

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

**Commission
du développement durable et de
l'aménagement du territoire**

Mercredi

15 juin 2011

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 55

– Audition, ouverte à la presse, de M. André Santini, président
du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris 2

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

**Présidence de
M. Serge Grouard**
Président



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. André Santini, président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris.**

M. le président Serge Grouard. Notre Commission auditionne pour la première fois notre collègue André Santini en sa qualité de président du conseil de surveillance de la société du Grand Paris – il a été nommé à ce poste en juillet 2010 –, accompagné de M. Marc Véron, président du directoire de la Société du Grand Paris et de Mme Florence Castel, directrice du développement durable et de la qualité de la Société du Grand Paris.

L'article 3, paragraphe V, de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit en effet les auditions du président de la commission nationale du débat public et du président du conseil de surveillance devant les commissions permanentes compétentes des deux Assemblées pour présenter les conclusions du débat public et c'est à ce titre, Monsieur le Président, que nous avons le plaisir de vous entendre.

M. André Santini, président du conseil de surveillance de la société du Grand Paris. Le 26 mai dernier, le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté à l'unanimité l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Ce vote unanime — j'insiste — doit beaucoup au travail des équipes de la Société du Grand Paris et je tiens à leur exprimer à nouveau ma reconnaissance.

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris dans sa forme finale doit aussi beaucoup au débat public. Celui-ci a été l'occasion d'échanges riches et argumentés qui ont permis de faire progresser la proposition initiale du maître d'ouvrage sur bien des points. J'évoquerai successivement les enseignements du débat public sur les grands principes du réseau de transport du Grand Paris, les axes d'évolution que le débat a fait naître et les modifications apportées en conséquence.

Les éléments issus du débat public, tant dans le cadre des avis émis au titre du III de l'article 3 de la loi relative au Grand Paris qu'au travers de l'ensemble des expressions recueillies lors du débat, ont conforté les orientations du projet.

La pertinence d'un nouveau réseau en rocade a été unanimement reconnue, afin de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue, de proposer une alternative à la voiture particulière et de décongestionner les lignes traversant la zone centrale de l'agglomération.

L'objectif d'améliorer l'accessibilité des grands pôles métropolitains, à la fois vecteurs de développement économique et bassins de vie, a été approuvé – la réalisation de nouvelles liaisons structurantes à l'échelle régionale devant s'accompagner, au plan local, d'un réseau efficace de rabattement et de diffusion. L'efficacité du maillage avec les lignes existantes et les autres projets de développement des transports en commun a aussi été mise en avant comme un atout fort du futur réseau.

Les principes des liaisons soumis au débat public ont tous reçu un accueil favorable : la desserte des territoires denses de proche couronne, les liaisons nouvelles vers les plates-formes aéroportuaires et leurs bassins d'emploi, les connexions aux gares de la grande vitesse ferroviaire, le désenclavement des secteurs de l'Est et du Nord présentant des enjeux importants de restructuration urbaine, le raccordement de la grande couronne par les correspondances avec les lignes Transilien.

Par-delà le soutien et la reconnaissance de l'opportunité du réseau de transport du Grand Paris, le débat a permis de mettre compléter le projet initial.

La volonté quasi-unanime de convergence entre les deux projets soumis au débat a conduit à mettre en évidence la complémentarité des tracés proposés à l'Est. Plusieurs demandes de création de gares nouvelles ont été formulées et toutes ont été examinées avec la plus grande attention par la Société du Grand Paris. L'équilibre entre desserte fine des territoires et performance d'un réseau structurant, circulant à une vitesse commerciale élevée était au cœur de cette problématique. Les modalités et le calendrier de la liaison Orly-La Défense, *via* Massy, Saclay et Versailles assurée par la ligne verte du Métro Grand Paris, ont fait l'objet d'échanges nourris, en lien notamment avec les problématiques d'aménagement et d'accessibilité du plateau de Saclay.

À la suite au débat public et sur la base du bilan dressé par la Commission nationale du débat public, la Société du Grand Paris a fait évoluer le projet pour présenter à l'approbation de son conseil de surveillance un schéma d'ensemble qui tient compte des propositions entendues.

Parmi les modifications apportées à la configuration générale du réseau de métro automatique, les plus significatives concernent les propositions de liaisons structurantes complémentaires et les évolutions de la liaison Orly-Versailles sur le plateau de Saclay. Au titre des propositions de liaisons structurantes complémentaires, la contribution – qui fait la somme de nombreuses propositions, notamment celles du conseil général du Val-de-Marne et de celui de Seine-Saint-Denis – versée par l'État et la Région le 26 janvier 2011 mentionne la réalisation d'« *un arc Est, permettant la desserte de l'Est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny-sur-Marne via Val-de-Fontenay, Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand, selon un tracé et des modalités techniques restant à définir* ».

Conformément à la possibilité ouverte par le II de l'article 2 de la loi relative au Grand Paris, le schéma d'ensemble adopté par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris préconise la réalisation d'une liaison structurante complémentaire entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs, et entre Rosny-sous-Bois et Champigny-sur-Marne. Une part maximale d'investissement de 2 milliards sur l'enveloppe de 20,5 milliards est réservée à la réalisation de cette liaison « Est proche ». Dans le Nord du département des Hauts-de-Seine, une desserte structurante des territoires en fort développement – Colombes, La Garenne-Colombes, Nanterre – est aussi recommandée au titre des réseaux complémentaires.

J'en viens à l'évolution des caractéristiques de la liaison Orly-Versailles. Dans le projet soumis au débat public, la liaison entre Orly et Nanterre représentait un linéaire d'environ 45 kilomètres et comprenait quatre gares identifiées, ce qui laissait ouverte la possibilité d'une gare supplémentaire dans le secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines. Dans cette configuration, la ligne verte remplissait une fonction affirmée de rocade de moyenne couronne, en vue de relier de manière directe et rapide l'aéroport d'Orly, les grands pôles de l'Essonne et des Yvelines, ainsi que les secteurs de Nanterre-La Défense, Saint-Denis Pleyel et Roissy. À l'occasion du débat public, la liaison Orly-Versailles et la desserte du plateau de Saclay ont focalisé l'attention. Le protocole d'accord du 26 janvier 2011 relatif aux transports publics en Île-de-France faisait ainsi le constat d'un désaccord entre l'État et la Région sur les enjeux de desserte et les perspectives de développement du plateau de Saclay.

C'est pourquoi la Société du Grand Paris a fait évoluer les caractéristiques de la liaison Orly-Versailles, afin de renforcer la fonction de desserte du territoire traversé tout en préservant la préfiguration d'une liaison rapide régionale. Ces scénarios sont fondés sur un mode en métro

automatique, moins capacitaire mais susceptible d'évoluer en fonction des besoins de transport. La liaison intégrée dans le schéma d'ensemble comprend ainsi la création de six à sept gares supplémentaires, pour répondre aux demandes de desserte exprimées lors du débat public. Aux franges Ouest et Est du plateau de Saclay, les gares nouvelles s'inséreront dans un tissu urbain dense en entreprises, en centres de recherche et en logements, dans les secteurs de Saint-Quentin-en-Yvelines, de Massy et d'Antony-Wissous. Sur le plateau, ces gares accompagneront le programme de développement d'activités dont certaines sont déjà bien implantées.

Avec un matériel roulant pouvant atteindre une vitesse de pointe d'au moins 100 kilomètres à l'heure et une vitesse commerciale de 65 kilomètres à l'heure, le temps de parcours entre le plateau de Saclay et Paris restera inférieur à trente minutes.

La solution ainsi proposée par la Société du Grand Paris a permis de surmonter le désaccord constaté dans le protocole du 26 janvier et elle a recueilli le soutien des présidents du conseil général de l'Essonne et des Yvelines.

Les autres évolutions concernent la limitation à Saint-Denis Pleyel du prolongement au Nord de la ligne 14, la liaison continue entre le Sud et le Nord des Hauts-de-Seine et l'ajout de gares nouvelles afin d'améliorer les interconnexions du réseau de transport du Grand Paris avec les liaisons ferrées.

La limitation à Saint-Denis Pleyel du prolongement au Nord de la ligne 14 – contrairement à la volonté de la RATP –, vise à ne pas lier la section Pleyel-Roissy à la technologie utilisée sur l'actuelle ligne 14, et, d'autre part, à prévenir les difficultés d'exploitation et les dysfonctionnements que ne manquerait pas de rencontrer une ligne longue exploitée à pleine capacité. Au Sud, le prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly est conservé, cette disposition du projet présenté au débat public ayant été largement approuvée par les citoyens comme par les acteurs locaux. Enfin, plusieurs gares ont été ajoutées. Parmi elles, certaines répondent à l'objectif d'une meilleure interconnexion avec le réseau ferré, comme « Fort-Issy – Vanves – Clamart », « Bois-Colombes », « Saint-Maur – Créteil » ou encore « Pont-de-Rungis ». D'autres répondent à des demandes exprimées à l'occasion du débat public, comme « Le Blanc-Mesnil » ou encore « Nanterre-la Boule ». Outre une éventuelle gare supplémentaire au Terminal 4 de Roissy-Charles-de-Gaulle, quatre gares ont été retenues à titre conservatoire, 230 millions d'euros étant provisionnés à leur profit.

Ces modifications ont conduit le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris à approuver, à l'unanimité, un schéma d'ensemble composé de trois liaisons : une liaison directe entre Saint-Denis Pleyel et Orly, correspondant aux prolongements Nord et Sud de la ligne 14 – ligne bleue ; une liaison principalement en rocade desservant l'Est de la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne, le Val de Marne, les Hauts-de-Seine, la Plaine Saint-Denis et les bassins de population et d'emplois s'étendant du Bourget à la plate-forme de Roissy – ligne rouge ; une liaison de rocade en moyenne couronne entre Orly, Versailles et Nanterre, desservant l'Essonne, les Yvelines et les Hauts-de-Seine – ligne verte. Cette dernière sera réalisée en deux temps, en commençant par la liaison Orly-Versailles, puis, au-delà de 2020, la liaison Versailles-Nanterre sera réalisée au-delà de 2025.

La création de ce réseau de transport est coordonnée avec les projets de liaisons structurantes complémentaires reliant Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs à l'Est et Nanterre à l'Ouest, ainsi que Val de Fontenay à Champigny-sur-Marne.

Les modalités envisagées en matière d'exploitation et d'organisation des lignes pourront évoluer dans le cadre des études à venir, sous réserve de ne pas remettre en cause ni les caractéristiques premières du réseau – tracés et gares retenus –, ni les équilibres fondamentaux du schéma d'ensemble approuvé, en matière de besoin d'investissement comme de fonctionnalités.

Le débat public a mobilisé 17 500 personnes au cours de 70 réunions publiques : il s'agit de la plus grande consultation réalisée en Europe. Le coût était d'ailleurs à la hauteur : 6 millions d'euros au total dont 4 à la charge de la Société du Grand Paris et 2 supportés par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) au titre du projet « Arc Express ».

Le projet du Grand Paris représente l'une des plus grandes opérations que la France ai jamais engagé, et sans doute sera-ce l'une des dernières du fait de son coût : près de 35 milliards d'euros, dont 20,5 milliards pris en charge par la Société du Grand Paris et une quinzaine par la Région et les autres collectivités locales. Certains industriels se sont plaints de l'augmentation de la taxe sur les bureaux. Cependant, notre Assemblée a eu la sagesse d'en lisser le montant, et j'ai aussi fait valoir à ces industriels que depuis le temps qu'ils payaient des impôts sans savoir à quoi ils servaient, ils allaient enfin avoir le plaisir de payer des impôts dont ils profiteraient directement... !

M. Yanick Paternotte. Je me félicite de l'accord intervenu pour la liaison entre Orly, Saclay, Versailles et La Défense, même s'il reste à définir le mode de réalisation, dont j'ai cru comprendre qu'il ne serait plus en souterrain, mais en aérien. Si la ligne 14 n'est pas prolongée – comme je le souhaitais avec d'autres – jusqu'à Roissy, quels sont, ligne par ligne, les choix techniques envisagés ? Si l'on retient des technologies différentes, les économies d'échelle risquent d'être faibles. Comme le démontre le rapport de la commission d'enquête sur la situation de l'industrie ferroviaire que nous allons remettre aujourd'hui même au Président Accoyer, la France souffre de la politique des petites séries qui ne permet pas nos entreprises d'attendre la taille critique.

Au-delà du Charles-de-Gaulle Express (CDG Express), quelle sera la place des partenariats public-privé (PPP) dans la réalisation des différentes lignes ? Le fait que l'arc complémentaire « Est proche » en Seine-Saint-Denis se termine en double cul-de-sac ne risque-t-il pas de créer de lourdes contraintes d'exploitation, à l'exemple de la fourche de la ligne 13 ?

L'acte motivé adopté le 26 mai dernier ne signe-t-il pas l'abandon définitif de l'exploitation de la voie ferroviaire pour assurer la logistique urbaine ? Si tel était le cas, ce serait une grave erreur, au moins pour certaines gares.

S'agissant du financement, quel est le sentiment de la Société du Grand Paris sur l'abandon de la taxe sur les bureaux dans certains secteurs et sur le retour – que je juge positif en ma qualité d'élus de la grande couronne – à une taxation de proximité plus intelligente car moins pénalisante pour l'emploi et l'activité économique ?

Enfin, qui remboursera les études d'un montant de 3 millions d'euros que la RATP a effectuées pour le compte de la Société du Grand Paris et du secrétariat d'État au développement de la région capitale ?

M. Jean-Paul Chanteguet. La date de début des travaux étant liée à la durée des études préalables, peut-on avoir une estimation de cette dernière ? De même, le président du

directoire de la Société du Grand Paris, M. Marc Véron, ayant indiqué dernièrement qu'il n'y aurait pas de phasage et que les maîtres d'ouvrage seraient en mesure de mobiliser de front huit à dix tunneliers, des précisions peuvent-elles nous être apportées à ce sujet ?

Sachant que 2 300 hectares de terres agricoles seront sanctuarisés sur le plateau de Saclay, pourquoi ne réserve-t-on pas d'autres espaces naturels dans la région parisienne ?

Le directeur régional et interdépartemental de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France, M. Bernard Doroszczuk, a évoqué la soutenabilité du projet de Grand Paris en citant différents défis. Qu'en est-il notamment du financement de la dépollution des sites autour des gares, de la prise en charge du déplacement d'activités à risque situées près de ces équipements, de l'approvisionnement en granulats des chantiers – sachant que la région parisienne en importe déjà – et de la construction d'installations d'assainissement des eaux usées, voire de traitement des ordures ménagères ?

Enfin, sous quel délai et dans quelles conditions seront engagés les 12 milliards du plan de mobilisation de la Région pour le développement des Transports en Île-de-France, lequel vise notamment à accélérer la régénération du réseau actuel ?

M. Stéphane Demilly. Permettez-moi tout d'abord de saluer la brillante performance technologique réalisée hier par l'avion solaire de Solar Impulse, piloté par M. André Borschberg. Nous avons auditionné ici même M. Bertrand Piccard et nous ne doutions pas qu'avec un tel nom il réussirait ce challenge ! (*sourires*) La Commission du développement durable ne pouvait passer sous silence cet exploit, et je vous demande, Monsieur le président, de bien vouloir adresser toutes nos félicitations à MM. Piccard et Borschberg.

Pour reprendre votre expression, Monsieur le président Santini, le Grand Paris est une « ville-monde ». Par conséquent, son aménagement et son développement concernent l'ensemble du territoire français. Le 26 mai dernier, le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a voté à l'unanimité en faveur du schéma d'ensemble du futur « Grand Paris Express », ce « supermétro » automatique qui ceinturera la capitale. Je tiens à souligner le caractère unanime de ce vote, que je trouve remarquable au sein d'une instance qui rassemble des élus de toutes tendances politiques. C'est la preuve que les grands projets savent rassembler et fédérer.

Le député de la Somme que je suis espère que le même sens de l'intérêt général animera les acteurs d'un autre très grand chantier d'aménagement du territoire qui concerne aussi la région parisienne, je veux parler du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe... Je forme à cet égard le vœu qu'un soin particulier soit apporté à la gouvernance de cet immense chantier, afin que la recherche des meilleures retombées possibles pour les territoires, y compris pour le Grand Paris, prévale sur les querelles de chapelles.

Le schéma d'ensemble du réseau prévoit 72 gares, dont 57 nouvelles, sur trois lignes de métro automatique d'une longueur d'environ 175 kilomètres, le tout pour un investissement prévisionnel de 32,5 milliards d'euros d'ici à 2027. C'est un projet colossal qui va mobiliser d'énormes ressources ! De quelles garanties le conseil de surveillance s'est-il entouré pour éviter le « syndrome TGV », c'est-à-dire le risque que la mobilisation de ces ressources ne se fasse au détriment de l'entretien et de la mise à niveau des lignes existantes ? Faut-il rappeler que le développement des lignes TGV a « cannibalisé » les moyens de la SNCF au détriment des lignes classiques ?

En ce qui concerne la préservation du foncier agricole, je suis régulièrement interpellé par la profession agricole sur la menace que représente le grignotage permanent des terres pour les besoins du développement urbain et économique. Toutes les secondes, 24 mètres carrés de terres agricoles disparaissent, ce qui équivaut à la disparition d'un département français tous les dix ans. Si le développement des activités humaines est indispensable, il doit être pensé dans les termes les plus économes possibles pour le foncier agricole comme pour les espaces naturels.

Je crois savoir que cette question se posait avec une acuité particulière sur le site du plateau de Saclay, l'un des grands pôles desservis par le futur réseau. Comment ces préoccupations ont-elles été prises en compte, à Saclay en particulier et sur l'ensemble du réseau en général ?

Enfin, au-delà des besoins des Franciliens, la demande d'interconnexion des voyageurs de province désirant se rendre dans la couronne parisienne sans passer transiter par Paris a-t-elle été entendue ?

M. Yves Albarello. Monsieur le président du Conseil de surveillance, je tiens tout d'abord à vous féliciter du vote de l'acte motivé, intervenu à l'unanimité le 26 mai dernier. Ce résultat montre que le terrain avait été parfaitement « déminé » au préalable !

Après le temps des études, qui sont lourdes – entre 2 et 3 milliards d'euros – et longues – car compliquées –, viendra celui du phasage des travaux. Par où commencera-t-on sachant que chaque président de conseil général souhaite, de façon légitime, mettre en avant son territoire ? Je précise au passage que je suis de ceux qui considèrent que la ligne 14 ne doit pas être prolongée au Nord jusqu'à Roissy du fait de l'existence de CDG Express.

Sachant que seuls les rails et les quais sont financés par la SGP, au contraire des gares, si les acteurs locaux réussissent à mobiliser des financements pour réaliser ces dernières et les équipements afférents, cela pourra-t-il influencer, dans le secteur en question, sur le planning arrêté antérieurement ? Il existe du reste une ambiguïté qu'il conviendrait de lever à propos de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, entre la gare T4 et celle du Mesnil-Amelot, des financements privés devant permettre de réaliser plus rapidement que prévu cet équipement dans ce dernier cas.

Mme Annick Lepetit. Avec l'accord du 26 janvier dernier, l'évolution par rapport au projet inscrit dans la loi a été très importante. Quel est l'impact pour la Société du Grand Paris d'un tel changement de philosophie – 72 gares au lieu de 40 et un tracé largement modifié ? S'agissant plus particulièrement de la transformation du métro aérien en métro souterrain, la Société du Grand Paris a-t-elle d'ores et déjà envisagé les évolutions induites en termes de paysage ?

Votre idée est-elle toujours de commencer les travaux à plusieurs endroits en même temps ? Le calendrier et le phasage, tant des travaux que du financement, semblent en effet des sujets tabous.

L'installation de la Société du Grand Paris ayant été, semble-t-il, difficile, pouvez-vous préciser à présent qu'elle a atteint son régime de croisière, son fonctionnement, ses effectifs, son budget, ainsi que les relations entre le Conseil de surveillance et le Directoire ?

Enfin, qu'en est-il des conventions de financement inscrites dans l'accord du 26 janvier qui doivent être passées entre la Société du Grand Paris et le STIF ?

M. François Pupponi. Sachant que les collectivités locales concernées pourront signer avec la Société du Grand Paris des contrats de développement territorial sur la base du futur décret pris en Conseil d'État, les élus ont commencé de travailler à la préfiguration de ces contrats avec les services de l'État et de la Société du Grand Paris. Aujourd'hui, les élus sont dans l'attente d'une éventuelle consultation dans le domaine environnemental, avant d'arrêter les modalités selon lesquelles ces contrats seront élaborés, signés et mis en œuvre. L'intérêt de tels contrats est de développer l'aménagement urbain autour des gares, sur des périmètres permettant des aménagements et des investissements de grande envergure, en particulier au Nord de la région parisienne, qui en a bien besoin.

M. Jean-Yves Le Bouillonnet. Quels sont les rapports de la Société du Grand Paris avec le STIF, lequel doit, pour le compte de la Région, exécuter le plan de mobilisation pour les transports ? Il ne faut jamais négliger le fait que le réseau sera *in fine* remis en gestion au syndicat ? L'acte motivé évoque à cet égard une « coordination » entre la SGP et le STIF, terme qui a pu surprendre certains. On est en effet au-delà de la coordination puisque les choix portent à la fois sur les infrastructures, le matériel roulant et les technologies. Qui sera chargé de l'arbitrage entre les parties en cas de désaccord – les avis des grands experts ayant, par exemple, été totalement contradictoires au sujet du prolongement de la ligne 14 ?

De quelle manière le financement des gares sera-t-il assuré, compte tenu de la suppression du dispositif prévu dans la loi relative au Grand Paris tendant à l'utilisation d'une partie de la valorisation foncière ? Les maires des communes traversées s'inquiètent des conséquences, par exemple dans le domaine du logement social, d'acquisitions négociées avec des particuliers à la valeur de la surface hors d'œuvre nette (SHON) du bâtiment.

Enfin, de quelle manière sera mis en place le comité stratégique prévu par l'article 8 de la loi sur le Grand Paris et quelle sera sa mission précise ?

M. Daniel Goldberg. Si je sais ce qu'est la Société du Grand Paris, je ne sais toujours pas ce qu'est précisément le Grand Paris. À cet égard, la SGP travaille-t-elle, en termes de logement ou d'aménagement, sur la base des hypothèses avancées par le Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France selon lesquelles la région comptera 15 millions d'habitants en 2050, le projet de développement et d'aménagement global prévoyant pour sa part la création d'un million d'emplois à l'horizon 2030, générés notamment par le nouveau réseau de transport ?

En matière de gouvernance, comment seront articulées les interventions respectives de la Société du Grand Paris, du conseil régional – avec son schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) –, des établissements publics d'aménagement d'État et des maîtres d'œuvre des principales opérations d'intérêt national (OIN) en Île-de-France ?

La Société du Grand Paris a-t-elle estimé le manque à gagner dû au vote par l'Assemblée nationale de l'amendement préconisant le lissage de la hausse de la taxe sur la création de bureaux, cela afin de camoufler la bosse de financement de l'ANRU ?

Comment les contrats de développement territorial seront-ils financés compte tenu du fait qu'ils ne portent pas seulement sur l'aménagement autour du point d'arrivée de la liaison mais sur la mise en valeur de la totalité du périmètre autour des gares ?

Enfin, la réflexion sur les tarifs voyageurs a-t-elle avancé ?

M. Jean-Marie Sermier. Si le projet est essentiel pour la région capitale, il l'est également pour tout le pays compte tenu des interconnexions avec le réseau ferroviaire à grande vitesse. Pouvez-vous confirmer la création de quatre gares TGV ? Dans l'affirmative, où en sont les études et quels sont les accords envisagés avec RFF ? Est-il prévu de faire de ces équipements les gares de départ des futures lignes ? En particulier, la ligne Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Toulouse (POCT) partira-t-elle de la gare TGV d'Orly ou toujours de Paris intramuros, alors que la gare de Lyon est déjà saturée ?

M. Alain Gest. Comment la Société du Grand Paris conçoit-elle les relations avec les régions limitrophes de l'Île-de-France, lesquelles sont souvent concernées – y compris favorablement – par les projets développés au titre du Grand Paris ? Dans le cadre du débat public de l'hiver dernier, aucune réunion n'a eu lieu en Picardie, notamment à Amiens, capitale régionale. Est-ce à dire qu'il n'y a eu aucune sollicitation de la part de la Région Picardie ni de la ville d'Amiens ?

M. le président Serge Grouard. Une seule question, Monsieur le président, avant de vous laisser répondre à l'ensemble de nos collègues : a-t-on une idée précise de la date à laquelle la desserte de Saclay sera effective ?

M. André Santini. Laissant le soin au Président du directoire, M. Marc Véron, de répondre sur les aspects plus techniques, je me permettrai, concernant le volet plus politique, de rappeler, notamment à M. Le Bouillonnet que, conformément à la loi, les installations construites par la Société du Grand Paris seront remises en fin de construction au STIF, ce qui signifie que la tarification – sujet abordé par M. Daniel Goldberg – échappera totalement à la SGP puisqu'il reviendra au syndicat de la fixer. Il n'est cependant pas question de jouer les Ponce Pilate : le STIF doit être associé à la définition des matériels et autres modes de traction, ce qui implique une synergie avec la Société du Grand Paris si l'on ne veut pas connaître les mêmes problèmes qu'avec, dans un autre domaine, un certain hôpital de la région parisienne construit en PPP. Si le dialogue entre le STIF, avec sa légitimité, et la Société du Grand Paris, établissement public instauré par la loi – faut-il le rappeler ? –, a pu connaître certaines difficultés, tel n'a jamais été le cas entre leurs présidents respectifs, qui ont toujours poussé à la concertation et à la synergie.

Pour prendre l'exemple de l'Arc Est proche, certains élus de la Seine-Saint-Denis auraient préféré que sa réalisation soit confiée à la Société du Grand Paris, le STIF ayant déjà à sa charge le plan de mobilisation pour les transports de la région. Nous avons transigé en gelant 2 milliards en faveur de cette opération. Sur le plan prospectif, il peut d'ailleurs sembler bizarre d'avoir un réseau réalisé par la Société du Grand Paris et, au milieu, entre le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis, une ligne réalisée par le STIF. Ne vaudrait-il pas mieux que les deux structures travaillent ensemble ? Il est possible, Madame Lepetit, que les esprits n'y soient pas encore prêts, mais une synergie ne serait-elle pas préférable, sachant qu'à la fin le STIF récupérera la gestion de l'ensemble – avec sans doute toutes les récriminations d'usage lorsqu'une structure succède à une autre ? Il serait bien plus sage que les gens travaillent ensemble dès le début.

Pour une fois, les responsables politiques ont pris de l'avance : les accords du 26 janvier et du 26 mai 2011 ne seraient pas intervenus si nous n'avions pas trouvé de solutions – notamment sur le lourd dossier du plateau de Saclay, avec onze gares au lieu de quatre, 2 300 hectares sanctuarisés et une ligne en souterrain. J'ai du reste tenu à féliciter le

jeune président du conseil général de l'Essonne, M. Jérôme Guedj, qui n'aurait jamais cru un mois plus tôt pouvoir voter le dossier. Il est vrai que celui-ci était « explosif », certains ne voulant rien lâcher et d'autres renvoyer la décision après les élections sénatoriales... En désamorçant un par un les conflits, nous sommes parvenus à une solution qui respecte chacun, préserve l'intérêt général et ménage l'avenir.

Comme certains l'ont suggéré, nous n'avons pas varié dans notre opposition à toute forme de phasage. En effet, nous voulons éviter à tout prix de réitérer l'opération de l'autoroute A86 que nous avons mis 40 ans à boucler ! Heureusement, nous avons pu compter sur notre excellent collègue Gilles Carrez pour corriger le cafouillage qui avait conduit le « Sénat Borgia » à prendre l'argent du Grand Paris pour pallier les défaillances de l'ANRU. Soit, la SGP ne dépense pas d'argent pour l'instant, mais les études vont tout de même s'élever à 2 ou 3 milliards d'euros ! N'oublions pas les 4 milliards prêtés à l'industrie automobile : les constructeurs les ont remboursés, mais aussitôt attribués, il a fallu, pour les conserver, se battre contre ceux qui voulaient les reprendre au prétexte que nous n'en avions pas immédiatement besoin. Je rappelle au passage que l'État français a été le seul à tirer bénéfice des fonds consentis aux banques puisqu'ils avaient été prêtés à 8 %.

Pour revenir à notre opposition au phasage, je rappelle toujours l'histoire de ces deux ministres qui, sous la IV^{ème} République, s'appelaient Buron – l'un, qui allait à la messe, étant surnommé « Buron des burettes », l'autre « Buron des buvettes ». (*rires*) À force d'inaugurer des bouts d'autoroute, celui qui avait reçu le portefeuille des transports finit par être surnommé « M. Tronçon » ! Ne voulant pas que l'histoire se répète, nous jugeons indispensable que les élus soient associés dès l'origine.

Certes, il y a toute chance que l'on commence par Orbival, car c'est le projet qui a été le plus travaillé en amont, mais, grâce aux tunneliers, il sera possible de commencer en plusieurs endroits, sans connaître à cette occasion tous les problèmes causés par la réalisation des lignes de tramways – je suis très fier du mien ! – qui rend la vie des riverains si difficile pendant les travaux.

Quant aux gares, il faut réfléchir avec les élus au moyen d'en faire des lieux symboliques. Pour avoir été invité à l'inauguration du siège de la BNP à Londres, j'ai pu admirer la gare de Saint-Pancras. Cette splendide gare victorienne a en effet subi une transformation pour un montant de 1,5 milliard d'euros de travaux entrepris dans le cadre d'un PPP réunissant le groupe britannique Argent, la Deutsche Bahn et la British Railways. Devenue l'égale d'une aérogare, elle accueille 150 000 personnes par jour dont 25 % ne viennent que pour les boutiques, bars et restaurants, ce qui crée des emplois. Avec du talent – et notre pays n'en manque pas – on peut donc faire de belles choses dans le cadre d'une opération négociée avec les élus. Je ne vois pas en effet comment on pourrait à nouveau imposer aux gens ce qui a été fait avec certaines gares TGV. Il faut concevoir un nouveau mode d'accueil, à l'image de ces merveilles du Second Empire que sont les gares de Lyon et d'Orsay à Paris, de Limoges ou encore de La Rochelle – en oubliant les gares nouvelles qui, comme à Saint-Pierre-des-Corps, sont inondées dès qu'il pleut...

M. le président Serge Grouard. Merci pour cette première série de réponses. Je donne la parole à M. Kossowski pour une ultime question, puis nous écouterons les réponses de M. le président du directoire.

M. Jacques Kossowski. L'exigence de nos populations en matière d'intégration environnementale est devenue une réalité que nous nous devons de soutenir et

d'accompagner. De ce point de vue, une étude de l'autorité environnementale, rendue publique en août 2010, avait relevé – peut-être un peu injustement – les limites du bilan carbone du réseau du Grand Paris par rapport au projet Arc Express. Depuis, est né le Grand Paris Express : l'autorité environnementale va-t-elle se prononcer sur le bilan carbone de ce nouveau réseau, dans l'affirmative, et à quel horizon ?

Les modalités de concertation avec la population et les acteurs socio-économiques constituent l'une des premières conditions de réussite de la construction du nouveau réseau. Il en sera de même pour l'articulation entre tous les acteurs institutionnels, notamment dans l'environnement des réseaux de transport collectif. Quelle sera l'articulation entre la Société du Grand Paris et le STIF, avec RFF et la SNCF ?

M. Marc Véron, président du directoire de la Société du Grand Paris. Monsieur Paternotte, s'agissant du passage de l'aérien au souterrain, la loi du 3 juin 2010 a rendu obligatoire la production à la Commission nationale du débat public de trois éléments constitutifs de la saisine, dont une étude d'évaluation environnementale et un avis de l'Autorité environnementale sur cette étude d'évaluation. Cette dernière, qui était à la fois une photographie de l'existant et la mesure des impacts du projet à l'horizon 2035, montrait assez clairement que certains passages en aérien, soit étaient contraires à la réglementation, soit ne prenaient pas en compte des obstacles physiques tenant, en particulier, à la nature des sols ou à la présence d'eau. C'est ce qui nous a permis, dans le dossier présenté au débat public, de distinguer ce qui était possible en aérien de ce qui ne l'était pas.

Les souhaits exprimés nous ont conduits à introduire deux variantes par rapport au projet initial : d'abord, un *mix* de souterrain et d'aérien s'agissant du tracé entre Orly et Versailles – sous la condition de ne pas entamer les propriétés agricoles et de respecter la sanctuarisation de 2 300 hectares prévue dans la loi ; ensuite, de l'aérien à la sortie de l'aéroport Roissy-CDG jusqu'au Parc des expositions de Villepinte, voire un peu au-delà. Ailleurs, les bouleversements entraînés par le passage en aérien conduisaient à des coûts et à des délais insurmontables.

S'agissant du prolongement, soutenu notamment par M. Paternotte, de la ligne 14 jusqu'à Charles-de-Gaulle, la difficulté tenait au fait que cette ligne était organisée sur le modèle de six voitures par rame. Certes, nos prédécesseurs avaient eu la sagesse de penser au développement de la ligne et de construire, pour la section comprise entre les stations Olympiades et Gare Saint-Lazare, des quais de 120 mètres autorisant le stationnement de 8 voitures. Cependant, avec 8 voitures et une durée entre deux rames de 85 secondes, on atteint un rythme de 45 000 passagers à l'heure de pointe, ce qui est considérable. Aussi, pour ne pas s'exposer à des difficultés d'exploitation insurmontables entre les 2 principaux aéroports – soit un continuum de 50 kilomètres – qui rendraient la situation de ces voyageurs épouvantable, nous avons préféré, par application du principe de précaution – d'autant qu'aucune étude de sûreté de fonctionnement, et pour cause, ne pouvait être produite – prévoir une rupture de charge à Pleyel, solution qui avait d'ailleurs la faveur du président de la Région.

M. Yanick Paternotte. Vous n'empêcherez pas les gens de monter à Pleyel. Chacun peut avoir une opinion mais il faut tenir compte des conclusions du débat public !

M. Marc Véron. Les études de sûreté de fonctionnement n'ayant pu être menées, faute de situation comparable sur des réseaux existants, nul ne peut avoir de certitude, ni dans un sens ni dans l'autre.

Du fait de cette rupture de charge, la possibilité est donc offerte de trouver, par la liaison entre Pleyel et Roissy, un type de matériel identique à celui de la rocade et, éventuellement, en Seine-Saint-Denis. Le marché pourra donc être ouvert à la concurrence afin d'obtenir les meilleures performances et le meilleur prix, ce qui eût été beaucoup plus difficile avec une liaison sur pneu, enfermée dans le modèle de la ligne 14.

Les PPP ne sont pas exclus *a priori*. Encore faut-il savoir s'ils pourront inclure la prise de risque commercial. Au vu des résultats de l'exploitation actuelle des rames de métro, il est permis d'en douter ! Si les PPP n'intègrent pas le risque commercial, il faudra vérifier que les taux d'intérêt sont compétitifs par rapport à des emprunts adossés à l'État, aux mêmes conditions que celui-ci peut obtenir.

M. André Santini. Les PPP sont en tout cas prévus par la loi. Reste à savoir si un tronçon pourrait s'extraire de l'ensemble. Les travaux de regroupement du siège du ministère de la défense sont réalisés dans le cadre d'un PPP, mais il s'agit d'un chantier plus linéaire, comme pour les hôpitaux ou les prisons. Là, il s'agit d'un mode de transport destiné à plusieurs milliers de personnes...

M. Marc Véron. ...ce qui implique un risque commercial.

Quant à la logistique de fret urbain, soit le transport par voie ferrée de colis de petit volume au cœur des villes, elle n'est pas abandonnée. Cependant, une ouverture à l'exploitation éventuellement 24 heures sur 24 présente des difficultés. Et il n'est pas simple de mêler différents types de flux – passagers et fret de desserte commerciale de magasins *intra muros*. En tout cas, la demande existe d'un trafic nocturne dans les plages horaires aujourd'hui fermées.

S'agissant du financement, les votes intervenus la semaine dernière au sein de notre Assemblée dans le cadre du projet de loi de finances rectificative pour 2011 conduiraient à lisser l'actualisation de la redevance pour création de bureaux sur trois exercices, taxe qui intéresse au premier chef le STIF puisque son produit est directement affecté à la Région. Je ne prends pas cela comme une excellente nouvelle, car l'étalement aboutirait à ce que la ressource soit différée – d'autant qu'à la suite du retrait d'un sous-amendement de M. Vandewalle, il a été décidé de créer un groupe de travail sur la taxe payée chaque année sur les bureaux, ce qui intéresse la Société du Grand Paris puisque la partie État et l'actualisation de cette taxe lui ont été affectées.

S'agissant du remboursement à la RATP des études qu'elle a réalisées, une dette, constituée au bénéfice de la Régie, a été provisionnée dans les comptes de la Société du Grand Paris. Nous attendons simplement la définition des modalités juridiques qui permettront d'honorer cette dette.

M. Chanteguet s'est interrogé sur la date des premiers travaux et sur la séquence des études.

M. André Santini. Reprenons le processus : après l'approbation par le conseil de surveillance de l'acte motivé préparé par le directoire, le 26 mai dernier, le dossier a été transmis au Conseil d'État qui devrait, ses préoccupations ayant été prises en compte – il est d'ailleurs très rare que l'on travaille en aussi étroite concertation – permettre la publication du décret début juillet. C'est alors qu'interviendront les études, sachant que des recours peuvent toujours être déposés.

M. Marc Véron. Nous aurons alors deux catégories d'études à mener en parallèle, sachant que tout dépendra des moyens humains qui seront mis à la disposition de la Société du Grand Paris. La maîtrise d'ouvrage, si elle peut compter sur des forces internes, doit aussi pouvoir reposer sur des appels d'offres en vue de s'adjoindre des capacités d'études extérieures. Ce n'est pas en effet avec 40 personnes que l'on peut mener à bien un projet de cette nature ! La Société du Grand Paris devra donc obtenir de sa tutelle l'autorisation de disposer de moyens adaptés, eu égard à la nature du projet et au montant des travaux.

Les études concernent les procédures publiques – avec le démarrage aussi rapide que possible des enquêtes publiques et de leurs études d'impact – et, parallèlement, les avant-projets sommaires qui permettront de passer les marchés industriels, les premiers travaux pouvant intervenir dès 2013. La question des moyens se pose donc dès à présent.

S'agissant du séquençage des travaux, outre l'engagement qui a été pris de prolonger la ligne 14 au nord de Saint-Lazare jusqu'à la mairie de Saint-Ouen, deux gares particulièrement complexes – en l'occurrence La Défense et Pleyel – doivent être étudiées au plus vite si l'on veut assurer leur jonction avec le reste du réseau. Tant que ces études ne seront pas menées à bien – en particulier pour déterminer la manière de gérer les flux –, la réalisation des tracés entre la Défense et Pleyel et au-delà sera bloquée. De même, la rocade Sud allant du Pont de Sèvres à Noisy-le-Grand étant également considérée comme prioritaire, les études devront être aussi engagées sans délai. Enfin, l'accord du 26 janvier ayant fixé la date de 2020 pour relier Saclay au cœur de Paris, il conviendra de réaliser une correspondance à Orly.

Ces engagements forts nous interdisent tout échelonnement : puisqu'ils ont été pris, il nous faut les honorer.

Pour ce qui est des 12 milliards du plan de mobilisation, le montant est validé dans l'accord du 26 janvier.

M. André Santini. Il est acquis que ces 12 milliards ne seront pas ponctionnés au profit du Grand Paris puisqu'ils ont été sanctuarisés.

M. Marc Véron. La loi est très claire : il ne peut y avoir de détournement des ressources de la Région pour réaliser le projet du Grand Paris.

Cette préoccupation rejoint celle de M. Demilly, qui s'inquiétait d'une « cannibalisation » au bénéfice des 72 gares prévues, dont 6 supplémentaires entre Orly et Versailles et une petite vingtaine en Seine-Saint-Denis, le tout sur une longueur de réseau proche de 200 kilomètres. Je le répète : il n'y aura pas de vase communicant.

S'agissant de l'interconnexion des voies, de nouvelles gares TGV sont prévues. C'est ainsi qu'un débat public a eu lieu au début de cette année au sujet de celle d'Orly. Nous souhaitons bien entendu que cette gare soit commune au métro et au TGV malgré la difficulté technique de l'opération. Il en va de même pour celle de la Défense, où la ligne normande devrait arriver, ainsi que pour les autres gares TGV prévues, notamment à Pleyel. L'interconnexion ne joue donc pas seulement avec les lignes de la région parisienne.

Sachant que, comme le faisait justement remarquer M. Albarello, les études atteindront au moins 2 milliards d'euros, le premier défi est de respecter les enveloppes attribuées, notamment les 20,5 milliards d'euros de coût d'infrastructure. Les premiers travaux

devront donc se conformer aux coûts évalués par les études –, notamment le prolongement de la ligne 14 au nord de Saint-Lazare, évalué par le STIF à 1 milliard d'euro. Comme l'a souligné un récent rapport de la Cour des comptes, trop d'exemples récents montrent que les coûts d'origine peuvent être lourdement dépassés.

En ce qui concerne le financement des gares, l'enveloppe de 20,5 milliards d'euros comprend la construction des gares *stricto sensu* – quais, couloirs de circulation, issues, etc. Cependant, nombre de maires de banlieue qui accueilleront des gares nouvelles ont souhaité une très grande fonctionnalité de ces dernières – à l'exemple, ou presque, de celles citées par le président Santini. Sans financement privé, on ne voit pas comment de telles gares pourraient être construites.

Il appartient donc à la Société du Grand Paris de s'adjoindre les compétences qui permettront d'organiser les tours de table, en concertation avec les élus, le STIF et les autres partenaires potentiels, et en traitant chaque gare comme un cas particulier. Seule l'adéquation au marché, propre à offrir une rémunération du capital injecté, permettra d'attirer des investisseurs privés. Il ne semblerait d'ailleurs pas illégitime de demander par exemple à Aéroports de Paris (ADP) de financer la gare liée au terminal T4, car nous valorisons par là même l'actif social de cette société cotée en bourse. Il pourrait en être de même d'un gros projet qui n'a de sens que si une gare est implantée dans le secteur de M. Pupponi : sans doute ne serait-il pas inutile d'inviter l'investisseur au tour de table...

L'argent privé est, nous semble-t-il, indispensable. En tout cas, l'acte motivé prévoit expressément la possibilité d'y recourir.

Pour ce qui est de l'évolution du projet initial, à laquelle Mme Lepetit a fait allusion, nous avons proposé au STIF d'instaurer un comité de suivi permanent. Bien qu'il n'ait pas encore été créé formellement, les premières réunions auront lieu durant la deuxième quinzaine du mois de juin, et traiteront du prolongement de la ligne 14 au Nord. Je ne vois pas, étant donné la masse des questions à traiter, comment nous pourrions faire autrement, d'autant que les deux parties y ont un même intérêt.

Quant aux relations entre le conseil de surveillance et le directoire de la SGP, M. Santini pourrait en parler mieux que moi.

M. André Santini. Cela me donne l'occasion de rendre une nouvelle fois hommage à l'équipe de la Société du Grand Paris : depuis mon élection au mois de juillet dernier, les délais prévus dans la loi pour l'organisation du débat public et pour la préparation du décret en conseil d'État ont été strictement respectés, ce qui n'est pas si fréquent. Nous entendons agir avec la même rigueur pour ce qui concerne les études.

Même si le chiffre de 40 collaborateurs est manifestement insuffisant, le travail entre les techniciens et les élus a été exemplaire. L'étape suivante, pour répondre à M. Le Bouillonnet, sera celle du comité stratégique.

M. Marc Véron. Nous nous rendrons avec le président Santini devant les élus concernés par la rocade Sud début juillet pour préciser le calendrier des études et des travaux jusqu'à 2018, de façon à ce que le document soit opposable.

Pour cette rocade comme pour d'autres tronçons, des comités de pilotage intégrant les services des communes et des conseils généraux concernés, le STIF et les services déconcentrés de l'État ont d'ores et déjà été installés.

J'en viens aux contrats de développement territorial (CDT) que le préfet de région est chargé de mettre au point avec les élus. Selon la loi du 3 juin 2010, l'ouverture de l'enquête publique doit intervenir dans un délai de 18 mois après l'approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris. Le décret devant en principe être publié début juillet, cela nous renvoie au plus tard à la fin de 2012. Le préfet de région souhaitant que certains de ces contrats puissent être signés dès la fin de cette année, notamment dans les zones ayant fait l'objet de travaux préparatoires comme autour de Roissy, les évaluations quantitatives sont en cours faute de contrat type, chaque contrat étant propre à la situation locale.

M. André Santini. Pas moins de 18 CDT sont en voie d'aboutir.

M. Marc Véron. Ayant déjà fait allusion au comité de suivi permanent lorsque j'ai évoqué les rapports entre la Société du Grand Paris et le STIF, et ayant indiqué, s'agissant du financement des gares, que celui-ci passait nécessairement par la mobilisation de capitaux privés, je répondrai directement à M. Le Bouillonnet que certains maires, légitimement inquiets devant l'explosion du coût du foncier, ont d'ores et déjà demandé au préfet de prendre des arrêtés pré-zone d'aménagement différé (ZAD) à certains endroits stratégiques. Le schéma d'ensemble étant désormais connu, on voit en effet certaines grandes opérations se dessiner.

La loi du 3 juin fixant à six mois, à compter de la publication du décret en Conseil d'État approuvant le schéma d'ensemble, le délai de création du comité stratégique, ce n'est qu'au terme du délai de 18 mois auquel je faisais précédemment allusion que nous connaissons les communes traversées par le réseau du Grand Paris, susceptibles d'être parties prenantes à un CDT. La volonté du président Santini est donc de constituer en deux temps le comité stratégique, à partir du moment où nous connaissons de façon définitive les communes traversées.

M. André Santini. Les 90 maires dont les communes accueillent une gare ou sont traversées par le réseau feront partie du comité stratégique puisque le décret du 7 juillet 2010 dispose que ce dernier sera notamment composé d'un représentant de chacune des communes concernées à un titre quelconque par le réseau du Grand Paris. On ne peut cependant trop anticiper, car certains pourraient alors s'étonner que leur commune ne soit pas représentée. Tout se fera dans la concertation.

M. Marc Véron. En outre, il y aura de larges plages de recouvrement avec l'action de « Paris Métropole » et l'association des maires d'Île-de-France (AMIF).

M. Goldberg se demande ce que recouvre exactement le Grand Paris. Par définition, le concept n'est enfermé dans aucune limite administrative...

Vu qu'il appartiendra au STIF de fixer la tarification et que nous ferons connaître notre avis sur ce point au préfet chargé d'animer le groupe de travail sur la taxe locale payée chaque année sur les bureaux, je précise à nouveau que le financement des CDT est lié à la détermination site par site et contrat par contrat des éléments de programme pouvant être définis dans chacun de ces contrats.

S'agissant des gares exploitées par la SNCF ou par la RATP, nous étudions depuis trois mois la situation de chacune, de manière à anticiper les modifications qui pourront être apportées afin que le réseau du Grand Paris puisse s'y raccorder. Le travail avance bien, dans un esprit de bonne coopération entre tous les partenaires.

MM. Gest et Demilly ont regretté que les régions limitrophes n'aient pas été mieux associées. Je tiens à leur rappeler que toutes les villes importantes de ces régions figuraient à l'origine dans la liste des sites concernés par le débat public. Las, il n'est finalement resté que la Normandie, au titre du projet de ligne ferroviaire normande –, pour lequel un débat public aura lieu à l'automne prochain. On ne peut que le regretter, car nombre d'interconnexions intéressent la Picardie dont de nombreux ressortissants travaillent à Roissy ; il en est allé de même pour Orléans, ville avec laquelle un débat était pourtant aussi prévu.

M. André Santini. Assez curieusement, Lyon par contre va peser de tout son poids pour se raccrocher au Grand Paris, par crainte de rester à l'écart des villes métropole. La demande de la Picardie n'est d'ailleurs pas illégitime. Par ailleurs, Lille devrait rapidement se manifester.

M. Marc Véron. Pour répondre au président Grouard au sujet de Saclay, je confirme la date de 2020 pour relier Saclay au cœur de Paris. Il convient désormais d'élaborer le calendrier à rebours.

Les modalités de la concertation sont déterminantes. Ainsi, à la Défense, il est indispensable que nous ayons face à nous une autorité politique, afin de savoir si l'on doit uniquement raisonner à l'intérieur du circulaire – où il y aura effectivement une gare – ou s'il faut prendre en considération les six communes, depuis Suresnes jusqu'à Rueil et plus au Nord. Ce sont tout de même cinq gares qui sont concernées dans cette affaire, ce qui est considérable.

Mme Florence Castel, directrice du développement durable et de la qualité à la Société du Grand Paris. MM. Chanteguet et Demilly ont bien voulu aborder la question du foncier agricole. Nous respectons la protection particulière instituée sur le plateau de Saclay, avec la préservation des espaces naturels agricoles et forestiers, dont au moins 2 300 hectares de terres agricoles. Dans les autres secteurs, assez peu de terres agricoles sont directement concernées par le projet. Il est toutefois prévu d'analyser dans les études d'impact les incidences éventuelles du projet sur le fonctionnement, au titre des écosystèmes, des exploitations agricoles. Outre Saclay, cela concerne, au Nord, la partie relative au triangle de Gonesse.

S'agissant de la soutenabilité du projet et, plus particulièrement, des sites pollués, des activités à risque autour des gares ou du déficit en granulats – sans oublier la question de l'hydraulique –, c'est dès l'amont que nous avons pris en compte les enjeux environnementaux. Une véritable ingénierie environnementale sous-tend notre action. C'est ainsi que tous les sites de remisage, de maintenance et d'implantation de nouvelles gares font l'objet de diagnostics afin d'identifier leurs potentiels en matière d'utilisation des énergies renouvelables – géothermie, photovoltaïque ou autres. De même, nous identifierons les enjeux et contraintes en matière d'assainissement et de gestion des eaux usées. Ainsi que cela avait été mis en évidence par l'évaluation environnementale, sur certains sites, des collecteurs d'eau usée, faute de réseaux séparatifs, font courir des risques importants d'inondation en cas d'orage.

La prise en compte de tous ces éléments permet de garantir que les aménagements effectués amélioreront la situation.

La question des granulats peut être liée à celle des déblais.

M. André Santini. Concernant les granulats, il faut être cohérent. Certes, cette activité peut avoir des conséquences désagréables, mais il faut bien construire.

Mme Florence Castel. Ainsi que nous l'avons annoncé lors du débat public, nous ferons tout pour réutiliser dans la construction les matériaux extraits du creusement des tunnels. Il en va ainsi du gypse dans la partie Clichy-Montfermeil – Sevran – Aulnay et du calcaire sous le plateau de Saclay. Une étude en cours porte sur l'identification au sein des quelque 10 millions de mètres cube de déblais qui seront au total extraits sur le chantier, des différents éléments : déchets de BTP banals, terres polluées, matériaux réutilisables. Cette analyse exhaustive, pour les dix ans qui viennent, des capacités de mise en décharge, de traitement des sites et sols pollués et de recyclage des matériaux extraits aux fins de construction, nous impose d'ailleurs de prévoir, dans nos futurs marchés, des techniques spécifiques dans l'utilisation du tunnelier : la proportion par exemple de gypse réutilisable directement dépend de la technique employée. Une estimation est également en cours sur les moyens de transport des déblais jusqu'aux sites d'élimination, afin d'utiliser autant que faire se peut d'abord la voie fluviale, puis la voie ferrée, ou, à défaut, la route.

Ainsi que l'a rappelé M. Pupponi, le Conseil d'État a introduit l'obligation d'évaluation environnementale dans les contrats de développement territorial. Nos travaux en la matière, qui couvraient un fuseau large, permettent de disposer d'un état initial pouvant être considéré comme exhaustif. Concernant les projets inclus dans les CDT, nous étudierons leur incidence sur l'environnement.

M. François Pupponi. Cela ne risque-t-il pas de rallonger les délais ?

Mme Florence Castel. S'agissant des quatre CDT dits accélérés, pour lesquels l'accord politique est presque acquis, nous ferons en sorte que les délais soient tenus. La saisine de l'Autorité environnementale sur l'évaluation de ces contrats devrait intervenir de manière concomitante à celle portant sur nos premières enquêtes publiques.

Concernant le bilan carbone, chacun a compris qu'il n'aurait pas été pertinent de l'effectuer en même temps que l'évaluation environnementale, c'est-à-dire à un stade trop en amont. Un exercice spécifique interviendra dans le cadre des études d'impact. Le travail méthodologique est en cours et nous aurons déterminé dans quelques mois la grille de calcul particulière pour le cas de la construction d'une infrastructure assez largement souterraine en zone urbaine. Ce travail est analogue à celui que RFF a conduit sur la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, même si l'infrastructure en question était largement aérienne et non située en zone urbaine dense. Nous profiterons d'ailleurs de ce bilan carbone pour faire le lien avec celui qui ressortira des contrats de développement territorial.

L'objectif avec cette grille de calcul n'est pas de savoir si ce qui est fait est bien ou mal – on sait que pour un tunnel le bilan carbone n'est jamais bon –, mais de pouvoir identifier les postes générateurs de carbone afin de les traiter en amont pour réduire leur empreinte carbone. Nous n'excluons pas la possibilité d'utiliser des matériaux recyclés, notamment pour la construction de certains viaducs. Cet exercice sera produit à l'appui des

études d'impact réalisées à la faveur des enquêtes publiques ; il sera donc, comme ces dernières, soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

Nous travaillons de concert avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), très intéressée par ce travail quasi expérimental. En parallèle aux études d'impact spécifiques à chaque tronçon, l'étude d'impact globale – qui intégrera l'arc Est proche bien qu'il ne relève pas de maîtrise d'ouvrage de la SGP – produira des données utilisables par le STIF pour les enquêtes publiques.

M. le président Serge Grouard. Je remercie André Santini, Marc Véron et Florence Castel pour la précision de leurs réponses.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 15 juin 2011 à 9 h 30

Présents. - M. Jean-Pierre Abelin, M. Yves Albarello, M. Jérôme Bignon, M. Philippe Boënnec, M. Maxime Bono, M. Christophe Bouillon, M. Christophe Caresche, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Frédéric Cuvillier, Mme Claude Darciaux, M. Marc-Philippe Daubresse, M. Stéphane Demilly, M. David Douillet, M. Raymond Durand, Mme Odette Duriez, M. Philippe Duron, M. Albert Facon, M. André Flajolet, M. Jean-Claude Fruteau, M. Alain Gest, M. Joël Giraud, M. Daniel Goldberg, M. François-Michel Gonnot, M. Didier Gonzales, M. François Grosdidier, M. Serge Grouard, M. Armand Jung, M. Jacques Kossowski, Mme Fabienne Labrette-Ménager, M. Pierre Lang, M. Jean Lassalle, M. Jacques Le Nay, Mme Annick Lepetit, M. Gérard Lorgeoux, M. Jean-Pierre Marcon, M. Philippe Martin, M. Gérard Menuel, M. Philippe Meunier, M. Bertrand Pancher, M. Yanick Paternotte, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Catherine Quéré, M. Martial Saddier, M. Jean-Marie Sermier, M. Philippe Tourtelier, M. André Vézinhel

Excusés. - M. Jean-Yves Besselat, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Françoise Branget, M. Guy Delcourt, M. Paul Durieu, Mme Geneviève Gaillard, M. Michel Havard, M. Thierry Lazaro, Mme Marie-Line Reynaud, M. René Rouquet

Assistaient également à la réunion. - M. Jean-Yves Le Bouillonec, M. François Pupponi