

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

Réunion publique thématique :

« Réseau de transport public du Grand Paris et environnement »

organisée et animée par la Commission Particulière du Débat Public

—

3 décembre 2010

Cité Descartes, Champs-sur-Marne

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- Michel ROSTAGNAT
- Claude BERNET
- Marie-Laure JOUSSET

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Marc VERON, Président du directoire de la SGP
- Florence CASTEL, Directrice du développement durable et de la qualité
- Nicole POUILLY

TÉMOINS :

- Yves LION, Architecte urbaniste
- Michel BADRE, Président de l'autorité environnementale du CGEDD
- Christophe HILLAIRET, Président de la chambre d'agriculture interdépartementale d'Ile-de-France

La séance est ouverte à 20 h 06 sous la présidence de Michel ROSTAGNAT, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Maud TALLET, Maire de Champs-sur-Marne : merci tout d'abord à nos concitoyens et à nos partenaires d'avoir répondu à notre invitation commune, pour prendre part à ce débat sur le réseau de transports du Grand Paris. Merci aux représentants de la Commission particulière du débat public d'avoir maintenu cette réunion, cette rencontre thématique qui a été à un moment déprogrammée de Champs-sur-Marne à Paris, l'éloignant de notre population, dont l'intérêt pour apporter sa contribution ne s'est jamais démenti. Si le thème plus précis est l'environnement, je ne doute pas qu'il y aura des questions et des réponses sur le projet lui-même, sur son lien avec l'urbanisation dans notre commune, le maintien de sa qualité de vie au sens large, sociale, sociétale, environnementale, tout comme sur les exigences, qui sont souvent exprimées, de réponse aux besoins d'aujourd'hui par des choix éclairés, tant sur le plan de la faisabilité technique que financière. Merci à tous ceux qui, grâce à leur intervention, auront à cœur de contribuer à un exercice de démocratie, que pour notre part, nous continuerons, à Champs-sur-Marne, le 14 décembre, pour écrire tous ensemble notre cahier d'acteur.

Michel ROSTAGNAT, Président de séance et membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris » : merci beaucoup Madame la Maire, merci infiniment d'être présente parmi nous ce soir. J'ouvre donc la 29^e soirée du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris. Merci à nouveau à vous tous qui êtes venus ce soir. Avant de passer la parole à mon collègue Claude BERNET, qui va vous expliquer un peu ce qu'est un débat public et ce que nous pouvons attendre, vous et nous, de cette soirée, puis à nos différents intervenants, la Société du Grand Paris, qui est à sa gauche, je voudrais précisément présenter brièvement les protagonistes de ce soir. Si vous souhaitez vous rapprocher, il y a encore de nombreuses places libres devant, il y en a un peu partout d'ailleurs, donc soyez les bienvenus. Les principaux protagonistes, c'est d'abord vous, Mesdames et Messieurs qui êtes venus ce soir pour poser des questions, pour entendre un peu les réponses aux questions que vous vous posez sur le projet de métro de la Société du Grand Paris. Merci à vous tous d'être là. Je voudrais, à cette occasion, présenter les excuses et nos vœux collectifs à Monsieur Michel RICARD, Président du Syndicat d'agglomération nouvelle de Val Maubuée, Maire de Noisiel, qui n'est pas parmi nous ce soir, alors qu'il avait prévu d'y être. Il a eu un tout petit pépin de santé pas trop grave, nous lui souhaitons prompt rétablissement. Outre vous, donc, je vais présenter les gens que nous avons ici autour de la table.

Je commence par la table du milieu. Ce sont les gens qui vont vous écouter et répondre à vos questions. Marc VERON, Président du Directoire de la Société du Grand Paris, qui est le promoteur du projet dont nous parlons ce soir, le projet dit de grand huit. Monsieur VERON est un fidèle de tous les débats publics et je peux vous dire que c'est un marathon qu'il fait depuis 2 mois. Et il lui reste encore 2 mois au compteur, donc merci à lui d'avoir fait le déplacement ce soir. Florence CASTEL, qui est la spécialiste de l'environnement dans les

services de Monsieur VERON, qui sera le principal artisan de notre soirée. Elle va, je crois, vous exhiber son rapport de 1078 pages d'évaluation environnementale à un moment de la soirée. Donc vous verrez qu'elle a beaucoup travaillé et qu'elle est encore prête à travailler avec vous. Enfin, Nicole POUILLY, qui est la troisième personne, qui aura également à répondre, je pense sur les questions plus locales de l'Est parisien en général et du secteur Noisy-Champs en particulier. Donc, vous avez ici, si je puis dire, le promoteur du projet de grand huit, devant vous, au plus haut niveau, et qui va pouvoir répondre à vos questions.

Pour organiser le débat, pour le diriger, la Commission dite Commission particulière du débat public du réseau de transport public du Grand Paris, c'est-à-dire nous. Je présente mes 2 collègues ici présents. Marie-Laure JOUSSET, membre de la Commission, Claude BERNET, qui n'a pas de cheval, mais qui a une vieille expérience de débat public puisqu'il était, il y a quelques mois, Président du débat public sur le Creil-Roissy par LGV, et moi-même, Michel ROSTAGNAT, qui accessoirement a la particularité d'être un ancien élève de cette école, mais du temps où elle était dans le centre de Paris.

Et pour terminer, nous avons souhaité faire appel ce soir à ce que nous appelons des témoins. Je vais préciser tout de suite comment nous allons les solliciter. Ce sont des gens qui nous aideront, par leur savoir, leur expérience et leur analyse, à prendre un peu de recul par rapport au sujet, dans le courant du débat. De ma droite vers ma gauche, nous avons Christophe HILLAIRET, qui est Président de la chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France, qui représente les agriculteurs de la région ouest de l'Ile-de-France, si je ne dis pas de bêtise, tout sauf la Seine-et-Marne. Cela fait une petite partie de la région en Ile-de-France. Michel BADRE, qui est le Président de l'autorité environnementale ; juste deux mots pour dire que Michel BADRE est ingénieur forestier de formation, il a été Directeur général de l'Office national des forêts. Il est aujourd'hui Président de cette jeune institution, il le dira peut-être un peu, éventuellement. Mais je le dis pour lui d'emblée, puisqu'elle a été créée l'an dernier, en 2009, en application de directives communautaires, pour donner des avis sur les grands projets et permettre justement d'éclairer le public sur l'impact environnemental des grands projets. Son instance est placée auprès du ministre chargé du développement durable, au sein du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Mais c'est une instance collégiale, qui réunit des gens très éclectiques, des universitaires, des associatifs, des fonctionnaires, et qui rend des avis collégiaux (en toute indépendance, il nous l'expliquera) et publiés sur internet le soir même de leur verdict. Il a rendu lui-même un rapport qui est sur le site de notre Commission, qui fait 19 pages. Il est un petit peu plus petit que le rapport de Madame CASTEL, mais il est le fruit de l'examen qu'il en a fait. Il expliquera ce qu'il en a pensé, peut-être, en tout cas il permettra, à la lumière du débat, de prendre des options sur la suite. Enfin, Yves LION, qui est architecte urbaniste. Il est bien connu dans ce secteur de la Cité Descartes, parce que c'est le maître d'œuvre du projet de Cité Descartes et de Descartes +, pour le compte de l'Établissement public d'aménagement de la ville nouvelle. Il est aussi l'un des 10 architectes membres de l'atelier international du Grand Paris, qui est l'auteur d'un projet qui a été

beaucoup médiatisé ces derniers temps. Je pense, si vous le souhaitez, que nous aurons peut-être l'occasion d'en parler.

Merci à vous tous d'être présents. Je n'oublie pas, parmi les présents, mes collègues de la Commission qui sont venus, tout en restant sagement dans la salle. Laurence HENRIOT, membre de la Commission, qui préside à ma place d'autres débats, et Paul CARRIOT, que je ne vois pas, mais qui est là. Marie-Joëlle FODOR ESKENAZI, que je ne voyais pas, est vers le fond. J'espère n'en avoir pas oublié. En termes de protocole, je pense que j'ai tout dit. Comment allons-nous travailler ? Tout de suite, Claude BERNET va vous dire un peu ce qu'est un débat public, comment cela se passe. Ensuite nous aurons la présentation par la Société du Grand Paris, par Florence CASTEL essentiellement, du projet, mais sous l'angle environnemental. Nous arriverons ensuite aux alentours de 20 h 45 à peu près, et là nous ouvrirons le débat. Donc la parole vous sera donnée. Au bout d'un certain temps, sur le coup de 21 h 30 si tout va bien, je demanderai à nos 3 témoins de réagir, donc d'exprimer un peu leur propre ressenti, leur propre science, à la lumière de ce que nous aurons entendu. Et puis nous repartirons, parce que leurs interventions seront brèves, un peu dans la salle. Et quand arrivera l'heure de la conclusion, nous terminons à 23 h pile, un peu avant, je leur demanderai de tirer un peu les enseignements de cette soirée, avant que Claude BERNET ou moi-même ne disions un petit mot très bref pour vous dire bonsoir. J'ai fini, s'il n'y a pas de question préjudicielle, je vais tout de suite demander à Claude BERNET d'intervenir.

Claude BERNET, membre de la Commission Particulière du Débat Public « Réseau de Transport Public du Grand Paris » : bien, merci beaucoup. Madame la Maire, Mesdames, Messieurs, je vais aller très vite, parce qu'au fond, l'organisation du débat public, je pense que beaucoup d'entre vous connaissent déjà.

Diffusion d'un document PowerPoint

Un mot simplement pour dire que le débat public trouve ses fondements dans la loi. La loi internationale d'abord, la Convention d'AARHUS, signée par la France comme par 38 pays, notamment tous les pays européens. Elle impose qu'à l'occasion des grands projets d'infrastructure, le public soit d'abord informé et ensuite associé à la préparation des projets, avec un certain nombre de normes assez précises que nous nous sommes efforcés de traduire dans la loi de 2002, qui a succédé d'ailleurs à une loi de 1995. Parce qu'au fond, le débat n'est pas seulement né de la loi, il est aussi né de la nécessité de plus en plus fortement ressentie, d'associer le public à la préparation des projets, de façon à essayer d'organiser un peu mieux leur acceptabilité sociale. Nous, c'est dans ce cadre de la loi que nous agissons, et notamment de la loi du 3 juin 2010, qui prévoit la réalisation du métro automatique du Grand Paris, et qui le soumet à débat public pendant une période de 4 mois, comme tous les débats publics, avec l'application des principes qui sont rappelés dans la diapositive.

Neutralité et indépendance, ce sont les deux vœux que fait la Commission du débat public. Équivalence, c'est-à-dire que toute parole a la même valeur, comme dans la coopération, un homme une voix. Transparence, nous en parlons beaucoup en ce moment. Nous, nous

sommes totalement transparents, tout ce qui se dit, s'écrit, est immédiatement rapporté, notamment sur le site internet qui est un outil formidable de publication, même s'il n'est pas totalement démocratique compte tenu de ce qu'est la structure de l'abonnement internet. Mais c'est tout de même quelque chose qui est au moins une approche de bonne information. Et puis le principe d'argumentation, celui que vous allez appliquer ce soir en argumentant les questions ou les prises de position que vous pouvez avoir.

Nos objectifs sont d'abord un objectif d'information sur un projet, que vous voyez sur cette carte, et dont le maître d'ouvrage va vous parler beaucoup plus complètement dans un instant. Information qui se traduit par le fait que vous pouvez disposer, sur le site internet, en le téléchargeant, de l'ensemble du dossier, y compris d'ailleurs de l'évaluation environnementale dont nous allons parler aujourd'hui et qui fait plusieurs centaines de pages. Vous pouvez également l'obtenir en vous adressant à la Commission, qui peut vous envoyer la version papier, même d'ailleurs à la sortie de cette salle. Vous avez vu les innombrables cahiers d'acteurs. Nous commençons à en avoir beaucoup. Toute cette information est à votre disposition, librement et gratuitement. Et c'est sur la base de cette information que se fait le débat. Et puis cette information est enrichie au fur et à mesure du débat par vos propres prises de position. Nous sommes maintenant à plus de 2 mois après le commencement du débat public. 26, 27 ou 28 réunions ont déjà eu lieu, sur les 55 réunions publiques. Beaucoup de choses se sont dites, et ces choses, vous les trouvez à la rubrique de chacune des réunions. Vous avez les synthèses, les verbatim, c'est-à-dire les comptes rendus mot à mot des réunions, et elles y resteront au moins pendant un an après la fin du débat, parce que ce sont les archives du débat, et qu'elles doivent être à la disposition du public. Elles peuvent être utiles dans un certain nombre de cas. Une information disponible, une durée de 4 mois ; nous avons commencé le 30 octobre et nous terminons le 31 janvier. C'est-à-dire que nous sommes déjà bien avancés. Aujourd'hui, nous avons enregistré plus de 90 000 consultations du site internet, ce qui montre que les Parisiens sont très informés, par rapport à d'autres débats ayant eu lieu dans d'autres régions. Plus de 400 questions, 375 réponses jusqu'ici. Nous avons un rythme de réponse qui est relativement rapide et il faut rendre hommage au maître d'ouvrage pour cela, parce que c'est lui qui établit l'essentiel des réponses. À peu près 200 avis, 29 contributions publiées, et 71 cahiers d'acteurs. Nous attendons aussi de très nombreux avis des collectivités territoriales. C'est une spécificité du débat public Grand Paris : il y a un avis des collectivités territoriales qui est prévu. Avant le 31 décembre, les 600 collectivités territoriales et assimilées de la région Ile-de-France donneront leur avis.

Voilà pour le rythme actuel du débat, qui est très intense. Il se déroule essentiellement dans des réunions dites de proximité, c'est-à-dire des réunions sur les sites concernés. Mais nous avons souhaité aussi avoir un certain nombre de réunions horizontales, pour traiter d'un certain nombre de thématiques. D'abord une thématique économique, cela a été la première réunion. Ensuite une thématique urbanistique, deuxième réunion. Une troisième thématique consacrée à l'intermodalité, l'interconnexion des réseaux, donc une thématique un peu de maillage technique. Aujourd'hui, c'est la quatrième, consacrée à l'environnement,

et le 5 janvier, à Paris, nous aurons une thématique très attendue, qui sera celle consacrée au financement et à tout ce qui tourne autour du financement, notamment le problème de tarification. Nous nous inscrivons aujourd'hui dans ce cheminement des réunions thématiques et nous vous remercions d'être venus relativement nombreux à cette réunion. C'est un gage de qualité, et je vais m'arrêter immédiatement, pour que Michel puisse passer la parole à nos experts.

Michel ROSTAGNAT : merci Claude. Je vais donc demander maintenant à Monsieur Marc VERON et à son équipe de nous faire la présentation du projet.

Florence CASTEL, membre de la Société du Grand Paris, Directrice du développement durable et de la qualité : Mesdames, Messieurs, tout d'abord merci d'être venus nombreux ce soir pour prendre part à cet échange. Avant de commencer l'exposé, je vous propose de visionner un petit film, de 4 min, de présentation globale de notre projet.

Projection d'un film

Diffusion d'un document PowerPoint

Sans transition, comme on dit au 20 heures, commençons d'abord par préciser ce dont nous allons parler ce soir. En effet, les définitions diffèrent. Personnellement, j'aime assez l'une de celles que nous propose le Larousse : « Ensemble des éléments objectifs, qualité de l'air, bruits, et subjectifs, beauté d'un paysage, qualité d'un site, constituant le cadre de vie d'un individu. » Et nous voilà bien là au cœur de la complexité, et aux sources mêmes de certaines divergences, puisqu'il nous faut prendre en compte des éléments objectifs, mais également ceux qui sont liés à la perception que nous avons, chacun en ce qui nous concerne, de ce qui nous entoure. Vous avez à l'écran un florilège qui montre la diversité de nos paysages : le Gâtinais français, le château d'Ecouen, Chevreuse, le plateau de Saclay et tout au centre, Madame la Maire, une photo de Champs-sur-Marne, que vous aurez reconnu bien entendu. Le sujet est donc vaste, il est passionnant. Je vous propose, ce soir, pour introduire le débat, de vous exposer la manière dont le Métro Grand Paris a pris en compte les enjeux environnementaux, pour contribuer à la préservation et même à l'amélioration de notre cadre de vie.

J'ai choisi ce soir d'aborder les 4 points suivants. Tout d'abord vous dire deux mots du projet de développement durable que constitue le Métro Grand Paris. Vous parler ensuite de la méthode d'évaluation rigoureuse et indépendante qui a conduit au rapport que Monsieur ROSTAGNAT a rappelé. Ensuite, vous rappeler rapidement, une chose que vous connaissez pour certains très bien déjà, les éléments de l'environnement dans lesquels s'inscrit notre projet. Et enfin vous faire part des conclusions que nous, maître d'ouvrage, en avons tirées, de cette connaissance de l'environnement pour définir le projet que vous avez vu dans le petit film.

En premier lieu, le Métro Grand Paris est un véritable projet de développement durable. Sa conception a en effet pris appui sur les 3 piliers du développement durable. Sur le plan

économique, le Métro Grand Paris mettra en relation des territoires à fort potentiel de développement, donc pourvoyeurs d'emplois. Sur le plan social, le Métro Grand Paris répond à deux objectifs essentiels pour la métropole. Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens en facilitant leurs déplacements quotidiens, notamment de banlieue à banlieue, et accroître l'accessibilité de territoires qui, à l'heure actuelle, sont peu ou mal reliés au reste de l'Île-de-France, générant ainsi leur enclavement. Sur le plan environnemental enfin, le projet a fait l'objet en amont d'une évaluation stratégique environnementale, couvrant l'ensemble des thématiques, qualité de l'air, le bruit, ressources en eau, j'en passe. Il s'agit là d'une première dans le cas d'une infrastructure de transport, tant sur le principe de conduire une telle évaluation que sur le niveau de détail auquel elle s'est attachée et sur lequel nous allons revenir. Pour ce faire, nous avons veillé à appliquer une méthode d'évaluation rigoureuse et indépendante. L'évaluation environnementale a été confiée à une équipe pluridisciplinaire issue de bureaux d'études de renommée internationale et indépendants de la Société du Grand Paris. Les thématiques climat et santé humaine ont été traitées par Stratex, structure belge qui a notamment réalisé l'évaluation environnementale du métro de Bruxelles capitale. Les milieux physiques, eau, sol et sous-sol, ont été analysés par le Burgeap. Je remercie le représentant d'être présent ce soir. Les milieux naturels, les paysages et les études d'incidence au titre de Natura 2000 ont été confiées à Biotop, là aussi représentée ce soir. Vraiment, merci beaucoup. Enfin, la prospective en matière d'aménagement et d'urbanisme a été produite par l'atelier Seraji. Le rapport issu de ces travaux est accessible sur le site internet de la CPDP, il a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale qui a notamment souligné l'anticipation du maître d'ouvrage, le caractère unique de l'exercice et la bonne ou très bonne qualité des éléments produits. Je n'en rajoute pas trop, car je parle bien entendu sous le contrôle du Président de l'autorité.

Faisons d'abord un petit survol des éléments de l'environnement dans lesquels s'inscrit notre projet. Nous n'avons pas nécessairement conscience de l'importance de certains éléments sur notre cadre de vie. Monsieur JOURDAIN faisait de la prose sans s'en rendre compte. Nous respirons, buvons, laissons couler l'eau du robinet, sans y faire plus attention que cela. Il nous faut en fait des situations particulières pour prendre conscience du caractère vital de certains éléments environnementaux sur notre qualité de vie. Et c'est une asthmatique, parmi les quelques 2 millions que nous sommes, probablement quelques-uns parmi vous dans cette salle, qui vous le dit.

Alors, qu'en est-il de l'état de l'environnement à l'intérieur du fuseau dans lequel s'inscrit le projet de Métro Grand Paris et qui couvre, vous le voyez à l'écran, plus de 160 communes ? Je ne vais évoquer dans cette introduction que les domaines qui influent le plus sur notre cadre de vie. Sachez toutefois que l'évaluation environnementale s'est appuyée sur la connaissance la plus exhaustive possible de l'environnement actuel. C'est ce que nous appelons l'état initial de l'environnement. C'est le premier rapport que vous trouverez sur le site, qui a permis d'identifier l'ensemble des enjeux environnementaux sur chacun des domaines listés au bas cette diapositive. Cette connaissance, utile en-soi, est également essentielle pour anticiper les conditions de la phase chantier, car celle-ci est généralement

génératrice de nuisances pour les riverains. Les habitants de Clichy et de Sevran, que nous avons visités la semaine dernière en réunion publique, nous ont ainsi interrogés sur ces sujets, car ce sont là des préoccupations importantes pour eux.

Parmi les points saillants, j'en retiendrai, à ce stade, 7. Le premier, c'est la forte demande de mobilité. Avec 11,5 millions d'habitants et 5,5 millions d'emplois, l'Ile-de-France comptabilise plus de 36 millions de déplacements quotidiens. À l'intérieur de Paris, nombre de ces déplacements se font en transport en commun. En revanche, en périphérie, l'usage des véhicules individuels est en augmentation continue. 80 % des déplacements de banlieue à banlieue se font ainsi en voiture particulière. Pouvoir rallier les pôles d'emplois par un transport en commun performant, permettant les liaisons banlieue-banlieue et connecté avec l'ensemble du réseau existant, constitue donc un enjeu essentiel, mais compliqué, comme vous pouvez le deviner sur ce schéma traduisant l'évolution des besoins de déplacements en transports en commun entre 2005, et les modalisations que nous avons réalisées en 2035.

Le deuxième point que je souhaite soulever est l'impératif de s'adapter aux changements climatiques. Le temps est révolu de croire que le monde dans lequel nous vivons demain sera la continuation de celui dans lequel nous sommes nés. Il n'y a qu'à simplement regarder les bouleversements qui se sont imposés à nos sociétés modernes au cours des dernières décennies. Les phénomènes climatiques extrêmes, observés depuis plusieurs années, sont ainsi autant de signaux des changements en cours et de présages d'évolutions environnementales majeures. En Ile-de-France, le trafic routier est le principal émetteur de gaz à effet de serre. Et malgré une baisse tendancielle des grands indicateurs de qualité de l'air, la situation demeure non satisfaisante. L'amélioration du parc automobile est une voie importante de progrès. Elle peut et doit être complétée par l'accroissement de l'offre de transport en commun, et par une action sur l'urbanisme, en limitant l'étalement urbain qui favorise le recours à la voiture particulière. Globalement, nous ne pouvons rester inactifs face à la situation actuelle traduite par les émissions de gaz carbonique, que vous pouvez constater sur cette diapositive.

Le troisième point est probablement encore renforcé par l'actualité. Il concerne la situation énergétique tendue que nous vivons. Même si un Francilien est en moyenne moins consommateur d'énergie qu'un habitant de province, l'Ile-de-France est, en valeur absolue, du fait de sa population, la première région consommatrice d'énergie. Près de la moitié de cette consommation est due aux transports, les postes suivants étant liés aux activités économiques et aux besoins résidentiels. L'actualité nous rappelle avec insistance que nous ne devons pas ignorer le risque de rupture de production d'énergie.

Le quatrième point touche au bruit et aux vibrations, qui sont deux points noirs de notre cadre de vie. L'Ile-de-France est soumise à une multitude de sources de bruit du fait des infrastructures terrestres (40 000 km de routes, 1 800 km de voies ferrées sans compter le métro). Ce sont en effet les nuisances du trafic routier qui sont les plus perceptibles et nous savons mieux aujourd'hui à quel point elles peuvent induire des effets négatifs sur la santé

des personnes exposées. C'est pourquoi nous avons, très tôt, examiné, compte tenu des attentes généralement exprimées en faveur du mode aérien, les possibilités de coupler le tracé avec les voies routières existantes. L'Atelier international du Grand Paris s'est également penché sur cette question. Peut-être Monsieur LION en dira-t-il quelques mots tout à l'heure. De manière voisine, les vibrations sont extrêmement importantes en ce qu'elles peuvent induire des dommages au bâti. Or, une maison qui se fissure, c'est parfois un héritage, toute une vie, qui sont anéantis. Ce sont des drames humains qu'il faut prendre en considération, en amont des processus de décision.

Le cinquième point concerne la nécessaire préservation de notre alimentation en eau potable. Chaque année, les étiages que connaît l'Île-de-France durent plus longtemps et justifient d'autant plus les mesures de coordination mises en place au niveau régional. Notre alimentation en eau potable dépend de prélèvements dans le fleuve, mais également de forages en nappes, parmi lesquelles la nappe de Champigny, vous le savez, qui est probablement la plus sollicitée, alors même que son état est jugé mauvais au sens du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux. Le tracé proposé ne pouvait donc ignorer cette donnée.

Le sixième point a trait aux espaces naturels et agricoles, dont la valeur patrimoniale est affirmée comme étant de plus en plus forte. L'Île-de-France regorge d'espaces à haute valeur patrimoniale. L'évaluation environnementale a permis de les recenser très précisément et d'apprécier l'enjeu que leur préservation représente pour les continuités écologiques, le fonctionnement des écosystèmes, pour leur rôle récréatif et pédagogique, mais également pour leur importance sur la prévention des pollutions. Ces poumons verts, en cœur ou en périphérie des zones urbaines, que vous pouvez voir apparaître sur la carte, sont en effet susceptibles de répondre à chacun de ces objectifs et leur valorisation est essentielle. La question agricole est, de ce point de vue, particulièrement sensible. En effet, ces terres ont pu être considérées comme des réserves foncières, et chacun se souvient de vastes opérations qui ont prélevé sur les terres agricoles. Le Président HILLAIRET le sait probablement encore mieux que moi. Aujourd'hui, la rareté de ces espaces, la prise de conscience par les urbains des rôles de l'agriculture (pour la biodiversité, pour la prévention des risques naturels, pour les paysages, mais avant tout pour la production primaire) ou encore l'évolution des attentes des consommateurs, ont pleinement redonné une valeur patrimoniale forte à ces espaces.

Le septième et dernier point est relatif au paysage, élément essentiel du cadre de vie. La Convention européenne du paysage, dite Convention de Florence, du 20 octobre 2000, a reconnu que la qualité et la diversité des paysages européens constituent une ressource commune pour la protection, la gestion, l'aménagement, et leur a donné une définition que vous pouvez lire à l'écran. L'évaluation environnementale s'est donc attachée à définir, au sens de la Convention, les entités paysagères, afin d'évaluer leur niveau d'enjeu. Et vous avez ici un cadre de vie particulièrement préservé et identifié comme tel dans notre rapport.

Alors quelles conclusions avons-nous tirées de cette connaissance de l'environnement ? J'ai choisi de vous exposer seulement 3 grands domaines de conclusion. Premièrement, cette connaissance a été pour nous un élément déterminant du choix entre les modes aérien et souterrain. Ce choix n'est pas neutre, notamment en matière de coûts. Surtout si les tunnels ne peuvent être construits en tranchées ouvertes, mais requièrent des tunneliers. L'analyse précise des enjeux, mais également des contraintes a permis d'écarter l'idée d'un passage largement aérien du Métro Grand Paris. Et vous avez ici l'illustration du choix que nous avons fait et motivé, sur le plateau de Saclay.

Deuxièmement, en fonction des enjeux identifiés, nous avons cherché à minimiser les impacts du projet. Les incidences d'une infrastructure de type métro sont de diverses natures : bruit, modification des paysages, consommation de terres naturelles et agricoles, vibrations, j'en passe, et elles varient, entre la phase chantier et la phase d'exploitation. L'évaluation environnementale a ainsi permis de mettre en évidence, de manière objective et transparente, les différents types d'impacts pour les 3 scénarii : souterrain, terrestre ou en viaduc. Pour chacune des thématiques, des propositions de mesure d'évitement et de réduction des incidences ont été proposées, comme le montre cet extrait du tableau, que vous avez par ailleurs dans le rapport. Ils ont été proposés pendant le chantier et lorsque les travaux seront terminés et que le Métro Grand Paris sera en service.

S'agissant des sites naturels, le facteur bruit, étudié sur l'ensemble du fuseau, a également conditionné les choix de la Société du Grand Paris. Cela a particulièrement été notable aux abords des milieux naturels sur tous les sites Natura 2000. Sur l'animation qui suit, vous pouvez voir que le tracé a été ajusté, pour permettre la valorisation des sites, sans nuire aux espèces et surtout aux oiseaux qui y nichent. Vous voyez sur cette diapositive que nous serons en souterrain pour ne pas avoir de nuisance sur les sites Natura 2000 et que la seule gare que nous nous sommes autorisés au cœur d'un site est une gare qui est une gare existante, puisque c'est une gare du RER B, à Sevrans-Livry.

Le troisième point que je souhaitais soulever, c'est le fait que nous avons modélisé les effets du projet sur la durée, jusqu'à l'horizon 2035. Il ne faut pas vouloir tout faire dire au modèle. Pourtant, il est utile de se livrer à certaines projections. Près de 70 indicateurs de suivi ont ainsi été préconisés et seront renseignés sur la durée, c'est-à-dire pendant la construction du Métro Grand Paris, et bien après sa mise en service : la fréquentation des lignes du réseau par tranche horaire, Catégorie socioprofessionnelle, par tranche d'âge ou encore la surface d'espaces naturels, agricoles ou boisés, consommée par l'urbanisation en sont quelques exemples. Leur analyse sera confrontée aux prévisions issues de nos modèles. Elle sera bien entendu rendue publique.

Ainsi, globalement, les effets du Métro Grand Paris seront positifs. J'en ai sélectionné 4 exemples, pour cette introduction. En premier lieu, des effets positifs sur l'accessibilité des territoires. La problématique de la mobilité n'est pas nouvelle et la voiture, bien souvent, est le moyen le plus approprié pour se déplacer de banlieue à banlieue. Les incidences du Métro Grand Paris sur l'accessibilité des territoires et leur connexion au reste de l'Île-de-France ont

été modélisées, et il ressort cette accessibilité sera fortement améliorée. Les points en vert foncé que vous voyez sur la carte témoignent d'un gain supérieur à 20 min, en cas d'utilisation du Métro Grand Paris. Ainsi, qui sait aujourd'hui rallier le plateau de Saclay (petite tâche en vert foncé que vous voyez au sud-ouest) depuis la Cité Descartes en moins de 2 heures, en transports en commun ? Avec le Métro Grand Paris, cela deviendra possible en moins de 45 min, les deux correspondances étant comprises.

Deuxième exemple, effets positifs sur les possibilités de report modal, c'est-à-dire sur le passage d'un moyen de transport à un autre. Un transport efficace, tel que le métro automatique, permettra d'absorber la demande en transport public et d'attirer de nouveaux voyageurs du mode routier. Nous avons évalué qu'entre 10 et 15 % des utilisateurs abandonneront leur voiture au profit des transports en commun. L'impact du projet sur la circulation automobile ne sera donc pas négligeable notamment sur les axes de transit et de pénétration, l'A4, l'A6, l'A13, l'A1. Le nombre d'axes congestionnés serait ainsi réduit de 57 km. Ce matin, pour ceux qui, comme moi, ont lu le journal 20 minutes dans le métro, vous avez pu voir que ce journal donnait le nombre de 174 km de bouchons, relevé hier matin. Ce n'est donc pas négligeable.

Troisième exemple des effets positifs, sur la consommation énergétique. La France s'est engagée, au Grenelle de l'environnement, à mettre en œuvre des mesures qui permettront de diminuer l'intensité énergétique. L'intensité énergétique, c'est le rapport entre la consommation d'énergie primaire, celle que nous trouvons dans la nature, et le Produit intérieur brut, en gros la richesse créée. À l'échelle de l'Île-de-France, le transport routier représente un poste de consommation à fort enjeu, puisqu'il atteint 21 % de la consommation énergétique globale. Selon nos estimations, en prenant en compte l'amélioration de performance des véhicules particuliers, mais aussi la consommation énergétique du Métro Grand Paris lui-même, il apparaît qu'il contribuera pour 5 % aux objectifs annuels de réduction fixés par le Grenelle de l'environnement, au niveau national.

Quatrième et dernier exemple d'effets positifs, sur les émissions de gaz à effet de serre et la qualité de l'air. Le Métro Grand Paris sera en lui-même très peu polluant. Il permettra par ailleurs de capter des usagers utilisant auparavant l'automobile, comme nous venons de l'indiquer. Cela devrait donc entraîner une diminution des émissions routières de polluants atmosphériques de 0,9 % pour les oxydes d'azote et de 0,7 % pour les particules fines. Alors, vous me direz que ce n'est pas grand-chose. Mais croyez-moi, tous les asthmatiques perçoivent la moindre détérioration de la qualité de l'air ambiant, et ce qui peut sembler banal est très loin de l'être.

Enfin, je souhaiterais, ce soir, que nous n'oublions pas les effets corollaires indirects. Une infrastructure est souvent vue comme une nuisance, un destructeur potentiel de la nature et des paysages. Or, le Métro Grand Paris a été conçu pour permettre, non seulement de prévenir les impacts sur les espaces naturels, mais également de faciliter leur accès. Aujourd'hui, un résident de l'Ouest parisien se rend en 2 temps 3 mouvements sur les Champs-Élysées. Alors qu'il lui est quasiment impossible d'aller s'oxygéner en famille, en

forêt de Bondy, en transports en commun. Alors que pourtant, vous le voyez, cela en vaudrait la peine. Le Métro Grand Paris accroîtra l'offre de mobilité, y compris pour les activités ludiques et de détente, donnant accès à tous à des territoires à forte valeur patrimoniale, actuellement enclavés et méconnus.

Enfin, l'évaluation environnementale a permis de montrer que le Métro Grand Paris sera au service d'un aménagement économe de l'espace et des territoires. De manière globale, nous observons en effet que les emplois ont plutôt tendance à se concentrer sur les lieux les mieux desservis des pôles urbanisés. Par ailleurs, plusieurs études étrangères démontrent que la présence d'une offre de qualité en transport public a tendance à favoriser la densification de l'habitat et des activités, de préférence autour des gares, lorsqu'elle est accompagnée par une politique volontariste en matière d'aménagements. C'est exactement ce que prévoit la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Ce sera tout l'enjeu des contrats de développement territorial. Ainsi, pour avoir quelques idées en tête, une urbanisation gouvernée par la voiture, c'est 1 ha consommé pour 20 logements. Lorsque cette urbanisation est planifiée, raisonnée, ce ratio descend à 1 ha pour 35 logements. Les éléments d'analyse de la capacité des territoires à accueillir les emplois et les habitants à horizon 2035, que vous trouverez dans le rapport d'évaluation environnementale, seront probablement un outil précieux pour les élus qui déjà, s'engagent dans les contrats de développement territorial.

Alors, avant d'entamer l'échange, j'ai envie de vous convaincre que, pour la première fois, les enjeux environnementaux, parfois les contraintes, ont été un facteur déterminant du projet qui vous est aujourd'hui proposé. Nous avons identifié, en amont, les difficultés et les risques de la phase chantier. Nous avons également identifié, dès à présent, certains facteurs de surcoût. Pour la première fois, les questions décisives pour le choix du tracé, du mode retenu, ont été posées en amont. Pour la première fois, dans le cadre du calendrier que vous découvrez à l'écran, le chantier a quasiment démarré avant l'entrée en opération du premier tunnelier. Nous rendrons compte, grâce aux indicateurs de suivi dont j'ai parlé tout à l'heure, des résultats obtenus. Ce travail, réalisé grâce à des bureaux d'études de renommée internationale, a été confronté à l'avis des experts. Et le tout est mis dans son intégralité, à votre disposition. Ce soir, puisque nous parlons d'environnement, j'ai choisi de conclure sur une formule que je trouve très positive, publiée dans le journal Libération du 3 août 1994, et de vous dire c'est parfois une tâche bien difficile que d'inventer demain, mais je rejoins Claude Bartolone sur ce point : « L'avenir appartient aux défricheurs de l'avenir ». Je vous remercie.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : que dire après une telle envolée ? Nous avons l'impression que le débat est terminé. Je vais quand même ouvrir le débat, maintenant, il est 20 h 45. Merci Florence CASTEL de votre intervention. Nous fonctionnons donc selon le principe de la démocratie directe, 1 homme, 1 voix. Donc il n'y a pas de mauvaise question, toutes les questions sont bonnes. Si vous souhaitez les poser par écrit, les hôtesse vous ont donné des

papiers. Vous pouvez les faire parvenir par leur canal jusqu'à la tribune où nous les dépouillerons et les lirons à un moment de la soirée. Néanmoins, petite entorse à ce principe de démocratie égalitariste, je tiens quand même à saluer les hauts responsables qui nous ont fait l'amitié et l'honneur d'être là parmi nous. Monsieur Olivier DUCRET, Sous-préfet de Nogent-sur-Marne, Monsieur Bernard Doroszczuk, que je ne vois pas, mais qui est là, Directeur régional de l'industrie et de l'environnement, et puis le Président du Conseil général de Seine-et-Marne, Monsieur Vincent EBLE, qui est aussi élu dans cette ville nouvelle, et qui nous honore de sa présence ce soir. Merci beaucoup. Nous allons démarrer. Je vais, pour ma part, prendre un peu de recul, puisque c'est ma collègue Marie-Laure JOUSSET, qui aura la lourde tâche, avec l'aide des hôtes qui quadrillent les rangs d'avant en arrière, de passer le micro. Je vous remercie donc de respecter, autant que faire se peut, la durée de 3 min qui vous est impartie pour intervenir, par égard pour les autres qui attendront derrière, puisque nous sommes nombreux, de façon à ce que tout le monde ait le temps, ce soir, de s'exprimer. Marie-Laure, à toi.

Marie-Laure JOUSSET, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris : j'attends la première question. Si vous avez la gentillesse, Monsieur, de donner votre nom, cela facilitera le verbatim, ensuite.

Jacques ESCARON : bonjour, Jacques ESCARON, je suis habitant de la commune de Palaiseau, et il se trouve que j'habite en dessous de l'École polytechnique, du plateau de Saclay, à l'endroit de la gare de Lozère, qui est donc la desserte actuelle de la gare de Polytechnique.

Je voulais amener un témoignage, parce qu'il se trouve que je fais partie d'une association qui vient de se créer, pour mieux accueillir les étudiants étrangers de Polytechnique. Il se trouve que ces étrangers, il y a diverses nationalités bien sûr, viennent nous voir en descendant un escalier de 300 marches. Si vous voulez, ce n'est pas une découverte qu'ils ont faite, puisqu'ils viennent de baptiser notre association « en bas des marches ». Il faut savoir que nous sommes en bas des marches, à la gare de Lozère. Ce témoignage, pour vous expliquer effectivement que, pour reprendre la formule qui a été dite précédemment, nous vivons aujourd'hui notre présent, qui était le futur des étudiants qui se sont installés à Polytechnique il y a 30 ans. En fait, leur besoin d'aujourd'hui n'est pas le développement uniquement de l'opération qui nous est présentée ce soir, qui je pense, est intéressante parce qu'elle influe une réflexion importante et l'espoir que des choses se réalisent, mais également que ce que nous avons attendu sur le site local depuis 30 ans (l'école est là depuis 1975) puisse voir un bout de réalisation. En fait, les grandes opérations, peut-être, mais dans le secteur de Polytechnique et du plateau de Saclay, les besoins d'aujourd'hui sont, d'une manière matérielle, les dessertes fines et locales.

Autre point que je voulais indiquer, c'est que ces étudiants connaissent et nous présentent bien le potentiel français dans ce secteur, puisqu'ils connaissent parfaitement les lignes TGV. Finalement, ils n'arrivent pas à comprendre, surtout les Chinois, ce potentiel que nous avons, à peu près à la même échelle depuis 20 ans. Depuis 20 ans la gare de Massy-Palaiseau

existe, avec une ligne TGV. Et depuis 20 ans le rythme d'arrêt des TGV ne peut être limité dans cette gare parce que les TGV, en dehors des lignes vers l'Atlantique, utilisent les gares et les lignes de RER. Donc, quand je leur dis qu'il y a l'espoir que des opérations soient faites, ils nous disent 'bravo', qu'il faut y aller. Mais pour assoir le développement, il faut peut-être que cela ne soit pas fait avec une priorité dans la grande boucle, la plus au sud-ouest, que nous venons de voir pour le métro souterrain, mais d'abord en finissant la boucle de TGV qui permettrait de continuer à développer les circulations à grande vitesse. La comparaison étant à faire avec Shanghai par exemple, qui, quand elle parle de liaison en vitesse, utilise du transrapide qui est capable de faire 30 km en 8 min. 8 min étant le temps que met un TGV, chez nous, pour aller de la gare de Massy-Palaiseau à Montparnasse.

Michel ROSTAGNAT : pardon Monsieur, ce n'est pas pour vous couper, mais vous souhaitez donc poser une question sur l'achèvement du bouclage TGV de la région Ile-de-France ?

Jacques ESCARON : en liaison avec l'opération, d'une part. Et puis dernier point que je souhaitais soulever, parce que je fais aussi partie d'une association qui a à cœur que la loi pour favoriser les handicapés dans le secteur des transports en commun puisse être bien réalisée. Je trouve anormal que, dans tous les dossiers que vous nous avez présentés, et qui sont sur le site, le développement durable ne fasse pas allusion au souci de favoriser l'accessibilité des handicapés. Bien sûr, vous me direz qu'il y aura des ascenseurs et des escalators, c'est vrai. Mais en France, en général, nous réalisons un ascenseur par quai, un escalator par quai, un point c'est tout.

Marie-Laure JOUSSET : Monsieur, si vous le permettez...

Jacques ESCARON : oui, je termine. Ce qui me semblerait devoir être annoncé en grand dans l'opération, c'est la priorité à l'accessibilité, et la protection de l'environnement aussi, et donc, peut-être, de ne pas envisager des gares en souterrain, mais à chaque fois que c'est possible des gares en surface. J'ai terminé.

Marie-Laure JOUSSET : Monsieur, si vous le permettez, comme vous posez beaucoup de questions, nous allons demander à la SGP de parler peut-être déjà des dessertes fines, puis de l'achèvement TGV. Je vous laisse organiser la réponse ;

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : oui, merci. Bonsoir Mesdames et Messieurs. D'abord, sur le premier point que vous avez soulevé s'agissant des modes de circulation sur le plateau de Saclay au sens large. J'ai gardé personnellement le souvenir suivant. Moi, je suis arrivé pour exercer des fonctions de direction opérationnelle du centre de recherches de Thomson CSF en 1983, sur le site de Corbeville. Nous sommes tout à côté des fameuses marches dont vous parliez. À l'époque, j'avais été frappé par le fait qu'en dehors des RER, il n'existait aucun autre moyen de déplacement sur le plateau de Saclay, au sens large, en dehors d'une modeste départementale permettant de passer d'est en ouest. Et à peu des choses près, en 2008, lorsque je suis retourné sur le site, j'ai trouvé exactement, en l'état, la situation des transports de surface, avec évidemment, tous ces engorgements de voitures aux heures de prise de service, le matin et de sortie, le soir. Ce qui

a été introduit dans la loi du Grand Paris du 3 juin dernier est le dispositif suivant. Ce que nous nommons le Syndicat des Transports d'Ile-de-France a été créé par une ordonnance, déjà ancienne (7 janvier 1959) avec la possibilité, dans cette ordonnance, pour ce STIF, de créer des autorités organisatrices de transports de second rang, capables donc de prendre à leur compte les situations microrégionales, locales. Cette disposition n'a pas vraiment reçu d'application depuis plus de 50 ans. Donc, comme nous sommes partis de l'idée suivante qu'il serait bien, de manière à traiter le plus finement possible cette question des transports de surface à l'échelle des 49 communes qui sont aujourd'hui dans l'orbite de l'Établissement public de Paris-Saclay, a été ouverte une disposition dans le titre Saclay de la loi du 3 juin dernier, qui soit laisse la possibilité au STIF de créer enfin cette autorité organisatrice de second rang, soit, s'il ne le fait pas dans un délai qui court jusqu'en juillet de l'année prochaine, la possibilité pour les communes et l'Établissement public de Paris-Saclay de former ce syndicat de transports. Bien entendu, il ne s'agit pas pour lui de s'occuper des transports généraux, ou des liens qui couperaient ce territoire des 49 communes, mais bien du dispositif interne, et notamment de tout ce qui permet de connecter les lieux d'habitation et les lieux de travail à l'intérieur d'un espace qui va quand même de Palaiseau jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines, à l'ouest. Je vous indique par là que ce souci d'agir très vite, pour qu'enfin il y ait des modes de transport appropriés aux circulations sur le plateau de Saclay, a été un élément majeur du texte concernant Paris-Saclay.

Deuxième observation par rapport à votre question. Je ne parle pas tant des TGV que d'une façon générale des accessibilités à des moyens directs vers l'intérieur de l'hexagone, vers le tissu européen, ou éventuellement à l'internationale, à partir de ce qui pourrait voir le jour en matière de structuration d'une sorte de cluster sur le site de Saclay. Donc le projet que nous vous avons présenté, vous l'avez vu, est de ce point de vue, clair dans son affirmation. Il dit que si, en effet, cluster il doit y avoir, il faut lui donner ces moyens de connexion directe. Et c'est la raison pour laquelle vous avez ce lien entre Saclay, Massy (que vous évoquez), bien entendu Orly, et au-delà, par les connexions des différentes rocade du Grand Paris, la capacité de passer éventuellement plus au nord, jusqu'à la plateforme de Roissy, avec des temps fantastiquement économisés par rapport à l'état actuel.

Sur le troisième point, s'agissant des mobilités, peut-être que Florence, vous pourriez répondre ?

Florence CASTEL : oui, c'est un point que je n'ai pas abordé, celui de l'accessibilité aux personnes qui, pour faire simple, souffrent d'un handicap, quel qu'il soit, dû à l'âge ou d'autre nature. Bien entendu, le métro automatique sera accessible à ces personnes. En gros, pour avoir une idée, ayez en tête que nous serons sur des rames qui auront un niveau de confort supérieur à celle qui est notre référence aujourd'hui, qui est-ce que nous avons à peu près de plus confortable sur le métro parisien, qui est la ligne 14. Vous aurez des rames avec de l'espace à l'intérieur, sur des quais de 120 m, pouvant accueillir 1 000 passagers dans des situations qui soient autres que celles de la boîte à sardines, si possible. Donc ce sera une situation de confort particulière.

Parce que c'est lié à la mobilité et à l'accessibilité des personnes handicapées, concernant les gares, malheureusement, quand nous avons une infrastructure souterraine, nous ne savons pas véritablement faire autre chose qu'une gare souterraine. Et il y aura, de toute manière, des escalators et des ascenseurs pour rejoindre la surface. D'abord parce que certaines gares seront vraisemblablement très enterrées. Il y a des endroits en Ile-de-France où sur le fuseau, nous avons des contraintes de nature topographique qui sont particulièrement importantes, où nous avons entre 60 et 80 m. Vous l'avez dit et vous le savez parfaitement, quand nous sommes en bas du plateau, par rapport au bord du plateau, nous avons à peu près une contrainte de même nature, lorsque nous allons monter sur le plateau de Clichy-Montfermeil. Là, nous sommes même un peu plus haut, entre 80 et 100 m parfois. Si nous avons un métro qui arrive en souterrain, par exemple en venant de Chelles, vous imaginez que déjà, avec un métro qui sera à une vingtaine de mètres de profondeur probablement, nous tombons tout de suite, lorsque nous arrivons à une profondeur supérieure. Donc il y aura des gares enterrées. Puisque l'évaluation environnementale que nous avons faite a montré qu'il était extrêmement difficile — sauf à accepter le principe de prélever sur des terres agricoles ou des espaces aujourd'hui protégés — de faire mieux que ce que nous avons proposé, à savoir une vingtaine de kilomètres en mode aérien, sur les 155 km du tracé complet.

Marie-Laure JOUSSET : merci. Oui, Monsieur. Est-ce que vous auriez l'amabilité d'essayer de vous tenir aux 3 min, pour que nous prenions le maximum de questions avant de passer la parole à nos témoins ? Merci.

James OVERTON, Rédacteur, journaliste, traducteur - Président de l'ASEM - AVB : oui. Merci, je m'appelle James OVERTON, je suis le Président d'une association dans les Yvelines, ASEM. Je suis membre du Comité départemental du parti Europe Écologie les Verts.

Pour parler de l'infrastructure souterraine, nous trouvons, page 168 de votre évaluation stratégique environnementale, par rapport au site classé de la Vallée de la Bièvre, je cite : «La Vallée est perpendiculaire au fuseau. Il est difficile d'imaginer un franchissement autrement que par un ouvrage d'art. » Vous faites référence, là, je suppose, à un viaduc.

Deuxièmement, il y a eu une polémique autour de la possibilité d'une gare supplémentaire à Saint-Quentin-en-Yvelines. Je ne vais pas rentrer dans les détails maintenant, je n'ai pas le temps. Mais page 68 de votre évaluation, vous reconnaissez qu'une gare nouvelle va avoir des effets induits, des effets importants de densification de population. Ce qui pourrait, je vous propose, amener l'idée que nous voudrions construire par la suite une nouvelle route à travers cette vallée classée. Alors, les associations locales, ainsi que les mairies se sont battues pendant des années pour faire radier cette idée d'autoroute à travers la Vallée de la Bièvre. Or, le nouveau contexte législatif, introduit par la non-approbation du SDRIF, ouvre encore une fois la possibilité d'une réintroduction de lien routier à travers cette vallée. Donc je voudrais inviter Monsieur le maître d'ouvrage à dire s'il exclut la possibilité d'une route dans l'avenir.

Marie-Laure JOUSSET : merci, Monsieur, de votre brièveté.

Florence CASTEL : justement, l'exemple que vous prenez est particulièrement pertinent. Cela montre à quel point cette évaluation stratégique environnementale a été utile au maître d'ouvrage et lui a permis d'asseoir ses choix. Car effectivement, si nous avions proposé un métro en mode aérien à cet endroit, comme cela a été mis en évidence par les bureaux d'études qui ont conduit l'évaluation environnementale, il aurait fallu franchir la Vallée de la Bièvre par un ouvrage d'art. Nous avons donc fait le choix, et c'est pour cela que vous devez mettre en regard le rapport d'évaluation environnementale du dossier du maître d'ouvrage. Le dossier du projet lui-même, c'est celui-ci. C'est pour cela que dans la page qui est spécifique au projet de trajet sous le plateau de Saclay, nous écrivons expressément qu'il aurait été possible de faire un ouvrage en mode aérien à cet endroit, mais que justement toutes les données qui ont été fournies dans l'évaluation stratégique environnementale nous ont conduits, nous, maître d'ouvrage, à faire le choix d'un mode souterrain qui évitera donc strictement les désagréments que vous venez d'indiquer.

S'agissant de la gare nouvelle à Saint-Quentin, de la même manière elle est proposée par la SGP comme optionnelle à ce stade. Vous le savez, vous étiez au débat de Saint-Quentin-en-Yvelines, nous étions presque voisins d'ailleurs. Donc, nous l'avons proposée à titre optionnel. Le débat public est là pour permettre aux avis et également aux souhaits de s'exprimer. C'est ce qui s'est passé à Saint-Quentin, vous le savez. Une grande partie des élus, et des habitants, je le crois, en tout cas des chefs d'entreprises, c'est certain, militent pour qu'il y ait une gare à Saint-Quentin. Lorsque le rapport d'évaluation environnementale indique qu'il y aura des effets induits, oui, parce que potentiellement, en fonction de l'endroit où sera positionnée cette gare, nous voyons le paysage. Nous voyons l'ex-corridor écologique, qui n'est plus tellement corridor parce que la D91 le coupe au nord-ouest du plateau. Cela me semble relativement infranchissable. En tout cas, nous voyons bien que selon l'endroit où nous positionnerons cette gare, et ce débat à eu lieu à Saint-Quentin, plutôt du côté est, vers le technocentre — pardonnez-moi, mais j'essaie de répondre précisément à Monsieur parce que sa question est pointue — ou si nous la mettons comme cela a été demandé, à Saint-Quentin, en connexion avec la gare du RER C, vous voyez que les effets induits ne sont pas du tout les mêmes. C'est justement l'intérêt de cette évaluation que de faire le point de tous les effets induits et surtout les effets adverses qui peuvent être mis en évidence si nous faisons tel ou tel choix. C'est pour cela que cette évaluation nous est précieuse, parce qu'en fonction des choix qui sont proposés ou demandés par les acteurs locaux, nous sommes en capacité de dire attention, que le choix qui est fait n'est pas extraordinaire, qu'il faudra qu'ils expliquent la demande qu'ils font à leurs administrés. En tout cas, je vous rassure, nous sommes clairement sur un mode souterrain, sous le plateau de Saclay, c'est-à-dire que le risque que vous avez soulevé n'existe pas du point de vue de la SGP.

Quant à la question de construire une route, ce n'est pas notre compétence donc je peux très clairement vous dire que nous n'en avons ni l'intention ni la possibilité. Mais en tout état de cause, le débat à Saint-Quentin que nous avons tenu a montré que la demande d'une gare nouvelle du côté de la Minière (pour faire simple) existe. Cela étant, au vu de ce qu'il y

a dans le dossier d'évaluation environnementale, son positionnement sera effectivement à regarder de très près, et je crois que c'est ce que nous avons essayé d'indiquer lorsque nous nous sommes exprimés au débat public de Saint-Quentin.

Marie-Laure JOUSSET : merci. Je crois qu'en haut, si vous pouviez donner le micro à l'avant-dernier rang, merci bien.

Michel BOUGLOUAN, Conseiller municipal de Champs-sur-Marne : bonsoir. Michel BOUGLOUAN, Conseiller municipal à Champs-sur-Marne. Moi, il y a une question. Je veux bien parler d'environnement quelque part, mais la question du financement aujourd'hui, de ce mode de transport ne me semble pas acquise. Quand nous regardons la loi qui, quand même, porte la création de ce mode de transport, il y a un certain nombre d'inquiétudes à avoir justement pour l'environnement demain. Quand nous voyons que dans un périmètre de 400 m autour des futures gares nouvelles, il y aura des mécanismes urbanistiques dérogatoires, pour avoir entendu le Préfet de région exprimer que l'État avait aujourd'hui tous les moyens de construire et d'urbaniser comme il le souhaitera autour des futures gares, je dirais que la question de l'environnement, c'est bien de la poser. Mais j'ai peur.

Pour habiter depuis 20 ans en ville nouvelle, sur ce territoire, nous avons vu, et nous continuons à voir d'ailleurs dans la Cité Descartes, des îlots complets de verdure disparaître, être aménagés de différentes formes, parfois heureuses, parfois moins. Ceci étant, au jour d'aujourd'hui, quand la question du financement est liée à l'urbanisation future autour des gares, je pense que la question de l'environnement, malheureusement, même si elle doit être travaillée, m'apparaît un peu secondaire pour discuter sereinement de l'avenir de nos territoires autour de ces gares. En même temps, avoir une gare sur la Cité Descartes, à Champs-sur-Marne, est effectivement un besoin. Parce qu'aujourd'hui, et je ne suis pas le seul, nous sommes très nombreux à prendre la voiture. Vous citez tout à l'heure 80 % des trajets de banlieue à banlieue qui se font en voiture. C'est le cas. Pour faire 3 km aujourd'hui, pour aller à Chelles par exemple, nous mettons environ 10 min en voiture, et 1 h 10 en transports en commun. La nécessité de ce mode de transport, que ce soit Arc Express, Arc grand est ou la grande boucle, personnellement je ne la remets pas en cause. Par contre, l'impact sur l'environnement futur, compte tenu de ce qui est dans la loi et des modes de financement que cela présuppose, j'en suis très inquiet.

Marc VERON : sur la question des financements, je n'entrerai pas dans un luxe de détails, parce que début janvier, il y a une réunion qui est spécifique à cette question. La raison en est toute simple. Pour une partie importante de ces financements, d'origine fiscale, il y a en ce moment même où nous parlons un débat au Parlement sur les dispositifs qui visent à la fois à abonder de ressources au bénéfice de la Société du Grand Paris, donc du projet qui vous a été exposé, mais aussi au bénéfice de la Région et donc de la politique des transports menée à bien par le STIF. Mon constat est celui général, c'est qu'il n'y a aujourd'hui aucun bouclage des opérations mené séparément, soit par la Région soit par la Société du Grand Paris. Donc, par conséquent, il y a nécessité d'avoir un accord si nous voulons réaliser l'ensemble des projets qui sont souhaités, estimés souhaitables par les collectivités

publiques. J'indique au passage que la rupture dans la manière d'envisager ces financements est que, plutôt que la pratique jusqu'ici poursuivie, qui est de réaliser des tranches successives à l'intérieur des périodes de 6 ans qui sont celles des fameux contrats de projet État/Région, ce qui est en cours de définition, ce sont des financements à l'horizon 2025. Donc avec un espace beaucoup plus large qui permet, car la plupart de ces projets excèdent évidemment des périodes de 6 ans par leur niveau de complexité, d'avoir une vision claire moyen/long terme de l'ensemble des réalisations qui sont amenées, et bien entendu à la fois de leur financement du point de vue de l'investissement et du point de vue de l'exploitation et de la maintenance. Donc c'est la raison pour laquelle il a été souhaité que cet examen d'ensemble soit fait après que le Parlement se soit prononcé sur les dispositifs qui lui ont été présentés, et qu'il est en train de discuter, et comme nous le savons, parfois d'amender.

En ce qui concerne ce que vous avez évoqué, des dispositifs dits des 400 m autour des gares, ne nous trompons pas. Il n'y a jamais eu de la part du législateur la volonté de trouver par là le financement du réseau de métro du Grand Paris. Au demeurant, l'aurait-il voulu qu'il aurait fait une lourde erreur du point de vue de la chronologie. Car vous voyez bien que cette ressource-là ne pourrait se manifester que très ultérieurement, et certainement pas dans la période qui va jusqu'à l'ouverture à l'exploitation du réseau, en tout cas d'un certain nombre de segments du réseau que nous vous avons présenté. Le dispositif de 400 m autour des gares a été introduit par la Commission mixte paritaire, qui a finalisé le texte. C'est une disposition qui n'a jamais fait l'objet ni d'une présentation par le Secrétariat d'État au développement de la région-capitale ni d'une discussion au sein des 2 chambres. Je l'indique. C'est un dispositif qui a été spécifiquement créé par cette Commission mixte paritaire, que j'interprète de la façon suivante. Comme l'avis des collectivités locales est requis pour faire quelque opération que ce soit à l'intérieur des 400 m, et bien que le texte n'indique pas que cet avis lie le maître d'ouvrage, je vous indique que je ne vois pas la possibilité concrète, à l'intérieur de cet espace de 400 m de rayon autour des gares étant donné le poids que cela représente à l'intérieur d'une commune, pour la Société du Grand Paris d'agir unilatéralement dans cette affaire. Je ne vois pas la possibilité de le faire, et au demeurant il faudrait se livrer à un rapprochement entre les textes du code de l'urbanisme et ce dispositif ; nous verrions que le chemin serait tout à fait impraticable.

Donc nous revenons très concrètement à un mécanisme nouveau, qui a été introduit par la loi du 3 juin, qui est le dispositif de contrat de développement territorial. Ce dispositif dit, nous pouvons y revenir si vous le souhaitez par la suite, que l'État et les communes qui le souhaiteraient autour des gares, c'est-à-dire la commune d'accueil de la gare, mais également les communes adjacentes dès lors qu'il y a un principe de continuité territoriale, peuvent contracter un contrat dont les matières sont énoncées et nombreuses (aménagement, urbanisme, logement, mixité sociale, culture ; le champ est très large), pour des périodes à convenir (qui pourraient être de long terme, mais sans qu'il y ait d'indication du temps de résolution de ces contrats, il appartient aux cocontractants de le définir), pour pouvoir instituer une forme de programmation et notamment bien entendu d'équipements

publics concernés. Ce n'est pas une obligation. Pour qu'il y ait contrat, il faut qu'il y ait la libre volonté des parties de le faire et de le signer. Mais ce contrat de développement territorial, par définition puisqu'il est la libre volonté des parties, exclut toute action unilatérale de la part de l'État.

Michel ROSTAGNAT : merci Monsieur VERON. Je demande pardon à la personne qui a posé la question si nous ne sommes pas plus explicites sur la réponse, puisque nous sommes aujourd'hui destinés principalement à parler d'environnement. Avant que je repasse la parole à Marie-Laure, qui scrute les prochaines questions, mais apparemment il y en a, je signale aux personnes qui sont debout au dernier rang qu'il y a beaucoup de places disponibles devant. Donc qu'elles n'hésitent pas, elles seront mieux installées et verront de plus près.

Claude LATTAUD, Président de Gournay Environnement : bonsoir, Claude LATTAUD, Président de Gournay Environnement, ville de 6 000 habitants qui se trouve en bordure de Marne.

Au sud-est de la Seine-Saint-Denis, entre Noisy-le-Grand et la Cité Descartes Noisy-Champs où nous sommes actuellement, le tracé du Grand Paris et le tracé d'Arc Express, sont presque parallèles et très proches. Pourraient-ils être fusionnés ? Et la question est également de savoir dans quel secteur ces réseaux Grand Paris et Arc Express, fusionnés ou non, pourraient-ils traverser la Marne ? Seraient-ils aériens ou souterrains, et quel serait leur impact sur la biodiversité ?

D'autre part, dans ce secteur nous avons le tracé de l'A103, projet qui est prévu depuis des décennies, entre l'A4 et l'A3. Sur ce tracé, nous avons défendu du projet qui est maintenant le parc de découverte de la nature, le parc de la Hautil, d'une soixantaine d'hectares. Étant biologiste, je suis très fier de voir que ce parc de découverte de la nature remplace une usine de méthanisation. Dans ce parc situé sur le secteur de Neuilly-sur-Marne, effectivement, nous pouvons nous poser la question de savoir, ce parc étant classé Natura 2000, ce qu'il en est de ce tracé actuel de l'A103 et des emprises foncières situées sur ce tracé ? Sachant d'ailleurs que la ville de Neuilly-sur-Marne, qui présente un cahier d'acteur très bien présenté, il y a une super urbanisation qui pourrait se faire dans ce secteur. Quand nous voyons les 130 ha au niveau du site de Ville Évrard et de Maison-Blanche, à Neuilly-sur-Marne, nous pouvons y faire une super urbanisation, mais il serait bon également de penser à la biodiversité. C'est pourquoi, parallèlement au collectif A103 que nous avons créé dans l'association Gournay Environnement en 2005, que nous avons réactivé, nous avons créé le collectif Est Nocéen pour défendre le parc de Ville Évrard. J'aimerais donc savoir essentiellement si les deux tracés parallèles pourraient être fusionnés et savoir où se fait la traversée de la Marne, si elle se fait. Merci.

Marc VERON : mes collègues vont vous répondre très précisément. Mais votre question appelle de ma part un commentaire général. Tout à l'heure, Florence CASTEL vous a dit que l'étude d'évaluation environnementale a agi comme un tamis. Par rapport à toute une série, qui avait été émise notamment dans la période qui a précédé l'intervention du Président de

la République à Chaillot, le 29 avril de l'année dernière, certaines d'entre elles, par le fait même des constats de cette étude d'évaluation environnementale, j'allais dire, tombent. Premier tamis. Deuxième tamis, la procédure du débat public, l'expression qui a été recueillie dans les 29 réunions précédentes — puisque nous sommes à la trentième — l'avis des participants à ces réunions, mais aussi l'avis des communes, des élus, des maires, agit comme un deuxième tamis. C'est comme le petit poucet, quand nous regardons la somme des avis recueillis, jusqu'ici (qui ne sont pas complets, il y a encore des débats à venir donc la carte n'est pas complète), nous constatons que, sauf à 2 ou 3 exceptions près, de plus souvent pour des raisons techniques, il y a une très forte convergence, pour ne pas dire une identité complète de vue entre les acteurs locaux auxquels je fais référence. Et donc, comme la loi du 3 juin dernier dit — et je vous prie de noter que c'est également une novation, car le texte qui concerne le débat public introduit des différences par rapport au droit commun du débat public — que la Société du Grand Paris, son Conseil de surveillance, au moment de prendre sa décision, devra énoncer publiquement les raisons qui fondent cette décision au regard de la synthèse qui lui aura été remise par la CPDP. Vous voyez par là qu'il y a la volonté de la part du législateur à ce qu'il y ait une grande proximité entre ces éléments recueillis, cette synthèse qui aura été faite et la décision. Je n'imagine pas, pour ma part, étant donné la rédaction du texte, que nous pourrions prendre par hypothèse des décisions totalement orthogonales par rapport à l'expression qui se sera fait jour. Je vous fais l'économie du fait que tout de suite derrière cette décision, le Président du Conseil de surveillance sera entendu par les Commissions compétentes des 2 chambres, celle du développement durable s'agissant de l'Assemblée nationale et les affaires économiques s'agissant du Sénat. Mais derrière un décret sera pris en Conseil d'État pour fixer le tracé définitif et la localisation des gares. Comme le Conseil d'État, nous le savons par les travaux préparatoires auxquels nous avons participé, notamment au sein de la section travaux publics du Conseil d'État, ne se considère pas comme un notaire, il vérifiera que la loi a été satisfaite, dès lors qu'il constatera que dans l'énoncé des motivations du Conseil de surveillance de la SGP et, par rapprochement avec la synthèse des travaux de débat public, il y a justification ou pas à aller à telle ou telle décision.

Maintenant, sur la question plus précise, Florence CASTEL ?

Florence CASTEL : sur le tracé aérien ou souterrain. L'issue de la Seine-Saint-Denis, certains savent dans cette salle que j'y suis presque personnellement très attachée parce j'étais en responsabilité au moment où ils ont été désignés en 2006. Alors le parc de la Hautil dont vous parliez, c'est la petite tache rouge (excusez-moi de dire comme cela) sur le bas. Il fait partie des 14 entités du site Natura 2000 dit de la Seine-Saint-Denis. Bien entendu, justement au vu des données de l'évaluation environnementale et de toutes les préconisations qui ont été faites, puisqu'une grande partie de l'étude d'incidences au titre de Natura 2000, Madame POINSOT (responsable de l'agence régionale du bureau d'études Biotope) sait cela parfaitement puisque ce sont ses équipes qui l'ont conduite, a mis en évidence l'enjeu majeur, que je connaissais déjà, de la protection. Donc nous sommes clairement sur un tracé souterrain, pour nous il n'y a aucune ambiguïté. Nous sommes

même déjà en train de travailler sur les mesures qui devront de toute manière être mises en œuvre pendant la phase chantier, pour garantir qu'il y aura bien préservation des espèces. En particulier, nous sommes sur de l'ornithologie, sur des espèces nicheuses, des oiseaux. Pour vous rassurer, notre choix, sauf si vraiment les populations nous demandaient le contraire, mais à ce stade ce n'est pas un souhait qui a émergé, est d'être en souterrain. La préservation de la biodiversité est une préoccupation majeure sur tout cet ensemble, jusqu'à après Aulnay. Mais vous comprenez pourquoi après Aulnay nous pouvons être en aérien, parce qu'il y a la RN2, tout simplement. Mais avant, nous sommes en souterrain. Là-dessus, par exemple, nous avons une proposition qui n'est pas tout à fait la même que celle que vous avez peut-être pu voir proposée par l'atelier Finn GEIPEL, qui a conduit un travail pour les collectivités de Clichy, Montfermeil, Aulnay, Sevran, Livry, qui propose éventuellement un tracé en partie aérien le long de la forêt de Bondy. C'est le projet qu'il a soumis. En tout cas, notre choix, au vu des enjeux, là je dis clairement que ce sont des enjeux, pas des contraintes, nous sommes très clairement en mode souterrain. La seule gare, c'est ce que j'ai dit tout à l'heure, que nous laissons dans le parc de la Poudrerie de Sevran est celle qui est en interconnexion avec celle du RER D, que vous connaissez déjà.

Claude LATTAUD (hors micro) : je suis très content de vous entendre, mais vous dites que cela passe au niveau de la Hautil, en souterrain, en dessous du parc. Et sur une carte précédente, vous aviez montré en vert la Hautil, et à l'est de la Hautil, le tracé. Cela passait complètement à l'est, et non pas comme vous le disiez à l'instant en dessous la Hautil. Pouvez-vous me préciser ?

Florence CASTEL : nous avons fait une étude sur un fuseau si vous voulez le principe de cette évaluation. Parce qu'elle a été faite très en amont, sur un fuseau qui fait au plus étroit 3 km de distance, à certains endroits, notamment à l'ouest, beaucoup plus. C'est le fuseau qui vous a été montré sur la deuxième ou la troisième diapositive de la présentation. Au sein de ce fuseau, absolument tous les enjeux ont été répertoriés. Ensuite, nous avons travaillé pour affiner une proposition de tracé. C'est une proposition qui est sur la table. Et cette proposition de tracé, c'est quelque part, malgré tout, un dessin, parce que c'est fonction notamment des choix qui ont été proposés à ce stade pour la localisation des gares. Après, bien entendu, ce tracé va être affiné, donc sur la deuxième diapositive à laquelle vous faites référence, nous sommes légèrement en dessous, mais en tout état de cause, que nous soyons en dessous, sous le parc départemental de la Hautil, ou légèrement sur le côté, nous serons vraiment en souterrain et bien en souterrain. Honnêtement, cela ne change pas grand-chose.

Michel ROSTAGNAT (répondant à l'intervenant, qui s'exprime hors micro) : excusez-moi, Monsieur. Vous êtes déjà intervenu à deux reprises, pardonnez-moi, mais il faut que d'autres questions puissent voir le jour. Et c'est la Présidence qui distribue la parole, merci.

Marie-Laure JOUSSET : voilà, s'il vous plaît, à gauche. Ce sera notre dernière question avant que nous ne donnions la parole aux témoins. Merci, Monsieur.

Daniel GUILLAUME, Maire adjoint de Champs-sur-Marne : oui, bonjour, bonsoir pardon. Daniel GUILLAUME, je suis Maire adjoint à Champs-sur-Marne. Je voudrais d'abord exprimer ma satisfaction quant à la présentation par Madame Florence CASTEL, du document qui est le résultat d'une étude sur les questions d'environnement, d'écologie. Je rajouterais le cadre de vie, qui n'est pas cité, mais qui est induit. Je vais essayer de rester dans les 3 min.

Nous sommes dans l'ouest de la Seine-et-Marne. Nous représentons une grande partie de gens, d'usagers, soit de la voiture soit du transport ferré, qui se rendent dans les communes, pas forcément Paris, mais de banlieue. Ce projet ne peut qu'intéresser nos habitants, nos populations, tous ceux qui ont besoin de se déplacer. Et dans ce sens, les études qui sont réalisées, comme celle sur l'environnement, sont nécessaires pour éviter toutes les erreurs qui ont été faites par le passé. Il a été dit tout à l'heure 1 homme, 1 voix. Je voudrais dire, peut-être un peu de façon triviale, que ce n'est pas tout à fait exact. Il y a des débats publics où les citoyens peuvent s'exprimer, mais y a des organismes, des associations, des représentants d'élus qui comptent plus que le simple citoyen. Et quand nous voyons que la Région peut, en 3 mois, déplacer son arc à l'intérieur de la région parisienne, le citoyen n'est pas à égalité. Quand nous voyons que depuis 20 ou 30 ans les habitants de notre secteur se plaignent des mauvaises conditions de transport sur les routes ou dans les transports en commun, il n'y a pas égalité de citoyen et de satisfaction en matière de transports et de revendications. Donc je crois qu'il faut effectivement entendre tout le monde. Cela étant, il y a nécessité, j'en suis certain, comme l'a écrit dans un journal national l'un des responsables de la SNCF, de ne pas attendre 2013, 2023 ou 2038. Nous avons, en Ile-de-France, un bon nombre de terrains délaissés qui, sans attendre les grands travaux qui nous sont annoncés, peuvent dans les 3 ou 4 années à peine qui viennent, permettre de résoudre les questions qui ont été soulevées au travers de l'analyse environnementale et écologique, et améliorer le cadre de vie. Il y a des TCSP qui peuvent être mis en route, il y a des délaissés qui peuvent être utilisés à moindres frais, des voiries qui existent qui peuvent être utilisées à moindre coût pour des transports non polluants. Je crois que c'est aussi une voie qu'il faut mettre dans la réflexion, pour satisfaire la réalité de l'Ile-de-France et surtout de ses habitants.

Marie-Laure JOUSSET : merci Monsieur. Est-ce que vous pouvez répondre sur cet élément ou nous allons directement donner la parole aux témoins ?

Marc VERON : j'ai simplement une observation, mais je me tourne vers la CPDP. Ma compréhension est que le débat public obéit à un formalisme précis et que la consultation du public s'effectue sur la base des dossiers qui ont été jugés recevables par la CNDP. Bien sûr, ce sont des propositions. Bien entendu, notre dossier est une proposition. Il est loisible, au cours du débat public, d'émettre d'autres avis, mais s'agissant de tracés, de gares (etc.), pour que ces propositions alternatives soient prises en compte et soumises à débat public, il faut qu'elles procèdent de la même manière, semble-t-il, que ce que nous-mêmes avons fait en saisissant la Commission du débat au cours de l'été.

Michel ROSTAGNAT : oui, mais je crois que, sous son contrôle, Monsieur donnait acte à la Commission, en tout cas de respecter des règles du type 1 homme, 1 voix. Et merci

beaucoup, c'est ce que nous nous employons à faire. Pardonnez-nous, Messieurs et Mesdames, quand de temps en temps nous vous rappelons à l'ordre. En tout cas, au sein de cette enceinte, et dans les différentes enceintes où nous nous produisons, nous essayons de donner la parole à tout le monde. Je crois que c'est très important parce que cela aide ensuite les décideurs à former leur jugement.

Témoignages

Nous avons promis, à 21 h 30, de faire un petit break pour laisser la parole à nos témoins. Nous avons abordé, en 5 questions, déjà beaucoup d'approches des questions d'environnement que ce soit local, la traversée de la Marne, les étangs de la Minière, le parc de la Hautil (que j'ai découvert dans le débat). Nous avons aussi évoqué des questions de rayonnement international. Le monsieur de Lozère qui reçoit des polytechniciens chinois, et j'en connais quelques-uns qui ont beaucoup apprécié d'être reçus par vous, et qui à travers cela posait la question du bouclage des TGV et du rayonnement de la région. C'est important. Et puis nous sommes aussi passés par des questions telles que celle qui était posée ici sur l'accessibilité des gares aux handicapés. C'est assez éclectique et complet. Je vais maintenant donner la parole à nos 3 témoins. Je vais commencer par Michel BADRE, qui est donc le Président de l'autorité environnementale. Monsieur BADRE, vous pouvez bien sûr parler de votre place. Je pense que c'est le mieux. Vous avez la parole pour quelques minutes.

Michel BADRE, Président de l'autorité environnementale du CGEDD : merci. Je voudrais d'abord apporter une précision de méthode, parce que Michel ROSTAGNAT, en présentant tout à l'heure, a dit que l'autorité environnementale était indépendante. Florence CASTEL, en présentant l'évaluation environnementale, elle-même a dit que c'était une évaluation faite pas des indépendants. Vous êtes peut-être un peu saoulés par ces indépendances superposées. Je voudrais dire pour ma part que nous ne revendiquons pas spécialement l'indépendance. Nous avons comme tout le monde un passé, des préjugés dont nous ne nous défaisons pas plus que n'importe lequel d'entre vous. En revanche, ce à quoi nous sommes très attentifs, c'est d'une part la rigueur de notre fonctionnement interne, quant au fonctionnement collégial et à la publicité de nos avis, et donc le fait que ce que nous disons est soumis à votre contrôle, et au contrôle de n'importe qui. En sachant très bien que la première fois où ce que nous dirons dans un avis sera sévèrement critiqué sur internet le lendemain, nous serons certainement beaucoup plus gênés dans les avis que nous rendrons après. Nous avons rendu à ce jour 55 avis, ce qui n'est encore jamais arrivé. Mais nous faisons extrêmement attention à ce que cela n'arrive pas.

Cette précision étant apportée, je voudrais d'abord ajouter quelle est notre légitimité à parler. Je dis souvent que notre rôle est celui d'un garant environnemental, ni plus ni moins. C'est-à-dire que notre rôle est de dire si l'évaluation environnementale telle qu'elle a été faite par le maître d'ouvrage est sincère et véritable, si elle a traité tous les sujets, s'il n'y a pas de trous dedans, s'il n'y a pas de choses qui ne sont manifestement pas vraies, ou qu'il faudrait compléter parce que ce sont des manques. C'est ce que nous avons essayé de faire.

Est-ce que nous y sommes arrivés ou pas ? Ce sera à vous de le dire. L'exercice est un peu de la distillation fractionnée. Cela a été dit, nous sommes partis d'un dossier qui faisait à peu près 1 000 pages. Nous avons rendu un avis de 20 pages, après avoir fait deux séances d'audition avec la Société du Grand Paris, Monsieur VERON et ses collaborateurs.

Je voudrais vous le résumer en 3 idées, seulement, et en moins de 5 min. 2 de ces 3 idées ont été évoquées au cours de vos questions, depuis tout à l'heure, et pas la troisième. Je commence par la première qui est celle des impacts environnementaux induits. Cela a été évoqué très précisément par Monsieur, au fond de la salle, qui est Conseiller municipal ici même si j'ai bien compris. La réflexion que nous avons eue, et qui est naïve ou évidente, c'est que les impacts d'un réseau de transports comme celui-ci, sur l'environnement, ce n'est pas tellement les impacts du réseau lui-même, mais les impacts de ce qu'il va provoquer ou occasionner, et en particulier de l'urbanisation induite autour des gares, à proximité immédiate ou plus loin, tout de suite ou dans plus longtemps. Il a été dit dans la présentation initiale que tout serait fait, que ce soit par les contrats de développement territorial ou par d'autres moyens, pour que cette urbanisation induite se déroule du mieux possible. Nous avons estimé que c'était une déclaration d'intention à laquelle nous ne pouvions que souscrire, mais que le débat public, notamment par les échanges qu'il y avait entre les représentants de la SGP, les élus — dont plusieurs se sont déjà exprimés et qui sont en fait en première ligne en matière d'urbanisme, que ce soit par les documents d'urbanisme principalement ou par d'autres moyens — était vraiment un enjeu très fort. Parce qu'il ne s'agit pas uniquement de dire que faire passer le réseau en souterrain était mieux qu'en surface pour les impacts immédiats sur la biodiversité ou sur le bruit. Cela ne change pas grand-chose pour ce qui se passera à proximité des gares, et le risque est, si c'est mal géré, de fabriquer une pompe à étalement urbain, où nous allons envoyer les gens le plus loin possible. Ce qui a divers inconvénients, aussi bien environnementaux que sociaux. Je tiens à le dire, tout notre système est bâti sur de l'énergie pas chère. Lorsque nous serons sur de l'énergie chère, ce que tout le monde prévoit, quelles que soient les idées que nous pouvons avoir par ailleurs, les conséquences sociales qu'auront ces mécanismes d'étalement urbain ne seront certainement pas secondaires. C'est le premier point sur lequel nous avons un peu insisté dans notre avis, parce que cela nous paraissait le plus important.

Le deuxième qui a aussi été évoqué, au moins deux fois dans vos interventions, c'est la comparaison avec Arc Express. Nous n'avons aucune légitimité, je l'ai rappelé, à dire qu'il vaudrait mieux faire le grand huit du Grand Paris, ou Arc Express. Ce n'est pas notre rôle. Nous sommes un groupe de 15 personnes, pas un lobby chargé de décider de ce genre de choses. En revanche, il nous a semblé que, quand nous lisons les dossiers du Grand Paris et d'Arc Express, nous ne voyons pas toujours clairement quels sont les arguments qui peuvent plaider, notamment du point de vue environnemental. J'aurais dû ouvrir les guillemets avant de dire cela et les fermer après, puisque ce sont les textes réglementaires qui prescrivent ce qui doit être fait en matière d'évaluation environnementale. Ils disent, je répète, que « le pétitionnaire du projet doit présenter les raisons qui l'ont conduit à choisir les options qu'il propose, par rapport à d'autres options de substitution raisonnables ». Il y a toujours des

guillemets autour de tout ce que je dis, ce n'est pas moi qui invente ces mots. Ce sont ceux de la directive communautaire transcrite en droit français. Tout cela doit être expliqué pour que le public puisse comprendre. Nous avons estimé que les explications données — si je peux me permettre cette critique, Florence CASTEL a dit que nous avons approuvé l'évaluation environnementale. C'est peut-être parce que nous avons un langage très diplomatique. — , nous avons quand même dit que nous avons été un peu frustrés par le fait que les justifications, ou les raisons qui expliquaient pourquoi, dans certaines parties où les 2 réseaux sont très proches (le fait de dire que nous allons en faire un, mais sûrement pas les 2), auraient mérité d'être expliquées. Dans des régions où ils divergent franchement, c'est le cas en particulier du nord-est, puisque le grand huit passe par Clichy-Montfermeil alors qu'Arc Express passe beaucoup plus près de la ville de Paris, les arguments qui plaident pour un tracé ou pour l'autre ne sautent pas aux yeux quand nous lisons le dossier.

Le troisième point, qui n'a pas été évoqué jusqu'ici, mais qui nous a paru important parce qu'il est dans nos compétences précises : l'environnement n'est pas uniquement le maintien de la biodiversité ni même le traitement du bruit à proximité d'une infrastructure (c'est ces 2 sujets), mais c'est aussi des questions de prise en compte de problématique environnementale de long terme, et notamment le changement climatique. Nous avons estimé, là aussi cela a été dit dans la présentation faite par Florence CASTEL, que les effets d'un projet tel que celui-ci sur les émissions de gaz à effets de serre sont faibles. Je pense que nous pouvons le dire comme cela, ils sont même presque négligeables. Quand nous regardons, tout mélangé, à long terme, l'impact est quasi nul, toute chose égale par ailleurs. L'ennui, ce qui nous gêne un peu, puisque nous voyons défiler beaucoup de projets, c'est que sur la quasi-totalité des grandes opérations, nous sommes dans la même situation. Ce qui nous conduit à une interrogation, qui est de plus en plus forte au fur et à mesure que notre instance vieillit (elle n'a encore qu'un an donc ce n'est pas encore très grave, mais cela se renforce), qui est de dire qu'à force d'additionner des projets qui ont un impact proche de zéro sur cette problématique, nous nous demandons comment nous arriverons à diviser nos émissions par 4 en 2050. Ce qui n'est jamais que dans 40 ans. Donc nous avons un peu l'impression de faire le grand écart entre des politiques publiques sur ce sujet. Ce qui nous paraît poser une question globale de société face à un enjeu tel que celui-ci. J'avais promis d'arrêter à 3, donc j'arrête.

Michel ROSTAGNAT : merci Michel BADRE. Je vais passer la parole à votre voisin de gauche, Christophe HILLAIRET, Président de la chambre interdépartementale d'agriculture. Je crois, Monsieur le Président, que vous avez des contraintes horaires en fin de soirée, vous risquez de partir sur la pointe des pieds avant. Donc, profitez de ce temps de parole pour dire ce que vous avez à dire. Nous ne parlons pas d'environnement sans parler d'agriculture, surtout dans la région-capitale. Vous avez la parole.

Christophe HILLAIRET, Président de la chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France : si j'ose me permettre, je suis en train de marcher sur les plates-bandes de mon homologue Président de chambre de Seine-et-Marne, puisque je ne suis pas dans ma circonscription. Mais bien évidemment, ce projet, en tout cas les projets qui sont

actuellement en cours en matière développement concernent essentiellement, en tout cas sur le plan agricole, le côté ouest francilien. Qui je représente aujourd'hui ? Je représente une poignée d'Indiens qui restent en Ile-de-France, puisque le monde agricole est relativement resserré. Nous comptons autour de 5 300 exploitations, mais nous représentons encore 47 % du territoire donc vous voyez que l'Ile-de-France n'est pas que de l'urbanisation. Vous avez en gros encore un quart de forêt, un quart d'urbanisation et puis presque 50 % des terres qui sont encore cultivées. Je voudrais simplement revenir sur la notion de consommation d'espace, qui est un des principaux soucis de notre corporation, puisque cette consommation, depuis un certain nombre d'années maintenant, va croissant. Nous sommes grosso modo à la consommation de 2 000 ha à peu près par an en Ile-de-France, ce qui représente deux communes qui disparaissent chaque année. Si nous continuons sur la même échelle, c'est 12 % du territoire agricole francilien qui auront disparu en 2050. Vous voyez qu'il y a énormément de souci, pour notre corporation, pour pouvoir nous maintenir dans cette région.

Proprement dit, sur ce projet, le monde agricole n'est pas étranger, en tout cas aux débats de société qui se posent, et à ceux de nos voisins et concitoyens qui ont des difficultés de transports (un peu moins pour notre corporation, quoique les engins agricoles en Ile-de-France se déplacent aussi très difficilement). Mais toute affaire égale, nous sommes très sensibles aux difficultés de nos concitoyens, et donc sensibles à ce qu'ils aspirent en matière de transport. Ce n'est pas à nous de juger de la validité de schémas qui sont proposés en matière de transports puisqu'ils nous regardent peu. Par contre, en matière de consommation d'espace, nous sommes très vigilants sur ces aspects-là. Deux sites concernent proprement le monde agricole, le site de Saclay et celui de la Plaine de France. Le site de Saclay est le plus sensible, en tout cas celui où il y a un œil particulier qui est apporté par un certain nombre de protagonistes, puisque nous sommes spécifiquement sur un territoire agricole. Donc la position de la profession est évidemment d'avoir un tracé enterré. Nous ne comprendrions pas autre chose. D'ailleurs, il y aurait une incohérence par rapport aux textes législatifs qui sont passés dans le cadre du Grand Paris. Je rappelle que sur ce site, 2 300 ha sont aujourd'hui devraient être protégés, sanctuarisés sur ce site. Et j'ose espérer que dans le Grand Paris, l'articulation autour du transport, mais aussi des clusters existera pour arriver à bien sanctuariser ces 2300 ha. Je le rappelle souvent, 2 300 ha, c'est la masse critique pour arriver à faire fonctionner un espace agricole. Plus petit, nous avons énormément de mal pour le faire fonctionner. Et à la limite il vaut mieux que cela parte à l'urbanisation parce que les coûts induits pour arriver à faire fonctionner un territoire agricole sont énormes.

L'autre souci, qui a été évoqué et que nous partageons, est autour des gares. Nous, les gares poseraient souci si elles étaient en zone agricole. À partir du moment où elles sont en zone urbaine, cela nous est un peu plus étranger comme démarche. Mais si nous parlons de gares mises sur les espaces agricoles avec cette notion des 400 m autour des gares, cela nous pose aussi un certain nombre de soucis. Il y a deux gares, dont celle de Saclay, mais nous avons cru comprendre aujourd'hui qu'elle serait située plutôt en zone urbaine. Après, celle de la

Minière est un réel souci pour nous, d'autant plus que nous ne connaissons pas encore exactement le schéma d'urbanisation prévu sur ce territoire. Cela nous pose encore un certain nombre de questions, et nous voyons que ce n'est pas tranché, puisque c'est encore régulièrement exposé dans un certain nombre de séances du débat public. À savoir, où mettons cette gare par rapport à un schéma de développement autour ? Nous, ce que nous souhaitons, c'est que ces gares ne soient pas un vecteur d'urbanisation supplémentaire. C'est-à-dire que notre crainte est d'accroître la pression sur ce foncier agricole par le développement de ces gares et donc de l'urbanisation. Nous avons vu, dans les préalables de tous les documents qui sont sortis sur ce débat public, que nous parlions de densification urbaine. C'est quelque chose qui est souhaitable, même si quand nous parlons de densification urbaine, à chaque fois que nous parlons de développement économique en Ile-de-France, c'est une régression de l'activité agricole. Nous souhaiterions, à un moment donné, que le résiduel agricole puisse aussi trouver sa place dans ce territoire, notamment en matière de commercialisation et de liens sociaux qu'il pourrait y avoir avec nos concitoyens en Ile-de-France.

Simplement une petite inquiétude que nous avons actuellement, c'est l'articulation des différentes initiatives qu'il y a en matière de développement. Cela a été cité plusieurs fois dans cette assemblée, il y a la notion du SDRIF, qui est un document actuellement en élaboration et qui est remis en cause (nous l'avons vu récemment) par le Conseil d'État. C'est un souci pour nous puisque nous avons un métier annuel, nous fonctionnons avec les saisons. En ce moment, nous avons une saison un peu endormie sur le plan végétatif. Nous fonctionnons avec les saisons, c'est un cycle long et donc nous avons besoin de perspectives pour pouvoir savoir si nous devons investir sur nos exploitations et continuer. Nous avons besoin d'une certaine visibilité en matière de consommation d'espace. Effectivement, en ce moment l'articulation de différents documents en vue d'urbaniser nous pose un certain nombre de soucis, puisque nous avons du mal à trouver une cohérence, une charnière entre toutes ces initiatives du SDRIF, du Grand Paris, du schéma de transports. Nous parlons de clusters d'un côté, de schéma de transports d'un autre côté, nous parlons de SDRIF, et puis après nous avons tous les documents d'urbanisme — j'ai compris qu'il y avait un certain nombre d'élus dans cette assemblée — avec les SCOT, les PLU. Nous, nous souhaiterions avoir une certaine visibilité parce que la superposition de toutes ces initiatives nous rend complètement aveugles. Nous ne voyons absolument pas là où nous allons, où nous devons aller dans les 20, 30 ou 40 années. Parce qu'une carrière dans la profession s'envisage sur un certain nombre d'années, donc c'est assez difficile de se projeter dans ce contexte-là.

Michel ROSTAGNAT : merci Monsieur le Président. Je vois que vous avez bien pris la mesure du temps qui vous était impartie. Merci beaucoup. Vous nous avez fait un plaidoyer pour le développement durable, c'est très bien. Je me retourne maintenant vers le troisième témoin, Yves LION. Vous êtes architecte urbaniste, le concepteur et le maître d'œuvre de ce site qui nous accueille, la Cité Descartes. Mais vous êtes aussi l'un des 10 architectes auxquels le Président de la République a demandé de plancher sur le dessin du Grand Paris de l'avenir. Nous sommes heureux de vous entendre maintenant.

Yves LION, Architecte urbaniste : je vais partir de cette question plus générale pour dire d'abord que nous avons été très frappés par la radicalité des positions des uns et des autres sur des sujets aussi sensibles. Et nous avons considéré, au bout d'un moment, qu'il fallait s'en mêler bien qu'on ne nous le demandait pas. Je parle bien sûr du schéma de transports. Nous sommes sûrs qu'il y a, dans la proposition qui est faite aujourd'hui, que nous connaissons bien, sur la double boucle, qu'il y a des tas de choses très intéressantes. Nous sommes sûrs aussi qu'il y a, du côté d'Arc Express, des choses aussi très intéressantes et peut-être déjà très débattues.

Donc, comment ne pas essayer de profiter de ces acquis ? Donc nous avons, autour de l'atelier international du Grand Paris, avec les 10 équipes réunies (ce qui était assez surprenant parce que nous n'avions pas l'habitude de travailler ensemble) et après plusieurs mois de sommeil autour de ces questions, considéré que nous pouvions avoir une attitude synthétique. Et nous avons vite fabriqué cette synthèse. Mais elle ne nous suffisait pas, parce que nous avons l'impression que nous pouvions aussi exploiter d'autres opportunités. Elles ont été évoquées par l'adjoint de Champs-sur-Marne tout à l'heure. Il y a beaucoup d'éléments qui existent et qui ont besoin d'être recyclés dans le système de transports du Grand Paris. Il y a beaucoup de lieux, de voies ferrées. Il y a aussi des opportunités extraordinaires de transformation de certaines voies autoroutières pour essayer d'en faire des voies plus urbaines. Je rappelle qu'il n'y a pas vraiment de raison pour que les autoroutes en ville soient considérées de la même manière que celles à la campagne.

Tout ceci fait au fond une sorte de fusion entre les intérêts peut-être contradictoires des uns et des autres, que nous nous sommes efforcés de réunir dans un schéma, qui est une certaine simplification, mais qui est beaucoup plus dense en intentions que les schémas dont nous parlons aujourd'hui notamment, avec bien sûr une lisibilité moins facile. Mais l'idée étant que ce qui est important est d'essayer de prendre l'individu qui sort de chez lui, qui se rend quelque part, et de penser à son trajet. La question n'est pas le transport en tant que tel, c'est la personne dans le transport. Donc nous avons beaucoup insisté sur cela. Cela nous a amenés à faire une proposition qui semble avoir, d'après quelques avis, certains intérêts, que nous ne proposons pas comme une alternative aux uns et aux autres, mais simplement comme un élément de débat pour essayer de faire que le débat public que vous générez aujourd'hui (je crois aussi Arc Express, de son côté), soit fructueux, que nous puissions recueillir le plus d'avis possible. Notre proposition est publique, elle fait l'objet d'un cahier d'acteur qui doit être fabriqué aujourd'hui ou qui le sera dans les jours qui viennent. Elle est faite pour essayer de dire qu'il est important, dans la région parisienne, pour développer cette région, lui donner plus de corps, de faire avec ce qui existe, de ne jamais oublier ce qui existe. Ce qui rejoint bien sûr les interventions précédentes. Donc je crois que cette considération nous a aussi animés dans notre bureau, indépendamment de la question de la candidature du Grand Paris, lorsque nous avons répondu au concours pour le cluster Descartes. Nous avons essayé de retrouver tous les éléments qui le composent pour les assembler à nouveau, en essayant de faire par exemple que les forêts communiquent entre elles, que les cours d'eau puissent communiquer entre eux, que certains rus plus ou moins

enterrés réémergent, au fond, que le territoire soit révélé. Parce que nous pensions qu'il était important que le cluster Descartes, qui comprend bien sûr la Cité Descartes qui est déjà bien constituée, soit un élément emblématique puisqu'il est censé réunir tous les agents de la recherche et de la réalisation sur les questions environnementales. Donc il y a là quelque chose de symbolique et fort qui devrait être respecté comme un symbole fort.

Ces deux attitudes, celle qui consiste à travailler sur le transport et celle qui consiste à travailler précisément sur un territoire, sont largement complémentaires. Il est évident, quand nous entendons les discussions qui ont lieu, que ce genre de réunion ne suffit pas du tout à explorer l'ensemble des questions. Mais en tout cas ces réunions initient une réflexion. Moi, je terminerais en disant une seule chose. Depuis un bon siècle, on nous explique que le monde va de plus en plus vite. Mais concrètement, la plupart de nos concitoyens trouvent que c'est de plus en plus dur dans les transports en commun. Cette vitesse annoncée est encore la vitesse supposée par tout le monde. Mais faut-il vraiment croire que nous allons aller si vite ? Je regrette que dans la question du métro automatique, la question de la vitesse ait été le point de départ et non pas plutôt le point d'arrivée.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci beaucoup. J'avais fait signe également à un quatrième témoin, mais il n'est pas là aujourd'hui, car il sort de l'hôpital. Bernard DESCOMBES, qui est le Président du directoire de l'institut Carnot Vitres, qui représente les milieux académiques, en charge ici notamment de la réflexion sur le développement durable. Il est de tout cœur avec nous, au sens propre et au sens figuré du terme. Je remercie nos 3 témoins. Ils auront à nouveau la parole pour dire 2 mots de conclusion à l'approche de 23 h. Et si Monsieur HILLAIRET n'est plus des nôtres, nous lui souhaitons d'ores et déjà un bon retour dans cette lointaine banlieue ouest. Marie-Laure, nous redémarrons la discussion.

Marie-Laure JOUSSET : oui. Allez-y.

Alain GUICHARD, Habitant de Gournay, Vice-président de l'association Gournay Environnement : merci, bonsoir. Alain GUICHARD, j'habite aussi à Gournay, comme mon ami et voisin.

Plusieurs remarques et plusieurs questions, je vais essayer d'être bref. Madame CASTEL, vous parliez de densité de la population, d'augmentation du nombre d'habitants. Pour vous, quelle est la bonne densité de population, combien d'habitants au kilomètre² ? Parce que je n'ai pas le sentiment, quand je me promène en banlieue parisienne et dans certaines cités, que les gens qui y habitent, au-delà d'autres problèmes d'intégration, soient particulièrement heureux.

Autre problème et autre question, le métro électrique, c'est effectivement moins de pollution, moins de gaz à effet de serre, c'est très bien. 80 % de l'électricité provient de l'énergie nucléaire, et jusqu'à preuve du contraire nous ne savons pas quoi faire des déchets. Donc nous allons circuler aujourd'hui, mais je pense que dans quelques centaines ou milliers

d'années, nos descendants seront bien embarrassés des déchets que nous leur laissons. Nous ne saurons même pas trop d'ailleurs où ils se trouvent.

Autre point, et là c'est plutôt Monsieur VERON qui m'a interpellé tout à l'heure, en parlant de loi. C'est très bien, il existe des lois. Malheureusement, les lois peuvent être modifiées et ne sont pas gravées dans le marbre. Et puis ce n'est pas parce qu'une loi existe, quand bien même elle serait votée, qu'elle sera appliquée. Nous voyons régulièrement des lois qui sont contournées ou abrogées. C'est dommage parce que c'est ce qui risque de se passer, aujourd'hui, derrière la loi, en sachant malheureusement qu'elle risque de ne plus être appliquée. Je ne pense pas que ce soit une bonne parade pour la préservation de l'environnement et pour la qualité de la vie.

Ce débat de ce soir me rappelle un débat auquel j'avais participé il y a 35 ans (merci de me faire rajeunir), au moment de la construction de l'autoroute de l'est, et celle du RER vers Marne-la-Vallée, qui nous était présentée comme la panacée. Malheureusement, aujourd'hui, force est de constater que tous les jours cela bouchonne. Je suis bien placé pour le savoir puisque je prends tous les jours le RER pour aller travailler à Paris. Nous voyons que c'est saturé, et le fait de créer des voies ne signifie pas pour autant que le rythme des rames sera suffisant pour permettre aux habitants d'aller travailler ou de se déplacer correctement.

Deux derniers points, c'est promis, après j'arrête. Là, je me tourne vers vous Monsieur BADRE. Vous parliez de forêts. Nous parlons d'espaces verts, mais nous savons très bien, j'avais vu cela dans le Biodiversitaire, qu'une forêt de 50 ha n'est pas du tout la même chose que 10 fois 5 ha, pour des raisons biologiques bien connues.

Pour le dernier point, je reviens vers vous, Madame CASTEL. Sur le tracé du métro entre Descartes et Chelles, j'ai bien compris qu'il s'agissait d'un fuseau et que cela reste à déterminer, mais entre les 2, il y a Gournay, Chelles, Noisy-le-Grand. Il y a aussi une Marne, et puis aussi un canal, et puis un château qui est aussi à préserver. Où imaginez-vous qu'il passerait, même si c'est en souterrain ? Voilà, j'ai été très bavard. Merci.

Marie-Laure JOUSSET : merci Monsieur. Est-ce que Monsieur BADRE répondrait d'abord sur les forêts ?

Michel BADRE : oui, tout à fait. Il ne me semble pas avoir parlé de forêt, ou alors cela a été complètement subliminal. C'est Michel ROSTAGNAT qui a dit que j'étais forestier dans une vie antérieure. Cela dit, je suis entièrement d'accord avec ce que vous dites, il est tout à fait convaincant qu'une forêt de 50 ha ou 10 de 5 ha ne sont pas du tout pareilles. Nous sommes entièrement d'accord.

Marie-Laure JOUSSET : maintenant, la Société du Grand Paris, sur ce métro panacée.

Florence CASTEL : excusez-moi, nous étions en train de trouver la bonne carte, pour la montrer. Sur la densité de population, je ne vais pas vous donner de chiffres sur la bonne densité de population au kilomètre², parce que pour le coup je serais sûre de vous donner une mauvaise réponse. 01.56.44

Alain Guichard (hors micro) : vous parliez de densité, mais jusqu'à quel point ? Là, nous parlons de milliers d'habitants au kilomètre².

Marie-Laure JOUSSET : Monsieur, vous ne pouvez pas parler sans micro, sinon nous ne pourrions pas enregistrer le verbatim in extenso.

Florence CASTEL : nous sommes sur un projet qui a fait des projections à horizon 2035, en matière d'augmentation de populations et d'emplois à l'échelle de l'Île-de-France. Le postulat est de dire que cette infrastructure de transports, parce qu'elle est couplée (la loi le prévoit) avec un dispositif qui pour la première fois pourrait permettre d'avoir un impact positif sur l'urbanisation et de ne pas favoriser l'étalement urbain, notamment grâce aux contrats de développement territorial, est que la majorité de l'augmentation de population, induite par la croissance et l'augmentation des emplois que nous allons obtenir, serait majoritairement localisée à l'intérieur d'une zone relativement resserrée. En gros, l'objectif est de garder la proportion, qu'a rappelée le Président HILLAIRET, d'être sur 50 % agricoles, 25 % de forêts et 25 % d'urbain sur les 12 000 km² et quelques de l'Île-de-France. C'est vraiment cet objectif. Ceci dit, le réseau de métro Grand Paris ne va pas y arriver seul. Mais nous avons toujours cette idée fautive que densification implique tours. Or, les densités les plus élevées que nous avons sont à l'intérieur de Paris. Peut-être qu'un de mes collègues a les chiffres en tête, moi Alzheimer me guette, je le crains. Je n'ai plus en tête les densités de certaines cités, mais les grands ensembles sont du point de vue densité beaucoup moins denses que nous le croyons. Il y a certaines zones pavillonnaires ou certaines zones d'habitat purement urbain qui sont beaucoup plus denses en nombre d'habitants au kilomètre². Maintenant, ce qui fait qu'un endroit est vivable ou pas, c'est justement toute l'organisation que nous y mettons. Si vous n'avez pas d'articulation avec les transports de surface, si vous n'avez pas de logements de qualité, si vous n'avez pas d'insertions paysagères, si vous n'avez pas de commerces de proximité, si vous n'avez pas de lieux de vie, par définition, nous allons faire des trucs inhumains. Et à la limite, même si nous ne mettons pas beaucoup d'habitants au kilomètre², ce serait quand même inhumain.

Nous l'entendons parfois, c'est vraiment de la caricature que d'imaginer que nous allons concentrer des gens. Par exemple, et je pense que Madame TALLET va pouvoir le confirmer, car nous en avons beaucoup parlé, vous êtes dans une zone où les élus resteront maîtres de leur aménagement. Ne l'oublions pas. Les élus ne souhaitent évidemment pas perdre cet espace préservé, dont j'ai parlé tout à l'heure rapidement. Nous, ce que nous avons fait dans l'évaluation environnementale, c'est de mettre à disposition des outils. Parce que nous ne pouvions pas aller, comme le Président BADRE l'a rappelé, au-delà de ce que nous avons fait en matière d'urbanisation. Donc nous avons regardé quelle était la structure actuelle de l'occupation du sol, quelle était la capacité des territoires, en fonction de leur nature, également du souhait qu'exprimeront les populations et les élus qui les représentent, à éventuellement, à horizon 2035, à densifier et renouveler leur habitat, à avoir des constructions différentes. Et sur ces bases-là, les contrats de développement territorial seront établis. Mais ne comptez vraiment pas sur moi, je vous le dis tout net, pour vous

donner un nombre d'habitants au kilomètre². Parce que ce serait tout bonnement idiot, et ce ne sera pas la même chose partout.

Sur votre deuxième point, là encore, je vais encore vous faire une très mauvaise réponse qui ne va pas vous satisfaire.

Michel ROSTAGNAT : juste, Madame CASTEL, avec votre permission, il y a quelques questions latentes dans la salle donc si vous pouviez un petit peu accélérer.

Florence CASTEL : donc rapidement, le métro électrique, je ne peux rien vous dire d'autre qu'il sera effectivement électrique. La question des déchets nucléaires est une vraie question, je vous propose que nous ne la traitions pas ici. D'abord parce que je ne serais absolument pas en capacité d'y répondre intelligemment. C'est un vrai débat de fond sur lequel, je le crains, nous serons toujours en opposition.

Voilà, ma collègue a trouvé la carte ; vous allez la voir apparaître. Elle vous donne à ce stade la proposition de tracé. Si la régie veut bien nous l'envoyer. C'est la proposition de tracé qui est faite à ce stade, compte tenu de la localisation prévisionnelle des gares. Mais sachant que nous sommes bien en souterrain.

Michel ROSTAGNAT : Madame CASTEL, je crois que vous tenez ce genre d'élément à disposition. Il peut être mis sur le site internet sous forme de zoom si la question est posée. Ici, ce n'est pas forcément facile à voir. Vous la laissez quelques instants pour que nous puissions tous la voir, et je pense que si vous avez la réponse à vos questions, nous pourrions passer à la question suivante, peut-être ? D'accord.

Vincent EBLE, Président du Conseil général de Seine-et-Marne : Vincent EBLE, Président du Conseil général de Seine-et-Marne. Je voudrais tout d'abord vous remercier d'organiser ici, à Champs-sur-Marne, sur Marne-la-Vallée, Val Maubuée, cette réunion. Je voudrais exprimer la satisfaction qu'elle soit consacrée aux thématiques environnementales, puisque ce territoire est le cœur d'un cluster sur la ville durable, et que donc il y a intérêt à organiser ici cette réunion. Nous avons autour de nous quelques milliers de chercheurs, d'universitaires, d'étudiants qui travaillent sur les questions de la ville durable. Donc il y a pertinence, mais en même temps, il y a une petite frustration à n'avoir pas ici une réunion traditionnelle qui permette de traiter toute une diversité de questions, qui restent profondément posées et qui intéressent nos concitoyens, sur les tracés, la localisation précise des gares, sur la question des modalités de maîtrise de l'environnement urbain de chacune d'entre elles, sur la question des modalités de financement, de l'urgence à réaliser des investissements sur les réseaux de transports existants. Enfin toute question que nous avons entendue à Melun, à Chelles ou ailleurs, mais qui aurait ici aussi du sens pour les habitants de ce territoire.

Néanmoins, je vais me mettre dans la situation de respecter la règle du jeu, et vous interroger sur deux points qui renvoient aux problématiques de cette réunion thématique sur l'environnement. Je voudrais tout d'abord m'interroger sur la question particulière de l'étalement urbain, qui est une question évidemment centrale, qui parcourt la réflexion de

l'ensemble des aménageurs et des acteurs publics d'une grande métropole comme la métropole parisienne. J'entends dire assez souvent que les gares et les infrastructures de transports, pour éviter l'étalement urbain, doivent être réservées aux territoires à densité relativement élevée. J'entends bien, mais néanmoins, il m'est arrivé, par exemple dans les cercles du syndicat mixte Paris Métropole, de m'inscrire en faux par rapport à une affirmation de ce type qui me semblait trop fortement affirmée, parlant de gares ne pouvant être envisagées que dans les zones urbaines compactes. Parce qu'évidemment, nous sommes ici déjà dans les territoires de la grande couronne, et pour les élus de la grande couronne, nous estimons avoir aussi un droit pour nos populations, pour nos territoires, à autre chose que la mobilité voiture. C'est aussi cela le développement durable. Donc, il faut des transports en commun dans les territoires de la grande couronne. Il faut les penser comme tels. La ville dense de demain, celle que nous appelons de nos vœux, la ville durable, donc dense, je veux bien l'entendre, ne s'arrêtera pas à une frontière abrupte. Ce n'est pas que la ville puis la campagne, toute la campagne, avec une frontière clairement marquée par un coup de crayon sur une carte. Il y a forcément une forme de graduation des choses. Donc il faut réfléchir aux modalités d'organisation des transports, y compris dans ces zones où la densité se dessert et où nous établissons un rapport à la nature. Et de ce point de vue, la question des gares terminus est une question tout à fait centrale. Alors dans l'organisation en boucle du système de transports que vous nous proposez, il y a très peu de gares terminus. Il y en a quand même une, de bout de ligne, c'est la virgule qui permet d'accéder à Roissy CDG. Pour ma part, je ne suis pas favorable à l'idée d'une gare qui s'arrêterait dans le nœud très complexe que constituent la plateforme aéroportuaire et son environnement, parce que cette gare a là aussi vocation, me semble-t-il, à permettre à des habitants qui existent déjà et qui existeront immanquablement demain, qui habitent des zones de campagne, au nord de Meaux, dans le Val d'Oise, et jusque dans l'Oise, d'accéder au système de transports francilien. Parce que s'ils n'ont pas cette commodité de passer du mode voiture au mode transports en commun, alors ils monteront dans leur voiture parce qu'ils habitent dans des villages où il n'y a pas de transports. Donc ils monteront immanquablement dans leur voiture et ils iront à leur destination avec leur voiture. Donc nous sommes dans cette situation aujourd'hui de thrombose des routes parce que c'est une solution qui apparaît comme la moins mal commode.

Marie-Laure JOUSSET : Monsieur, est-ce que je peux vous demander, s'il vous plaît, d'aller plus vite ? Merci, parce qu'il y a plusieurs personnes qui voudraient s'exprimer.

Vincent EBLE : oui, je vais aller vite. Mais pour exprimer une pensée, il faut pouvoir avoir un tout petit peu de temps, sinon nous sommes dans la mousse. Chacun peut dire rien, mais cela ne sera pas une très belle réunion. Il faut quand même pouvoir dire les choses avec un tout petit peu de précision, et donc avec du temps. Vous m'en excuserez. Et donc, il me paraît tout à fait central que nous traitions de cette question. Donc, nous appelons de nos vœux une gare qui ne serait pas dans le cœur du complexe aéroportuaire, mais qui soit par exemple sur la commune du Mesnil-Amelot, et qui remplisse cette fonction de gare de connexion avec des zones desserrées, pour permettre d'accueillir commodément les

véhicules, et pour remplir également les fonctions d'une gare moderne, tel que cela a pu être décrit ici ou là.

Deuxième question, pour le mode de transports qui nous est proposé, on nous parle d'un métro automatique. Très bien, il y a plusieurs types de métro automatique. En tout cas, pour le prolongement de la ligne 14 sur un itinéraire de 50 km, dont je pose d'ailleurs, avec un certain nombre de spécialistes (ce n'est pas moi qui pose, mais eux), la question de savoir si c'est bien raisonnable de faire une ligne de métro automatique de 50 km, si cela fonctionne. Puisque nous avons aujourd'hui l'exemple d'un certain nombre de réseaux RER qui sont difficiles à exploiter et qui posent un certain nombre de difficultés dans leur exploitation en raison de la longueur des lignes. Donc est-ce que c'est vraiment raisonnable ? Surtout, quel est le rapport aux exigences du développement durable ? La ligne 14 est aujourd'hui un métro à pneu. Si nous la prolonge, ce sera toujours un métro à pneus. C'est un métro qui n'est pas le plus économe que nous puissions imaginer en matière d'énergie, et c'est un métro qui produit un déchet en quantité plus importante que nous ne le pensons quand nous sommes néophytes. C'est précisément les pneus usagés, donc ils nécessitent le recyclage. Là, il y a quand même deux vraies questions qu'il faut se poser. Moi, je préfère un métro sur rail qu'un métro sur pneu.

Marie-Laure JOUSSET : je vous remercie, Monsieur. Je me permets de vous rappeler qu'il y a eu une réunion à Noisy-Champs, le 4 novembre, qui était une réunion de proximité. Je vous remercie.

Marc VERON : sur l'étalement urbain. Je dis cela de manière amusée, à Monsieur BADRE. Il est clair que si nous n'avions pas eu l'obstacle du financement, bien sûr que le métro serait allé à Cergy-Pontoise, Évry, etc. Et avec ce que vient de dire Monsieur le Président du Conseil général de la Seine-et-Marne, même si nous allons tout à fait examiner cette proposition, bien entendu (il y a eu une réunion locale au Mesnil-Amelot), vous voyez que l'enthousiasme manifesté par la couronne la plus large de la région parisienne milite en faveur d'une extension considérable du réseau. C'est un petit mot au passage, mais ce que je retiens du propos d'Yves LION, tout à l'heure, c'est que bien entendu il faut concevoir une approche transports au-delà des limites géographiques du réseau de métro du Grand Paris. Cela ne se concevrait pas que nous nous en tenions cela. Notre compétence s'arrête, j'allais dire hélas, au fait que la charge que nous met la loi à débit est de définir un système de transports publics par métro automatique en rocade. Mais par ailleurs, nous ne prétendons pas, évidemment, résumer la question des transports à simplement ce réseau de métro automatique. La vraie interrogation que j'ai, je le dis à Yves LION, c'est lorsque j'entends parler de système cadencé. Moi, j'en connais, un système cadencé, aux portes de chez nous, en Suisse. Si vous avez l'occasion de vérifier la manière dont fonctionne le réseau suisse de chemins de fer, d'abord vous n'aurez pas besoin de prendre une voiture, c'est totalement inutile. Et vous n'aurez pas besoin non plus de vous soucier de l'heure à laquelle vous arrivez dans une gare pour prendre votre train. Car il y a une qualité de chacun des segments de transports constitutifs de ce réseau qui vous exonèrent de tout souci horaire, de tout souci de correspondance. Nous sommes littéralement à des années-lumière du système suisse. Si

nous voulons parler de système cadencé, alors il faut qu'en effet, en qualité, en régularité, en ponctualité, en fiabilité, chacun des éléments constitutifs du système grand Parisien soit aux normes de 99 virgule quelque chose. Là, nous pourrions parler de système cadencé.

Cela renvoie à des problèmes lourds. J'en cite 2 au passage. Si nous ne les traitons pas, nous n'avons aucune chance d'y parvenir. Le premier tient, bien entendu, aux infrastructures elles-mêmes, et nous savons que les infrastructures de RER aujourd'hui ne permettent en aucune manière de traiter en qualité, etc. Alors, une dame, l'autre jour, à Évry, m'a fait observer que tout ce que je racontais (parce que je développais, j'expliquais pourquoi cela ne pouvait pas marcher), elle le savait. Oui, elle le savait, sauf que strictement rien n'a été fait depuis 15 ans pour traiter cette question à la racine. Donc il y a un problème d'infrastructure, et deuxièmement il y a un problème de commandement opérationnel. Comment voulez-vous, à partir du moment où l'ensemble de ces lignes est traité par des centres de commandement opérationnel distincts et qui ne sont pas liés l'un à l'autre, obtenir un résultat global ? Je dis cela amicalement, parce que j'ai évidemment, comme la plupart d'entre vous, une énorme considération pour le travail d'Yves LION. Mais je réagis par rapport au schéma présenté par les architectes, car si nous n'accompagnons pas ce schéma, dès ces closes-là, de quoi parlons-nous ? Il y a donc, derrière cette question des schémas, des tracés, des gares et tout, deux questions essentielles, qui sont en effet de valider la qualité des infrastructures et d'avoir un programme cohérent pour mettre à niveau ces infrastructures (que nous appelions cela plan de mobilisation, cela m'est égal) et deuxièmement d'avoir une unification. Car en fait, quand vous vous promenez dans un certain nombre de capitales européennes, vous constatez que les systèmes ferroviaires ou de métro de ces capitales ont un commandement unique. Et c'est une clé, évidemment majeure, dans le traitement de ces questions.

Yves LION : est-ce si difficile ?

Marc VERON : non. C'est une question de volonté politique.

Marie-Laure JOSSET : Madame, je vous passe la parole dans quelques secondes. Mais je voudrais vous dire que nous avons une question écrite et je ne voudrais pas l'oublier parce qu'elle a été posée par quelqu'un qui souhaite ne pas intervenir en séance. La question s'adresse à la Société du Grand Paris : « Le prolongement sud de la ligne 14 à Orly sera-t-il 100 % souterrain ? ».

Marc VERON : vous allez représenter la carte, cela va tout de suite éclairer le débat. J'en profite, sur la ligne 14, puisque la question a été posée. Nous sommes sommés de dire si nous allons faire par fer, par pneu, etc. Moi je pense que dans les appels d'offres internationaux, puisque c'est cela qui va se passer, à partir du moment où nous aurons défini, nous nous serons accordés sur le réseau, il va y avoir des appels d'offres internationaux pour les maîtrises d'œuvre. Je pense qu'il est beaucoup plus efficace de définir préalablement un niveau d'exigence du point de vue des performances et de la qualité. Et ensuite chacun des industriels répond comme il l'entend, dès lors que nous avons un cahier des charges très rigoureux de ce point de vue là, plutôt que d'énoncer

préalablement les technologies auxquelles nous demandons de répondre. Car cela ferme le jeu et probablement qu'un certain nombre d'évolutions technologiques, qui sont en cours actuellement dans le monde, ne pourront pas être prises en compte si nous fermons le jeu dès le départ. Voilà, par rapport à la personne, c'est vous d'ailleurs qui avez évoqué le problème de la technologie pour l'ensemble du réseau. Nous ne nous prononçons pas sur ce point.

Sur le passage en souterrain, vous avez la carte.

Nicole POUILLY, Société du Grand Paris : nous voyons clairement, sur la carte que nous vous avons présentée tout à l'heure, qu'autour de l'aéroport d'Orly, la proposition qui est faite est celle du passage en souterrain. Ce que je voulais préciser aussi, c'est que tout à l'heure vous avez vu la carte de la traversée de la Marne. C'est une carte que nous avons présentée le 4 novembre quand nous sommes venus à Noisy-le-Grand, où nous avons présenté l'ensemble du réseau. Et vous pouvez déjà la retrouver sur le site de la CPDP, dans la réunion de proximité de Noisy.

Marie-Laure JOUSSET : Madame, je vous remercie de votre patience, je vous donne la parole.

Maud TALLET : je pense que le sens de ces réunions est effectivement aussi de donner un avis, une opinion plus ou moins collective. En tout cas, quand nous parlons d'environnement, je crois qu'il ne faut pas s'éloigner de l'idée que c'est une notion globale et que cette notion recouvre tous les aspects de la qualité de vie, pour aujourd'hui et pour demain.

Bien évidemment, nous ne pouvons qu'être séduits par les propositions qui sont faites. Parce qu'une bonne qualité de transports en commun est évidemment un axe essentiel, surtout dans nos secteurs où il faut une offre vraiment opérante, une alternative forte à la voiture. Tout le monde le sait, nos habitants et nos villes aujourd'hui souffrent sous le problème de la circulation et du stationnement, qui empêchent la protection des espaces naturels ou la protection des espaces réservés à d'autres utilisations. Nous ne pouvons donc que dire notre intérêt pour la ligne. Et la ville fera cela, je pense, avec ses habitants dans le cahier d'acteur, notamment pour la partie rouge à l'est, qui serait bien connectée à d'autres réseaux et qui serait complémentaire d'autres boucles, et pas du tout en opposition comme dans celui d'Arc Express. Cependant, je crois qu'il faut que nous gardions en tête qu'à travers les contrats de développement territoriaux, il y aura intérêt à ne pas déconnecter le transport du développement économique. Il serait absurde de ne faire que mieux transporter les habitants de l'est, avec ces emplois qui resteraient massivement à l'ouest. Il faut absolument que nos secteurs accueillent de nouvelles entreprises du monde économique réel. Il faut rapprocher l'emploi et les services de là où habitent les habitants de notre secteur. En tout cas, pour notre part, c'est ce que nous proposerons comme axe fondamental de notre contrat de développement territorial. Vous avez souligné tout à l'heure l'axe majeur que sera ce contrat de territoire, que nous allons écrire avec l'ensemble des partenaires du secteur.

Nous ne pouvons pas non plus le déconnecter de la qualité de l'habitat, et pas simplement en quantitatif. Je crois qu'il ne pourra pas être question que l'État nous dise que l'objectif est simplement de construire 70 000 logements par an en plus en Ile-de-France. Il faudra aussi pouvoir aborder les questions de qualité des logements, à venir, mais aussi la possibilité d'intervenir sur l'existant, y compris en ville nouvelle où nous voyons de sacrés déséquilibres territoriaux.

Pour ce qui nous concerne, l'arrivée de ce moyen de transport, il faudra que nous soyons vigilants à ce qu'elle ne pousse pas à la spéculation foncière, quelqu'un l'a dit tout à l'heure, parce que cela éloignerait encore plus certains de nos concitoyens, et notamment les plus fragiles. Donc, quelque part cela deviendrait négatif pour l'environnement lui-même. À travers cela, le financement public de ce moyen de transport est un souci important. Nous ne pouvons pas non plus le déconnecter des capacités financières des usagers, faute de quoi ce serait un échec, et il ne pourrait pas l'utiliser. Il sera donc important de l'inscrire dans un système général existant en Ile-de-France, avec une avancée réelle sur l'institution d'une tarification unique. Cela sera bon aussi pour l'environnement.

Enfin, je voudrais finir par une interpellation aux représentants notamment de la Société du Grand Paris, après l'amendement voté le 24 novembre au Sénat, qui consiste à demander à la SGP de dégager de ses recettes, en 2011, 2012 et 2013 200 millions annuels pour financer l'agence nationale de rénovation urbaine, en remplacement de la taxe qui était prévue sur les loyers que l'État voulait imposer au monde HLM. Est-ce que cette demande à la Société du Grand Paris veut dire qu'en fait nous nous acheminons vers le fait que ce projet ambitieux pourrait être en fait retardé encore pour des problèmes financiers ?

Applaudissements

Marc VERON : vous avez vous-même répondu à la question que vous posez. Moi, j'ai l'impression, je le dis simplement, que c'est une opération de sapeur camembert fiscal.

Maud TALLET : les Sénateurs apprécieront.

Marie-Laure JOSSET : en haut à droite, je crois qu'il y a une question.

Yves TONDON, Retraité EDF-GDF, habitant Champs-sur-Marne : écoutez, vous avez déjà répondu en partie à la question que je souhaitais poser. Cela va certainement aussi dans le prolongement de ce que vient d'évoquer la Maire de Champs, Madame TALLET.

Moi, sur un plan général, j'aurais voulu avoir quelques précisions. Le tracé s'impose-t-il ou ne s'imposera-t-il pas aux élus locaux ? Premièrement.

Deuxièmement, cela pose la question générale aussi de comment s'articule le Grand Paris avec les pouvoirs locaux, notamment la politique d'urbanisme de Champs-sur-Marne, qui nous a présenté dernièrement un plan d'urbanisme local. J'aurais voulu savoir l'articulation de tout cela. Qui s'impose ? Qui commande ? Et qui décide ?

Marie-Laure JOUSSET : si vous permettez, avant que vous ne répondiez, Monsieur, je voudrais joindre une question qui elle aussi a souhaité rester anonyme, mais qui rejoint la question qui vient d'être posée. « Pouvez-vous nous expliquer comment se fait la concertation entre les collectivités, État, région, départements, communes ? ».

Marc VERON : d'abord, ce n'est pas tellement la question du tracé, sauf éventuellement quand nous sommes en aérien, puisqu'étant en majeure partie en souterrain, nous ne gênons personne. Alors j'accorde que, pardon, je vais revenir au schéma des architectes, il y a tel et tel tracé qu'il propose en aérien. Vous avez peut-être observé qu'un certain nombre d'élus ont déjà réagi, de façon très publique. Il faut faire très attention parce qu'esthétiquement parlant, nous pouvons en effet être séduits par des passages en aérien. Je pense quand même qu'il faut examiner cela avec une double grille de lecture. La première grille, nous l'avons dit tout à l'heure, l'étude d'évaluation environnementale est une étude opérationnelle. Ce n'est pas simplement une étude qui va rejoindre les rayonnages de bibliothèques. C'est une étude que je considère comme une étude opérationnelle.

Deuxième tamis, c'est l'adhésion des communes. Si nous passons outre les intentions des communes, moi je pense que nous nous exposons à des contentieux sans nombre. Alors si nous voulons ralentir la progression de la construction, je pense que c'est vraiment la direction qu'il faut prendre. Donc il faut faire extrêmement attention ; il y a un certain nombre de passages en aérien auxquels nous aurions pu penser, auxquels nous avons renoncé parce que ce n'est pas du tout souhaité localement, tout simplement. C'est vécu, disons-le, comme une agression. Je pense que le projet est assez compliqué. Si nous voulons les réaliser en étant contraints, et c'est, je pense que c'est l'intérêt général, il faut éviter de s'exposer à trop de contentieux d'entrée de jeu. Je pense que c'est prudence.

Maintenant, sur les gares, nous avons deux situations. Une situation tout à fait minoritaire, où telle commune refuse une gare. Cela existe, vous le savez. Nous avons une situation plus nombreuse, où des communes aimeraient bien avoir une gare. À un moment donné, il faudra rendre un arbitrage. J'imagine qu'entre les capacités financières de l'État et de la Région, nous aurons par là probablement la clé de l'arbitrage. Car chaque fois que nous créons une gare (sans superstructure, uniquement les quais, couloirs de circulation, issues), cela coûte en gros 80 millions d'euros. Donc vous voyez que plus nous multiplions le nombre de gares, plus cela coûte cher. Et évidemment plus le parcours se trouve freiné, et plus les temps de parcours deviennent longs.

La question de savoir comment cela s'articule avec les vœux des communes, des départements, etc. Il y a eu une phase préalable. Quoi que nous en disions, si aujourd'hui nous recueillons autant d'adhésions — j'invite chacun à se reporter au verbatim, ce n'est pas de ma part la pratique de la méthode Coué —, c'est évidemment parce que tout cela avait été préparé avec les collectivités locales. Sans quoi l'adhésion ne se serait pas rencontrée de manière aussi nette, aussi claire. Alors bien sûr qu'il y a, au cours de ce débat public, des ajustements, notamment sur la position de telle ou telle gare dans une ville. Je peux vous citer, si vous le souhaitez, le nom de Maires qui ont manifesté, avec les arguments à la clé, le

soin de déplacer de quelques centaines de mètres leur gare. Je vais citer par exemple, parce qu'il y aura un débat dans sa commune, le Maire du Kremlin-Bicêtre, qui n'est pas forcément un adhérent spontané du réseau de métro du Grand Paris, mais il se trouve qu'il y a une gare de ce réseau dans sa commune et donc il s'en soucie quand même. Donc lorsque nous avons travaillé avec lui, nous étions au plan de détail de la commune. Il nous dit que nous avons posé notre gare à l'ouest de l'hôpital du Kremlin, qui est un très grand centre hospitalier en pleine rénovation. Il nous dit qu'il est en train de redistribuer les flux, et qu'il crée une entrée principale à l'est. Il nous demande si nous acceptons de déplacer la gare que nous avons prévue à l'ouest de l'hôpital à l'est de l'hôpital. Nous avons regardé, et bien entendu nous sommes allés dans son sens. Donc tout cela montre qu'il y a en cours une adaptation, dans un certain nombre de circonstances, pour tenir compte des réalités les plus opérationnelles possible. Voilà ce que je peux dire sur le fait que nous sommes extrêmement attentifs à l'expression des collectivités.

Il y a des délibérations. Nous l'avons dit, il y a des avis qui doivent être retenus d'ici le 31 décembre. Ce que je crois, c'est que politiquement, nous ne sommes plus dans le droit. Je suis d'accord, une loi, il faut non pas en faire un élément défensif, mais un élément offensif. Une loi, tant qu'elle existe dans le format qui est le sien, il faut en tirer le plus de partis possible. Là, il y a un certain nombre d'ouvertures que crée cette loi dans le court terme, dans la période qui va jusqu'au 30 juin prochain. Ce que je n'imagine pas, c'est 2 choses. Et là je ne suis plus sur le juridique, mais sur le politique. Après cet énorme remuement que constituent ces débats publics, avec cette collection de réunions, je ne peux pas imaginer que la montagne accouche d'une souris, que derrière il n'y ait pas de forte décision sur les transports en région parisienne. Je ne peux pas le penser. Ce serait véritablement un désaveu des procédures suivies et une énorme déception, je pense, au niveau de l'opinion publique. Deuxièmement, ce que je crois vraiment, c'est qu'à travers ce réseau, et s'il y a tant d'intérêt manifesté par toutes les interventions qui ont été signalées tout à l'heure, c'est parce qu'au fond, les communes sentent bien que c'est une chance, qui ne passera pas deux fois. Quelqu'un a hasardé cette image : c'est comme quand nous avons commencé les lignes ferroviaires au XIXe siècle. Cela a été tant pis ensuite pour les communes qui n'étaient pas desservies. Donc c'est une formidable opportunité et c'est vécu comme cela. Pas seulement pour des raisons de satisfaction des habitants, de leur besoin de transport, mais aussi de développement de ces communes. Voilà, cela se fait évidemment dans un étroit concert avec les collectivités locales.

Et pour répondre clairement à votre question, il y a deux voies qui sont derrière les textes. Soit il y a la voie des contrats de développement territorial, c'est-à-dire une voie contractuelle qui met sur un pied d'égalité les collectivités locales et l'État, soit le code de l'urbanisme, le droit commun au cas où il n'y aurait pas de contrat de développement territorial. Mais il me semble qu'il est beaucoup plus avantageux pour les collectivités locales de s'appuyer sur ce dispositif de contrat de développement territorial. Petit détail qui a son importance : les architectes du Grand Paris avaient souhaité que se développe un urbanisme de projet. Qu'est-ce que l'urbanisme de projet ? Nous définissons le projet et puis le projet s'impose

aux différents documents réglementaires qui peuvent exister. Les contrats de développement territorial ont prévu que pour toutes les opérations d'urbanisme, celles-ci s'imposeraient, pardon, au SDRIF, au SCOT, au PLU. Autrement dit, il faudrait que postérieurement, les documents d'urbanisme viennent en compatibilité avec l'énoncé de ces contrats de développement territorial. Ce qui est un accélérateur, vous l'avez bien senti, considérable pour mener à bien ces opérations urbaines.

Marie-Laure JOUSSET : je vous remercie Monsieur. Oui Madame, je vous en prie.

Laurence BANCEL-CHARENSOL, Vice-présidente de l'université Paris-Est, Marne-la-Vallée : bonjour, je suis Laurence BANCEL-CHARENSOL, Vice-présidente de l'université Paris-Est, Marne-la-Vallée, et membre élue au Conseil d'administration du PRES université Paris-Est. Je voulais vous remercier tout d'abord de tenir cette réunion, comme le Président EBLE l'a rappelée, sur un des cœurs de la Cité Descartes, celui dédié au développement durable.

Je voulais commencer par un avis court que nous portons sur le fait qu'il est important, pour le PRES université Paris-Est, de disposer de moyens de transports qui accompagnent son développement. Le PRES université Paris-Est a besoin de modes de moyens performants qui lui permettent de relier entre eux les deux pôles. L'un étant situé sur le site universitaire de Créteil, l'autre étant la Cité Descartes. Il a également besoin de moyens qui le relient aux autres centres de recherches d'Ile-de-France et aux centres de recherches nationaux et internationaux. Le pôle compte aujourd'hui plus de 35 000 étudiants et plus de 1 500 chercheurs, il a des liens forts avec son territoire. C'est en cela qu'il a besoin d'être aidé. Aujourd'hui, les deux universités et les écoles qui font partie du PRES se structurent, accroissent leurs échanges, et je poserai à ce titre deux questions. Les étudiants, notamment ceux de Seine-et-Marne, aujourd'hui ont un taux de poursuite dans l'enseignement supérieur plutôt en dessous de la moyenne. La cause principale identifiée par les experts indépendants de l'université est que les moyens de transport aujourd'hui portent leur lieu d'habitation trop loin du pôle universitaire.

Ma première question porte sur la façon dont, dans votre projet, vous avez tenu compte de ces besoins en transports entre les 2 sites universitaires et entre les lieux d'habitation. La qualité de vie, comme le rappelait Madame TALLET, c'est aussi l'aptitude à pouvoir circuler sur son territoire et accéder à l'enseignement supérieur. Comment avez-vous pris en compte ces besoins d'accès de nos étudiants au centre d'enseignement supérieur et de recherche ?

La seconde question que je voulais poser porte sur la rapidité du projet. Il s'étale jusqu'en 2023. Je voulais savoir avec quelle priorité vous avez pris en compte les trajets reliant entre eux le site de recherche de Créteil et celui de la Cité Descartes. Je vous remercie.

Michel ROSTAGNAT : c'est une ponctualité tout universitaire, Madame, qui est à votre honneur. Monsieur VERON, Madame CASTEL, ou Madame POUILLY va répondre. C'est peut-être une question pour vous, Madame ?

Nicole POUILLY : je suis en train d'essayer de chercher la carte qui donne des temps de transports. Nous avons regardé sur la carte que vous avez vue des lignes du réseau proposé. Nous avons relié un certain nombre de pôles universitaires (je vais trouver la carte) qui ont entre eux des relations.

Michel ROSTAGNAT : nous pouvons dire que cela irait quand même plus vite qu'aujourd'hui, entre Créteil et Champs-sur-Marne, qu'il y aura une ligne directe ?

Nicole POUILLY : je réponds à la question et après je chercherai la carte et je vous la montrerai. Nous avons regardé les temps de transports entre les différents pôles. Aujourd'hui, la Cité Descartes n'a pas la liaison avec Créteil, mais si vous voyez avec Villejuif, entre la Cité Descartes et Villejuif, l'institut Gustave Roussy, il y a 20 min donc Créteil est avant. Donc, de mémoire, je crois que nous devons être entre 15 et 18 min entre Descartes et Créteil.

Le deuxième point qu'il faut aussi noter, c'est que bien évidemment, mais c'est ce qui se fait déjà aujourd'hui quand nous installons une infrastructure de ce type, nous regardons ce qui se passe avec le réseau de surface autour et nous restructurons le réseau de surface, de bus, de BHNS (bus à haut niveau de service) ou un transport sur un site propre. Nous réactualisons, restructurons le réseau de surface qui va ramener sur les gares depuis les zones d'habitat de secteurs desservis. Donc en fait, il y a 2 niveaux de travail. Il y a le travail sur la liaison entre les différents pôles d'importance qui ne sont pas que des pôles pour hommes d'affaires, mais qui sont aussi des pôles d'habitas (Villejuif est un pôle d'habitat, Descartes, c'est Champs-sur-Marne et Noisy-le-Grand, donc c'est aussi un pôle d'habitat) et des pôles d'emplois. Et puis, le deuxième niveau est celui de la restructuration du réseau de bus autour de ces gares, qui vont relier les quartiers d'habitat à la gare.

Michel ROSTAGNAT : merci beaucoup Madame POUILLY. Alors l'arbitre consulte son chronomètre. Il est moins 20, nous avons 20 min et nous allons essayer de les employer au mieux. Je propose la chose suivante, parce que je souhaite que nous puissions demander à nos 2 témoins de donner un point de vue final à la lumière de ce qu'ils auront entendu. Donc vers moins 12, par là, je leur donnerai la parole. Je demanderai bien sûr à Monsieur VERON et son équipe de nous rendre le micro à ce moment-là. Mais je vais à Marie-Laure JOUSSET de donner lecture des quelques questions écrites qui viennent d'arriver, dont nous remercions par avance les auteurs. Peut-être pourrions nous prendre, mais en bloc, avec une réponse en bloc de la SGP, c'est plus difficile, avec nos excuses par avance, la ou des deux dernières questions de la salle, avec toutes nos excuses pour ceux qui n'auront pas eu le temps de poser la leur.

Marie-Laure JOUSSET : mais ils pourront la poser par internet, et ils recevront une réponse. J'ai deux questions qui me paraissent intéressantes. La première : « La question essentielle en matière d'environnement, concernant ce projet, est celle du développement de l'urbanisation générée par les augmentations de population et d'emplois à l'horizon 2035. Or l'étude environnementale estime à 11 millions de m² de schons la capacité d'absorption du fuseau Grand Paris, dans le meilleur des cas, quand il en faudrait au bas mot 4 fois plus,

près de 48 millions de m² de schons. Comment éviter la dilution urbaine dans de telles conditions ? »

Et la deuxième : « Le phasage du projet prévoit le creusement simultané de nombreuses sections avec la fabrication de nombreux tunneliers, d'équipes d'entreprises. Ne serait-il pas plus économique et écologique de phaser les travaux pour réduire la fabrication et l'embauche temporaire ? » Donc contrairement à ce que vous avez toujours, pas de phasage. Donc je vous laisse répondre là-dessus.

Florence CASTEL : sur les 11 millions, il s'agit d'une erreur, dans une page du rapport, qui a été soulignée par l'autorité environnementale. Mais en fait, si nous faisons le total de toutes les Surfaces hors Œuvres nettes (schon), par tronçon, qui sont détaillées après la page sur laquelle cette malencontreuse erreur figure, la disponibilité en schons sur l'ensemble du fuseau que nous avons étudié est d'un peu plus de 92 millions de m² de schons. Je vous passe les virgules, parce que je ne les ai plus en tête exactement, mais je vous garantis que le 92 et quelques millions, c'est vrai. La surface de schons qui serait nécessaire pour accueillir les augmentations de population et d'emplois qui sont prévues à horizon 2035 (en tout cas que nous espérons) est d'un peu plus de 47 millions de m² de schons. C'est-à-dire que nous avons, en gros, deux fois plus de potentiel que ce qui serait disponible. Donc les 11 millions sont bien une erreur qu'avait relevée fort justement l'autorité environnementale.

Marc VERON : sur le phasage, rapidement, nous ne sommes évidemment pas pour. Parce que la pratique du phasage en France, c'est ce qui conduit à avoir des projets, comme l'A86, qui se terminent 40 ans après le début des travaux. Un phasage, c'est très simple. Nous commençons, nous nous interrompons, désarmons tous les moyens, humains, physiques, matériels, et nous recommençons quand le budget le permet. Donc vous avez perdu toute notion d'objectif, toute notion budgétaire, et c'est comme cela que nous avons des budgets, par rapport à ce qui a été estimé initialement, qui littéralement explosent. Heureusement, il n'y a plus personne de responsable, parce que 40 ans après, plus personne ne se rappelle qui ont été les initiateurs de l'opération en question. Mais enfin, c'est quand même un peu choquant en démocratie. Par ailleurs, je pense qu'il y a un argument psychologique. Nous nous en apercevons au fur et à mesure des débats. C'est qu'à partir du moment où il y a des consensus forts qui se matérialisent sur les tracés et sur la localisation des gares, évidemment les collectivités locales sont fondées à dire qu'elles sont candidates à ce que cela démarre chez elles. Et donc, c'est comme si vous aviez, à la veille de Noël, promené un jouet magnifique sous les yeux des collectivités locales et puis qu'ensuite (je n'ose imaginer cette hypothèse) vous leur disiez que c'est très bien, mais que pour elles, ce sera dans 10 ans. C'est complètement intenable. Donc nous voyons très bien que pour des raisons à la fois de fond, de structure même du projet, et pour des raisons de psychologie et de politique, il est clair qu'il faut commencer le projet à plusieurs endroits à la fois. Ce qu'ont fait les Espagnols en mettant en batterie 8 tunneliers, par exemple à Madrid, nous devons pouvoir au moins faire aussi bien, je le pense. Donc ce n'est pas un problème de concevoir des tunneliers et de les mettre en batterie. C'est plutôt un problème de gestion opérationnelle des travaux, de façon à induire le moins de nuisances possible dans les cités

dans lesquelles nous opérerons. Et la question, de ce point de vue, de l'évacuation de la terre, des déblais, est effectivement une question totalement centrale.

Marie-Laure JOUSSET : peut-être quelqu'un veut-il encore poser une question dans la salle ?
Merci Monsieur.

Didier PINARD, Habitant de Champs-sur-Marne : bonjour, je suis habitant de Champs-sur-Marne. Je trouve rassurant cet aspect environnement évoqué et pris en compte dans le projet. Il faut que cela aille, bien entendu, en concertation avec ce que peuvent ressentir les habitants de chaque commune, en l'occurrence Champs-sur-Marne, puisque nous faisons partie du projet. Et ce que vous avez évoqué dans votre prise en compte de la vie de chacun me paraît rassurant, si cela se fait dans ce sens-là.

Néanmoins, ce que nous pouvons constater sur la carte que vous avez présentée, c'est qu'environ 80 % du parcours du métro sont en partie enterrés. J'ai entendu aussi que la partie enterrée faisait partie des desiderata de chaque commune. C'est bien de tenir compte de l'avis des gens, des communes, et de proposer systématiquement une partie enterrée. Néanmoins, il y a un coût derrière tout cela. Entre la partie enterrée et la partie extérieure, le ratio est peut-être par 4, 5 ou 10 (je n'ai pas notion), mais ce n'est certainement pas le même coût de faire un métro aérien et un métro enterré. C'est favorable dans ce sens-là. Néanmoins, est-ce que nous sommes certains du budget que nous allons avoir et du financement ? Comment va se passer ce financement ? Est-ce qu'il est acquis ? Est-ce qu'il dépend de la Région, des communes, essentiellement de l'État ? Cela, je ne l'ai pas bien compris si cela a été expliqué. Si le financement ne suit pas, et c'est là le fonds de la question y a-t-il un risque que ce métro enterré devienne aérien et à ce moment-là, nous rebouclons sur le débat existant ? C'est le risque du projet vis-à-vis du financement. Est-ce que vous avez des assurances à ce niveau-là ? Une des réponses vient d'être donnée, par rapport au phasage. Vous voulez commencer un projet et le traiter dans sa globalité pour être sûr qu'il aboutisse. L'image de l'A86 est ce que j'avais un peu en tête, avec la crainte que ce projet démarre et n'aboutisse pas par secteur, et ne remplisse pas tout ce pour quoi il était prévu. Donc la question de fonds est effectivement le financement et l'assurance que vous avez là-dessus, qu'il n'y ait pas de retour en arrière.

Marc VERON : deux observations. D'abord le coût définitif sera évidemment connu lorsque le tracé sera définitif, le nombre de gares définitif, etc. Nous sommes d'accord. Ce que nous avons fait, c'est une évaluation où nous nous situons dans une fourchette, comme dit tout à l'heure, qui est en gros de 23 milliards pour faire court, tel que le projet est aujourd'hui proposé. Deuxième observation, lorsque le 5 janvier, il y aura la réunion sur les coûts et financements, vous imaginez bien que le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, ne va pas aller à ce débat sur une intuition. Ce qu'elle délivrera comme position aura eu l'aval du Gouvernement. Je n'ai pas besoin de vous dire que nous avons conscience d'être un organisme d'État, qui a 3 tutelles. Je les rappelle, le ministère de la Ville, le ministère de l'Économie et des Finances (ce n'est pas complètement un hasard), et le ministère du Développement durable. J'ai perdu un peu l'intitulé en route, je suis très peu familier avec

les acronymes. Donc c'est un outil gouvernemental, donc il est évident que nous n'irons pas à l'improvisation. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous avons été un peu choqués que, tout d'un coup, quelqu'un se soit autorisé à dire qu'il y aura une réunion à Nogent sur les financements. Non, nous ne pouvons pas aller à la légère à une réunion de ce genre. C'est bien entendu sur les bases définies par le Gouvernement que nous nous exprimerons.

Michel ROSTAGNAT : merci beaucoup Monsieur VERON. Un petit mot de Florence CASTEL.

Florence CASTEL : oui, juste un mot sur la question de l'aérien. Les choix qui sont faits en matière d'aérien ou souterrain sont avant tout fondés sur la faisabilité technique. Si vous regardez le détail de l'évaluation que nous proposons, c'était justement une des diapositives dans la présentation, les bureaux d'études ont regardé toutes les possibilités, vraiment toutes, y compris la réutilisation de voies existantes pour passer en aérien. Après, sur cette base de ce qui était du domaine du possible (parce que parfois certaines contraintes sont insurmontables), sur les bases de la nécessité de préserver les enjeux environnementaux, nous avons parlé en début de séance notamment des espaces naturels à haute valeur patrimoniale, sur la nécessité de préserver les espaces agricoles, nous avons proposé des choix qui sont en mode souterrain. Or, sur le coût, au kilomètre, en arrondissant un peu, nous sommes sur 100 millions d'euros si nous sommes en aérien, sur un peu plus de 120 en mode souterrain. Donc il y a effectivement un gap de 20 %, c'est connu. Mais nous ne sommes du tout sur un mode aérien parce, que localement, les gens l'ont souhaité. Nous savons que cette demande est forte. Le Président de la République, d'ailleurs, dans les discours du 29, avait souhaité que ce soit aérien partout là où ce serait possible. Nous avons effectivement partout où c'était possible. C'est pour cela que j'ai dit tout à l'heure qu'il était apparu que les domaines du possible n'étaient que très limités à quelque 20 km sur les 155.

Didier PINARD : mon propos n'était pas de vouloir absolument l'aérien. Le souterrain fera que le projet passera.

Michel ROSTAGNAT : merci Monsieur. Avec votre permission, je crois que nous allons peut-être conclure maintenant. Je vais passer la parole à nos deux témoins. Nous avons une petite dizaine de minutes avant le gong. Donc ils ont 3 ou 4 min chacun. Si Monsieur Yves LION voulait un peu intervenir, tout de suite, à chaud, pour résumer ce qu'il pense de cette soirée.

Yves LION : ce n'est pas la première à laquelle je participe. Je suis très impressionné, ici comme ailleurs, par la sérénité des débats. Vous en avez peut-être connu de violents, je n'y étais pas, mais en tout cas j'ai l'impression qu'il y a une espèce de sérénité qui montre bien que tout le monde est convaincu que le besoin de transformation est nécessaire. Dans le territoire dans lequel nous sommes aujourd'hui, cette partie de l'est parisien a des qualités absolument extraordinaires que sans doute le transport va pouvoir aider à révéler. Je veux simplement dire que si nous partons de la Cité Descartes, et que nous remontons, nous allons à Chelles, et puis nous arrivons à Clichy-sous-Bois, Montfermeil, puis Sevran, jusqu'à Aulnay. Nous avons là un secteur de la région parisienne, qui a pu être considéré comme étant un peu en attente, et qui est un secteur qui inaugure bien de ce que peut être l'avenir, en tout cas en matière d'aménagement urbain. C'est la possibilité d'exprimer très fort un

rapport ville-nature qui soit très différent de celui que nous connaissons aujourd'hui, qui est un rapport d'opposition. Il me semble qu'il y a, autour de cette question ville-nature, une véritable révolution dans les esprits à mettre en place, pour essayer de faire que nous soyons dans une collaboration, et non plus dans cette confrontation. J'ai quand même le sentiment que nous devons pouvoir arriver à estomper très largement, peut-être voir à cesser ce que nous appelons l'artificialisation des sols, qui consiste au fond à conquérir chaque année de plus en plus de terres agricoles. La personne qui était là tout à l'heure nous a indiqué son inquiétude.

Moi, je voudrais pouvoir dire simplement qu'il est arrivé que nous soyons amenés à faire des calculs pour essayer de voir ce qui existait dans la région Ile-de-France comme lieu oublié, comme foncier absolument invisible. Je vais citer 2 ou 3 exemples. De toute façon, oui, je suis dans le temps. Il existe en Ile-de-France 4 500 ha de parkings aériens, dont la plupart sont situés autour des hypermarchés. Vous me direz que ce ne sont pas des lieux formidables pour habiter, mais en tout cas, il y en a 4 500 ha. Si je veux exécuter le programme de la Région Ile-de-France en matière de logements, j'ai besoin, pour vous donner une idée, de 3 500 ha, pour le programme qui consiste à construire 60 ou 65 000 logements par an jusqu'en 2030. Cela veut dire qu'en allant un peu plus loin, je trouve encore une dizaine de milliers d'hectares autour et dans les grands ensembles, qui sont très peu denses (en général une densité 5 fois moins forte que la densité du XVI^e arrondissement parisien par exemple). Donc nous voyons bien qu'autour des questions du foncier et de la réinterprétation des lieux qui sont composés par ce qui est ce foncier, caché aujourd'hui, délaissé, oublié et abandonné sous le prétexte que ce sont des lieux difficiles à conquérir, parce qu'ils sont plus complexes que les champs de betteraves, il faut bien imaginer qu'il y a de la place pour développer cette région, sans pour autant annexer toutes les terres agricoles qui sont autour. Je livre ces chiffres parce que je pense qu'ils sont très intéressants quand nous les confrontons aussi à une hypothèse, qui est celle que vous développez autour de la ligne qui nous intéresse aujourd'hui. Parce que je pense qu'il y a une espèce de modernité potentielle, d'une part dans le transport, mais aussi dans les territoires qui sont distribués. Et ces territoires doivent arriver à se régénérer. Je pense qu'il ne faudrait surtout pas tomber dans le piège qui consisterait à dire que puisque nous avons le transport, conservons ces territoires dans l'état actuel et surtout ne les touchons pas. Je pense qu'il y a une évolution formidable à mettre en place et c'est en tout cas très largement possible dans la Cité Descartes dont nous savons à quel point il y a de la place aujourd'hui pour faire des choses très raisonnables, mais qui sont quand même plus que ce qui existe actuellement.

Michel ROSTAGNAT : merci beaucoup Monsieur LION. Votre voisin, Monsieur BADRE, peut-il nous dire quelques mots ?

Michel BADRE : oui, deux points qui m'ont frappé. D'abord, j'avais retenu d'un débat public auquel j'avais participé antérieurement que le débat public servait à fabriquer de l'intelligence collective. Je rejoins tout à fait ce que vient de dire mon voisin sur le fait que j'ai eu l'impression d'assister à un débat assez serein, très serein même, mais dans lequel en même temps, sur le sujet de l'étalement urbain sur lequel nous sommes revenus souvent,

tout le monde à la fois est conscient qu'il y a une difficulté, que personne n'a de solution évidente, que les solutions ne sont pas forcément dans la technique. J'ai été frappé par la déclaration de Madame la Maire de Champs-sur-Marne, disant que, par exemple, le rapprochement des lieux d'emplois et des lieux de vie ne passe pas forcément par des solutions techniques, que c'était une très bonne façon de préserver l'environnement à long terme. En tout cas, la seule chose de sûre, c'est que cela passe par des accords entre de nombreux partenaires, l'État et les collectivités. Monsieur VERON en a parlé à plusieurs reprises, que ce soit à propos du financement ou de la conception même du réseau. Donc, être sur un sujet complexe, mais reposant sur des apports collectifs, cela me paraît à la fois mettre la barre assez haute pour nous tous, pour l'avenir, et puis en même temps être dans un système qui est assez enthousiasmant par beaucoup de côtés, de construire ensemble une solution face à ces sujets.

Cela m'amène à la deuxième idée. Si je retiens une seule image de tout ce que nous avons vu ce soir, ce serait la photo qui était dans le petit film du début, ces photos sépia qui nous rajeunissaient, même bien avant notre naissance, sur la construction du métro il y a un peu plus de 100 ans. Et je me disais que ce dont nous étions en train de parler ce soir, c'est fait pour être utile et utilisé dans 20 ans, 40 ans, et peut-être dans 100 ans, dans un monde dont nous avons un peu de peine à imaginer à quoi il ressemblera. La seule chose qui est sûre, c'est qu'il sera fort différent de celui d'aujourd'hui. Moi, j'ai essayé tout à l'heure d'évoquer un enjeu, parmi beaucoup d'autres, des questions environnementales posées à ce type d'échéance qui est celui du changement climatique. Mais les enjeux sociaux de savoir à quoi ressemblera notre société dans 50 ans, je ne sais pas si quelqu'un est capable de le dire. Mais c'est à cette échéance-là que nous essayons de réfléchir, et là aussi je pense qu'il faut garder cela au fond du cerveau, cela rend modeste finalement sur le type de solution que nous avons à trouver. Merci.

Applaudissements

Michel ROSTAGNAT : merci beaucoup. Il est 22 h 59 à peu près. La discussion peut se prolonger en petit comité à la sortie, elle ne figurera pas au procès verbal. En revanche, il vous revient aussi, si vous le souhaitez, de prolonger par des questions que vous poserez directement par le canal d'internet à la Commission, et auxquelles il sera répondu. Merci pour votre présence, merci pour la richesse de nos échanges, et bonne fin de soirée.

Fin de la réunion à 23 heures