est un témoignage, et le deuxième une question. C'est mon quatrième mandat de maire. J'ai travaillé ardemment, avec d'autres, pour faire en sorte que Saint-Quentin soit ce qu'elle est aujourd'hui. Et je m'appuie notamment sur le problème de la gouvernance. Très franchement, j'ai vécu avec mes collègues un mode de fonctionnement tout à fait acceptable. Notamment à l'Établissement public d'aménagement de Saint-Quentin-en-Yvelines, il y avait une parité, un travail en commun très étroit entre les représentants de l'État et les élus. Très franchement, c'était tout à fait indispensable, je dis bien indispensable, parce que nous sommes sur le terrain, nous avons connaissance d'un certain nombre de choses que n'ont pas les gens qui sont dans les différents ministères. Il

n'y a pas uniquement que les aspects financiers. Le fait de pouvoir échanger ensemble pendant toutes ces années a permis la création de Saint-Quentin, cette réussite. Je dirais donc que c'est quelque chose qu'il faut retenir. De grâce, ne créons pas quelque chose qui ensuite va créer un certain nombre de difficultés. C'est mon premier point.

Le deuxième point, je m'en tiens aussi à quelque chose de très court. Nous avons parlé des problèmes de déplacements. Il y a un élément que vous n'avez pas abordé. Cela concerne Toussus-le-Noble et son aéroport. Dans ce système, tel que vous le présentez, quel va être le rôle futur de Toussus-le-Noble ? Merci.

**Paul CARRIOT** : effectivement, ce point n'a pas été abordé. Alors, il nous faut choisir. J'ai bien noté la question. Il y en a une autre ici, concernant les nappes aquifères. Marie-Bénédicte, c'est Monsieur OLIVIER ? Oui ? Monsieur OLIVIER, vous avez la parole, mais alors 2 min ; je vous demande là aussi d'être très court.

### **Thématique : attractivité du territoire, calendrier, gouvernance locale**

**Bernard OLIVIER, Directeur du Technocentre de Renault** : bonsoir, Bernard OLIVIER. Je suis le directeur du Technocentre de Renault. Dans 2 ans, le Technocentre qui s'appellera Losange, ce sera 15 000 salariés. C'est 2 000 visiteurs, et si je regarde nos salariés aujourd'hui, c'est plus d'une heure et demie de transport, c'est 13 % seulement de gens qui viennent en transports en commun. Et nous avons beau être un constructeur automobile, nous le regrettons fort. C'est un effort de l'établissement, de 1 000 € par salarié, que nous finançons pour le transport. C'est énorme, surtout quand nous voyons les résultats.

Bien sûr, le premier point que je voudrais dire, c'est que le transport n'est qu'un élément de l'aménagement. Parce que s'il y a des problèmes de transport, c'est qu'il y a des problèmes de logement, de service, et je voudrais souligner surtout pour Monsieur VELTZ, qui vise des CSP type ingénieur (celles que nous avons ici), qu'il est important que ce territoire soit attractif. Et l'attractivité, ce sont des transports, des logements, des services, et surtout pour ce genre de population. Deuxièmement, nous sommes favorables à ce projet, qui conforte notre implantation. Mais nous n'imaginons pas, premièrement, qu'il n'y ait pas une gare sur le plateau. Et cette gare, nous l'imaginons bien à Saint-Quentin-en-Yvelines. Je ne sais pas si ce n'est pas loin de La Minière ou pas, mais c'est un point qui est, à notre sens, totalement incontournable, et en particulier pour les emplois. Un autre point qui n'a pas été abordé. Nous parlons des coûts des investissements, mais nous sommes aussi un peu inquiets sur les coûts d'exploitation, pour après. Il serait majeur que ces coûts ne viennent pas grever la rentabilité des emplois que nous sommes tous en train d'essayer d'installer et de défendre. Enfin, très important, il est absolument essentiel que la partie Sud se fasse en même temps que la partie Nord. Il y a vraiment un besoin crucial de transports. Pour finir, le court terme. Alors, c'est un peu humoristique, car le court terme, pour l'État, c'est celui qui fait 20 ans. Pour nous, c'est l'éternité. Et je pense que pour les habitants, c'est probablement aussi l'éternité. Sur le court terme, nous voudrions souligner plusieurs choses. La première est que nous soutenons, et cela nous paraît très important, la loi de décentralisation de l'autorité de

transports. Il faut que ces sujets soient gérés localement. Parce que nous avons que, jusqu'à maintenant, si nous n'avons pas de transports, c'est aussi parce que c'est géré beaucoup trop centralement et probablement, favorise beaucoup trop le centre, Paris et sa petite banlieue. Le deuxième point est qu'il faut améliorer les transports dans une grande urgence. Nous préconisons de travailler sur les hubs des gares Versailles-Chantiers, Massy-Palaiseau, Saint-Quentin-en-Yvelines, où il y a des choses pas très chères à faire, et qui je pense apporteraient un grand confort pour les habitants et les salariés des entreprises. Enfin, dernier point, nous souhaiterions que les versements transports que paient les entreprises, et qui sont faits logiquement pour aider à ce que les infrastructures de transports amènent les salariés, ne soient pas canalisés de fait vers Paris et sa petite banlieue. Qu'une partie qui devrait être gelée, définie notamment dans le cadre de lois, permette d'assurer qu'il y ait de l'argent payé par les employeurs qui reste localement, pour permettre de financer les structurations locales du transport. Merci.

### *Applaudissements*

**Paul CARRIOT** : merci Monsieur OLIVIER. Il y a beaucoup de choses, dans vos propos, que je retiens. D'abord, il y a la notion d'AOT, d'Autorité Organisatrice des Transports. Vous souhaitez, si j'ai bien compris, que ce soit un peu revu à la hausse du côté de la gouvernance locale. Et puis j'ai noté également d'autres questions sur le versement qu'effectue Renault notamment, de 1 000 € par an et par salarié. Cette question s'adresse sans doute aux autorités locales, peut-être, je ne sais si elles souhaitent répondre là-dessus. Comme nous sommes obligés de faire court, il y a peut-être une question que nous pourrions poser, sur les AOT, au maître d'ouvrage. Pouvons-nous donner des éléments, dès maintenant, sur le mode de fonctionnement de l'AOT ?

**Marc VERON** : vous avez, pardon de faire pédant, mais il y a une ordonnance du 7 janvier 1959 qui a créé l'autorité organisatrice de transports en région parisienne, qui s'appelle aujourd'hui le STIF. Dans cette ordonnance du 7 janvier 1959, le dispositif de création, de filiale en quelque sorte, de ce STIF, est tout à fait prévu. Ce que nous appelons autorité organisatrice de transports de second rang. Ce qui permet d'appréhender beaucoup plus finement les questions au niveau micro régional. Force est de constater que depuis 1959, il ne s'est rien passé. C'est la raison pour laquelle, dans la loi sur le Grand Paris, dans le titre Saclay, il y a un dispositif qui a été prévu, incitatif à créer une telle autorité de second rang au niveau des 49 communes qui sont regroupées dans ce que nous appelons l'Établissement public de Paris-Saclay. C'est bien entendu pour les transports de surface, pour les compléments forts utiles que peuvent être par exemple des réseaux de véhicules électriques, etc. Si ce dispositif incitatif ne produisait pas des fruits, il y aurait à ce moment-là création d'un syndicat particulier, dans lequel l'État serait minoritaire, qui regrouperait les communes en question et l'État. C'est un des articles de la loi.

Deuxième observation en matière d'urbanisme, s'agissant de l'Établissement public de Paris-Saclay. Il y a une disposition particulière en matière de contrat de développement territorial,



c'est que les 18 mois impartis pour négocier ce contrat courent à dater de la promulgation de la loi, c'est-à-dire depuis le 4 juin dernier. Donc je crois comprendre, même si je ne suis pas cela au jour le jour, que l'Établissement public de Paris-Saclay est à la tâche dans ce domaine. Je répète, encore une fois, que le contrat de développement territorial est la libre volonté des parties. Et bien entendu, la matière urbanisme est un élément clé de ces contrats de développement territorial. Pour le reste, je ne peux que souscrire à ce que vous avez dit s'agissant de la sensibilité que les entreprises peuvent avoir sur les questions de desserte de transports. Le lieu ne s'y prêtait pas et l'heure surtout tardive, je vous raconterai ma propre expérience en tant que directeur de l'Établissement public du centre de recherche Thomson CSF de Corbeville-Orsay, ce serait assez édifiant de ce point de vue.

Quant au versement transports, la question est celle, me semble-t-il, de l'adéquation entre le versement transports payé par les entreprises et le niveau de service qu'elles reçoivent en contrepartie. Je pense qu'il serait assez logique de faire évoluer ce versement transports, qui est une taxe aujourd'hui, vers une redevance, c'est-à-dire qu'il y ait équilibre entre le paiement de ce versement, son montant et le niveau de service assuré aux entreprises.

**Paul CARRIOT** : merci Monsieur VERON. Le moment est peut-être venu de nous quitter. Il y aura une dernière question, mais je voudrais céder la parole à Monsieur VELTZ qui voulait s'exprimer, donner un petit point de vue. Dernière question, et nous serons obligés de conclure.

**Pierre VELTZ** : en quelques phrases. Bien que nous soyons dans un débat sur les transports, il y a un certain nombre de questions qui s'intéressaient à moi. Nous aurons l'occasion d'en reparler, mais juste deux mots.

Premièrement, sur la question des formes urbaines, j'ai entendu parler d'étalements, etc. Nous militons au contraire, et je crois que là-dessus nous sommes totalement en phase avec les élus, pour avoir une urbanisation aussi compacte que possible. Nous nous sommes trop étalés sur ce plateau, et je pense que justement, des systèmes de transports puissants ne favorisent pas du tout l'étalement, mais favorisent au contraire une certaine compacité.

Deuxièmement, vous avez évoqué à fort juste titre la question des transports, plus de proximité et de dessertes. Je rappelle que pour le sujet du transport en commun en site propre du TCSP qui, pour l'instant, est réalisé aux deux bouts, ici, dans la ville nouvelle de Saint-Quentin, et à l'autre bout entre Massy et Polytechnique, nous sommes en train de travailler d'arrache-pied sous la houlette du STIF, pour réaliser la jonction entre les deux. Il y aura une desserte qui sera plus fine, plus capillaire, qui répond véritablement à un besoin. Ce n'est pas là ou l'autre, c'est l'un et l'autre. C'est en lien direct avec ce que je viens de dire sur notre volonté de faire urbanisme le plus compact possible, l'un des intérêts étant précisément d'éviter d'utiliser de manière inutile de la terre agricole très productive aujourd'hui. Nous en sommes bien conscients. D'autre part, la question des 2 300 ha était inscrite dans la loi, et nous sommes au travail pour un processus de délimitation qui sera évidemment partenarial avec les collectivités et les professions.

**Paul CARRIOT** : bien. Donc là vraiment, la dernière des dernières, l'ultime question.

**Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT** : Monsieur, en haut à droite, et en ce qui concerne la question qui a été posée concernant les nappes aquifères, celle-ci sera transmise au maître d'ouvrage, qui répondra par le biais d'internet.

**Paul CARRIOT** : j'ai noté également une question sur Toussus-le-Noble et je crois que, là aussi, nous n'avons pas le temps d'y répondre. Je crois que nous allons l'enregistrer et nous essaierons d'y répondre d'une autre façon. Très rapidement Monsieur, s'il vous plaît.

### **Thématique : gares dans Paris intramuros**

**Jacques BARRIE, Habitant de Montigny-le-Bretonneux** : Jacques BARRIE, habitant de Montigny. J'ai compris que le but était de faciliter les transports de banlieue à banlieue. J'ai compris que pour cela, pour être efficace, il fallait limiter le nombre de gares à une quarantaine, et qu'elles devaient être assez espacées. Je voudrais qu'on me précise la nécessité d'avoir un quart des gares dans Paris intramuros, et très rapprochées les unes des autres. Merci.

**Paul CARRIOT** : Monsieur BENSE ? Je crois que le public s'impatiente.

**Didier BENSE** : notre projet a une gare dans Paris, dans le prolongement de la ligne 14, et c'est la seule. Peut-être que vous vouliez parler des gares en zone dense ? Effectivement, nous avons beaucoup plus qu'un quart de nos gares en zone dense, dans les Hauts-de-Seine, dans le Val-de-Marne et en Seine-Saint-Denis, parce que c'est la boucle intérieure.

**Paul CARRIOT** : je crois que le moment est venu de nous quitter. Merci d'abord à vous tous et à vous toutes d'être venus ce soir si nombreux. Merci également à Messieurs les maîtres d'ouvrage, les représentants, qui se sont prêtés aux questions, de bon gré. Merci à tous ceux qui ont organisé, qui ont permis que cette réunion se fasse. Rendez-vous dans les prochaines réunions du débat public. Bonne soirée à tous et merci.

*(Fin de la réunion à 23 h 02)*