

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

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

Réunion organisée et animée par la Commission Particulière du Débat Public

—

19 janvier 2010

Le Blanc-Mesnil

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- Henri WATISSEE, Membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Lamia ABDEL NABY, Membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Joëlle FODOR ESKENAZI, Membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

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

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

La séance est ouverte à 20 h 14 sous la présidence d'Henri WATISSEE, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Didier MIGNOT, Maire de la commune de Le Blanc-Mesnil : Quelques mots d'accueil. Tout d'abord, c'est vrai que l'on arrive en fin de cycle des débats. Il y a beaucoup de cahiers d'acteur. J'en passe beaucoup de temps aux tables pour ramasser un peu toutes ces documentations. D'abord, Mesdames et Messieurs bonsoir. Merci d'avoir répondu à cette invitation. Je voudrais saluer la présence dans la salle de Madame la Député, Marie-Georges BUFFET ; Monsieur Vincent CAPO-CANELLAS, le Maire de Bourget ; Monsieur Jean-Christophe LAGARDE, le Maire de Drancy. J'ai vu aussi Michel DEROUX, le Directeur de l'aéroport du Bourget ; Madame MAUNOURY, la Directrice du musée de l'air et de l'espace, que je salue évidemment, toutes et tous.

Si j'oublie d'autres personnalités, ils se manifesteront de toute façon bien volontiers. Je voudrais, parce que la période s'y prête encore, vous présenter mes meilleurs vœux de bonheur, de santé et de réussite. C'est avec un grand plaisir que nous accueillons ce soir dans notre ville l'une des 55 réunions, mais ça va être dit tout à l'heure, je ne vais pas être long, organisées par la Commission Nationale du Débat Public un peu partout en Île-de-France.

Je remercie son Président d'avoir à ma demande accepté de venir au Blanc-Mesnil. Je remercie également Monsieur Henri WATISSEE qui va ce soir présider et animer nos débats avec ses collègues de la CNDP. Merci également à la société du Grand Paris, à Didier BENSE, qui va aussi, avec ses collaborateurs et collaboratrices, présenter son projet de métro automatique.

Ce soir, vous le savez, ce n'est pas la ville qui organise ce débat. Mais c'est bien la Commission Nationale du Débat Public, qui organise cette réunion officielle. Officielle et importante, puisque vous le savez sans doute, suite à la synthèse de tous les débats qui ont lieu en Île-de-France, la société du Grand Paris devra décider du tracé et de l'implantation des stations du futur métro, notamment du réseau de transport en Île-de-France, j'interviendrai bien sûr tout à l'heure dans le débat, à partir de l'avis unanime de notre conseil municipal.

Je veux juste dire que cette question du métro, et plus largement les enjeux du Grand Paris, nous connaissons déjà bien ce sujet au Blanc-Mesnil, puisque nous avons fait plusieurs séances du Conseil municipal sur cette question. Nous avons à plusieurs reprises organisé des débats et des réunions publiques sur ce sujet. Le journal municipal s'est fait largement l'écho des projets sur lesquels nous travaillons au sein du pôle métropolitain du Bourget. Nous aurons l'occasion d'y revenir. Nous avons publié un cahier d'acteur que nous avons largement diffusé.

Informations, partage d'analyses, d'expériences, co-élaboration. En un mot, démocratie pour porter ce projet. C'est un socle, à mon avis, à partir duquel nous pouvons construire

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

l'avenir de manière forte. Avant même d'en venir au fond du débat, c'est ce que je tenais à vous souligner. Et ce soir, je crois que nous pouvons nous livrer encore à un bel exercice de démocratie. Merci encore une fois à vous toutes et tous. Bienvenue Messieurs, Dames à ce débat, et je vous laisse bien volontiers la parole, et mener nos discussions.

Henri WATISSEE, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris : merci Monsieur le Maire de votre mot d'accueil. Bonsoir à tous. Sachez que nous entamons ce soir le 48^e débat sur 55. Ça veut dire que l'on n'est pas loin du bout, et que c'est le 48^e débat depuis le 1^{er} octobre. On n'a donc pas chômé. Si vous comptez le nombre de semaines et le nombre de débats, ça fait quelques-uns par semaine.

Nous pensons qu'à fin janvier, 15 000 personnes auront assisté à toutes ces rencontres. Et En termes de débat public, je peux vous le dire, c'est un record. Concernant plus directement votre territoire et son voisinage proche, nous en sommes au 12^e débat. Il y en a eu 6 dans Val d'Oise. Les plus proches de chez vous sont Roissy Villepinte en octobre. Il y a eu Villiers-le-Bel et Gonesse en décembre. Et en Seine Saint-Denis, il y en a eu 8 aussi. Les plus proches sont le Bourget Drancy, il y a d'ailleurs des représentants ici, Aulnay-sous-Bois, Sevran-Livry-Gargan et Clichy-Montfermeil. Au total, ça fait 7 débats assez proches de chez vous, et vous vous conviendrez que la Commission Particulière ne vous a pas oubliés.

Ce soir, c'est le dernier débat de tout ce territoire, car nous terminerons le 31 janvier. Quand même pour votre information, d'ici le 31, nous irons demain soir à Villiers-sur-Marne. Ensuite, la semaine prochaine à Châtillon, lundi. A Nogent-sur Marne-mercredi, à Suresnes jeudi et enfin le 31 à Paris, pour clôturer tout ça.

Il est certain qu'après tous ces débats, certaines lignes de force se dégagent. Mais nous avons imaginé pouvoir dès ce soir dresser une espèce de premier panorama des grands enseignements tirés par la Commission. Et notamment, nous nous concentrons sur votre pôle d'activité, votre pôle territorial.

En fait, devant la montagne d'informations - vous avez pu voir les 238 cahiers d'acteur qui sont sur les tables. D'ailleurs, à certains endroits, nous avons parfois du mal à trouver suffisamment de tables pour pouvoir les étaler convenablement - nous nous sommes rendus compte en tout cas qu'une première synthèse à chaud sera forcément très incomplète. Et nous avons décidé d'attendre tranquillement la fin du débat.

Pour information à cette même heure, il y a une autre réunion de proximité à Clichy-la-Garenne, concernant Clichy-la-Garenne et le XVII^e avec la Zac Batignolles. Et une autre à Saclay.

Autour de moi, il y a Joëlle FODOR ESKENAZI qui est urbaniste-sociologue. Il y a Lamia ABDEL NABY, dont j'abîme toujours le nom, mais cette fois non, qui est assistante médicale. Et moi-même, qui suis un ancien chef d'entreprise.

Sur le même plateau, Monsieur le Maire a déjà cité Monsieur BENSE, mais je cite aussi

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

Monsieur MAUGIRARD et Madame POUILLY, qui sont tous deux membres de la société du Grand Paris.

Dans la salle, je crois que l'on peut avoir de par vos questions des besoins d'éclaircissement particuliers. Il doit y avoir dans la salle Monsieur Rémi FICHELSON, je ne sais pas si je prononce bien son nom, de Réseau Ferré de France. Est-il là ? Il a failli être là, ou il va peut-être arriver. Je crois que nous avons pour la SNCF Madame Linda MAISANO, chef de projet pour la modernisation du RER B. Voilà, enchanté. Et Frédéric DALLE pour la Tangentielle Nord. Ils sont là tous les deux. S'il y a des questions sur ces sujets, il est vraisemblable que nous leur demanderons peut-être d'intervenir.

Avant de lancer le débat, il y a deux petits préalables. Le premier, je vais vous expliquer rapidement le cadre de la procédure du débat public. Et ensuite, je cèderai la parole à la société du Grand Paris qui va vous expliquer ce qu'est son projet, et notamment focaliser sa présentation sur ce qui concerne Le Blanc-Mesnil et les alentours.

Allons-y pour le débat public. Je vais essayer de faire court. C'est une éthique de démocratie participative, qui est fondée sur la loi, et notamment sur une convention internationale, qui est la Convention d'Aarhus, qui a été signée par 37 pays, dont les 27 de l'Union européenne, et qui stipule que pour les grands projets d'infrastructure, et en amont des études et en amont des enquêtes d'opinion, le public, vous, devez être d'une part informés, et d'autre part pouvoir participer au processus décisionnel. Voilà le but de cette convention, et voilà aussi pourquoi dans tous ces grands projets, et le cas du Grand Paris, c'est le cas, puisque les projets doivent être supérieurs à 300 millions d'euros. Là, nous sommes largement au-dessus. Je ne vous dis pas que le débat est important, et les 15 000 personnes sont les bienvenues.

C'est un débat qui est conduit et animé par une autorité administrative indépendante, qui s'appelle la Commission Nationale du Débat Public, qui délègue ses pouvoirs pour animer les débats, à une Commission Particulière dont nous sommes tous les trois, autour de cette table, membres de cette Commission.

Un débat public, c'est 5 principes. Un, de neutralité. Nous sommes neutres. C'est-à-dire qu'en tant que telle, la commission ne prend pas position par rapport au projet qui est présenté. Son but, c'est d'animer, de faire en sorte de recueillir le maximum de questions, et qu'à toutes les questions posées, il y ait des réponses, instantanément, ou peu de temps après sur le site directement. Voilà le but de cette neutralité.

L'indépendance, nous sommes indépendants du maître d'ouvrage, nous sommes indépendants du gouvernement. C'est une autorité administrative indépendante. Tous les trois, nous sommes en matière de la société civile, et pas forcément de l'administration en tant que telle.

Troisième élément : l'équivalence. Dans la salle, il y a des élus, des représentants, des autorités. Il y a le public, et tout le monde est traité à la même sauce.

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

Quatrième élément : la transparence. Qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire que tout ce qui est dit ce soir, comme dans tous les autres débats, est enregistré. Ça s'appelle un verbatim, et c'est enregistré parce que derrière, nous allons, même si ça se termine le 31 janvier, être amenés à faire une synthèse et un compte-rendu qu'il faudra remettre officiellement au maître d'ouvrage.

Dernier point : la parole sera donnée à la salle tout à l'heure. Il est clair qu'il y a des prises de position, il y a des affirmations, mais il y a aussi des questions, si possible. Et il est important que tout ça soit argumenté.

Voilà les 5 principes. Le débat, c'est s'informer. Je l'ai déjà dit, et je ne vais pas aller trop loin. C'est aussi formuler des avis et des propositions. Il y a plus de 50 réunions publiques de trois heures. De tout ça, nous en faisons une synthèse deux mois après la fin du débat, avant le 31 mars. Et cette synthèse sera publiée et disponible sur le site Internet, et de façon très publique. Et deux mois après, le maître d'ouvrage, c'est-à-dire la société du Grand Paris, devra publier elle-même, éditer les conséquences qu'elle a tirées de ce débat et de l'ensemble des conclusions, et des enseignements qu'elle a tirés.

Les règles du jeu : quand nous sommes nombreux comme ça, il faut bien sûr essayer de respecter quelques petites choses, et notamment ne pas intervenir trop longtemps. D'abord, ça lasse tout le monde. Et d'autre part, nous essayons de limiter. Vous n'êtes pas très très nombreux ce soir, mais c'est déjà très bien. Si nous pouvons limiter les interventions à trois minutes. Le chronomètre est sur la vidéo. Vous verrez donc le temps qui vous est imparti. Il y a un peu de souplesse. Il ne faut pas être trop rigide quand même dans les opérations.

Et surtout quand vous intervenez, les hôtesse, que je ne vois pas... Elles sont là. Je ne vois jamais les hôtesse. Les hôtesse sont là, et vous présentent des micros. Quand vous voulez parler, il faut que l'on vous donne le micro de façon à ce que ça puisse être enregistré. Aussi pour les verbatims, il est important que vous vous nommiez. Oui, que vous soyez un peu identifiés.

Voilà. Quelques chiffres simplement pour vous parler du débat. Nous avons presque 150 000 visites sur le site Internet. Des tas de questions écrites, car vous avez la possibilité de poser des questions écrites. Il y a 379 avis qui ont été émis par le public, et 68 contributions sur le site Internet. Quand je vous parle de montagne d'informations, je n'avais pas tout à fait tort. Il y a 137 avis loi du 3 juin. C'est un peu particulier dans ce débat. Les collectivités locales devaient, pour le 31 décembre 2010, maintenant le timing est terminé, remettre au titre des délibérations de Conseils municipaux par exemple, dans les mairies, l'avis favorable ou pas, ou sous condition, concernant le projet.

Nous avons 137 avis de la loi du 3 juin. Il y a 234 cahiers d'acteur. Nous avons misé sur 150-200. Nous avons dépassé ça, et les acteurs sont les autorités. C'est aussi les entreprises, c'est tout le monde associatif qui a pris position, qui s'est exprimé sur le sujet.

Voilà, je ne vais pas abuser. Il reste, je vous les ai cités, nous passons, je vais passer maintenant la parole au maître d'ouvrage qui, je crois, va vous présenter, environ en une trentaine de minutes, nous allons essayer de limiter à 30 minutes, la présentation du projet. Et ensuite, à 21 heures, nous commençons le débat en lançant les questions dans la salle. Voilà. Merci, et à tout à l'heure.

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

Projection d'un film

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

Avec 11 500 000 d'habitants, 5 500 000 d'emplois, l'Île-de-France doit faire face à une forte demande de mobilité. C'est plus de 36 000 000 de déplacements quotidiens. Rappelons que 64 % des déplacements internes à la ville de Paris se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne, et s'effondre à 10 % en grande couronne.

D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles parce que toutes les lignes des RER, des Transilien, convergent en radiale vers la capitale. Ceci oblige 10 % des voyageurs à passer par Paris pour effectuer leurs trajets de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau de métro au centre de Paris. Les voyageurs qui empruntent la ligne A du RER, la ligne 13, vivent ces difficultés au quotidien.

Comment s'étonner alors que 80 % des déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture, et que Paris soit la ville la plus embouteillée d'Europe avec des bouchons de 150 à 200 kilomètres chaque jour. Le métro automatique du Grand Paris a pour vocation d'une part de répondre aux besoins des Franciliens dans leurs déplacements de banlieue à banlieue, et d'autre part, de relier entre eux les pôles de développement qui sont aussi des pôles d'emploi et d'habitat.

C'est un réseau en rocade souterrain composé de trois lignes, dont deux en rocade, et une ligne Nord-Sud desservant le centre de Paris. 155 kilomètres de lignes nouvelles, dont 87 % de rocade. 40 gares nouvelles en correspondance avec le réseau de transport en commun. Nous rappelons que 75 % d'entre elles desservent des communes en contrat divers dans la politique de la ville.

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

Le réseau Grand Paris assurera quotidiennement 2 000 000 de voyages à sa mise en service, pour arriver à terme à 3 000 000 de voyages/jour. A titre de comparaison, le métro parisien assure aujourd'hui 5 000 000 de voyages, et le RER 3 000 000.

Détaillons maintenant les performances de ce réseau. La vitesse commerciale moyenne sera de 65 km/h compte tenu des temps d'arrêt en gare. A titre de comparaison, le RER roule en moyenne à 45 km/h. Ceci est important pour concurrencer plus efficacement la voiture, et pour réduire considérablement les temps de trajet sur des liaisons jusqu'à présent mal assurées par le réseau existant. Les automatismes permettront d'adapter l'intervalle entre deux trains en fonction de l'affluence, avec un intervalle minimum de 85 secondes aux heures de pointe.

Les quais feront 120 mètres de long, et les trains de huit voitures pourront accueillir 1 000 voyageurs. Les gares et les trains seront totalement accessibles et équipés des derniers systèmes d'informations voyageurs, pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite ou à besoin spécifique. Les trains confortables offriront la possibilité de circuler entre les voitures. Les quais seront équipés de façades de quai, et permettront l'optimisation de la régularité en limitant le temps de stationnement en gare.

Les 40 gares nouvelles du métro Grand Paris sont conçues d'abord comme des espaces de vie au service des voyageurs. Elles seront des lieux fonctionnels d'échange entre le métro, le RER, les Transilien, TGV, tram-bus, mode doux et cheminements piétons. Elles offriront des services voyageur indispensables au déplacement, mais également des parkings de rabattement quand cela sera nécessaire. Elles seront aussi conçues comme des espaces au service de la ville. Elles accompagneront les aménagements urbains de proximité, en fonction de l'espace disponible, et suivant les projets urbains. Nous y trouverons des commerces, des équipements publics au service des habitants, ou des services à la personne.

Revenons maintenant sur chacune de ces trois lignes du métro automatique du Grand Paris. La ligne rouge, est une ligne de rocade. Grâce à ses nombreuses correspondances, elle répond aux besoins de déplacement de banlieue à banlieue. D'une longueur de 60 kilomètres, elle relie La Défense à l'Ouest, à l'aéroport du Bourget au Nord-Est, en desservant des secteurs denses du Val-de-Marne. Elle dessert 23 gares, dont 6 en Seine Saint-Denis. Elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emploi du Bourget et Pleyel au Nord, de Marne-la-Vallée à l'Est, de La Défense à l'Ouest. C'est le métro attendu par les habitants de l'Est de la Seine Saint-Denis compris entre Blanc-Mesnil et Clichy-Montfermeil, ces deux dernières villes non desservies par des lignes de transport rapide. Au Sud, elle reprend intégralement le tracé du projet élaboré par l'association Orbival. Elle met en relation l'Est parisien et les secteurs denses de la rive gauche de la Seine. Cette rocade assure la correspondance avec les principales lignes ferrées en Seine Saint-Denis. Les RER A, D et E, les Transiliens venant de Meaux et de Provins, le futur T4 de Clichy-Montfermeil, la Tangentielle Est venant de Noisy-le-Sec et Val de Fontenay, le futur prolongement de la ligne 7 au Bourget. Avec le métro Grand Paris, la traversée de l'Est de la Seine Saint-Denis

s'effectuera en 20 minutes, au lieu de 72 minutes actuellement, depuis la gare du Blanc-Mesnil aéroport, à Noisy-Champs.

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

La ligne verte est une rocade de 75 kilomètres desservant 16 gares. Du Nord au Sud, elle dessert Roissy, le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget Le Blanc-Mesnil Dugny. Elle dessert ensuite le Bourget, la Courneuve, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre La Défense, et les nouveaux quartiers de Rueil Malmaison. Elle offre un nouveau maillage avec les futures gares TGV de Saint-Denis Pleyel, La Défense, ainsi qu'au RER C à Versailles. Elle va également irriguer le Plateau de Saclay, qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au Sud, elle se connecte sur le pôle de Massy, où elle fait la jonction avec les RER B et C, et avec les lignes TGV. Elle contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plateforme d'Orly. Plusieurs variantes sont proposées sur ce tracé : une au Nord sur la desserte de l'extension du Parc des expositions ; une à l'Ouest sur la desserte du Port de Gennevilliers ; et enfin, au Sud-Ouest, entre Rueil et Saclay.

Pourquoi ce projet aujourd'hui ? Quels bénéfices pour la région et les Franciliens ? La conception du métro Grand Paris a pris en compte les trois piliers de développement durable. Sur le plan social, elle répond aux besoins de mobilité des Franciliens, et elle accroît l'accessibilité des territoires peu ou mal reliés au reste de l'Île-de-France. Sur le plan économique, elle met en relation les territoires à fort potentiel de développement. Sur le plan environnemental, le projet a fait l'objet en amont d'une évaluation stratégique environnementale. C'est la mise en cohérence de ces trois aspects qui caractérise et fait la force du projet de métro Grand Paris.

Nous avons déjà souligné que le système de transport actuel, organisé en faisceau de radiales vers Paris, n'est plus adapté à la nouvelle demande de mobilité qui a vu les déplacements internes à la banlieue augmenter de 50 % en 25 ans. Le métro Grand Paris est un métro de rocade qui veut répondre à nos besoins d'aujourd'hui, améliorer les transports dans des secteurs encore mal desservis.

C'est un réseau maillé. 85 % de ses gares sont en correspondance, permettant une meilleure

accessibilité sur l'ensemble du réseau. Ce métro apporte un véritable ballon d'oxygène au réseau actuel en évitant de passer par Paris, et désature le réseau ferré existant. Il allègera de 10 à 15 % en moyenne la charge des lignes de métro en correspondance, de 25 % en moyenne la charge de la ligne 13, de 30 % en moyenne la charge du RER B sur le tronçon central aux heures de pointe, et de 55 % sur la branche de Roissy. De 15 % sur la ligne D dans sa partie Nord, et enfin une diminution de plus de 15 % de la charge pour le RER A sur le tronçon central. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs sur l'ensemble du réseau, et une meilleure régularité.

Le deuxième bénéfice de ce projet est de soutenir le développement économique, social, et territorial. En effet, le projet de métro Grand Paris, irrigué par ses 40 nouvelles gares, est un levier important pour augmenter l'attractivité de la région Île-de-France. Sur les huit grands pôles de développement identifiés et connectés entre eux, cinq concernent la Seine Saint-Denis.

Si notre projet a pour objectif de stimuler la croissance sur les territoires de développement, il a aussi pour objectif d'améliorer la qualité de vie. Les gares seront un atout pour l'implantation d'entreprises industrielles ou tertiaires, en capacité de proposer des emplois à la population active résidente. Elles seront aussi un atout pour fidéliser la population résidente et permettre la valorisation de l'habitat, en favorisant la rénovation urbaine, et en améliorant ainsi la qualité du bâti.

Le projet créera pour les habitants les conditions de meilleurs échanges entre les centres de recherche, les universités et les entreprises qui veulent s'implanter sur ce territoire. Cette politique d'aménagement urbain autour des gares du métro Grand Paris s'inscrit dans le cadre des contrats de développement territorial qui seront négociés entre l'État et les collectivités territoriales.

L'évaluation stratégique et environnementale a permis de prendre en compte dès le début de la réflexion l'ensemble des problématiques liées aux questions environnementales. Cette démarche constitue une innovation à ce stade du projet. Elle s'inscrit dans la lignée du Grenelle de l'environnement. Cette expertise s'est déroulée en trois temps par une investigation approfondie prenant en compte, tout d'abord, une connaissance exhaustive de l'état initial dans les domaines de l'air, du bruit, du paysage, de la faune, de la flore, du patrimoine architectural, de l'agriculture et de l'hydrologie. Ensuite, une modélisation a permis d'apprécier les incidences notables prévisibles du projet. Enfin, une identification très en amont des mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts possibles durant les phases du chantier, et puis d'exploitation de ce métro. 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. La prise en compte par exemple des 14 sites Natura 2000 en Saint-Denis en est un exemple.

L'étude a été réalisée sur un faisceau d'au moins 3 kilomètres de large. Nous avons pu ainsi proposer un tracé, en conséquence, souterrain et aérien, et déterminer ainsi la profondeur

du tunnel, en tenant compte de la nature du sous-sol. Le tracé présenté tire déjà les conclusions de ce travail comme les 21 kilomètres prévus en viaduc, car un choix entre les modes aérien et souterrain n'est pas neutre.

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

Après cette présentation générale, attachons-nous au territoire sur lequel nous sommes ce soir, et aux bénéficiaires du métro Grand Paris pour celui-ci.

Sur cette carte, vous pouvez voir le maillage en Seine Saint-Denis. Le choix du tracé des lignes du métro Grand Paris a pris en compte les lignes de rocade ferrées ou de tramway existantes, en cours de réalisation ou en projet dans la zone dense du département dans le cadre du contrat de plan État-région 2007-2013. Nous pouvons considérer qu'elles répondent aux besoins immédiats des habitants ou salariés de ces communes.

Hormis le T4, nous pouvons constater sur la carte un manque évident de rocade à l'Est de la Seine Saint-Denis. De la même façon, des liaisons efficaces vers la Défense et les aéroports du Bourget et de Roissy manquent. La rocade rouge et les lignes bleue et verte viennent combler ce déficit de réseau lourd.

Bien évidemment, comme le stipule l'article 7 de la loi du 3 juin 2010 sur le réseau de transport du Grand Paris, le réseau d'autobus sera réaménagé de manière à favoriser l'accessibilité et les correspondances avec les gares.

Le département de la Seine Saint-Denis est concerné par les trois lignes du métro Grand Paris, soit 39 à 47 kilomètres d'infrastructure nouvelle selon les variantes, et 11 gares nouvelles, ce qui représente 25 à 30 % du projet sur ce territoire. La ligne rouge dessert le pôle Est de la Seine Saint-Denis et ses 240 000 habitants. Cette rocade crée 6 gares, et va desservir en particulier des grands quartiers d'habitat social. Les lignes bleue et verte en correspondance avec la ligne rouge vont permettre un développement du pôle aéroportuaire du Bourget, donné enfin aux grands équipements que sont la future Cité de l'air et le Parc des Expositions de véritables possibilités d'accessibilité.

La station aéroport du Bourget Blanc-Mesnil, station de correspondance des trois lignes du métro Grand Paris, est une véritable porte d'entrée des quartiers Nord du Blanc-Mesnil vers

le métro Grand Paris. Le métro Grand Paris est donc un métro qui allie proximité, rapidité et qualité de service.

Revenons sur une question de maillage. Pour le Nord-Est et l'Est parisien, la rocade verte et la rocade rouge, avec leurs nouvelles possibilités de maillage, reportent en banlieue les nouveaux lieux de correspondance pour les déplacements de banlieue à banlieue. Ces 9 nouvelles gares du Nord-Est parisien et les deux gares optionnelles deviennent en quelque sorte les portes d'entrée de la région Île-de-France pour l'ensemble de la Seine-et-Marne et l'Est du Val d'Oise.

Plus particulièrement, les deux gares du pôle d'excellence et aéroportuaire ont vocation à devenir les portes d'entrée urbaine et internationale de la région Île-de-France. Grâce à ces connexions directes aux réseaux TER, RER et avec correspondance au TGV, ces rocades ouvrent largement le Nord-Est de la Seine Saint-Denis avec Saint Ouen et Saint-Denis, l'Est de la Seine Saint-Denis d'Aulnay à Noisy-le-Grand, le pôle le Roissy, les six communes du pôle du Bourget, à l'ensemble de l'espace régional, de ses fonctions, de ses services et de ses bassins de vie.

Le métro Grand Paris permet un accès plus rapide à l'ensemble du territoire régional, comme vous pouvez le voir sur cette carte. Toutes les zones en vert foncé sont accessibles avec un gain de temps en transport en commun au moins égal à 20 minutes. Nous reviendrons plus précisément sur ce point par la suite. Le métro Grand Paris permet d'élargir le choix des zones d'emploi, en réduisant ainsi les temps d'accès à celles-ci. Les zones en vert foncé sont celles où sont accessibles 50 000 emplois supplémentaires en 60 minutes.

Abordons plus particulièrement maintenant le territoire du pôle d'excellence et la ville de Blanc-Mesnil. Situé à la croisée des axes Nord-Sud Roissy Paris par Pleyel puis Orly, Ouest-Est Cergy Pontoise à Marne-la-Vallée par la Tangentielle Nord, en liaison avec la vallée de la Seine aval par La Défense et le RER E prolongé à l'Ouest, ce pôle d'excellence rassemble 190 000 habitants, six communes, le Bourget, Drancy Dugny, réunies dans la communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget, le Blanc-Mesnil, Tremblay-en-France et la Courneuve. C'est un territoire fortement maltraité par la désindustrialisation, morcelé par les emprises ferroviaires, autoroutières et aéroportuaires.

Mais un territoire à forte potentialité. A mi-chemin entre Roissy et Pleyel, deux pôles au développement engagé, le premier aéroport d'affaires d'Europe, un centre d'accueil de grands événements internationaux grâce à son Parc des expositions, site d'un savoir-faire reconnu dans le métier de l'aérien, pôle culturel et scientifique avec la Cité de l'air et de l'espace, pourvu de dispositifs fonciers grâce à la libération d'emprises militaires et industrielles.

Cette carte de la Plaine de France esquisse une stratégie territoriale du Nord-Est parisien. Actuellement, le corridor économique de la Plaine de France éprouve les difficultés à jouer un rôle stratégique en Île-de-France, du fait d'un déficit de cohérence territoriale, dont le déficit d'accessibilité et de maillage en transport en commun en est un des problèmes

récurrents.

Vous voyez apparaître ce corridor, autrement dit, le territoire qui comprend le Bourget, le Triangle de Gonesse, Paris Nord II, Sud Roissy, Charles de Gaulle, Roissy pôle. Le développement du Triangle de Gonesse permettra de créer des fortes synergies avec les territoires alentours : Paris Nord II, ZAC Sud Charles de Gaulle, Paris Charles de Gaulle, le Bourget, l'Est du Val-D'oise et le Nord-Ouest de la Seine Saint-Denis.

Réciproquement, les développements voisins sur Blanc-Mesnil, Aulnay par exemple, influenceront les options économiques de l'ensemble de ce secteur. A l'échelle du grand Roissy, ces projets visent à s'intégrer dans les pôles d'excellence de Roissy et du Bourget pour le développement de fonctions à caractère tertiaire internationales et technologiques, lesquelles sous-tendent des activités de formation et de rencontres.

Le métro Grand Paris sera dans ce territoire un formidable vecteur de développement. A 7 kilomètres de Paris, 20 kilomètres de La Défense, en zone urbaine, le pôle aéroportuaire de Paris-Le Bourget est aujourd'hui un pôle industriel de pointe en Île-de-France, avec 40 hectares de réserve foncière disponible. La zone d'activité aéroportuaire génère 4 500 emplois directs, 8 000 emplois indirects, soit 27 % des emplois offerts dans les quatre communes de l'emprise. Pour faire face à la croissance de l'aviation d'affaire, ADP a lancé un plan d'investissement de 8 millions d'euros par an jusqu'en 2023, dont la création d'un village d'entreprises.

L'arrivée du métro Grand Paris va permettre avec ses deux nouvelles gares, Le Bourget, et Blanc-Mesnil aéroport le Bourget, de relancer et conforter ses potentiels, d'accompagner le projet de développement urbain et économique, de confirmer le symbole historique pour que l'aéroport du Bourget reste associé à un pôle d'excellence dans le domaine de l'aéronautique.

Cette carte représente les lieux d'implantation des prestataires travaillant pour les entreprises de la plateforme aéroportuaire. Plus la couleur est foncée, plus les établissements sont nombreux. Les points vifs représentent les communes de résidence des salariés de la plateforme. 81 % des employés de Paris-Le Bourget habitent en Île-de-France, dont 32 % en Seine Saint-Denis, et 21 % dans le Val d'Oise.

Les Blanc-Mesnilois sont nombreux à travailler dans cette zone. Nous remarquons le rôle joué par le RER B et l'axe autoroutier dans la desserte de ce territoire, ce qui confirme le rôle structurant de telles infrastructures, et qui laisse entrevoir l'impact du métro Grand Paris sur le développement des communes desservies.

Revenons un peu plus sur le territoire. Quelques images de ce territoire pour illustrer le regard que nous allons porter sur la ville.

La face Ouest dans la ville sur la RN2 et l'aéroport du Bourget. Les potentiels de développement des zones économiques du Nord de la ville. La qualité des aménagements de

la place du forum ou de la Mairie. Après ce petit clin d'œil, regardons sur la carte le lieu d'emploi des Blancs Mesnilois. Plus les couleurs sont en bleu foncé, plus ils sont nombreux à s'y rendre. 25 % des Blancs Mesnilois travaillent sur la commune. 27 % vont travailler à Paris. 37 % travaillent en Seine Saint-Denis, dont 9 % sur les territoires de Plaine commune, 8 % sur Bobigny-Drancy, 7 % à Aulnay. Enfin, les 16 % restants travaillent sur les autres territoires de l'Île-de-France. S'ils utilisent à 74 % les transports en commun pour se rendre à Paris, cette proportion est de 26 à 34 % sur les autres destinations.

Cette carte représente les lieux de résidence des salariés venant travailler au Blanc-Mesnil. 36 % des emplois sont occupés par des Blancs Mesnilois. 7 % des salariés arrivent de Paris, et 32 % de Seine Saint-Denis. 25 % arrivent du restant de l'Île de France. Mais remarquons que d'une façon générale, 24 % des salariés qui travaillent à Blanc-Mesnil utilisent les transports en commun sur leurs lieux de travail. La différence, c'est en voiture.

Illustrons un peu les apports du métro Grand Paris par rapport à cette question. Le métro Grand Paris permet un accès plus rapide aux universités, aux écoles d'enseignement supérieur et aux nombreux centres universitaires et de formation professionnelle. Nous avons pris quelques exemples pour illustrer ce thème. Paris XIII Villetaneuse sera à 20 minutes, contre 68 minutes en ce moment, grâce aussi au métro Grand Paris et à la Tangentielle légère Nord. Paris VIII Saint-Denis sera à 25 minutes contre 55 minutes actuellement. L'Université de Nanterre sera à 20 minutes au lieu d'une heure. Saclay Sud et ses écoles d'ingénieurs à 41 minutes, contre une heure 40 actuellement, ou l'Université de Paris 11 Tolbiac, à Paris, 31 minutes contre 56 minutes. Les établissements scolaires sur la Cité Descartes seront à 18 minutes, au lieu de 72 minutes actuellement.

Comme vous le voyez apparaître sur la carte, le métro Grand Paris offrira l'accès aussi aux bassins d'emplois de Roissy, 2^e pôle d'emplois de l'Île-de-France, des Hauts-de-Seine et de La Défense, mais aussi de Paris et de Marne-la-Vallée. Nous avons pris aussi quelques exemples. Gennevilliers sera à 13 minutes de la gare Aéroport de Bourget. Rueil à 24 minutes. La Défense à 18 minutes. L'aéroport d'Orly, la plateforme aéroportuaire sera à 42 minutes, contre 1 heure 20 actuellement. Roissy à 11 minutes, et Chessy Marne-la-Vallée sera à 40 minutes, contre une heure 35 actuellement.

Avec le métro Grand Paris, au delà du seul gain de temps, il y a un gain important en matière de fiabilité et de régularité des parcours, et de confort avec moins de changement, pour autant de gain de vie sociale et familiale.

Avant de regarder plus particulièrement le territoire du pôle métropolitain du Bourget et de la ville du Blanc-Mesnil, rappelons que ce territoire est particulièrement morcelé par les emprises ferroviaires, les emprises aéroportuaires, le Parc de la Courneuve, les autoroutes. Les axes RN2 et 17 assurent un maillage radial, tout en marquant parfois durement le territoire. Peu de routes départementales assurent un maillage de rocade efficace.

Le territoire, c'est quatre pôles de transport actuellement, et 15 lignes de bus. Le réseau bus est bien sûr dépendant du réseau des voies existantes pour mailler le territoire, pour

desservir les pôles d'échange du RER B, de la station terminus de la ligne 7 à la Courneuve 8 mai 1945, et de correspondance donc au tramway T1, de la station terminus de la ligne 5 à Bobigny Pablo Picasso.

De nombreuses lignes emmènent les voyageurs au RER B au Bourget, ainsi que sur la ligne 7 à la Courneuve. Des lignes puissantes desservent également vers la gare du RER B à Drancy.

Soulignons la faiblesse du maillage au RER B à Blanc-Mesnil, gare dont la desserte devrait être renforcée avec l'arrivée du RER B+, et l'insuffisance de dessertes efficaces des zones économiques du Nord de la ville. La gare MGP aéroport assurera un maillage efficace au Nord du territoire.

Le pôle métropolitain du Bourget-Le Blanc-Mesnil, composé de six villes, est un territoire avec de fortes potentialités qu'il faut mettre en valeur. Les villes ont d'ores et déjà engagé des actions de renouvellement urbain les opérations de rénovation urbaine et d'amélioration de l'habitat ; les zones d'activité en mutation comme Mermoz et La Molette ; les projets de transport inscrits et en cours de réalisation comme le projet RER B+ ; la Tangentielle légère Nord.

Le prolongement de la ligne 7 et le métro du Grand Paris, avec ses deux nouvelles gares, desserviront directement toutes ces zones de développement. Du point de vue des entreprises et des centres d'information, l'amélioration de l'accessibilité et la création de nouvelles gares signifient des salariés ou des étudiants plus faciles à recruter, des clients et des visiteurs plus faciles à rencontrer. Du point des habitants, si l'amélioration de l'accessibilité ouvre plus de bassins d'emplois, elle permet aussi de rapprocher lieu d'habitat et lieu de travail ou d'étude en favorisant l'arrivée de nouvelles entreprises ou de nouveaux centres d'information. Ainsi ce pôle d'excellence, en liaison avec les pôles économiques de la région, les deux aéroports internationaux, est regardé avec intérêt par Eurocopter et l'école d'ingénieurs ESTACA.

La ville du Blanc-Mesnil est une ville de 52 000 habitants, dont 30 % de la population a moins de 20 ans, et 1 800 entreprises accueillent 11 500 emplois.

Comme l'ont écrit les architectes, la ville se caractérise au niveau de l'habitat par des quartiers qui se côtoient sans se mélanger : grandes nappes pavillonnaires, grands ensembles de logements, zones d'entrepôts et d'activités industrielles, parcs et zones d'équipement. Le dynamisme économique est assis sur trois grands sites d'activité : la Molette, le Coudray, le Vieux pays avec le centre d'affaires Paris Nord, l'espace Descartes, le projet d'écopôle.

Des projets de restructuration de gares au Nord, de revitalisation et de restructuration et de modernisation des zones d'activités existantes, de diversification des filières technologiques, d'implantation d'activités sur l'écopôle, de réorganisation urbaine et d'amélioration du bâti de l'ex RN2, devraient entraîner une requalification progressive de l'espace urbain Blanc-Mesnil, en ouvrant par des activités et des fonctions modernisées et plus valorisantes.

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

Aujourd'hui desservie par les trois gares du RER B, la gare du métro Grand Paris Blanc-Mesnil-aéroport du Bourget complètera ce système de transport rapide en ouvrant largement la ligne au territoire régional et national.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national. Il nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros selon les variantes de tracé, le nombre de gares retenu et la proportion de sections aériennes choisie. Le montant prévisionnel comprend : le coût des infrastructures, y compris les stations de base et leurs accès ; celui du matériel roulant ; celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquions dans notre film d'introduction, à une 3^e génération d'investissements après la création du métropolitain il y a plus d'un siècle, et la création du RER il y a 40 ans. Les infrastructures, le matériel roulant et les gares seront remis intégralement clé en main au Syndicat des transports d'Île-de-France.

Nous sommes dans le débat public jusqu'au 31 janvier 2011. A la fin janvier, à la clôture du débat, la loi impose à la société du Grand Paris de proposer un schéma d'ensemble avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du Débat Public, et devra surtout constituer une base largement partagée. S'ensuivra alors une période de 18 mois, pendant lesquels les rencontres avec les citoyens et avec les élus, avec les partenaires, seront permanentes dans le cadre des enquêtes publiques. Il restera alors à réaliser les travaux dès 2013, les mises en service se succédant de 2018 à 2023.

Je vous remercie pour votre attention, et nous attendons avec intérêt vos avis, suggestions et propositions.

Applaudissements

Henri WATISSEE : merci Monsieur MAUGIRARD de cette présentation très fouillée. Question. Monsieur là-bas.

Guy BLONDEAU, Habitant de la commune du Blanc-Mesnil : bonsoir, je vous remercie de me donner la parole. Je voudrais dire un mot sur les questions du financement. Un article récent du journal Les Échos du 31 décembre dernier indiquait que le projet du Grand Paris bute toujours sur les questions du financement. Et en fin de reportage, nous venons de voir que le projet coûterait entre 21 et 23 milliards d'euros. C'est une somme importante. Il va y avoir des choix à faire. Certains préconisent comme choix d'aller chercher l'argent dans la poche des Franciliens. Le 10 décembre dernier, à l'Assemblée nationale, les députés UMP nouveau centre ont voté une loi qui impose une nouvelle taxe qui va venir prendre 10 euros par Francilien pour les 20 prochaines années. Au total, une somme de 120 milliards ou millions d'euros, vous me rectifierez, pour aller à plusieurs milliards au bout de 20 ans. Je trouve qu'il y a assez de cette société qui n'arrête pas de prendre l'argent dans les poches des petits gens. Nous parlons d'instaurer un péage urbain aux portes de la capitale. Nous parlons d'augmenter le prix de l'essence, nous parlons d'augmenter fortement le prix des

transports en commun. Alors que de l'argent, il y en a ailleurs. Je voudrais faire une proposition que je n'ai encore jamais entendue formulée dans le débat sur le Grand Paris. C'est de créer une cotisation solidarité Grand Paris payable par les entreprises qui sont dans le CAC 40. C'est une proposition qui peut faire sourire, mais je trouve qu'elle répondrait aux objectifs que le Président de la République assigne au Grand Paris, qui sont des objectifs avant tout économiques, et qui visent à permettre l'amélioration de l'activité des entreprises qui sont dans la région Île-de-France pour favoriser la concurrence internationale, et que la France joue un rôle encore plus attractif.

Bien évidemment, quand nous voulons concurrencer Londres, New York, Tokyo, toutes ces métropoles internationales, ce n'est certainement pas la petite entreprise de cinq salariés du Blanc-Mesnil qui va y arriver, encore que l'on peut espérer qu'elle va toucher les fruits de la croissance, si jamais croissance il y a. Non. Cela s'adresse aux très grosses entreprises. Et quand nous cherchons qui sont ces entreprises, ce sont celles qui sont dans le CAC 40.

Deuxième raison : ces grosses entreprises ont les moyens de cotiser. Il y en a une réserve d'argent qui échappe au contrôle de l'État. Je ne sais pas si dans la salle, une personne est capable de dire combien, entre 2005 et 2010, ces entreprises ont réalisé de bénéfices. J'ai fait le calcul : 472 milliards d'euros de bénéfice.

Une troisième raison qui relève de la morale. Un article du journal Les Échos, le 21 décembre dernier, indiquait qu'une entreprise sur quatre du CAC 40 ne paie pas d'impôt sur les sociétés en 2009. Et nous avons les noms des mauvais citoyens : Total, Danone, Essilor, Saint Gobin, Schneider, Suez Environnement et Arcelor Mittal ne paient aucun impôt sur leurs bénéfices. Total, entre parenthèses, l'année dernière en 2010, c'est 9 milliards d'euros de bénéfice. Ils s'arrangent pour que la branche raffineries soit en déséquilibre. Ils ne paient pas d'impôts, mais en tout cas, ils réalisent 9 milliards de bénéfice.

Je finis. Un dernier mot pour dire qu'un rapport récent de la Cour des comptes indiquait que les profits du CAC 40 ne sont taxés qu'à hauteur de 8 % en moyenne. Je vais conclure avec ce mot, avec ces chiffres : pour 2010, les entreprises vont payer à 8 % une somme de 6,9 milliards euros sur l'impôt sur les bénéfices, alors qu'elles devraient payer 28,7 milliards. Quand nous faisons la différence, nous avons une somme de 21,8 milliards d'euros qui échappe pour la seule année 2010 à l'État. C'est le coût du métro.

Applaudissements

Henri WATISSEE : merci. C'est une vaste question. Vous voulez des entreprises de CAC 40. Monsieur BENSE, voulez-vous... c'est une bonne question. Je voudrais en profiter. Il y a peut-être aussi, j'en profite pour, il y a des questions écrites là qui vont un peu dans ce sens, mais un petit peu. C'est de la part de Monsieur **BENET** au Blanc-Mesnil : « Le Grand Paris, pourquoi ? Pour qui ? Est-ce pour les princes de la finance ? Ou pour le mieux-être du peuple ? » Je sens une petite adéquation à ce que vous venez de dire. Voulez-vous...

Didier BENSE, Membre de la société du Grand Paris : écoutez, nous allons essayer de

répondre déjà à ces deux questions, d'abord bonsoir...

Henri WATISSEE : il y a encore une question, elle va aussi dans ce sens, de la part de Monsieur **NOURI** au Blanc-Mesnil : « Pouvez-vous nous donner des éclaircissements sur la représentativité démocratique au sens de la société du Grand Paris ? ». Nous avons trois vastes sujets sur le financement.

Didier BENSE : trois belles questions déjà. Bonsoir à tous et à toutes. Le Grand Paris, pourquoi ? Pour qui ? Je crois que c'est d'abord au service des Franciliens. C'est ce que l'on a essayé de présenter, dans une recherche d'équilibre entre les différents territoires, à savoir que l'on a un réseau qui s'intéresse à la fois à l'hyper centre de la région Île-de-France, le centre de Paris, qui reste un point d'attraction évident, à la couronne dense avec les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne, et puis qui propose des liaisons nouvelles pour élargir finalement le cercle des possibles pour tous les Franciliens en matière d'accès à l'emploi, d'accès aux études, en matière de vie quotidienne en réalité.

Les 2 000 000 de voyageurs que nous aurons, ce n'est pas 2 000 000 de cols blancs. Ce ne sont pas 2 000 000 de *traders*, qui vont de La Défense à leur pavillon de Versailles. Je crois qu'il faut essayer de s'enlever ça de l'idée. Et je dois dire que je suis un peu surpris de ce type d'intervention, là où nous sommes en Seine Saint-Denis, à proximité de territoires qui ne sont pas forcément représentatifs de la très haute finance, en particulier dans tout le croissant Est entre le Blanc-Mesnil et Clichy-Montfermeil. Nous sommes vraiment sur l'essentiel des territoires traversés au service d'abord des citoyens. Nous avons cité dans notre présentation très rapidement le nombre de quartiers en rénovation urbaine qui allaient bénéficier d'un effet de levier. C'est bien d'investir dans la rénovation urbaine. Et vous savez que ce sont des programmes qui se chiffrent en centaine de millions actuellement, pour essayer de revitaliser et de donner leur chance à certains quartiers.

Mais s'il n'y a pas un peu de durabilité là-dedans, c'est-à-dire si aussitôt que l'on a fait ce qu'il fallait en matière de rénovation, nous n'avons rien apporté en matière de désenclavement, en attractivité de territoire pour essayer d'installer un peu d'emploi sur le territoire, finalement, nous sentons bien que tout ça est éphémère et que dans 30 ans, il faudra malheureusement recommencer, et faire un peu le même constat.

On est vraiment dans cette logique-là avec ce réseau du Grand Paris. Mais bien sûr, nous avons un peu insisté là-dessus dans notre présentation, nous sommes aussi dans le développement de l'attractivité de notre territoire, parce que, que l'on veuille ou non, nous pensons qu'il y a un aspect de compétition de la région Île-de-France dans un concert qui est aujourd'hui mondial.

Et la marque Grand Paris, celle qui essaie de s'imposer, elle a un petit côté marketing international pour dire aux investisseurs : il se passe quelque chose d'important dans la région Île-de-France. Il y a des investissements structurants, et vous trouverez là de bonnes raisons de s'installer et de créer des emplois chez nous plutôt qu'ailleurs. C'est vrai qu'il y a aussi ce côté de compétition internationale.

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

Sur la question de la représentation au sein des instances de la société du Grand Paris, si j'ai bien compris, notre organe dirigeant, c'est un Conseil de surveillance. Nous sommes une société qui a été créée par la loi du 3 juin, avec un Conseil de surveillance et un Directoire. Un établissement public, même si nous nous appelons société effectivement, qui comprend 21 membres : 11 sont des représentants du gouvernement ; 10 sont des grands élus : le Président de région, les Présidents de Conseils généraux, le Maire de Paris et un Maire désigné, Monsieur SANTINI en l'occurrence, qui est le Président du Conseil de surveillance. Tout ça a été défini par la loi votée par les Assemblées. Je pense que les Assemblées sont encore pour quelques mois les représentants du peuple actuellement.

Sur la question des finances, je vais me contenter d'être factuel, parce que je ne vais pas rentrer dans un débat de ce qui est bon et pas bon. Nous ne serions pas du tout, en tant qu'établissement public, dans notre rôle de réserve. La Loi de finance que vous évoquez a voté un certain nombre de mesures, monsieur, au profit des transports franciliens. Un certain nombre de ces mesures ont pour objet de supporter l'investissement en particulier, sont fléchées, et sont versées au profit de la société du Grand Paris. Et un certain nombre d'autres mesures sont plutôt tournées vers les frais d'exploitation annuels, du côté du STIF et du Conseil régional.

Cela concerne essentiellement quatre mesures qui ont été prises, dont une qui est la taxe sur les bureaux, qui est payée par les entreprises, les propriétaires de bureaux, de locaux commerciaux. Une qui est la redevance sur la création de bureaux, avant que les bureaux soient exploités, qui est là aussi payée par les promoteurs et les investisseurs. Une qui est le versement transport. Il y a un rezonage de ce versement transport, nous n'allons pas entrer dans le détail, qui est payé par les entreprises. C'est une proportion de la masse salariale. Et puis une qui est la taxe spéciale d'équipement, qui n'est payée que par les Franciliens, et qui est partagée entre les entreprises à travers ce qu'a remplacé la taxe professionnelle, la CVAE, et les contribuables Franciliens, les foyers fiscaux, et vous avez cité monsieur le chiffre de 11 euros à peu près par foyer fiscal par an, pour supporter ce grand investissement.

Je rajouterai que le versement transport et la redevance pour création de bureaux, c'est au profit de la région et du Syndicat des transports d'Île-de-France. Nous ne pouvons pas dire que l'effort n'est pas demandé aux entreprises. L'essentiel en réalité des ressources qui ont été créées sont prises aux entreprises. Et puis, c'est vrai qu'il y a une contribution qui est demandée aux ménages. Nous jugerons évidemment de l'importance selon l'appréciation que l'on en a.

Tout ça, ça donne à la société du Grand Paris des ressources pérennes. Nous allons toucher dans les trois prochaines années 300 millions d'euros pour démarrer ce projet. Ça deviendra 400 millions d'euros dès 2014, parce qu'entre temps, l'État a prélevé une petite centaine de millions d'euros au profit de la rénovation urbaine. Et il a été démontré que nous n'avons pas énormément de besoins dans ces trois premières années qui sont essentiellement des études.

Voilà ce qui va permettre de démarrer la phase d'étude et de travaux. En 2014, l'État devra verser 4 milliards, entre guillemets, au capital de la société du Grand Paris sur deux ans. Et nous commencerons à emprunter pour financer ce grand investissement à partir de 2015-2016, pour livrer l'infrastructure en 2025.

Ensuite la société du Grand Paris, en quelque sorte, aura terminé son œuvre, et devra rembourser l'emprunt, puisque nous sommes dans un modèle où nous essayons de rembourser l'emprunt, ce qui n'est pas complètement classique en matière ferroviaire.

Aujourd'hui, les dettes qui ont été créées au moment de la construction des infrastructures sont plus ou moins éternelles, qu'elles soient portées par le Réseau Ferré de France qui a été créé pour ça en réalité, et par la RATP, pour ce qui concerne le métro de Paris. Dans le modèle de la société du Grand Paris, l'idée est de rembourser l'emprunt. Un emprunt de cette taille ne peut pas être remboursé rapidement, et nous avons un modèle qui nous permet d'envisager le remboursement de cette dette sur 40 ans, après la livraison des infrastructures. Pour mémoire, le métro de Paris a été entrepris à partir de 1897 à travers un emprunt qui a duré 80 ans, les dernières mensualités ayant été remboursées en 1977. Ce n'est pas si vieux. Ce n'est pas un modèle que l'on a inventé.

Aujourd'hui, les choses vont un peu plus vite. Nous sommes sur des temps plus courts, mais c'est comme ça que les choses vont fonctionner. Ça ne peut fonctionner que parce que la société du Grand Paris a des recettes pérennes qui sont essentiellement des recettes de la fiscalité sur les entreprises.

Henri WATISSEE : je vous remercie monsieur. Je voudrais ajouter pour ce monsieur qu'il y a eu une réunion très importante à Paris le 12 janvier dernier. Et vous pouvez consulter sur notre site, justement, le verbatim et la synthèse de tout ce qui a été dit concernant les coûts et financements. Et tout ce que Monsieur BENSE vient de vous dire, vous le trouverez en détail, si cela vous intéresse.

Yann LE POLLOTEC, Habitant de la commune de Le Blanc-Mesnil : bonsoir, j'habite rue Hoche. Je crois que la création de cette gare devant le musée de l'air est une très bonne nouvelle pour Blanc-Mesnil. Nous la réclamions depuis 50 ans, mais bon. Elle arrive, c'est bien. Ça va nous permettre de joindre les pôles d'activités, les pôles d'emplois, les universités, en des temps que vous nous avez donnés. Cela dit, je pense que le compte n'y est pas totalement, parce que notre ville a d'autres grands quartiers populaires, comme Clichy, comme Montfermeil, comme Aulnay. Et je pense qu'une autre gare qui joindrait, y compris dans votre argumentation, l'intérêt des parcs, puisque nous avons un beau parc avec le Parc Jacques Duclos, l'intérêt des zones des deux zones d'activité que l'on a, le Coudray, ce qui se passe du côté de Paris Nord, l'intérêt du centre culturel, enfin le forum culturel qui a quand même une dimension quasi régionale sur certains spectacles, plus les deux lycées Mozart et Jean Moulin, je pense qu'il y a à réfléchir quelque chose, un petit peu du style de ce qui se passe, et qui est une très belle station de RER, je pense en particulier à ce qu'il y a autour du Parc Montsouris, la station cité universitaire. Il y a quelque chose à

réfléchir de ce côté-là, parce que là, ça répondrait vraiment au besoin de désenclavement et au besoin de toute une population de pouvoir accéder à toute une série de choses comme les gens ont pu le faire malheureusement 50 ans avant, enfin, heureusement pour eux et malheureusement pour nous, 50 ans plutôt dans l'Ouest parisien.

Cela étant, j'ai quand même aussi une autre question. C'est aussi, nous parlons de ce métro, mais l'exploitation. Qui va être véritablement responsable de l'exploitation ? Alors, vous nous dites que les gares iront au STIF, etc. Très bien. Mais est-ce que l'on sera dans une exploitation de type service public avec des garanties tarifaires, une certaine égalité tarifaire et tout ce qu'il y a autour d'une politique tarifaire justement, qui permet aux gens de pouvoir aller se cultiver, travailler et se former à des conditions qui ne soient pas prohibitives, parce qu'il y a des bonnes expériences dans notre région, mais il y en a des moins bonnes ? L'exemple, ça a été Orly Val. Et c'était aussi au nom de la compétitivité, etc. Et ça s'est transformé par un fiasco économique de première ampleur, puisque y compris, au début, ça devait être la 7^e merveille du siècle. Et nous avons demandé à la RATP de venir à la rescousse d'Orly Val, et à grand frais du contribuable. Quelle garantie a-t-on de l'aspect de service public et du point de vue tarifaire ?

Troisième chose, c'est aussi, vous nous présentez les choses, avec des très bons points, mais aussi cette réunion publique est en effet un acte de démocratie important. Mais quelle pérennité par rapport au suivi du projet ? Parce que c'est projet qui va prendre plusieurs décennies. Et comment... Alors, bien sûr, il y a l'implication des élus. Il y a cette société du Grand Paris. Mais comment nous continuons ce dialogue permanent entre la population, ses représentants, les représentants des salariés, les associations et les décideurs, les experts ? Et ça, il y a besoin... Nous ne pouvons pas dire que nous allons finir le 31 janvier. Il y aura besoin de continuer jusqu'au bout, et de faire des bilans, des audits. Merci.

Applaudissement

Henri WATISSEE : comme vous savez, vous avez trois questions monsieur, mais dans la première concernant la gare, je sais que votre commune y a déjà beaucoup réfléchi, et peut-être vais-je donner la parole tout de suite à Monsieur le Maire, qui je crois... La slide peut-être vous permettra de concrétiser des réponses sur une carte, ce que vous voulez dire. Cela vous va ?

Didier MIGNOT : très bien. Merci. D'abord chacun comprend, je crois que, j'ai pris un papier pour essayer d'être le plus concis possible. Chacun comprend bien que la desserte de notre ville par le métro serait un formidable levier évidemment pour, à la fois, le projet de développement urbain et économique, mais aussi pour satisfaire, j'ai envie de dire aussi et surtout pour satisfaire les besoins de la population en matière de transport, en complément de la modernisation prochaine attendue pour 2012 de la ligne B du RER.

J'ajoute, mais ça a été dit, mais c'est important car c'est une revendication de la population et des élus de cette ville depuis très longtemps. J'ai souvent évoqué Robert FREGOSSY qui est à l'initiative déjà de cette mobilisation. De manière concrète, sans aller, puisque ça a bien

été détaillé par la SGP, cela signifie des trajets quand même beaucoup plus rapides pour atteindre des zones majeures d'emplois dans la région Île-de-France, des sites universitaires, etc. Je ne m'y attache pas, mais c'est aussi, je ne m'y attarde pas mais c'est aussi, je crois, une mise en valeur de notre territoire, une attractivité renforcée génératrice d'activités nouvelles et d'emplois sur notre territoire.

D'ores et déjà est actée la gare d'interconnexion qui se situera face au Musée de l'air, face à l'aéroport, qui sera située en partie sur le territoire de notre ville. A ce propos, moi, je me réjouis quand même du travail que nous avons mené depuis près de deux ans maintenant avec les cinq autres maires des villes concernées par le pôle du Bourget, dans le projet du Grand Paris. Parce que par delà nos différences politiques qui sont bien connues et assumées parfaitement par nous tous, je crois que cette mobilisation a porté ses fruits, et que nous avons pu obtenir et gagner, moi j'ai envie de le dire comme ça, cette gare face au Musée de l'air. Ce n'était pas acquis au départ. Et que cette unité des maires sur ce projet constitue, à mon avis, une force importante, et est sans doute de nature à emporter un certain nombre de décisions. Dès validation définitive, d'ailleurs, je pense que nous nous remettrons à l'ouvrage pour impulser un nouvel élan à la façade de la RN2 pour ce qui nous concerne, et pour poursuivre la requalification de la zone de la Molette, que vous savez, nous avons déjà bien engagée.

J'en viens peut-être au sujet qui nous préoccupe, peut-être au second enjeu de cette réunion. La création d'une station supplémentaire vers le centre ville. Nous avons un dossier je crois, sérieux, crédible, cohérent, en tout cas, et je souhaite qu'une suite favorable lui soit donnée. Comme le montre la diapo à l'écran, je ne sais pas si elle va être présente cette diapo... Là, il faut que le temps soit décompté. Nous voyons que le site, l'infrastructure plutôt, l'infrastructure, mais ça été vu tout à l'heure. Le tunnel passera obligatoirement de toute façon sous nos pieds, dans la partie Nord de Blanc-Mesnil. Sur la seconde diapo, nous voyons que le site pressenti sur l'emprise du gymnase de Langevin ou à la station Blanc-Mesnil centre... Nous l'avons appelé comme ça sur cette diapo. Nous voyons que le site pressenti sur l'emprise actuelle du gymnase Langevin se situera à mi-chemin entre la gare d'Aulnay et celle du musée de l'air. La réalisation de cette station permettrait... Vous voyez des cercles, et bleu ciel et bleu foncé. Bleu ciel, c'est 500 mètres, bleu foncé, c'est 1 000 mètres. Cette station permettrait une couverture optimale de notre ville par des transports publics de qualité. Je crois que c'est un élément important.

Nous avons fait, comme l'illustre la troisième diapo, ce sera la dernière, le choix d'une conception originale pour cette implantation. Il s'agit évidemment d'un schéma de principe, vous l'avez compris. Une station à double entrée, desservant à la fois d'un côté le grand ensemble des Tilleuls, et c'est loin d'être inutile je crois de désenclaver ce secteur. Personne ne me démentira ici. D'un côté, le grand ensemble des Tilleuls, le centre ville et sa zone pavillonnaire, le secteur Libération avec ses équipements publics, de ce côté-là. Et de l'autre côté, les zones d'activités du Coudray, du Vieux pays, le Parc d'affaires Paris Nord jusqu'au futur écopôle, dont nous souhaitons faire évidemment un emblème de la modernité de

notre ville dans les prochaines années.

Dans un rayon de 1 000 mètres autour de cette station, c'est 20 000 Blanc-Mesnilois, et près de 2 000 emplois qui sont directement concernés par l'implantation de cette station. C'est un élément très important aussi dans la prise de décision. C'est aussi un moyen de mettre en valeur notre parc urbain, nos espaces paysagers, nos serres municipales et les sangles piétonnes de la zone pavillonnaire toute proche. Cette Station jardin, comme l'appellent déjà les architectes qui travaillent à sa conception, constituera à coup sûr le point d'ancrage essentiel pour le développement urbain et économique de notre ville dans un futur, y compris un futur lointain.

Favoriser la mobilité des populations, notamment mais pas seulement celles des grands ensembles d'habitats collectifs, accroître le dynamisme et l'attractivité du territoire, promouvoir le renouvellement urbain et une trame verte. Je crois que notre proposition rentre bien dans les orientations qui fondent le projet de liaison entre l'aéroport du Bourget et Noisy-le-Grand, et que je partage d'ailleurs avec tous mes collègues, c'est important de le dire, de Seine Saint-Denis, tous mes collègues maires concernés par cette ligne, ce tronçon de la ligne rouge en Seine Saint-Denis.

J'y ajoute la singularité de notre projet : une station respectueuse des valeurs du développement durable, privilégiant l'usage des bus et des modes de déplacement doux, donc sans parking. Une dernière précision non négligeable pour les décideurs, pour dire que les terrains pressentis pour l'implantation de cette station sont propriété de la ville, ce qui facilitera bien des choses sur bien des aspects. Je ne rentre pas le détail. Nous avons l'unanimité du Conseil municipal, une adhésion de la population, et le soutien des acteurs socioéconomiques. Je crois que le fait est assez remarquable. Il doit nous encourager à poursuivre avec confiance notre travail de conviction, ce que je fais aujourd'hui, en tout cas ce que j'essaie de faire, et ce que j'espère faire prochainement auprès du Ministre chargé du dossier. Je redis notre souhait de l'arrivée du métro au Blanc-Mesnil. Ce serait une avancée majeure pour notre ville, pour ses habitants, et pour nos projets. Il s'agit, je crois, au regard du tracé, d'une revendication de bon sens tout simplement. Mais que l'on s'entende bien, j'en ai bientôt terminé, ce chantier du Grand Paris, ça a été évoqué dans des interventions précédentes, ne peut pas avoir comme objectif, comme cela a été dit par d'autres malheureusement, de faire de Paris une grande place financière mondiale. D'autres grandes métropoles mondiales se sont développées, s'y sont essayées et se sont développées avec ce seul objectif. Et l'on y voit bien aujourd'hui, malheureusement, que la plus grande richesse y côtoie malheureusement aussi la plus grande pauvreté.

Paris, et donc la France, se distinguerait en construisant une région capitale solidaire, active contre les inégalités sociales et territoriales, créatrice d'emplois, notamment des emplois dans la production. Pour cela, il faut des transports modernes, en service public, avec des tarifs sociaux de service public, car c'est aussi en répondant aux besoins des salariés et de nos jeunes que nous construiront une région dynamique. C'est nos projets Blanc-Mesnilois qui veulent contribuer à cet objectif-là. C'est en tout cas le sens que nous leur donnons.

Enfin, et c'est vraiment mon dernier mot, je tiens à rappeler mon soutien au principe d'addition des deux projets, Arc Express et réseau du Grand Paris, en Seine Saint-Denis. Cela semble aujourd'hui en bonne voie, et je m'en réjouis. Nous pouvons avancer rapidement. Des études sur la partie Val de Marnaise de la ligne rouge vont être lancées dès 2011. Je demande que les études commencent également en 2011 en Seine Saint-Denis. Et si la mise en service est prévue pour les années 2020, les décisions majeures seront prises, vous l'avez compris, dans les mois qui viennent, pour nos projets de développement, pour notre avenir, pour la population. Nous souhaitons, je souhaite que nous soyons entendus. Merci de votre attention.

Applaudissements

Henri WATISSEE : merci Monsieur le Maire. Je crois que vous avez eu largement votre temps de parole. En même temps, ça a permis de rebondir sur la question de Monsieur sur la gare, donc voilà. Monsieur BENSE, voulez-vous... Et je voudrais signaler qu'il y avait deux autres questions de ce monsieur. C'est clair, parfait.

Didier BENSE : peut-être répondre aux deux autres, et pas à la question de la gare, comme ça, ça m'enlèvera une épine du pied. D'abord, peut-être le plus facile sur les. Sur les tarifs, pour dire que la société du Grand Paris n'est pas compétente pour fixer les tarifs de transport. C'est bien le Syndicat des Transports d'Île-de-France qui a cette redoutable charge. Simplement, nous avons quelques réflexions sur le sujet. Et ce qui vous a été présenté, de notre point de vue, ne fonctionne que si le métro Grand Paris bénéficie de la tarification intégrée qui existera au moment de sa mise en service en Île-de-France. Puisque comme vous l'avez vu, un des effets attendus du réseau Grand Paris, c'est quand même de décharger toutes ces lignes qui pénètrent dans Paris, parce que nous sommes obligés d'aller faire un changement à Châtelet, à la gare du Nord, parce que ça propose des trajets plus courts à des points de connexion. Nous comprenons bien que s'il y a une tarification différente sur le réseau Grand Paris, ça ne marchera plus. Les gens feront attention à leur argent. Ils continueront, tant pis, à passer un peu plus de temps pour ne pas payer plus cher. Il faut que la tarification soit intégrée, et je crois pouvoir dire, même si les échanges ne sont pas totalement fluides actuellement entre nous et le Syndicat des Transports Île-de-France, que la réflexion est la même du côté de cette institution. Nous pouvons raisonnablement espérer que le réseau Grand Paris sera dans le système tarifaire de la région parisienne.

En ce qui concerne la question concernant l'exploitation, qui exploitera ? Le réseau Grand Paris, c'est un jeu à quatre acteurs. Rapidement, la société du Grand Paris, elle construit, elle rembourse l'emprunt, et à ce titre, elle reste propriétaire des infrastructures jusqu'à sa disparition, jusqu'à la fin de l'emprunt. Pour gérer ces infrastructures, une gestion technique, sauvegarder la sécurité des installations, la loi désigne la RATP comme gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure, ce n'est pas l'exploitant. Réseau Ferré de France est gestionnaire des voies du réseau national, mais n'est pas celui qui fait rouler les trains et offre le service aux voyageurs. La RATP sera gestionnaire d'infrastructure. Troisième acteur, le Syndicat des Transports Île-de-France. C'est bien lui qui

va fixer les objectifs de service. Combien de trains à l'heure de pointe ? Quel sera le tarif ? Et qui désignera l'exploitant. Quatrième acteur, l'exploitant, qui fera aussi la maintenance courante. Lui, il devrait être désigné par voie d'appel d'offres, puisque depuis le 3 décembre 2009, le règlement européen s'applique en loi française. C'est un règlement européen qui a été en discussion pendant 15 ans. Il a fixé un certain nombre de contraintes en matière de délégation de service public pour les transports urbains. Et ceci se traduit de façon à peu près systématique par le fait qu'une nouvelle installation doit faire l'objet d'une mise en concurrence des exploitants.

Aujourd'hui, nous ne savons évidemment pas, par définition, qui exploiterait les lignes nouvelles du réseau Grand Paris, sachant que les prolongements lignes E sont normalement dévolus pour une assez longue période de 30 ans, à la RATP. Mais ce qui est important de comprendre, c'est que les objectifs de service public sont imposés et fixés par le STIF. Nous avons quand même très largement la main sur ces questions de services publics, notamment les amplitudes d'ouverture, le fait qu'il y ait des trains, même pas très remplis aux heures creuses. Tout ça est fixé dans le contrat d'exploitation.

Sur la question de la pérennité, finalement, qui renvoie au dialogue nécessaire entre la société du Grand Paris, enfin celui qui est en charge de concevoir et de construire les infrastructures, et puis tout le tissu, en réalité associatif, citoyens, élus sur le territoire, nous partageons complètement le point de vue qui a été développé. Il faut impérativement multiplier les échanges entre les différents acteurs, pour que le projet soit approprié par la totalité en réalité des contributeurs, et qu'il soit intelligent. Nous ne sommes pas intelligents quand nous restons dans son bureau. Nous sommes installés Boulevard Voltaire, voilà. Nous ne connaissons pas le territoire aussi bien que vous. Nous ne pouvons pas développer les potentialités de la gare si nous ne sommes pas en permanence dans l'échange. Ce n'est pas juste une obligation légale d'aller à l'enquête publique. C'est une nécessité de s'impliquer dans un dialogue qui va être le plus nourri possible.

On est aujourd'hui dans une période de débat public qui nous sollicite un peu. Néanmoins, nous prenons le maximum de notre temps pour rencontrer l'essentiel des acteurs. Nous avons rencontré tous les maires du trajet et des alentours, un certain nombre d'associations, un certain nombre de sociétés d'exploitation. Et demain, évidemment, nous essayerons d'aller au devant des associations et des citoyens par toutes les voies possibles. Là-dessus, c'est presque un engagement que l'on prend dans la méthode qui sera la nôtre, et c'est évidemment un enjeu que l'on a totalement identifié au sein de notre société.

Alors sur le dernier point, qui est celui d'une station complémentaire, je ne vais pas vous expliquer comment vous en passez. Mais je vais vous expliquer pourquoi aujourd'hui elle n'est pas dans notre proposition, puisque nous avons essayé de présenter les grands objectifs de notre réseau, qui a quand même une ambition régionale, une ambition de vitesse et une ambition d'être conçu en complémentarité, en articulation avec des modes de maillage fins qui sont autres, qui sont les bus, qui sont les sites propres, parce qu'il y en a quand même un certain nombre aujourd'hui en projet ou même en service. Et puis, les

modes doux également que l'on néglige souvent. Je pense en particulier au vélo qui est totalement aujourd'hui sous développé dans notre région, un peu par manque d'infrastructure, par manque de culture aussi. La culture du vélo, ça se travaille dans le long terme.

C'est vrai que la desserte fine des territoires dans notre projet, elle se fait essentiellement par la complémentarité des modes et la vitesse de déplacement. Elle s'atteint par le fait que l'on a un nombre relativement restreint de gares avec des distances intergares qui sont plutôt de l'ordre de 2 à 3 kilomètres en moyenne. Cela dépend évidemment de la densité des villes que l'on traverse. Nous avons un peu plus de gares dans la proche couronne que dans la lointaine couronne. Cela dépend aussi du nombre de coupures urbaines qu'il faut franchir quand le territoire est vraiment morcelé par des radiales. Nous essayons de poser des gares dans les intermédiaires. Ça, c'est le premier élément.

Ensuite, je crois que la vertu de ces débats publics, c'est justement de faire émerger ce type de demande. Juste, ayons conscience que l'on en est aujourd'hui à 17 demandes de gares supplémentaires, qu'une gare, selon sa complexité, c'est un objet qui coûte entre 60 et 80 millions d'euros, mais qui coûte surtout du temps à tout le monde. Il faut bien en évaluer l'intérêt.

Les gares, elles sont déterminées rapidement en fonction de deux ou trois critères. Leur intérêt en matière de desserte locale, combien de logements, combien d'emplois dans le périmètre. Et là, vous avez présenté vos arguments. Les gains qu'elle offre en matière de collectivité, de ce que l'on appelle l'accessibilité, c'est-à-dire est-ce que l'on a loupé une interconnexion majeure ? C'est vrai que l'on a eu quelques réunions qui ont pointé des manques dans la connexion à certains réseaux. Et puis, est-ce qu'elles favorisent le développement du territoire au sens économique ou logement ? Puisqu'un des objectifs du Grand Paris, c'est quand même d'essayer d'avoir un effet de rattrapage à l'échelle régionale sur les logements offerts aux Franciliens, par le biais en particulier des contrats de développement territorial.

Ce sont ces apports-là que l'on essaiera d'évaluer. Le travail, je suis un peu long, excusez-moi Monsieur WATISSEE, mais je crois que l'on est un peu dans le cœur du truc, bien entendu, le lieu de la décision, ce n'est pas ce soir. Ici, nous sommes là pour écouter vos souhaits et entendre vos arguments.

Derrière ça, nous, l'engagement que l'on prend, c'est à partir de la synthèse que fera la Commission du Débat Public, puisque nous allons travailler strictement à partir de notre dossier d'origine, et puis des demandes qui auront été pointées par la Commission du Débat Public, de les analyser évidemment sérieusement et avec objectivité sur les critères que je viens de vous citer, et de soumettre ça, en matière de décision, à notre Conseil de surveillance fin mai, dont j'ai rappelé tout à l'heure la composition. Mais je crois qu'il faut être conscient qu'il y a des choix qui ne vont pas être des choix faciles. Hier, certains d'entre nous étaient au Kremlin Bicêtre. Là, il s'agissait de trois gares supplémentaires sur le

prolongement de la ligne 14 au Sud. J'étais moi-même hier à Argenteuil, où nous avons considéré qu'il manquait une gare quelque part dans la boucle des Hauts-de-Seine.

Voilà. Aujourd'hui, tout le monde travaille le sujet. Mais je dois dire, avec chaque fois des arguments, voilà, qui sont évidemment des arguments presque incontournables et naturels quand nous les entendons. Simplement, nous allons avoir des choix qui vont être compliqués. Le seul engagement que l'on peut prendre, c'est l'objectivité dans tout ça, et de veiller aux équilibres territoriaux, puisque comme je l'ai dit, nous avons quand même dans notre Conseil de surveillance l'ensemble des Présidents de Conseils généraux. Nous pouvons compter sur eux pour veiller à cela aussi.

Henri WATISSEE : merci monsieur.

Alain BRUNEL, Habitant de la commune de Le Blanc-Mesnil : mon intervention va être quelque peu redondante par rapport aux précédentes, parce qu'évidemment, beaucoup de choses ont déjà été dites. J'ai apprécié votre petit film d'introduction avec les travaux du métro à Paris en 1900, avec les questions de Monsieur BIENVENUE, et en même temps les tranchées à ciel ouvert dans Paris. J'espère qu'au niveau de la conception et du rapport à l'environnement, nous aurons dépassé ce stade-là. Mais j'aurais voulu aussi souligner qu'à l'époque, il y avait eu un grand débat entre l'État qui voyait un métro qui s'appuyait plutôt sur les grandes gares à l'époque, et puis la Mairie de Paris qui pensait plutôt à un développement du métro au service de la population.

Et je crois qu'un peu plus de 100 ans après, nous sommes encore dans cette démarche. Je remarque que les propositions qui sont faites permettent de rejoindre de très grands pôles, mais sont un peu frileuses quand même par rapport à la desserte des populations et à leurs besoins.

Je soulignerai que je partage l'avis du Maire de Blanc-Mesnil sur cette station, parce que si vous regardez quand même ce qui est proposé dans l'Est parisien, nous constatons une dilatation entre les stations qui est quand même significative dans cette volonté que vous soulignez d'aller très vite d'un point à un autre. Mais très vite d'un point à un autre, me semble-t-il, en obérant un certain nombre de populations qui, dans ces territoires-là, peuvent avoir des besoins de déplacement qui ne sont pas forcément ceux que l'on est en droit d'attendre. Et si le métro est un métro de service public, il faut prendre en compte les besoins des populations qui ne sont pas simplement de se déplacer rapidement entre des grands pôles d'excellence, dont nous pourrions peut-être ensuite discuter la pertinence. Ma première remarque est celle-ci, concernant les implantations de gares.

Ma deuxième remarque concerne les remboursements, parce que vous avez souligné que pendant 90 ans, nous avons remboursé de l'emprunt. Mais vous auriez pu souligner aussi que la Mairie de Paris avait fait convention avec la société des transports ferrés métropolitains qui était dirigée par un Belge qui est relativement connu, le Baron EMPAIN, qui avait fourni au pot.

Et il me semble là que l'on retombe sur une question de financement, qui n'est pas inintéressante, et que l'on ne peut pas balayer d'un revers de main en disant : nous avons déjà donné. Non, il me semble qu'il y a un vrai problème de la prise en compte réelle du financement de ces investissements par tous les acteurs. Et les acteurs qui vont en profiter, quand je regarde les grands axes tels que vous les avez dessinés, ce sont quand même des acteurs économiques qui ne sont pas des acteurs négligeables. Moi, il me semble qu'il est nécessaire de reposer la question d'une conception du financement et de la mise au pot de chacun qui se développe d'une façon beaucoup plus pertinente que ce que vous nous avez présenté, me semble-t-il, dans un premier temps. J'aimerais que l'on verse au débat public, et que les élus qui nous représentent le soulignent.

Dernière chose, je vais en terminer si vous me laissez une dizaine de secondes en plus. J'ai entendu, bien sûr, les aspects sur les modes de développement doux. Regardez quand même que dans des pays du Nord, le vélo est très développé, certes, mais les contraintes liées au vélo sont telles que certaines populations retournent vers la voiture, parce que nous avons peur de se faire voler son vélo, tellement nous sommes dans des situations difficiles. Commençons par mettre des axes qui permettent à chacun de se retrouver, des axes qui permettent à chacun de se retrouver facilement sur des moyens de développement et de transport rapide, qui ne soient pas trop rapides en permettant un maillage plus important, merci.

Henri WATISSEE : merci. Vos trois remarques sont notées monsieur.

Lamia ABDEL NABY, Membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport du Grand Paris : nous allons prendre une autre question. Il y a eu des personnes, j'ai repéré les gens. Je ne vous ai pas oubliés, je vous ai vus, ne vous inquiétez pas.

Patrick NORYNBERG, Habitant de la commune du Blanc-Mesnil : merci. Je voulais simplement, première remarque, c'est prolonger les remarques sur le financement et sur la tarification. Ça me paraît important. Et poser une question sur les espaces de vie autour de ces gares.

Sur le premier point, dans la présentation qui est faite, nous parlons de pôle d'entrée des quartiers Nord pour notre commune, ce qui est tout à fait vrai. Il se trouve que les quartiers Nord de notre ville, c'est notamment une zone urbaine sensible de 11 000 habitants, et des habitants qui vivent des difficultés grandes. Je pense notamment à quelques aspects. Quatre ménages sur dix sont non imposables. Beaucoup de familles sont sous le seuil de pauvreté. Je rappelle que c'est 940 euros par mois. Des bénéficiaires de la CMU. Dans certaines cités, c'est 13 % des habitants. Bref, des personnes qui sont à temps partiel, quand ils sont actifs, à près de 50 % dans certaines cités.

Simplement pour dire que, quand nous nous interrogeons sur la tarification et sur la contribution financière à la réalisation de ces grosses infrastructures, je pense que c'est tout à fait juste, compte tenu de la situation dans laquelle se trouvent un grand nombre de nos concitoyens. Ça c'était la première remarque. Je ne serai pas plus long. Beaucoup de choses

ont été dites.

La deuxième, c'est la constitution de ces espaces de vie. Je trouve la formule belle. Mais je m'interroge sur les garanties, et c'est ma question. Quelles garanties avons-nous qu'autour de ces gares réellement puissent se constituer de vrais espaces de vie, c'est-à-dire au sens de ville avec un grand V, de vrais quartiers de ville, non pas monofonctionnels, mais à fonctions diverses autour du commerce, du logement, des équipements publics ?

Moi, ma crainte serait que certains espaces autour de ces gares deviennent des espaces un petit peu spécialisés, comme par exemple autour du logement, simplement. Or, nous savons très bien que loger, c'est bien. Il y a besoin de logement. Donc une des ambitions de ce projet, c'est aussi la production de logements. Mais il faut que cela soit réparti équitablement sur le secteur, et puis qu'autour du logement, il y ait de l'emploi, des activités, du commerce, des espaces publics, etc. Vraiment mon souci, c'est quelle garantie nous avons de ce type de développement d'une ville véritable ?

Henri WATISSEE : merci monsieur. Vous voulez répondre tout de suite ? A moins qu'il y ait une question au niveau de ces contrats de développement territoriaux, enfin c'est toute la garantie autour de tout ça. Y a-t-il d'autres questions sur ce sujet ? Ça permettra de concentrer peut-être les réponses. Sur le logement ? Et vous madame ? Oui ? Allez-y.

Madame BEKAS, Habitant de la commune du Blanc-Mesnil : bonsoir, justement, nous savons que la France dans le monde est l'une des meilleures au niveau des infrastructures, notamment dans son ingénierie, et également au niveau des cabinets d'étude. Ce projet est extrêmement ambitieux, mais nous en avons toujours un peu assez d'entendre que par rapport à Londres, par rapport à Tokyo, par rapport à d'autres grandes villes dans le monde, nous devons nous aligner sur des prix à la hausse de ces capitales. Et là, ça ne va pas du tout parce que nous, ce sont des pays qui ont un régime économique libéral extrêmement poussé. Et tout ce qui a fait la particularité de la France, de la République Française, de la République, c'est justement d'allier toujours une économie où les gens, tout le monde peut trouver son intérêt au niveau des entreprises, tout le monde peut gagner sa vie correctement, mais en ayant un impact social extrêmement important. C'est ce qui fait la caractéristique de la France dans le monde entier.

Et justement par rapport à cela, concernant la ville de Blanc-Mesnil, et pour reprendre ce que disait monsieur antérieurement, il ne faut pas oublier la donnée humaine du projet. Il est évident que vous, vous connaissez cela. Mais la Seine Saint-Denis a été un département complètement abandonné depuis plusieurs décennies par l'État. C'est un département où les infrastructures autoroutières ont été faites un peu n'importe comment à l'époque. Mais c'était aussi les années 60. Il n'y avait pas vraiment le choix à l'époque où nous n'avions pas cette étude d'urbanisme par rapport aux besoins des habitants comment nous le faisons maintenant. Mais en même temps, il est vrai que les cabinets d'études qui ont travaillé sur le grand projet du Grand Paris ont dû aussi faire des, améliorer le maximum d'infrastructures par rapport à un existant qui était très difficile à mettre en œuvre. Par rapport à cela, il faut

savoir qu'à Blanc-Mesnil, les habitants de, nous avons beaucoup de quartiers difficiles. Et c'est vrai que cette seconde gare à Blanc-Mesnil serait utile par rapport à cela, parce qu'il n'y a pas uniquement que le coût des transports, le coût des transports pour améliorer la vitesse pour aller travailler, pour se cultiver, pour, etc. Il faut également un désenclavement social que va créer ces infrastructures. Et nous avons besoin de cela.

Notamment la gare de Blanc-Mesnil, il y a de grands ensembles. Il y en a assez que ces grands ensembles soient toujours mis de côté par rapport à d'autres valeurs, premièrement. Deuxièmement, je demanderai, moi, en tant que citoyenne de la région parisienne, à vous qui êtes les acteurs du Grand Paris, au niveau individuel, je demande à votre équipe d'avoir une ambition. Cette ambition, c'est que ce projet est extrêmement important. Il est un peu unique, parce que la ville de Paris et ses banlieues, c'est véritablement une mégalopole. Et c'est qu'il est extrêmement difficile d'avoir pour vous, d'avoir à juger quelle ville peut avoir ci ou ça, etc., au niveau des infrastructures. Mais justement, soyez ambitieux pour développer un projet qui puisse devenir un modèle dans le monde entier, un modèle à suivre dans le monde entier. Soyez ambitieux par rapport à cela. C'est-à-dire la donnée économique qui est excessivement importante, la donnée des infrastructures, mais la donnée humaine également à impliquer dans votre projet. Voilà.

Lamia ABDEL NABY : nous allons répondre à la question. Nous allons prendre la parole. Tu veux prendre la parole ?

Joëlle FODOR ESKENAZI, Membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport du Grand Paris : j'ai une question qui va aussi dans ce sens, une question écrite, comme ça Monsieur BENSE, vous allez pouvoir répondre à tout à la fois. Je souhaiterai des précisions, c'est un habitant de Blanc-Mesnil, Monsieur LAVIGNE Pierre : « Je souhaiterai des précisions sur le rôle du Grand Paris dans le domaine foncier. Il s'avère que la société du Grand Paris aurait le contrôle absolu du foncier, démarche qui m'inquiète beaucoup ».

Didier BENSE : je vais essayer de répondre à un certain nombre de questions, et puis mes collègues brûlent de répondre à quelques questions aussi en matière d'aménagement du territoire. D'abord, merci de l'intervention de Madame, parce que c'est vrai que quand nous regardons la tâche qui pourrait être la nôtre si ce projet est sur de bons rails, c'est un peu colossal. Et quand nous aurons un petit coup de blues, nous prendrons votre intervention. Nous essaierons d'être ambitieux et d'être au service des gens, parce que vous avez raison, oui, voilà. Ce que l'on a montré, c'est que ce genre de projet passe tous les 40 ans. Enfin, il y a eu le début du XX^e siècle. Il y a eu les années 60-70, et puis là, il y a à nouveau quelque chose à faire d'important en matière d'investissement, et donc il faut vraiment ne pas louper son coup, et je crois que l'on est plus intelligent à plusieurs qu'à tout seul. Nous en revenons encore une fois à l'idée que tout ça doit être co-construit avec l'ensemble des acteurs, ce qui est une partie de la réponse d'ailleurs à la première intervention.

Après, sur votre sentiment d'avoir été abandonné par l'État depuis un certain nombre d'années... Alors, je ne m'avance pas en matière routière ou de grands équipements publics.

En matière d'infrastructure ferroviaire, c'est quelque chose que l'on a entendu à peu près partout, dans toutes nos réunions publiques. Et nous l'avons entendu, parce que c'est à peu près vrai. C'est-à-dire que quand nous regardons ce qu'il y a eu en matière d'investissement représentatif structurant en Île-de-France depuis que l'on a fait les grands réseaux de RER, nous avons fait la ligne 14 et Éole, qui avaient tous deux le même objet d'ailleurs : désaturer la ligne A. C'était déjà quand même un projet dans une idée de rattrapage. C'est-à-dire que les choses commençaient à n'aller pas très bien sur le réseau qui rentrait dans Paris, et donc nous rajoutions des couches à quelque chose qui ne fonctionnait pas bien.

Et puis pas grand chose d'autres. Il y a eu quelques extensions de métro, mais rien de structurant. C'est vrai que l'on est aujourd'hui dans une double difficulté au niveau collectif. C'est d'une part faire en sorte que ce qui existe marche, et nous avons entendu aussi partout une nécessité de moderniser finalement le RER. Alors pour ce qui vous concerne, il y a le projet RER B+ quand même, qui est une réponse excellente, et puis dans des termes maintenant qui se rapprochent. Et puis dans le même temps, il faut préparer la génération suivante, qui est des déplacements de rocade, parce qu'aujourd'hui, ce sont les déplacements de banlieue à banlieue qui sont les moins bien couverts par l'offre structurante.

Voilà dans quel faisceau de contraintes nous sommes réduits. Ce n'est pas seulement 20 milliards qu'il faut trouver pour le Grand Paris. C'est aussi 12 ou 15 milliards qu'il faut trouver pour que la région et le STIF mettent en œuvre son plan de mobilisation, à savoir les créations de tramways, les sites propres, quelques prolongements de lignes de métro, et surtout de la modernisation, du renouvellement de trains régionaux. En fait l'équation financière, elle est un peu au-delà, même largement au-delà des 20 milliards. Nous parlons plutôt de 30 à 32 milliards d'effort à produire collectivement au profit des transports en Île-de-France à l'horizon 2025. Voilà. Et quand nous parlons de financement, nous parlons de la totalité de tout ça.

Voilà, et j'avais également une autre question. Alors sur la comparaison avec les autres villes, cette comparaison est faite pour mentionner qu'en termes de diagnostic, aujourd'hui, la région Île-de-France perd quelques points par rapport à ceux qui étaient ses concurrents, parce que quand nous citons Londres, New York, Tokyo, c'est un tout petit peu has been. C'était effectivement, il y a encore trois-quatre ans, nos concurrents. Très honnêtement aujourd'hui, les investissements se produisent plutôt en Amérique du Sud et puis, bien sûr, en Asie. C'est-à-dire que la région Île-de-France, qui était encore sur les années 2005, 2008, le 3^e dans un classement qui identifie les régions faisant l'objet d'investissements étrangers... C'est une forme de reconnaissance de l'attractivité du territoire. Les perspectives 2012, c'est que l'on passe à la 20^e place, et qu'il n'y a pratiquement plus une seule ville européenne en matière d'attractivité de l'investissement à part Londres, mais nous savons pourquoi, c'est parce qu'ils ont les Jeux olympiques en 2012, et qu'à l'horizon 2012, évidemment, il y a beaucoup d'entreprises que ça intéresse. Il y a ce constat-là qu'il ne faut pas totalement négliger, et il faut restaurer de l'attractivité de notre territoire à travers, en particulier, un

signe fort donné par l'État sur les infrastructures structurantes en Île-de-France.

On est dans cet équilibre permanent entre la recherche du service au quotidien pour les Franciliens, l'amélioration de la qualité de vie, l'ambition sociétale et environnementale que vous avez rappelés. Et puis malgré tout, la marque région Île-de-France, Grand Paris, qu'il faudra bien essayer de promouvoir pour que les gens s'intéressent à nous et créent des emplois plutôt chez nous qu'aller les créer ailleurs. Voilà, sur le côté aménagement autour des gares, je ne sais pas. C'est Nicole ?

Nicole POUILLY, Membre de la société du Grand Paris : ce que l'on peut dire sur les gares, c'est que nous pouvons avoir à la fois une gare comme les gares parisiennes, c'est-à-dire une entrée simple, si nous sommes dans un espace évidemment contraint, et si nous n'avons pas de programme urbain autour. Et puis nous pouvons aussi être dans un cas de figure où nous avons de l'espace urbain autour, où la collectivité a un vrai programme de réaménagement urbain, et de requalification urbaine. Il y a aussi des enjeux d'arriver rapidement sur la gare avec l'aménagement de l'ensemble des voies de circulation, parce qu'il ne s'agit pas non plus d'aller rapidement avec un métro, mais encore faut-il arriver rapidement aussi à la gare. Et je crois que Monsieur le Maire de Bourget, ici présent, sait depuis combien d'années nous travaillons sur la gare du Bourget, et comment nous avons du mal à arriver à résoudre ce problème d'arrivée sur la gare du Bourget.

Il y a un véritable enjeu d'aménagement urbain autour des gares. Alors peut-être aussi des gares qui créent qui de nouvelles centralités, parce qu'elles sont sur des territoires où il y a des programmes en vue de la collectivité. Donc sur cette nouvelle centralité, nous pouvons trouver de nouveaux services qui peuvent être des services décentralisés de la Collectivité territoriale, ou de nouveaux services à la personne.

En fait, si vous voulez, la gare est un véritable enjeu d'aménagement, un véritable enjeu pour que l'on puisse rejoindre plus rapidement la gare. Et si nous voulons utiliser moins nos voitures, il faut que l'on puisse arriver dans les gares rapidement. Donc il y a un véritable enjeu d'aménagement du réseau de bus autour de la gare, avec des lignes qui sont capables de rejoindre la gare, et de faire des échanges de correspondance faciles.

Et puis il y a, tout ça pourra être discuté avec la collectivité dans le cadre des contrats de développement territorial, que les élus, le Maire, passera avec la Préfecture de région, et dans lequel tous les souhaits de la collectivité pour aménager cette gare et l'espace urbain autour de la gare seront consignés.

Henri WATISSE : essayez de répondre un peu vite parce qu'il y a beaucoup de bras levés, et il faut que l'on donne la parole à la salle.

Didier BENSE : en matière de pouvoir d'intervention foncière et immobilière de la part de la société du Grand Paris, beaucoup de choses ont été dites, parce qu'il y a eu à un moment des conceptions un peu... Voilà. Nous étions dans la réflexion. La loi a posé des termes assez clairs. Je crois que l'outil normal d'aménagement autour des gares, parce qu'il ne peut pas

rien se passer quand même autour des gares, il y a un investissement massif, 20 milliards, nous l'avons dit. Et c'est fait pour apporter quelque chose sur les territoires.

L'outil normal, c'est le contrat de développement territorial ou ce sont les outils habituels que les Maires n'hésitent pas à utiliser. Dans les cas où il ne se passerait rien, la loi a prévu un codicille qui dit que « En l'absence de contrats de développement territorial, la société du Grand Paris peut intervenir dans un rayon de 400 mètres autour des gares ». 400 mètres, ça fait 50 hectares, juste à titre d'exemple. Nous n'imaginons pas un seul instant que l'intervention puisse se faire sans avoir non seulement un accord, mais une co-construction d'un projet avec les élus locaux et avec les gens qui sont en responsabilité sur le territoire. Cela n'a absolument aucun sens d'intervenir de façon autoritaire sur le territoire.

De toute façon, 50 hectares, voilà, c'est un périmètre, mais ce n'est évidemment pas là-dessus que l'on interviendra. Par contre, dans cet esprit de dialogue et de construction avec les élus territoriaux, nous espérons être des partenaires reconnus et respectés avec, je reprends les termes, certaines ambitions pour nos gares qui doivent être des lieux de vie, des lieux animés. Et nous serons toujours disponibles avec les élus locaux pour contribuer à faire quelque chose de bien au service de l'infrastructure, et au service de l'environnement et du quartier de la gare.

Il ne faut pas, excusez-moi du terme, fantasmer sur l'idée d'une société du Grand Paris qui interviendrait autoritairement, qui rachèterait tout autour de la gare, qui raserait et ferait ce qu'elle voulait. Cela n'a aucun sens. Les choses ne peuvent absolument pas se passer comme cela, parce qu'en dehors de la loi du Grand Paris, vous avez derrière tout un tas de textes, le code de l'urbanisme, de l'environnement, etc., qui donnent en réalité énormément de pouvoir de blocage à n'importe quel projet qui se fait sans avoir un accord, *a minima* sur, justement, le projet. Voilà ce que je pouvais dire.

Patrick MAUGIRARD : je voulais insister parce que souvent, nous entendons dans les débats que le métro Grand Paris serait un métro uniquement réservé aux pôles d'excellence avec, nous ne savons pas trop qui serait dedans. Ce qui nous semble important quand même, premièrement c'est de souligner que sur un certain nombre de territoires... On nous cite souvent la ligne rouge en Seine Saint-Denis. Et je rappelle que c'est près de 80 000 habitants qui habitent dans un certain nombre de cités qui sont en renouvellement urbain depuis plusieurs années, et sur lesquelles il y a eu des gros efforts de faits de la part de tous. Je crois que c'est quand même faciliter les déplacements, l'accessibilité à l'emploi de près de 90 000 personnes si nous prenons la Seine Saint-Denis. Et si nous passons dans le Val-de-Marne, nous connaissons Christian GARCIA, qui parle souvent de Champigny ou de Vitry. Et je pense que nous desservons quand même à la fois des grandes zones d'habitat et des grandes zones d'emplois, si je pense à la gare de Vitry les Ardouanes.

Ensuite, moi, je voudrais dire... Nous parlons des aéroports. Les aéroports, effectivement, c'est une desserte des aéroports. Les aéroports, je pense, ce n'est pas seulement les hommes d'affaires qui les prennent, mais je crois qu'il y a quand même pas mal de gens à

qui il arrive de partir en vacances et de prendre l'avion. Et je ne sais pas qui, moi ça m'est arrivé au moins deux ou trois fois d'être coincé sur une gare quelque part en attendant vaguement un transport pour essayer de rejoindre, et de ne pas rater mon avion. Il me paraît très important de dire qu'il y a dans les pôles d'excellence dont nous parlons, que ce soit celui du Bourget, je pense à celui de Pleyel où il y a déjà des milliers de salariés qui arrivent de toute la région parisienne, et qui travaillent. Améliorer les conditions de transport, et le métro Grand Paris sera quand même un facteur important d'amélioration des transports.

Et je voudrais juste terminer par une anecdote locale, puisqu'il y a quelques années, j'ai travaillé avec la Ville du Blanc-Mesnil sur les quartiers Nord dont nous avons parlé tout à l'heure. Nous avons fait une enquête sur les travailleurs des foyers MANOUCHIAN, où nous avons rencontré un certain nombre de travailleurs qui partaient chaque matin à des heures impossibles parce qu'ils travaillaient à Pont d'Orly, et qu'ils mettaient plus de 2 heures à 4 ou 5 heures du matin pour rejoindre Pont d'Orly, et ils remettaient une heure et demie le soir. Je ne dis pas que c'est forcément le lieu idéal quand nous travaillons à Pont d'Orly d'habiter au Blanc-Mesnil, mais je pense qu'il y a des moments de parcours professionnel où la question de la rapidité du transport, de la facilité pour que les gens re-rentrent dans des parcours professionnels, me paraît extrêmement importante. Je pense qu'il faut quand même insister sur cet aspect du métro Grand Paris, de la façon dont il dessert les quartiers et les pôles d'excellence qui sont des pôles d'emploi.

Henri WATISSEE : merci Monsieur MAUGIRARD. La prochaine fois, je vous demanderai d'être un petit peu plus bref dans votre réponse, s'il vous plaît.

Yazid BELOUCHAT, Habitant de la commune du Blanc-Mesnil : bonjour, juste d'abord sur ce qui a été dit. D'abord, je trouve que c'est bien que l'on organise un débat sur le réseau de transport public du Grand Paris. Je trouve que c'est quand même plutôt bien. Nous avons souvent été oubliés par le passé, et ça a été dit. Nous avons été un territoire souvent mis un petit peu de côté quand nous avons construit les autoroutes, etc. Je regrette un petit peu que ce temps d'échange ne dure que jusqu'au 31 janvier, date à laquelle, il va falloir que vous puissiez remettre vos conclusions. Alors rapidement, une remarque et puis une question éventuellement qui va s'adresser à la SNCF. La remarque : concernant le métro du, enfin, le super métro, c'est comme ça que l'on l'appelle, je ne sais pas comment nous l'appelons, le métro du Grand Paris, comment vous l'appellez ? Très bien. D'abord, ce que je trouve bien, c'est que tous les projets qui existent actuellement sont en train de converger, entre celui d'Orbival, celui d'Arc Express et le projet de métro du Grand Paris. Et si nous arrivons à cela, c'est que nous avons des élus globalement qui arrivent sur cette question d'intérêt général à converger, à faire converger leurs intérêts, et à prendre en compte l'intérêt des populations.

Et nous arrivons maintenant à avoir un projet où je crois que tous les Franciliens peuvent se réjouir, qui commence à prendre en compte un peu les attentes et les aspirations. Alors maintenant, nous ne sommes pas au bout du, sur la remarque, nous ne sommes pas au bout

de ce que l'on pourrait faire là. Vous les avez évoqués rapidement, et moi Monsieur BENSE, je bois tous vos arguments depuis tout à l'heure, sur le pourquoi de la nécessité de développer les transports dans notre agglomération. Et je me dis : bon, il y a encore 17 projets de gares où les élus, encore une fois, portent des projets de création de gare. Alors je me suis fait rapidement un petit calcul : à 60 millions la gare, ça fait un milliard en plus. Cela fera augmenter un petit peu ce chiffre. Pour la société du Grand Paris, c'est concrètement un milliard de plus. Alors, c'est énorme. Je sais que c'est formidable, mais c'est 5 % du projet, ce qui est une variable qu'il faut intégrer

Je reviens à ce que je disais au départ, écoutons nos élus. Nous avons réussi à nous mettre d'accord dans nos collectivités entre le Maire du Bourget, le Maire de Blanc-Mesnil, enfin, les différentes municipalités pour faire en sorte de porter un projet structurant face à l'aéroport du Bourget. Je dis : « Continuons ! ». Voilà, ça c'était pour la remarque. Il faut aller un peu plus loin.

Oui, il faudrait sûrement une nouvelle station au centre ville à Blanc-Mesnil avec au-delà de ce que ça représente pour l'instant... Nous avons parlé d'emplois, de 20 000 habitants, etc. Mais c'est le développement urbain. C'est ce que vous nous avez dit depuis tout à l'heure. Ce sont les perspectives que ça va ouvrir pour désenclaver notre territoire. C'est les perspectives que cela va ouvrir pour essayer d'arrêter la fracture urbaine que nous connaissons, ici, en Seine Saint-Denis, en particulier dans cette ville. C'est ça. Très bien, continuez, mais allez plus loin. Allez plus loin pour le Grand Paris.

Ma question à la SNCF, c'est sur la question du RER B bien sûr, et sur les espaces qui existent. Alors, il y a le projet du RER B+, qui est formidable, et qui avance. Mais il y a un truc que je ne comprends pas. Nous avons des voies de chemin de fer, allez, nous avons 20 ou 30 mètres pour faire passer deux RER, ce qui est très bien. Une fréquence qui augmente, peut-être 30 ou 40 mètres. Et nous avons du Bourget jusque quasiment Aulnay, nous avons des centaines de, enfin, des dizaines d'hectares qui ne sont pas utilisés, qui nous servent à stocker des trains de marchandises, etc. Ma question c'est : au milieu de l'urbain, au milieu où il y a du transport, au moment où nous avons tellement besoin de logement, logement social, etc., est-ce que l'on est obligé de stocker aujourd'hui, et je comprends que l'on le faisait au début du siècle, mais aujourd'hui à Blanc-Mesnil, etc., des tonnes de marchandises, voilà, dans des wagons au Bourget, à Drancy, etc., alors que la population a tant besoin d'endroit pour habiter ?

C'est une question pour vous à la SNCF, et je souhaite que vous puissiez y répondre, parce que j'ai vu que Monsieur le Président de la SNCF avait des relations avec les élus, mais je ne comprends pas pourquoi notre territoire est abandonné. Je sais qu'il y a eu des avancées sur Drancy, mais il faudrait que ça continue à Blanc-Mesnil et ailleurs. J'ai terminé.

Henri WATISSEE : très bien, merci monsieur. Là, je crois que l'on va directement passer la parole à la SNCF. Alors, vous prenez trop de place monsieur.

Frédéric DALLE, SNCF, Réseau francilien Île-de-France : je prends trop de place, c'est plutôt,

je ne vais pas rejeter la question, mais il faut savoir que le réseau ferré n'appartient pas à la SNCF. La majorité des voies sur lesquelles circulent des trains SNCF, mais également des trains d'autres compagnies, appartient à RFF. Mais depuis peu, depuis 1997, par la loi qui a créé l'établissement public Réseau Ferré de France, l'ensemble du réseau ferré est géré en termes fonciers par RFF. Après, l'ensemble des transporteurs peut avoir accès au réseau. Sur les grands triages que l'on voit aujourd'hui, il y a des trains SNCF, mais il y a des trains d'autres compagnies. Sur cette question-là, la SNCF reste propriétaire foncier d'un certain nombre d'emprises, et a entamé des discussions sur ce sujet-là. Mais la majorité des emprises appartiennent aujourd'hui à Réseau Ferré de France.

Henri WATISSEE : et la personne au Réseau Ferré de France est-elle là ? Vous pouvez précisément répondre à ça monsieur ?

Jean-Christophe LAGARDE, Maire de la Commune de Drancy : moi je ne suis pas Réseau Ferré de France, mais ce que vous racontez me fait bondir. Réseau Ferré de France est effectivement le propriétaire du terrain, mais il se trouve qu'ils ne vendent et ne cèdent, pour répondre à la question de Monsieur BELOUCHAT tout à l'heure, que les terrains dont vous leur dites que vous n'en avez plus l'utilité. En réalité, ils ne font, eux, que gérer le terrain que vous abandonnez quand vous avez des friches comme cela s'est passé à Drancy, ou quand vous avez un trafic qui se réduit.

Et deuxième chose pour la gare dont il est question, sur la gare de Blanc-Mesnil Drancy, grosse gare de triage que vous utilisez, vous avez un débat actuellement qui est au sein de la SNCF, pas au sein de RFF, pour savoir si la gare de triage qui va être maintenue, c'est celle de Villeneuve-la-Garenne ou celle du triage Drancy-Le Bourget, comme vous l'appellez, qui est en réalité sur le territoire de Drancy, et un bout sur Blanc-Mesnil.

Voilà la réalité. Nous ne pouvons pas répondre, peut-être que vous n'êtes pas au courant monsieur, je ne peux pas vous mettre en cause, mais nous ne pouvons pas dire publiquement ce que vous venez de dire, parce que ce n'est pas vrai. C'est de votre détermination, si les terrains sont vendables ou pas par RFF, parce que vous les utilisez ou vous ne les utilisez pas. Et c'est vous qui allez choisir pour savoir si ces gares sont prioritairement utilisées au triage, ou si vous les utilisez moins. Ce n'est pas RFF.

Alain BOULANGER, Élu de Aulnay-sous-Bois : je suis de la paroisse d'à côté, d'Aulnay-sous-Bois. Je suis conseiller municipal, et accessoirement Président d'une association qui fait la promotion de la démocratie participative. En venant assister à ce débat sur Blanc-Mesnil ce soir, je voulais voir quelle vision nous pouvions avoir en commun de projets qui immanquablement à l'échelle où ils se posent, seront forcément intercommunaux. J'ai l'impression que j'ai passé l'A3, j'habite à 500 mètres, et sous l'A3, ça me paraît, j'ai passé la ligne Maginot quelque part, parce que le projet, à la limite, il s'adosse à Aulnay et il porte sur six villes... J'ai bien compris qu'il fallait imaginer un périmètre qui soit un périmètre d'étude. Mais pour autant, cela met en cause d'ailleurs quelque chose sur lequel nous avons pris des habitudes, un certain nombre de villes dans ce département, au travers d'un syndicat

intercommunal. J'ai un peu l'impression que c'est la mort annoncée d'un syndicat intercommunal qui s'appelle OCEFA, dont nous vantons souvent, je dirais, l'intérêt, et qui a été créé, il y a près de 40 ans par Robert BALLANGER, et qui aujourd'hui me paraît enterré par rapport à des projets qui s'éloignent, parce que les villes s'éloignent, peut-être avec une certaine pertinence, mais toujours est-il qu'il faut quelque part le reconnaître. Et moi, j'en suis quelque part, ce soir, un petit peu à le regretter.

Ceci étant, ça ne m'empêche pas de penser que les études, elles ne peuvent pas nous amener à nous regarder le nombril. C'est vrai que toutes les villes qui ont été citées sont des villes qui ne sont pas dans des intercommunalités, ce qui fait qu'à la fin du compte, nous regardons l'intérêt du projet au travers de sa ville et de sa propre ville. A l'importance de ce projet, cela me paraît être un petit peu réducteur, parce que les projets qui vont s'adosser, les centralités qui vont être créées, tous les projets de développement qui vont être imaginés, pour certains, ils seront à une telle dimension qu'il va bien falloir l'imaginer dans certaines intercommunalités qui restent à créer et dont la loi, si je ne m'abuse, fera obligation, si nous ne le faisons pas de gré, que ce soit constitué à mi 2013, de façon à ce que les choses soient en place pour 2014.

Là, nous sommes dans une échéance où nous bousculons un certain nombre de choses sans les avoir toutes maîtrisées. Et en termes de simple démocratie, pour des élus de base que nous sommes, parce que souvent les maires ont réclamé plus de participation au niveau de l'État, les citoyens voire même les élus que nous sommes, nous sommes quand même à ramer pour avoir des informations, et pour pouvoir non seulement être informés, mais pour pouvoir participer au débat.

Je l'ai dit à la Porte Maillot, le 30 septembre, je l'ai dit à Aulnay quand vous êtes venus. Je le redis un petit peu ce soir parce que quand nous voulons, de façon citoyenne, comme c'est le cas de l'association que je préside, vouloir porter le projet, le porter à la connaissance de nos citoyens. A la limite, tout est fait relativement pour que l'on soit dessaisi de telles initiatives pour les laisser soit à Internet et à votre site, ou à la communication des communes qui ne veulent pas se voir dessaisir de leur propre communication et de leur propre projet.

Alors, cela me paraît regrettable. Tout à l'heure, nous avons posé le problème de la démocratie d'aujourd'hui et aussi celle de demain dans le suivi du projet. Cela pose question, parce que pour ces quatre mois de débat, en ce qui me concerne, tout est loin de m'avoir donné satisfaction.

Henri WATISSEE : pouvez-vous conclure monsieur s'il vous plaît, si c'est possible.

Alain BOULANGER : je conclus, merci de m'avoir écouté.

Henri WATISSEE : nous vous avons écouté monsieur, mais je ne peux pas tout à fait vous laisser dire cela. Vous savez, ça fait quatre mois. Nous avons fait 55 débats. Il n'y a pas que des débats de proximité comme ce soir. Nous avons eu aussi des réunions comme à Saint-Denis d'ailleurs, qui concernaient l'ensemble du département. C'était beaucoup plus large. Il

Il y a eu des réunions générales, à Paris, que vous venez de citer. Et au niveau de l'information et de la transparence, qu'est-ce que vous pouvez souhaiter de plus qu'un site complètement transparent de tout ce qui a été dit, de tout ce qui a été écrit ? Tous les documents, que ce soit du maître d'ouvrage, que ce soit même les études, y compris les 800 pages de l'environnement, tout est disponible. Vous avez la vision de tout. Que voulez-vous de plus ? Alors qu'après, il y a des communautés qui se fassent, qui se défassent, écoutez j'ai quand même un peu l'impression que ça fait partie de certaines évolutions, du jeu politique, du jeu social, des évolutions de la vie, monsieur, tout simplement. Rien n'est figé. Mais en tout cas en ce qui nous concerne, c'est transparent, complètement, et je vous mets au défi de prouver le contraire. Voilà, je voulais seulement apporter cette chose, ce petit point.

Jean-Yves SOUBEN, Représentant Association Le Blanc-Mesnil Écologie, Habitant de la commune du Blanc-Mesnil : merci, je propose, pour aller vite, de lire le texte et de le verser sur votre site dès demain. Pardon ?

Henri WATISSEE : vous pouvez le, oui monsieur, pas de problème.

Jean-Yves SOUBEN : je mettrais cette contribution sur votre site dès demain. C'est un certain nombre de propositions.

« Notre association Blanc-Mesnil Écologie s'est toujours préoccupée des transports en Île-de-France, et milite depuis toujours pour des liaisons vers Paris mais aussi intervilles de la petite couronne.

En ce sens, nous nous sommes naturellement investis dans le débat pour défendre une vision équilibrée, solidaire et démocratique, de l'aménagement du territoire et de la gouvernance de l'Île-de-France, notamment dans le cadre du débat public qui concerne les projets de transport franciliens.

Pour notre association, les discussions actuelles autour d'un possible accord État-région, relatif au projet de transport public du Grand Paris, doivent respecter les débats publics en cours, et ne doivent pas aboutir à un passage en force inacceptable concernant notamment le Plateau de Saclay. L'évocation récente d'un métro automatique léger puis à grande capacité desservant notamment Saclay, est incompatible avec la vision d'une métropole solidaire que portent les écologistes.

Nous refusons de voir sacrifier les terres agricoles du Plateau de Saclay pour construire une Saclay vallée uniquement dédiée à satisfaire l'appétit d'un cercle restreint de privilégiés. Nous militons pour préserver au minimum 2 300 hectares de surfaces agricoles utiles, afin de promouvoir une agriculture nourricière de proximité exempte d'OGM, et tendant à terme vers une agriculture biologique.

En outre, aucune réponse et aucune garantie n'ont été données aux Franciliens. Et je cite sur quels points :

Sur la prise en compte de l'énergie grise nécessaire pour la construction des infrastructures

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

et du matériel roulant.

Sur les embouteillages pendant la phase de chantier : source de surconsommation et de pollution accrue.

Sur l'impact sur le réchauffement climatique pendant la construction et pendant son utilisation.

Sur le lieu de dépôt des déblais de millions de mètres cubes, et leurs conséquences environnementales.

Sur les lieux de chantier, les circulations de véhicules, le nombre et l'implantation de puits de secours, de postes de redressement.

Sur les surfaces nécessaires pour les gares de triage et de remisage.

Sur le devenir des eaux d'exor, les désordres hydrauliques comme cela se sont produits dans le passé. Je rappelle que nous prenons ici au Blanc-Mesnil notre eau dans le sous-sol, en plus de nos puits de géothermie.

Sur le périmètre qui risque d'être touché par des fissures sur le bâti, voire l'effondrement, compliquant la vie de milliers d'habitants. Cela s'est déjà vu dans par le passé.

Sur la qualité de l'air dans les métros, notamment les particules fines ou les métaux lourds.

Sur, comme je l'ai dit auparavant, la préservation des terres cultivables, à Saclay, mais aussi la préservation de notre espace vert, ici au Blanc-Mesnil.

Je rappelle que l'aménagement d'une station de métro au sens parisien, et non pas d'une gare, donc avec le débat sur l'accès en circulation douce et non pas avec des parkings, devrait être aménagé avec des circulations douces, et ne devra en aucun cas amputer la superficie du Parc Jacques Duclos, qui est le poumon de notre commune.

Nous sommes aussi particulièrement vigilants à ce que le projet de métro futur n'ampute pas le plan de mobilisation et de rénovation des transports actuels de la région. Nous nous interrogeons également sur la future tarification qui devra respecter le pass Navigo à tarif unique, mesure phare de justice sociale et territoriale ».

Je vous remercie.

Henri WATISSEE : merci monsieur. Il faut que Monsieur BENSE réponde.

Didier BENSE : quelques éléments de réponse. Je pense que vous avez pu avoir connaissance en particulier de l'étude stratégique et environnementale qui est sur le site de la CPDP. C'est la première fois à ce stade, c'est dans la loi du Grand Paris, que le projet fait l'objet d'une étude en amont, et que cette étude, avant de saisir la Commission Nationale du Débat Public, a recueilli l'avis de l'autorité environnementale qui, comme vous ne le savez peut-être pas, est une autorité indépendante et qui a publié son avis, qui est également sur le site

de la CPDP, et qui fait un certain nombre de remarques. L'objet de l'autorité environnementale, ce n'est pas de dire : je suis d'accord ou pas d'accord. C'est de contribuer au débat, et de dire : bon, nous avons remarqué ça. Vous devrez à l'avenir faire ça, etc. Nous, nous allons évidemment poursuivre cette démarche environnementale pour éviter un certain nombre de, pour éviter ou pour atténuer un certain nombre d'effets, monsieur, que vous avez cité à juste titre. Il y a aura des dérangements en phase chantier, c'est incontestable. Il y a un certain nombre de sujets que vous avez évoqués en matière d'émission de carbone. Il faudra suivre tout cela.

On l'a rapidement évoqué dans la présentation. Nous produisons un certain nombre d'indicateurs que l'on publiera, que l'on discutera. Nous travaillerons évidemment avec le monde associatif concerné sur ces sujets-là, pour être le plus transparent possible. Mais il y aura des impacts environnementaux que l'on souhaite minimiser, et qui seront beaucoup liés à la phase chantier. Et puis nous espérons qu'après, évidemment, nous observerons des indicateurs qui se redressent. Vous avez par exemple cité la question des déblais. C'est une question que l'on a évidemment identifiée. Nous allons générer entre 10 et 12 millions de mètres cubes de déblais. C'est très considérable. Cela ne se dépose pas dans le jardin d'à côté. Il y aura un certain nombre d'obligations de dépollution, puis il y aura un certain nombre d'obligations de valorisation. Nous avons d'ores et déjà pris un peu l'angle avec des gestionnaires de carrière, puisque c'est faire œuvre publique que d'aller dans des objectifs par exemple de comblement de carrière.

Vous citez le cas des dépôts ateliers. Je crois que l'on précise la consommation d'espace. Ça, c'est effectivement nécessaire. Il faut environ au total une trentaine d'hectares sur l'ensemble des réseaux. Ce sont des dépôts ateliers qui sont fonctionnellement plutôt à localiser dans les extrémités de ligne. Et en plus, cela correspond à un objectif que vous comprendrez bien, qui est plutôt de les installer dans des zones les moins denses, pour des questions d'une part, d'acquisition foncière et d'autre part, d'insertion dans le tissu.

Mais il est très clair qu'il y a une réflexion à conduire sur une intégration urbaine de ces ateliers, et en particulier, ce sont des réflexions qui ont déjà commencé là où nous avons des terrains pressentis pour cela. Nous parlions tout à l'heure de la ville de Champigny qui a proposé des terrains, et nous sommes en dialogue étroit pour faire quelque chose d'intelligent et pas de monofonctionnel, juste un atelier. C'est un programme aujourd'hui, un atelier. Et je crois que vous avez par exemple, l'exemple du petit atelier qui est au bord du Boulevard des Maréchaux, qui est exemple de complexité de ce que l'on arrive à faire dans un environnement relativement compliqué. Voilà. Je ne vais pas m'étendre, mais sachez que l'on partage effectivement votre préoccupation d'être quelque part, pas exemplaires, ce serait revendiquer quelque chose que l'on n'a pas encore démontré, mais de s'inscrire totalement dans les préoccupations que vous évoquez.

Sur la préservation du plan de mobilisation de la région, c'est un des sujets. Nous avons évoqué à plusieurs reprises le souhait de voir quand même tous ces débats Arc Express, Éole, etc., Grand Paris, converger vers quelque chose, parce que nous savons bien que l'on ne

peut pas s'offrir à la fois les deux projets, à la fois Arc Express et le métro Grand Paris. Et c'est vrai que dans les conditions de la convergence, il y a à donner les garanties suffisantes pour que le plan de mobilisation, la modernisation de l'existant, les compléments indispensables en matière de tramway et de desserte fine des territoires, soient apportés.

La situation, si je peux me permettre en une minute de donner quelques chiffres, le plan de mobilisation, c'est 19 milliards, est engagé aujourd'hui par le Conseil régional et le STIF, avec le soutien de l'État à travers les contrats de plan État-région. Sur ces 19 milliards, si nous enlevons de ces sommes ce qui sera couvert par les projets de rocade métro que l'on vient de présenter, ou qui sont ceux qui feront l'objet éventuellement d'une synthèse avec Arc Express, il reste de l'ordre de 14 à 15 milliards, y compris la modernisation des réseaux.

Sur ces 14 à 15 milliards, le Conseil régional, et c'est la lettre que Monsieur HUCHON a écrit au Premier Ministre François FILLION le 15 novembre. Il indique qu'il a déjà des engagements de sa part, du STIF et des collectivités locales, à hauteur de 12 milliards. Ça, ce sont des engagements. Aujourd'hui, nous savons tous les difficultés qui existent dans les finances des collectivités. Mais ça veut dire quand même une priorité affichée.

Reste effectivement à l'État à apporter des garanties sur le reste, et aujourd'hui, je crois que ces garanties ont été apportées. D'une part 2 milliards, c'est le, j'ai envie de dire, la tranche habituelle que l'État apporte sur les contrats de plan État-région. Nous sommes aujourd'hui dans un contrat de plan État-région 2007-2013, où l'État apporte 800 millions. Et il a confirmé que l'effort sera identique entre 2013 et 2020, et entre 2020 et 2025. C'est chiffré année par année.

Et d'autre part, le Préfet de région a reçu une lettre de mission du Ministre en charge du Grand Paris, l'autorisant à entamer des discussions avec le Conseil régional sur un plan complémentaire, sur les trois prochaines années, à hauteur de 1,084 million.

Globalement, voilà, je vous ai donné beaucoup de chiffres, mais 12 + 1 +2, nous sommes dans les 15. Ça veut dire qu'aujourd'hui, nous avons la visibilité financière si tant est que les finances publiques soient au rendez-vous années après années, bien sûr, sur les engagements des uns et des autres, permettant de couvrir la totalité du plan de mobilisation. Je crois que maintenant, il faut faire, il faut exécuter, et il faut aller de l'avant. Il faut identifier les projets prioritaires, et ils sont assez bien identifiés dans le courrier de Monsieur HUCHON. Il faut voir, en matière de modernisation des RER, ce qu'il est possible de faire le plus vite possible, parce que c'est quelque chose que l'on a entendu dans toutes les salles, dans tous les débats publics. Et je pense que ces éléments-là qui ont été apportés au cours des discussions, dans lesquelles la société du Grand Paris n'est pas impliquée, mais dont nous sommes avertis, qui sont quand même porteuses d'espoir en ce qui concerne un schéma de convergence à l'issue de tous ces grands débats.

Henri WATISSEE : merci monsieur. En termes de...

Lamia ABDEL NABY : non, monsieur, ne prenez pas la parole sans le micro s'il vous plaît.

Prenez dans ce cas-là le micro s'il vous plaît, pour que l'on vous entende au niveau du verbatim. Sinon, votre intervention ne sera pas retenue.

Jean-Yves SOUBEN : excusez-moi de prolonger un petit peu, mais sur l'eau Monsieur BENSE, je n'ai rien vu sur votre site. Et Blanc-Mesnil a une particularité. C'est la seule ville de la région à prendre son eau dans le sous-sol. Nous avons quatre puits qui descendent à plus de 140 mètres, et un puits de géothermie qui est encore plus important.

Didier BENSE : ce sont des préoccupations que l'on a à peu près correctement identifiées. C'est un travail à conduire sérieusement et raisonnablement avec les gens compétents, ce que je ne suis pas en matière d'hydrologie souterraine, je le reconnais très franchement. Mais voilà, nous n'allons pas faire n'importe quoi. Il y a le cas spécifique de Blanc-Mesnil. Il y a le cas de la nappe de Champigny. Tous ces problèmes hydrauliques, il y a l'hydraulique compliquée du Plateau de Saclay que vous avez citée. Voilà, tous ces problèmes hydrauliques, nous savons où ça se passe, et bien sûr, il faut faire des études extrêmement sérieuses pour éviter de faire des bêtises et d'assécher le robinet des habitants en surface.

Henri WATISSEE : peut-être que l'on ne peut pas répondre à votre question tout de suite monsieur, mais posez-les par écrit sur le site. Alors, nous allons donner la parole à la dame là-bas. Ensuite, je crois qu'il y a monsieur le Député-maire, et puis là bas au fond, nous ne vous oublions pas monsieur, tout de suite derrière. Il nous reste une demi-heure. Nous allons essayer de prendre toutes les questions. Il y a beaucoup de bras levés, et peut-être pouvons-nous regrouper peut-être des questions ? Madame allez-y.

Carole SOUCAILLE, Habitante de la commune de Montreuil-sous-Bois, responsable de la mission locale sur la commune du Blanc-Mesnil : des remarques, plus que des questions. Je n'habite pas du tout le Blanc-Mesnil, j'habite à Montreuil sous Bois. En termes de transport, je regarde la personne du RER B. Vous imaginez ce que ça fait. Mais je travaille sur la commune. Je suis responsable de l'antenne Mission locale du Blanc-Mesnil. La mission locale, ici, a la chance d'être dans une maison de l'emploi et du développement économique. Vous voyez comme ça peut faire écho au débat de ce soir. Une mission locale, c'est de l'accompagnement des 16-25 ans déscolarisés dans leur parcours d'insertion.

Et moi, je voudrais faire une intervention en deux points. La première, c'est celle d'une nana comme moi qui vient travailler tous les jours au Blanc-Mesnil, et qui n'a pas de voiture, qui a pris pendant huit mois les transports en commun, parce que là vous nous avez un projet qui est extrêmement ambitieux. Ambitieux, il faut l'être. Ambitieux, vous l'êtes. Mais ambitieux, laissez-nous l'être aussi. Et je pense que quand nous nous tapons entre une heure et quart et deux heures et demie et transport en commun dans la galère qu'est de prendre un métro de RER dans l'état que sont les RER, je vous passe les détails du RER B, où curieusement tous les gens ont décidé de se suicider sur cette ligne, et qui cumule l'ensemble des pannes possibles et imaginables tous les jours de la semaine, en fait curieusement... D'ailleurs pour vous dire, parfois, je mets moins de temps à rentrer dans ma famille à Dijon que pour rentrer chez moi à Montreuil-sous-Bois.

Et je vous passe les transports saturés, puants, en mauvais état, qui font que les gens sont angoissés, stressés. Et nous arrivons à être violents. Moi, il y a deux mois et demi, je me suis fais agresser dans l'interconnexion du RER B et du RER A. J'ai grappillé mes économies pour m'acheter un scooter pour venir travailler. C'est la réalité dont je voudrais vous parler, la réalité de ce qu'est l'interconnexion des transports.

Et puis après, dans le cadre de mon travail, vous savez la jeunesse, nous avons beaucoup entendu que le département a été oublié. Moi, je dirais aussi souvent malmené. Et la population de Blanc-Mesnil dont je m'occupe, ce sont les jeunes. Et le public jeune, il est vaste, mais dans notre département, il a le pas de bol d'être souvent stigmatisé, souvent négativisé. Alors moi, l'antenne mission locale dans lequel je travaille, nous accompagnons plus de 1 300 jeunes. C'est beaucoup. Et les 1 300 jeunes dont je vous parle, ce qu'ils ont envie, c'est un petit peu de ce que l'on a envie nous tous. Ça veut dire de pouvoir rentrer, de pouvoir se déplacer, de pouvoir emmener leur copine au cinéma par des transports, d'avoir une vie sociale digne de ce que ça peut être quand nous sommes un être humain. Et puis surtout, la première priorité, de pouvoir aller bosser. Pour pouvoir aller bosser, il y a deux paramètres. La première, le premier, excusez-moi puisque je suis fatiguée, je suis debout depuis tôt ce matin, et après je rentre à Montreuil, vous aussi, je ne sais pas si vous rentrez en RER, ce serait amusant d'ailleurs. Les deux paramètres donc, le premier, c'est déjà de trouver du travail. Le marché du travail est en une évolution terrible ces dernières années, c'est-à-dire en perpétuelle mutation. Avant, nous rentrions dans une boîte. Nous y restions 20 ans ou 30 ans. Aujourd'hui, tous les deux ou trois ans, il faut changer quand nous avons la chance de trouver du travail. Je sais, je suis longue mais en même temps j'ai attendu une heure et demie, donc j'enchaîne.

Henri WATISSEE : chère madame, vous parlez de l'existant et de vos difficultés quotidiennes.

Carole SOUCAILLE : pas que les miennes, là, je vais enchaîner sur les habitants jeunes de cette ville, dont j'ai le plaisir de venir de travailler, parce que je viens travailler avec plaisir malgré tout. Eh bien, ils sont tous les jours confrontés à cette problématique, que d'une part, les employeurs, parce qu'ils sont stigmatisés en tant que jeunes de la Seine Saint-Denis, les recrutent moins. Et d'autre part, les employeurs ont complètement intégré que c'était la galère des transports, et que pour ce faire, ils n'allaient pas prendre le risque d'embaucher cette population-là, parce que ça allait être des retards à répétition, voire des absences prolongées.

Moi quand j'entends une deuxième station qui pourrait être un plus, ça ne va pas être un plus messieurs, dames, ça va être vital notamment pour cette partie de la population qui vit en grande partie sur les quartiers Nord, le grand ensemble des Tilleuls, mais aussi sur le centre. Et là, pour dire, pour moi, ce n'est pas de la desserte fine. C'est une desserte lourde, parce qu'il n'y a rien d'autre pour l'instant.

Et alors en plus, 2025, ok, les infrastructures. Mais le public dont je vous parle et moi-même y compris, d'ici 2025, quid ? Alors le RER B+, moi je veux bien en 2012, mais quand ? Début

2012 ? Mi 2012 ? Fin 2012 ? La question de la tarification aussi, un titre de transport pour venir de Paris à Blanc-Mesnil, c'est 78 euros. C'est hyper cher. C'est-à-dire que moins nous avons de fric, plus nous habitons loin, plus nous nous tapons les transports les plus pourris, et plus nous les payons cher. Là, il me semble qu'il y a quand même quelque chose qui est curieux, et moi je saisis cet espace de parole que vous nous proposez pour dire qu'à un moment donné, la question des moyens c'est aussi, messieurs, dames, une question de choix politique. Et quand nous trouvons des centaines de millions pour renflouer les systèmes bancaires, quand nous pouvons nous permettre de voir le luxe, d'avoir un bouclier fiscal, nous pouvons peut-être trouver encore une dizaine de millions pour faire une gare dont nous aurions tant besoin, une deuxième gare dont nous aurions tant besoin au Blanc-Mesnil. Merci, et excusez-moi d'avoir été trop longue.

Henri WATISSEE : madame je vous remercie de ce témoignage très important qui sera noté par la Commission. Ne vous inquiétez pas, je vous rassure sur ce point. Nous allons donner la parole à... Monsieur le Maire de Drancy souhaitait parler, je crois.

Jean-Christophe LAGARDE : oui, très rapidement quatre points. Le premier, d'abord c'est de dire à tout le monde qu'aujourd'hui, nous demandons une gare supplémentaire. La vérité c'est qu'au départ, nous en avons zéro, puisque l'État nous avait une fois de plus zappés dans le projet du Grand Paris initial. Je veux quand même le dire, puisqu'il a fallu se battre avec les différents maires, les différents parlementaires qui sont ici, pour que l'on soit dans la boucle.

Deuxième chose : c'est que quand le Maire de Blanc-Mesnil, tout à l'heure, présentait la position et la demande de la gare de Blanc-Mesnil, il a juste omis, et je souhaiterais que ce soit inscrit dans vos observations, que ça a été soutenu à la fois par les Conseils municipaux unanimes, unanimes moins un chez moi, mais unanimes à Drancy, au Bourget et à Dugny, ainsi que par le Conseil communautaire de la Communauté d'agglo.

Je voulais vous faire justement l'observation, puisque tout à l'heure, monsieur le Représentant de la société du Grand Paris nous disait : il ne faut pas multiplier les gares. Je suis bien d'accord. Vous avez un problème de vitesse commerciale. Sauf que quand vous prenez le tronçon qui est entre La Défense et Créteil, c'est-à-dire... Non mais là ça va se comprendre, ne serait-ce que pour le compte rendu. Le tronçon rouge qui se trouve entre La Défense et Créteil, et qui concerne *grosso modo* les Hauts-de-Seine et le Sud de Paris, un peu moins défavorisés que nous, nous allons dire, il y a 14 gares. Quand nous allons de Créteil au Bourget, nous avons dix gares. Je dirais qu'une de plus ne me paraît pas totalement invraisemblable, surtout que le Maire de Blanc-Mesnil a rappelé tout à l'heure qu'il y a une ville de 52 000 habitants qui, comme la mienne, mais qui n'est pas concernée dans le cas d'espèce, se trouve dépourvue de moyens de transport lourds arrivant en son cœur. Nous sommes des villes qui sont tangentes par les transports. Et c'est un vrai problème. Et en plus, il y a un quartier d'habitat social. Première chose, marquer le soutien des communes voisines. L'inégalité, deuxième observation, qui peut exister là sur la carte en termes de nombre de gares. Vous faire observer que je pense que la ligne rouge qui s'arrête sur la gare

de l'aéroport du Bourget, devrait être prolongée jusqu'à la gare RER B. Vous avez dit qu'il fallait des interconnexions. Aller faire une rupture de charge, comme nous disons dans votre jargon, c'est-à-dire faire descendre les gens à la gare de l'aéroport du Bourget qui arrive à la ligne rouge pour prendre la ligne bleue ou verte pour aller à la gare RER B, pour prendre ensuite le RER B, c'est sur à peine 1,5 kilomètre, trois fois monter et descendre d'un mode de transport. Je pense que cette ligne qui s'arrête à l'aéroport, elle doit en réalité, la ligne rouge, aller jusqu'à l'interconnexion RER B. Elle gagnerait en efficacité.

Vous faire observer également que j'ai découvert dans un cahier d'acteur, ce soir, de la ville de Garges-lès-Gonesse, mais je crois qu'il y en a d'autres qui le proposent, la possibilité de prolonger le tramway N°5, qui en l'occurrence, concerne le Val d'Oise, jusque cette fameuse gare du Bourget, voire l'aéroport, qui me paraîtrait très extrêmement utile. Nos villes, nous parlions tout à l'heure d'Aulnay, vivent avec cette frontière départementale, et pour le développement de l'aéroport, vivent en s'ignorant. Nous n'avons pas de porosité, ni de perméabilité. Il y a même une ville qui est la plus grande victime de ça, c'est la ville de Dugny, entre le territoire du Nord de la Seine Saint-Denis et du Sud du Val d'Oise. Voilà un moyen de transport qui le permettrait.

Et puis la dernière observation, elle s'adresse beaucoup plus directement à la Commission elle-même. Je l'ai faite à Drancy, je vais la refaire parce que depuis, il s'est passé des choses importantes. Vous avez fait le choix, c'était un choix que l'on peut comprendre, de nous consulter sur le projet de la société du Grand Paris, et pas sur le projet Arc Express. C'était un choix qui pouvait se comprendre dans la mesure où le projet Arc Express ne concernait pas nos territoires au départ. Il était présenté avec un barreau Nord, un barreau Sud, une espèce de flou artistique pour ce qui concernait le reste de la Seine-Saint-Denis. Depuis, il y a eu un événement non négligeable : le département de la Seine Saint-Denis, le Conseil général de la Seine Saint-Denis a voté et proposé un tracé pour un barreau Arc Express, qui se trouve concerner nos communes. Aucun maire, à ma connaissance, n'a été concerté. Aucune population n'en a entendu parler, et le débat public ne nous a pas concernés. Je dis ça, parce que nous parlions tout à l'heure des milliards concernant Arc Express et le plan régional. Et je veux que l'on transmette à la Commission Nationale du Débat Public qu'il n'est pas possible que l'on arrête finalement la position ou la proposition sur Arc Express, sans que nous soyons consultés et entendus, sans qu'au moins sur le projet Arc Express, le débat soit proposé prolongé, allongé. Mais il n'est pas vraisemblable que l'on crée en réalité une autre liaison, je suis parfaitement d'accord avec celle du Grand Paris, je ne serai même pas forcément défavorable à celle qui est envisagée, mais je veux au moins que le débat public s'ouvre avec les élus et avec la population, les organisations, les associations. Nous avons été écartés au débat. Depuis, nous avons posé un plan sur la table, qui est un nouveau plan que l'on a découvert il y a quelques semaines, en réalité, qui concerne également, excusez-moi la...

Lamia ABDEL NABY : nous l'avons découvert aussi.

Jean-Christophe LAGARDE : oui, mais je suis bien d'accord, mais qui concerne et je termine

juste là, la société du Grand Paris, parce qu'évidemment, mais oui, les interconnexions nouvelles qui peuvent être créées à Pleyel par exemple ou au Bourget par le nouveau tracé, ça change tout. Il y a réellement une demande. Si nous voulons respecter la démocratie, au moins, ce nouveau projet doit être soumis dans un autre débat public ou dans le débat public Arc Express prolongé, dans lequel il faut nous inclure.

Applaudissements

Henri WATISSEE : merci monsieur. Sur ce dernier point que vous venez de signaler, je vous rappelle que la loi stipule qu'il y a deux débats parce qu'il y a deux projets. Et ce qui a été fait, il y a eu néanmoins dix réunions communes sur les 50 que nous avons faites. Il y a même des endroits, et je pense que d'une façon générale, notre Commission Particulière n'a jamais refusé des débats communs. Je suis clair là-dessus. Non, attendez. En ce qui concerne maintenant Arc Express plus précisément, vous avez vu apparaître dans le courant du débat des nouvelles portions, un arc Est et un arc Ouest. Ils ne font normalement pas partie du débat, et il devrait y avoir un autre débat. Et ça, je confirme le point que vous venez de signaler. C'est tout ce que je veux dire.

Alain MIGNOT, Habitant de la commune du Blanc-Mesnil : j'interviens, c'est pour faire la remarque que les 17 stations dont vous avez parlées, c'est quand même un vrai besoin de la population et des élus qui l'ont demandé. Nous ne pouvons pas passer là-dessus comme ça d'un revers de main. Je pense, comme l'a dit le Maire de Drancy, qu'il faut que la densité de station sur la zone Est soit équivalente à celle de la zone Sud de l'arc rouge, et comme il le dit, que cette ligne rouge descende jusqu'à la gare du Bourget. Je dis cela parce que dans les transports en commun, moi je fais deux heures et demie à trois heures de transport par jour pour aller travailler dans l'Essonne. C'est-à-dire que je passe autant de temps dans les transports en commun qu'en congé annuel.

Et je voudrais vous dire, non mais ce n'est pas rigolo. Voilà. Nous passons beaucoup de temps en attente et en transfert jusqu'à la gare par les bus, par les choses comme ça. Densifier les stations raccourcit le temps de trajet de la population. Et ça, il faut que vous en preniez compte, parce que marcher à pied un quart d'heure pour aller à la station ou prendre un bus une demi-heure, attendre le bus, attendre le RER, tout ça, c'est dingue. C'est la première remarque.

Deuxième remarque : nous ne pouvons pas envisager une réforme des transports publics sans aussi une mixité de l'habitat qui soit différente de celle que l'on vit dans la région parisienne. Voilà, ça, c'est la deuxième remarque. Je voudrais aussi que la société du Grand Paris intègre le logement et la répartition de la population dans la région. Je vois, sur le plateau de Saclay, une population de scientifiques qui va s'installer par là. Vous vous rendez compte ? Je connais bien cette région, Orsay, etc. C'est une concentration aussi de... Ce n'est pas fait pour la mixité sociale. Voilà. Et je pense aussi, troisième point, c'est qu'il faut réinstaller les emplois industriels dans la région parisienne. Voilà. C'est le troisième point, et je passe la parole au suivant.

Lamia ABDEL NABY : nous allons prendre la dame qui est juste à côté de vous, et après vous répondrez s'il vous plaît.

Thématique :

Françoise DE KERAUTEM, Habitant de la commune du Blanc-Mesnil : moi je voudrais simplement dire que je suis un petit peu inquiète par rapport à l'urbanisation qui va se faire dans les années qui viennent, pas forcément les dix ans, mais dans les 40 ou 50 ans. Je voudrais dire que tout simplement, nos grands pères travaillaient et vivaient à Paris même. L'industrie étant cassée sur Paris, ils se sont retrouvés de l'autre côté des fortifications, c'est-à-dire sur la petite couronne, Montreuil, Bagnolet, enfin bon, etc. Et nous avons été de nouveau poussés ailleurs, et nous nous sommes retrouvés dans nos villes où on nous disait, enfin, moi je n'étais pas née, mais il y a des années, on disait : venez vivre à Blanc-Mesnil, il y fait bon vivre, l'air est pur, etc. Et moi, je me demande... Avec le Grand Paris, cela va donner très soit à un certain nombre de promoteurs, et je me demande où vont vivre nos petits enfants. Est-ce qu'ils vont être obligés dans 50 ans d'aller vivre, alors ça ne sera pas la grande couronne, mais ça sera, je ne sais pas trop.

Henri WATISSEE : merci madame. Je vais répondre déjà à monsieur là, sur les 17 gares. Monsieur, ne croyez qu'elles sont oubliées. C'est noté tout ça. Et ce n'est pas pendant le débat public que l'on peut acter. De toute façon, nous n'avons rien à acter, nous, en tant que débat. Par contre c'est noté. Cela va faire partie du compte rendu, et c'est remis au maître d'ouvrage, n'est-ce pas ? Ça fait partie de la richesse du débat que de faire émerger des besoins et des attentes qui permettent au maître d'ouvrage d'infléchir ses choix, de réfléchir à d'autres équations, à d'autres moyens. Madame parle d'urbanisation. C'est aussi une vraie question. Et tout ça, je suis sûr... Il faut savoir que depuis dix ans que ces débats publics existent, dans 85 % des cas, les maîtres d'ouvrage ont tenu compte des réactions du public, et il y a même des projets qui se sont arrêtés. Là, nous sommes face à une loi, la loi du 3 juin 2010. Nous ne sommes pas dans cette optique-là, mais le débat public a son importance et sa richesse. Et nous le voyons chaque fois qu'il y a un débat. Et c'est bien pour ça que l'on a aujourd'hui, je suis un peu fatigué, maintenant je donne la parole à Monsieur BENSE.

Didier BENSE : merci. D'abord pour dire à monsieur que je ne rigolais pas de ses propos, mais je trouvais l'image épatante entre le temps passé dans le transport et le temps passé dans les vacances. Nous pourrions le réutiliser à titre d'argumentaire. Et puis, j'ai considéré que la remarque des 17 stations s'adressait également à la société du Grand Paris. Il n'est pas question d'oublier quoi que ce soit. Moi j'ai expliqué qu'effectivement, nous avons un devoir d'examen objectif de tout ça. Simplement, pour rappeler quelques arguments quand nous parlons des 60 millions des gares, j'ai bien dit 60 à 80 selon la complexité, ce n'est que la gare. En général, il faut tordre un peu les tracés pour positionner une nouvelle gare à l'endroit où nous avons envie que ça passe. C'était d'ailleurs l'image de Monsieur le Maire. C'est aussi un peu de tunnel, et un peu de temps perdu. En général, quand nous perdons du temps, de toute façon, s'il y a une nouvelle station, il faut s'y arrêter, donc ça coûte du

temps. Il faut racheter des trains. Ça coûte un peu d'argent. Il faut des ateliers plus grands. La note n'est pas tout à fait celle de 17 x 60, mais c'est substantiellement plus. Ceci dit, nous sommes persuadés qu'il y aura, enfin, nous sommes entrés dans le débat pour ça, évidemment une prise en compte de tous ces éléments.

Quelques éléments quand même par rapport à ce qui a été dit. Alors, quand nous comparons la desserte d'un territoire à autre, il faut quand même se méfier. Nous sommes dans le Val-de-Marne, en particulier le Sud des Hauts-de-Seine, dans des densifications particulières qui ne sont pas forcément celles de tous les territoires. Et d'autre part, dans une géographie qui a ses caractéristiques propres. Le Val-de-Marne en particulier est quand même caractérisé par une séquence de coupures absolument invraisemblable. Entre l'autoroute A6 qui est bidule à huit voies, la ligne B qui est juste avant, ensuite la ligne C, ce n'est pas deux voies, mais des faisceaux de quatre ou cinq voies, enfin vous me corrigerez, avec là aussi un certain nombre de friches ferroviaires. Vous avez la Seine... Vous avez la Seine avec relativement peu de ponts. Vous avez la ligne D derrière. Vous avez les deux boucles de la Marne, et vous avez l'A4 et l'A86. Tout ça, ce sont des choses qu'il faut prendre en compte aussi dans le maillage, avec l'idée que le réseau Grand Paris pose des pieds à l'intérieur de toutes ces coupures. Je ne dis pas que ce n'est pas le cas. Et si c'est le cas, c'est un argument apporté au crédit de votre demande complémentaire.

Patrick, tu viendras me voir dans mon bureau. Il y avait des questions également de... Oui, je voulais continuer là-dessus, sur cette question de vitesse. C'est vrai qu'une gare, deux gares, nous avons l'impression que cela ne change pas fondamentalement les caractéristiques de rapidité du réseau Grand Paris, ce qui est vrai. Simplement il faut avoir en tête que l'on cherche un certain nombre d'objectifs. D'abord, nous voudrions avoir du monde dans nos trains. Les 2 000 000 de voyageurs en trafic que l'on vous a cités, c'est dans les conditions que l'on a exposées.

Après, nous pouvons avoir l'idée que rajouter les gares ajoute du monde. Ce n'est pas nécessairement vrai. Ce que l'on constate en général, c'est que quand nous posons une gare au milieu de deux autres gares, évidemment, les gens aux alentours viennent prendre le train. Ils gagnent du temps, mais en trafic, ce n'est pas nécessairement vrai.

On a même un certain nombre d'études de sensibilité qui démontrent que 10 % de vitesse en moins, c'est 8 % de trafic en moins sur le réseau Grand Paris. Il faut se méfier un peu des idées reçues.

Dernier élément : nous avons quand même l'objectif de faire basculer un maximum de personnes de l'usage de la voiture personnelle vers les transports collectifs. C'est ce que l'on appelle « le transfert modal ». Sur le réseau que l'on vous a présenté, nous l'estimons à l'horizon 2035, c'est-à-dire 10 ans après la mise en service, de l'ordre de 12 %. Cela veut dire que 12 % des voyageurs du métro Grand Paris seront des gens qui ont abandonné leur voiture particulière pour prendre les transports en commun. C'est un chiffre assez considérable. Quand nous ouvrons une ligne de tramway, c'est moins de 1 %. Vous voyez

quand même qu'il y a un impact fort, y compris sur la circulation routière à l'échelle régionale. Pour faire basculer les gens de la voiture particulière dans le transport, il faut qu'ils se retrouvent en temps. Un seul chiffre là, l'utilisation moyenne du Transilien, la durée d'un transport en commun, c'est 40 minutes, 41 exactement. La durée moyenne d'un trajet en voiture, c'est 20 minutes. Voilà, le facteur temps est quand même quelque chose qui pèse au quotidien sur les décisions individuelles. Je prends ma voiture ou je prends le transport en commun, en dehors du simple fait qu'il existe ou pas une offre de transport en commun.

Sur la question de la mixité des logements, de la mixité fonctionnelle, là, la société du Grand Paris veut bien être partenaire de toutes les discussions. Mais c'est très clairement l'objet des élus, des collectivités de communes, dans un souci de continuité territoriale, de s'emparer du fait que cette infrastructure arrive sur le territoire, pour imaginer l'avenir du développement de leur territoire. Cela peut se faire à travers l'outil contrat de développement territorial en liaison avec l'État, son représentant, le Préfet de région. Cela peut se faire avec les outils habituels. Là-dessus, nous ne sommes pas spécialement, société du Grand Paris à la manœuvre, même si nous pouvons être contributeur, puisque la loi nous autorise la possibilité d'être aménageur par défaut, quand il n'y a pas d'autres aménageurs qui s'imposent sur le territoire. Notre volonté n'est pas d'écraser tout le monde en disant : laissez-nous la place, nous allons le faire. Ce n'est pas du tout comme ça que l'on souhaite agir.

Et puis sur Saclay et sa concentration, nous pensons que c'est une bonne chose. Nous ne le pensons pas tous seuls, parce qu'en réalité à Saclay, ce que l'on appelle « le plan campus », il y a beaucoup de discussions, comme vous l'avez mentionné sur Saclay, le type de desserte. Mais ce que l'on appelle le plan campus, globalement, a le soutien des acteurs locaux et de leurs représentants élus. Ce plan campus a pour objectif de ramener encore plus de centres d'enseignement qu'il n'en existe aujourd'hui. Nous en avons déjà beaucoup. L'aménagement du Plateau de Saclay, cela date à peu près de l'après-guerre. Il y a aujourd'hui 35 000 étudiants, chercheurs, doctorants, dans cette partie de l'Essonne du Plateau de Saclay. Et cela va monter à 80 000 à l'horizon 2020-2025, selon la vitesse d'aménagement.

80 000 personnes, étudiants, enseignants, chercheurs, doctorants, qui n'habiteront pas tous sur le plateau. Il y aura des logements étudiants. Il y aura une urbanisation extrêmement modérée, puisque comme cela a été signalé, il y a de la protection de terrains agricoles à hauteur de 2 300 hectares. C'est prévu par la loi du Grand Paris. C'est sanctuarisé. Et l'aménagement dont nous parlons est vraiment concentré sur la frange Sud en particulier du Plateau de Saclay. Et il nous semble nécessaire, mais il y a un débat en ce moment aujourd'hui à Gif-sur-Yvette, qui concerne le Plateau de Saclay, d'évoquer le plus sereinement possible la question de l'ambition environnementale du Plateau de Saclay en dehors des arguments et des débats actuels.

On va avoir 80 000 personnes, dont l'essentiel va venir d'ailleurs, souvent de banlieue. Et il faut avoir une ambition en matière de part de transport en commun dans la part de ces déplacements. Aujourd'hui, Saclay en matière d'usage de la voiture particulière, c'est un des

mauvais élèves de la région Île-de-France. Leur chiffre en matière de part de déplacement en voiture particulière, il est moins bon que la moyenne de la grande banlieue. Nous voulons que ce soit une image environnementale, et pour le moment, nous n'y sommes pas. Il faut quelque chose et le besoin, il est au-delà de ce que peut offrir un bus que l'on appelle un bus à haut niveau de service. Je crois que tout le monde commence à en avoir conscience.

Après, nous pouvons imaginer dans la gamme des modes possibles, un certain nombre de solutions. Vous avez parlé de métro léger, évolutif etc. Il y en a d'autres qui parlent de tram-train. Mais je crois qu'aujourd'hui, il y a une discussion qui commence à être enfin intéressante sur ce que l'on veut faire au profit du Plateau de Saclay, son ambition environnementale.

Henri WATISSEE : merci Monsieur BENSE. Il est 22 heures 50. Il y a encore de nombreuses questions. Qui a l'intention... il y a beaucoup de bras levés derrière.

Vincent CAPO-CANELLAS, Maire de la commune de Le Bourget : je vais essayer d'être bref. Merci. Premier élément, rappeler que l'ensemble des collectivités, Didier MIGNOT l'a dit tout à l'heure, la communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget, mais aussi bien évidemment le Blanc-Mesnil, Bonneuil-en-France et la Courneuve, nous travaillons ensemble sur un projet de territoire, en partant du point de vue que l'essentiel de l'aménagement, c'était les transports, , pour permettre à chacun de bien vivre, que ce soit en termes d'emploi, simplement pour pouvoir développer des logements et des projets des équipements. La base de l'aménagement, c'est bien être desservi par les transports.

Madame disait tout à l'heure que nous avons longtemps été sacrifiés. Nous nous sommes battus tous ensemble pour obtenir plusieurs gares. L'objet de ce soir, c'est de dire qu'il en manque une. Mais c'est vrai qu'au départ, nous sommes partis avec peut-être une gare ? Avec un débat sur où est-elle sur le territoire ? Et nous avons proposé à la société du Grand Paris, en faisant travailler trois architectes, qu'il y ait une gare RER du Bourget en bas, et une gare un peu plus haut ici, qui permet de desservir le Blanc-Mesnil, l'aéroport. Je rappelle que sur l'aéroport, il y a le 1^{er} aéroport d'affaires d'Europe, qui est géré par Aéroport De Paris. Il y a le Musée de l'air et de l'espace, qui est le 1^{er} au monde par ses collections, qui fait face ici à Blanc-Mesnil. Il y a le 1^{er} salon au monde, celui du Bourget en matière d'aéronautique et d'espace. Il y a le 3^e parc des expositions d'Île-de-France.

Notre stratégie globale, c'est de se dire qu'avec tout ça, nous devons pouvoir faire que sur ce territoire, si nous y rajoutons les transports, nous puissions développer de l'emploi, de la qualité de vie, des équipements et une stratégie d'aménagement qui fasse que l'on puisse bien vivre ici.

C'est la démarche globale que l'on a menée. Je veux dire le satisfecit global sur le fait que les propositions que l'on a été amené à faire aient été reprises par la société du Grand Paris, et c'est le travail qui est mené.

Maintenant Didier MIGNOT l'a dit, et Jean-Christophe l'a rappelé, dans les différents cahiers

d'acteur que nous avons produits, l'ensemble des villes soutiennent la démarche de Blanc-Mesnil, qui vise à demander une gare qui dessert le centre de la ville. Et c'est un point sur lequel je veux insister.

Maintenant sur l'interconnexion. Il y a la demande aussi de faire que la ligne rouge, si nous voulons aller au bout de l'interconnexion, non seulement s'arrête sur la gare Le Bourget-aéroport, mais descende sur Bourget RER B. Pourquoi ? Parce que le Bourget RER B, il y a le B, il y a la Tangentielle, et il y aura le métro automatique du Grand Paris. Nous devons pouvoir monter la ligne 7. La région le sait, et auquel cas, nous aurons un pôle, et les Blanc-Mesnilois seront bien connectés pour venir sur cette gare-là qui sera une des plus puissantes d'Île-de-France. Il nous semble qu'il faut aller le plus loin possible dans ces domaines-là de l'interconnexion, pour que sur le territoire, il y ait un maillage de transports qui soit fait. Je veux simplement rappeler qu'avec Jean-Marie DU ILLEUL et l'AREP, nous avons aussi réfléchi pour faire qu'il y ait un site propre, qu'il y ait des bus, qui aussi nous rabattent vers les gares, et pas simplement des gares qui nous permettent de nous déplacer en Île-de-France, mais aussi que l'on puisse accéder aux gares le plus proche possible. Cela fait partie des propositions d'ensemble que l'on a faites.

Par rapport à l'excellente présentation de Monsieur MAUGIRARD tout à l'heure, j'ai quand même un correctif important. Il a été fait mention d'une gare TGV sur Saint-Denis Pleyel. Ce n'est pas l'objet du débat public. Nous avons un désaccord total avec cette proposition-là, parce que cela vient comme ça, comme une imposition de Saint-Esprit. Mais le débat public ne porte pas sur la future gare TGV, qu'il doit y avoir, et le projet que nous avons dessiné avec des architectes fait que l'on sait desservir sur le territoire, en gare RER du Bourget, la fonction TGV, et que ce serait très important pour le territoire d'avoir cette fonction à la gare TGV, et qu'ici, elle permettrait de rayonner dans l'ensemble de la Seine Saint-Denis. Ce serait une gare centrale TGV. Il y aura un débat public sur cela. Ne le tranchez pas par avance sur ce point-là. Je souhaite que l'on arrête de dire que c'est forcément de ce côté-là qu'elle peut être, et intervenir.

Un dernier point, j'arrête là, sur la convergence et les délais. Nous savons tous que depuis qu'il y a eu la première réunion à Drancy il y a quelques semaines, il y a un débat, et je m'en réjouis, sur comment nous allons pouvoir fusionner les deux projets Arc Express et métro automatique du Grand Paris.

Là-dessus, il y a un certain nombre de débats sur savoir comment ce qu'était Arc Express va au fond monter du Sud vers le Nord dans la partie qui est proche, en gros simplement du Sud de la Seine Saint-Denis jusqu'à Pleyel. Il y a une option qui est de dire aussi que la partie d'Arc Express peut arriver au Bourget, et du Bourget RER, monter sur Pleyel, parce que cette partie-là est déjà desservie par la double boucle. Cette option-là renforce le rôle de centralité de ce territoire-là. Nous y voyons beaucoup d'avantages, je veux le dire. Cela fait partie des cartes qui circulent. Et dans ce cas-là, cela pose aussi une question centrale, qui est de dire : d'où, en Seine Saint-Denis, allons-nous desservir le lieu des bassins de population, et où est la grande gare centrale ? Je pense là aussi à la gare TGV. Je veux

simplement donner ce point de débat que vous aurez décodé de votre côté à la SGP. Merci à vous.

Henri WATISSEE : merci monsieur. Nous allons essayer de prendre deux ou trois questions encore. Allez-y. Court, il est 22 heures 55.

Serrano SANTIAGO, Adjoint au maire de la Commune du Blanc-Mesnil, chargé du développement économique et de l'emploi : j'avais une réflexion, un avant-propos et une question. La réflexion, c'est que les débats ont toujours des effets inattendus puisque des fois, il y a des informations qui peuvent remonter, et c'est toujours important de les remonter. Et la question du financement est une question aigue pour tout le monde. Et c'est vrai qu'aujourd'hui, nous faisons les frais du renflouement du système bancaire. Il y a un déficit qu'il faut gérer. On se rabat sur les Collectivités territoriales, auxquelles nous coupons les mains. Nous gelons les dotations. Et quand nous entendons, pour reprendre le journal cité par un intervenant précédent, Les Échos, que les grandes entreprises ont refait leur trésorerie, qu'elles disposent de 150 milliards de cash, et qu'elles rêvent d'acheter et de faire des fusions-acquisitions, nous aurions presque envie de leur dire : achetez un peu de métro du Grand Paris. Et que l'on entend que des dividendes records vont être posés, et que les *traders*, la leçon n'est pas comprise, vont se voir redistribuer des bonus. C'est vrai qu'après, quand nous entendons que l'on va s'endetter, emprunter pour le métro, ce n'est pas la Tunisie, mais quand même. L'exaspération est à son comble, et il faut que cette saute d'humeur remonte, et qu'elle soit entendue.

Ensuite, l'avant-propos sur la ligne. Nous comprenons aussi. Je pense que les arguments que vous donniez Monsieur BENSE sur le Val-de-Marne cassé, coupé etc., valent aussi pour la Seine Saint-Denis. Mais ils ont plus de stations, parce qu'ils avaient un maillage supérieur. Les stations sont logiques. Elles relient à chaque fois un RER, un métro etc. Mais comme nous, nous étions déjà handicapés par le maillage, forcément, nous sommes moins maillés.

Le but, ce n'est pas la double peine. C'est que le handicap ne diminue pas. Le but, c'est qu'il n'y en ait plus. Je crois que c'est important. Voilà un élément d'argumentation.

La deuxième chose : les entreprises, elles viennent sur le territoire de Blanc-Mesnil. Tout est parfait. Le seul handicap, j'utilise encore le terme à bon escient, c'est le transport de masse.

Et c'est quand même difficile en même temps, quand vous n'avez pas d'adresse... Nous n'existons pas dans le schéma actuel. C'est-à-dire que les villes de Seine Saint-Denis qui sont traversées ont une gare. Il y a le Bourget, il y a Sevran Beaudottes, deux fois à Sevran, Sevran Livry-Gargan, Clichy-sous Bois, Montfermeil. C'est-à-dire là où ça traverse, les villes existent. Blanc-Mesnil est traversée, mais n'apparaît pas. C'est important une identité, y compris dans le développement économique, pour rester uniquement dans le domaine qui m'intéresse dans mon propos.

La deuxième chose, c'est que les coûts secondaires, puisque si nous avons une gare à Aulnay, une gare aéroport du Bourget, je pense que l'on est tous d'accord ici pour dire que

l'interconnexion doit descendre à la gare du Bourget, et pas simplement à l'aéroport du Bourget. Forcément, cela crée des flux. Il va falloir desservir Aulnay ou l'aéroport du Bourget pour desservir le centre de Blanc-Mesnil. Cela a un coût de transport, et un coût de collectivité. Parce que, et vous l'avez dit Monsieur MAUGIRARD, nous avons des avenues étroites et denses. Doubler un point SNCF pour Réseau Ferré de France, je ne sais plus qui en parlait, c'est long. Cela peut être 2043. Et, cela veut dire que pour les villes, il faut que l'on élargisse nos avenues. Il faut que ça passe, il faut que ça soit fluide les bus, pour reconnecter les nouvelles gares. Cela a des coûts secondaires.

Ce qu'il faudra regarder, c'est si créer une gare à Blanc-Mesnil, *in fine*, ça sera plus efficace, plus rentable économiquement, intéressant les habitants et socialement, et *in fine*, ça coûterait moins cher que tout ce que les collectivités territoriales vont devoir aménager et les surcoûts de transport et de liaison bus en tout cas qu'il faudra pour le centre.

Je ne vais pas faire le débat ici, mais la question, l'avant-propos ramenait à la question. Comment nous discutons de la gare ? Est-ce qu'il y a une Commission ? Est-ce qu'il y a des arguments ? Qui va se déplacer ? Comment nous allons calculer tout ça ? De façon à trouver la solution la plus intéressante pour tout le monde, y compris sur le plan des coûts financiers.

Henri WATISSEE : merci monsieur. Nous allons peut-être prendre...

Lamia ABDEL NABY : nous allons prendre une autre question là, et une dernière question là-bas pour clôturer le débat.

Daniel NOURY, Habitant de la commune du Blanc-Mesnil, Militant UMP : bonsoir. Si nous avons bien suivi le débat concernant le Blanc-Mesnil, parce que je voulais poser d'autres questions sur le Grand Paris, mais ça a été posé, c'est l'avantage de passer en dernier. Mais je voulais poser une question sur le Blanc-Mesnil que j'ai déjà posée, mais pas à vous. Il y a des oubliés. Et les oubliés, c'est le Sud de Blanc-Mesnil. 20 000 habitants, avec Drancy juste à côté, et Bondy Nord. Autant de populations d'un milieu social défavorisé. Et puis aussi un tissu pavillonnaire du côté d'Aulnay. Et ces gens-là seront oubliés avec ces deux gares. Nous pouvons dire : c'est bien deux gares, c'est bien. C'est un levier économique, c'est clair pour la population, mais pour quelle population ? Pour le centre. Et pour le Nord de Blanc-Mesnil, mais pas pour le Sud.

Je vous demande d'être très vigilants sur le Sud de Blanc-Mesnil, parce qu'il y a une véritable importance. Parce qu'il y a le RER B+ que l'on nous promet. Mais les gens n'y croient plus. Ils ont un sentiment d'abandon. Et je me fais un peu leur avocat ce soir, parce que les gens ne viennent pas ici. C'est trop loin du centre ville déjà.

Imaginez pour prendre le RER qui ne fonctionne pas depuis des années. Et puis à Aulnay, quand vous êtes à pied et que vous n'avez pas de voiture, c'est une demi-heure pour y arriver. Et les courses, je ne parle même pas. Les gens font leur course à Aulnay, même à Drancy. C'est plus simple, parce que les transports ne fonctionnent pas dans le Sud de Blanc-

Mesnil.

Je voudrais que vous soyez très attentifs. Quand vous avez posé les questions des deux gares, pensez au Sud de Blanc-Mesnil. C'est très important.

Henri WATISSEE : merci de cette remarque et cette observation. Une dernière question peut-être ? Ce sera la dernière.

Hervé BRAMY, Conseiller Général Seine-Saint-Denis, Canton de Blanc-Mesnil : je considère que la gare à Blanc-Mesnil dans la partie Nord est absolument nécessaire. Un certain nombre d'arguments ont été développés. Je suis arrivé en retard, et je veux éviter de répéter. Mais pour ce que j'en ai entendu, évidemment, l'ensemble des arguments militent au moins en contradiction avec mon précédent intervenant, c'est parce que le tracé du Grand 8 peut facilement passer dans cette partie du territoire, et être desservi dans une zone où l'urgence sociale reste criante.

Je voudrais dire aussi que les deux projets, Arc Express et le Grand 8, sont absolument déterminants pour le développement social, économique de notre département. Et je voudrais insister, même si ce n'est pas le lieu et le moment sur Arc Express, puisque je vous déposerai une lettre dès demain à la Commission, une lettre que j'ai adressée à tous les élus de Seine Saint-Denis, pour faire savoir que nous n'avions été que trois à nous abstenir sur le projet du Conseil général de la Seine Saint-Denis, qui n'est pas pour moi le projet du département de la Seine Saint-Denis. Je fais volontairement le distinguo. J'ai entendu ce qu'a dit le Maire de Drancy tout à l'heure. Je sais que d'autres maires sont en train de poser la question des évolutions du tracé d'Arc Express, notamment, j'ai entendu sur le Nord, mais ça peut être aussi sur le Sud, en particulier pour desservir Val de Fontenay plutôt que Noisy-le-Grand. Il y a des questions qui sont à mon avis posées ouvertes et qu'il faut absolument débattre. Et dans cette lettre, je vous demande, je ne sais pas si la décision vous appartient, de prolonger le débat de deux mois sur Arc Express en Seine Saint-Denis, parce que nous avons absolument besoin de discuter de tout cela.

Je regrette après que le Maire du Bourget qui est ici présent, mon camarade et ami Vincent CAPO-CANELLAS, ait voté le projet du Conseil général. Je le regrette. Et je me satisfais que les Maires du Bourget et de Drancy nous soutiennent dans nos projets. Si nous avions maintenu Plaine de France active, nous aurions avancé encore plus vite, mais cela appartient un petit peu au passé. Nous pouvons construire dans une nouvelle intercommunalité qui ira de Drancy jusqu'à Tremblay, réunissant les deux parcs d'exposition, les deux aéroports, etc.

Deux questions très rapidement : je voudrais savoir quelle va être finalement la procédure pour le Grand 8 et Arc Express ? Je pose la question parce que je lis la presse comme tous mes concitoyens, et je m'aperçois qu'entre le Ministre LEROY et le Président du Conseil régional, apparemment, ils sont sur la voie d'un accord qui devrait aboutir, si j'ai bien compris, dès la semaine prochaine. Quid des conclusions du débat public ? Là, il y aurait une chose qui serait complètement anormale si c'était le cas.

Et la deuxième question qui s'adresserait plus particulièrement aux représentants de la société du Grand Paris : l'État s'était engagé à verser 4 milliards d'euros dès 2011 pour lancer les projets. Qu'en est-il de cet engagement de l'État à l'égard de la société du Grand Paris ?

Henri WATISSEE : merci monsieur. Il y a deux questions, et je tacherai de répondre à la deuxième.

Denis BENSE : oui, j'en ai dit deux mots tout à l'heure. Aujourd'hui, ce besoin n'est pas avéré pour la société du Grand Paris. Nous n'allons pas dépenser immédiatement 4 milliards. Comme ils n'existent pas, ils ne sont pas immédiatement disponibles. Ces 4 milliards seront appelés entre 2014 et 2015, puisque c'est là où nous aurons une montée en charge dans les travaux, et nous aurons besoin d'appels de trésorerie importants. Comme je le disais, c'est après 2015 que l'on commencera à emprunter pour payer le solde de l'infrastructure avant de pouvoir la rembourser. Sur 2011-2012-2013, nous vivons avec les ressources fiscales qui nous sont affectées. Et à partir de 2014, nous appelons le capital que l'État a décidé de nous verser progressivement au fur et à mesure de nos besoins de trésorerie.

Henri WATISSEE : merci Monsieur BENSE. Pour répondre sur la convergence et le débat, cher Monsieur, il y a un enseignement qui sort, et majeur du débat public déjà depuis le 1^{er} octobre. Si vous avez assisté à la réunion générale le 30 septembre, les deux maîtres d'ouvrage, l'un surtout a parlé de complémentarité. Et puis depuis le 15 novembre, suite à la richesse des débats, suite au consensus d'ailleurs de convergence, qui est après tout du bon sens, nous avons vu apparaître le mot de fusion. Et puis, il se trouve que les autorités gouvernementales et de la région se sont mises autour d'une table pour discuter de tout cela. En parallèle, nos débats continuent. Et quand nous parlons, ils ne parlent pas eux, des 17 gares. Je ne pense pas. Je ne crois pas. Par contre, vous oui. Et là, il faudra bien tenir compte des 15 000 personnes qui ont été consultées, qui ont donné leurs avis, leurs opinions, qui ont contribué à tout cela. Et partant de là, nous avons annoncé cet accord historique le 5 janvier, puis le 12 janvier. C'est un peu décalé. Je trouve personnellement que c'est très bien que ce soit un peu décalé, parce que cela laisse au moins au débat, aux deux débats, continuer avec un minimum de sérénité.

Qu'il y ait un accord général, c'est très bien. Mais dans les faits, derrière, nous aurons un compte rendu pour le Grand Paris. Il y aura un compte rendu côté Arc Express. Ce sera remis à la société du Grand Paris, notre maître d'ouvrage, celui qui défend son projet. Pour nous, c'est pour le 31 mars. Je crois qu'Arc Express, c'est pour... Ils ont deux mois ou trois mois. Ils ont deux mois aussi, mais ils ont par contre trois mois pour se décider.

En revanche, pour les deux nouveaux arcs dont ils parlent, il est possible qu'il y ait des extensions de débat. Mais ça, c'est un autre débat. Je ne peux pas répondre à cette question monsieur. En tout cas, une richesse fondamentale du débat public, voyez-vous, c'est que cela a fait converger un peu plus tout ça. Et au-delà des attentes quotidiennes que nous avons entendues, que ce soit de l'existant ou que ce soit du futur, c'est vraiment la richesse

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

du débat qui donne tout cela. Et au moins cela, c'est un point tout à fait positif. Voilà.

Il me reste à vous remercier, je crois, de...

Lamia ABDEL NABY : simplement pour la prolongation, il demande la prolongation des débats. Ce n'est pas possible. La loi prévoit quatre mois de débat, et pas un jour de plus.

Henri WATISSEE : je ne m'avancerai pas là-dessus. Je ne sais pas.

Lamia ABDEL NABY : c'est ce qu'ils ont dit.

Joëlle FODOR ESKENAZI : je voulais juste préciser que pour les gens qui ont posé des questions écrites, pour lesquelles nous n'avons pas eu le temps de répondre, les réponses seront sur le site, et les questions seront indiquées sur notre site. Merci.

Henri WATISSEE : merci pour votre participation, merci d'être restés si tard. Et puis bon courage à ceux qui vont travailler demain matin.

Fin de la réunion à 23 heures 07