

**VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE
sur le projet Arc Express**

Aubervilliers, le 18 janvier 2011

Commission particulière du débat public

- Marie-Françoise CORNIETI, membre de la Commission particulière du débat public
- Jean-Yves TAILLÉ, membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage

- Jean-François HÉLAS, Directeur des projets d'investissements du STIF, Directeur du projet Arc Express
- Sandrine GOURLET, responsable des projets ferrés au STIF.

La séance est ouverte à 20 h 15 sous la présidence de Madame Cornieti, membre de la Commission Particulière du Débat Public.

Marie-Françoise CORNIETI

Notre soirée du débat public sur le projet Arc Express va pouvoir commencer. Il est vrai que nous ne sommes pas très nombreux ce soir mais cela ne nous empêchera pas d'avoir un débat de qualité.

Monsieur le Maire, voulez-vous prendre la parole pour quelques mots ?

Jacques SALVATOR

Oui, pour quelques mots d'accueil puisque c'est la ville d'Aubervilliers qui vous accueille. Je voudrais saluer mon collègue Gilles Poux, que j'ai entrevu tout à l'heure, Jean-Jacques Armand, Conseiller général, Abderrahim Hafidi, Maire adjoint à la culture, Jean-François Monino, Maire adjoint à la voirie, Véronique Hammache, Maire-adjointe à l'autonomie, aux personnes âgées, aux handicapés et Djamila Khelaf, Maire-adjointe à l'enfance, et peut-être plus encore après, Jean-Louis Ogé, Conseiller municipal, Yannick Trigance, Conseiller régional, qui nous rejoint. J'espère que d'autres vont nous rejoindre au fur et à mesure du débat et au cours de la soirée.

Nous sommes très heureux que ce débat ait lieu puisque, dans l'histoire du débat public sur Arc Express, il y a eu un moment délicat où il était question de le supprimer. Finalement, nous sommes heureux que ce débat public ait pu avoir lieu et d'être arrivés là où nous en sommes, c'est-à-dire à une recherche assidue, conjointe, pour trouver un projet qui réunisse à la fois les projets du gouvernement, ceux de la région Île-de-France et des diverses collectivités locales qui y contribuent. Nous avons eu l'occasion de réunir un Conseil municipal extraordinaire sur la question du réseau public de transport en novembre dernier. Nous avons adopté à cette occasion une série de décisions, de délibération, de vœux qui, presque tous, ont été accomplis, soit par une décision du Conseil général, soit par une proposition du Ministre de la Ville, soit par une intervention dans le débat du Conseil régional. Nous avons eu l'impression qu'il y avait vraiment une volonté commune de l'ensemble des acteurs d'arriver à une proposition acceptable par tous.

Pour Aubervilliers, Arc Express est bien sûr essentiel, vous l'avez compris. Rejoindre la préfecture à Pleyel est pour nous essentiel. Le fait que le Nord de notre ville puisse être désenclavé, qu'entre l'Est et l'Ouest, nous puissions nous déplacer facilement, que le campus Condorcet, Icade et le centre commercial puissent trouver une voie rapide à ce niveau-là du territoire d'Aubervilliers, c'est pour nous essentiel, je crois que d'autres acteurs auront l'occasion de le dire tout à l'heure. Nous remercions beaucoup la Commission nationale du débat public d'avoir pensé à Aubervilliers pour y organiser ce débat.

De la même manière, nous avons rédigé un cahier d'acteurs que nous avons mis à votre disposition aujourd'hui. Je crois que d'autres acteurs locaux ont préparé des cahiers d'acteurs qui doivent être à la disposition, je ne les ai pas vus en passant mais ils existent, que ce soit Icade ou le campus Condorcet. Nous espérons que ce débat nous permettra d'approfondir l'ensemble des thèmes et que nous puissions avancer vers un réseau public de transports publics francilien qui convienne à tout le monde.

Marie-Françoise CORNIETI

Merci, Monsieur le Maire. Merci de nous accueillir dans cette salle que je ne connaissais pas et qui est vraiment magnifique, et merci à ceux qui ont fait l'effort de se déplacer ce soir.

À la tribune, vous avez des représentants du maître d'ouvrage, le STIF, le Syndicat des transports de l'Île-de-France, et des membres de la Commission particulière du débat public Arc Express. Je vais laisser aux deux représentants du maître d'ouvrage le soin de se présenter.

Jean-François HÉLAS

Bonsoir. Quand je n'ai pas la chance de faire des représentations du débat public d'Arc Express, mon métier est d'être directeur des projets, des investissements du STIF.

Sandrine GOURLET

Bonsoir. Je suis responsable des projets ferrés au STIF.

Marie-Françoise CORNIETI

À notre table, Jean-Yves Taillé et moi-même, membres de la Commission, qui comprend sept membres mais nous sommes un peu moins pris que les représentants du STIF qui sont pris pratiquement tous les soirs et nous, nous pouvons alterner.

Je vais vous expliquer brièvement ce qu'est un débat public. Tout d'abord, c'est une obligation de la loi. C'est prévu dans le Code de l'environnement, pour tout grand projet qui a des conséquences économiques importantes, des conséquences qui ont un impact sur l'environnement et dont la valeur dépasse le nombre respectable de 300 millions d'euros. C'est largement le cas du projet qui va nous occuper ce soir.

C'est aussi, et avant tout, une démarche démocratique puisque tout un chacun, tout citoyen peut prendre la parole pour donner son avis, son opinion ou poser une question à l'occasion de la préparation d'un tel projet. Quand un projet de cette importance naît, le porteur du projet, en l'occurrence le STIF, saisit une autorité administrative indépendante qui s'appelle la Commission nationale du débat public, qui a le devoir d'examiner si le projet qu'on lui présente mérite ou non un débat public. Cela a été le cas.

Les membres de la Commission particulière sont neutres, indépendants. Neutres veut dire que nous ne donnons pas notre avis sur le projet qui vous est présenté par le maître d'ouvrage. Nous n'émettons pas quelque opinion que ce soit et n'avons pas de réponse à donner à la place du maître d'ouvrage. Nous sommes seulement en charge du bon fonctionnement du débat public et nous faisons au mieux pour qu'il se passe bien, pour que les gens aient le plus facilement possible des informations et puissent le plus facilement possible aussi faire valoir leurs positions.

Le débat est intéressant pour les citoyens qui peuvent s'informer et participer mais aussi pour le maître d'ouvrage car il écoute l'avis des gens. Comme le projet n'est pas bouclé d'avance, la décision n'est pas complètement prise, le maître d'ouvrage va être éclairé sur les souhaits du public et en tirer des conséquences sur les suites à donner au projet.

Ce débat public doit se dérouler dans la transparence, dans la clarté. Il faut qu'il y ait des questions précises, les réponses seront claires. Quand il y a des questions ou des prises de position, il faut qu'elles soient argumentées pour qu'elles aient un intérêt pour l'ensemble du public.

Quels sont les moyens des débats publics ? Ce sont des réunions, comme celle de ce soir. Si je ne me trompe pas, dix-huit ont déjà eu lieu et il en reste quatre autres. Le débat a commencé le 30 septembre et se terminera le 31 janvier par une grande réunion commune de synthèse au Palais des Congrès. Le débat public, ce sont aussi de très nombreux documents. Vous avez pu voir, à l'entrée, le dossier très complet du maître d'ouvrage, des cartes et des cahiers d'acteurs. Vous avez pu en prendre des exemplaires. Oui, effectivement, cela représente un certain nombre de forêts déforestées mais ces cahiers d'acteurs expriment l'avis de leurs auteurs sur les principaux enjeux du débat public. Aussi, vous avez un site Internet, qui ne déforeste rien. Vous trouverez les références sur tous les documents du débat public. Là, vous avez tout le débat public : les verbatim, les enregistrements, même des enregistrements audiovisuels pour certaines réunions, des enregistrements sonores, des comptes rendus sous forme intégrale et des synthèses pour aller plus directement à l'essentiel.

Une grande question est : sur quoi porte le débat ? Il porte sur deux choses. Tout d'abord sur l'opportunité du projet Arc Express, qui est un projet global de métro automatique en rocade en petite Couronne. La première question est : faut-il ou non le réaliser ? Il porte également sur les objectifs, les caractéristiques du projet, son tracé. Vous aurez là des renseignements très précis ce soir, les gares, les stations, les moyens d'accès, comment ce projet sera-t-il réalisé matériellement. Toutes ces questions font partie de celles qui peuvent être posées dans le débat public. Vous pouvez également poser des questions sur le financement, un vaste problème auquel toutes les solutions n'ont pas encore été apportées.

Ce débat dure quatre mois. Il s'achèvera fin janvier. Que se passera-t-il ensuite ? La Commission du débat public rédigera un rapport, elle a deux mois pour faire un bilan, et le maître d'ouvrage aura ensuite un délai de trois mois pour en tirer les conclusions. Cela nous conduit à peu près au mois de juillet et c'est à ce moment-là que vous aurez les suites, c'est-à-dire, le maître d'ouvrage va-t-il ou non réaliser ce projet et, s'il réalise, selon quelles modalités.

Il est certain, et je crois que vous y pensez tous pendant que je vous fais mon petit exposé, que ce débat est dans une situation un peu particulière puisqu'il y a deux débats, pour deux projets. Il y a le projet du réseau de transport du Grand Paris. Le débat sur le projet de transport du Grand Paris en juin 2010 n'a pas suivi la procédure tout à fait habituelle et nous nous sommes d'ailleurs demandé à un moment donné s'il y aurait un débat. Finalement, le Parlement a décidé que ce projet ferait aussi l'objet du débat et la loi a même dit que le débat sur le projet Arc Express et le débat Grand Paris devaient avoir lieu dans les quatre mêmes mois pendant la même période. Il y a d'ailleurs eu un très grand nombre de réunions communes.

Aujourd'hui, c'est une réunion spécifique, territoriale. Chaque type de réunion à ses avantages. Quand nous sommes en réunion spécifique comme ce soir, plus de gens peuvent s'exprimer et il est plus aisé aussi d'avoir des réponses fines, territoriales,

spécifiques, locales. Fallait-il deux débats ? C'est une question sur laquelle il n'appartient certainement pas à nous, Commission du débat public, de juger et d'apprécier. Nous nous contentons d'appliquer la loi.

Comment évolueront ces projets ? C'est là aussi une question que tout le monde a dans un coin de la tête. Allons-nous vers un rapprochement, une complémentarité, une convergence, une cohérence, je ne sais quoi encore ? L'avenir nous le dira mais ce n'est pas à nous, d'ailleurs nous serions bien en peine de dire ce qui se passera dans les semaines ou les mois à venir. Nous pouvons penser que, pour des raisons de bon sens d'une part et financières d'autre part, nous nous acheminerons vers un rapprochement.

Ce soir, nous allons avoir une première phase d'environ quarante minutes, qui va être confiée au maître d'ouvrage et qui va se dérouler en deux parties. Tout d'abord, vous allez voir une présentation générale avec un film, puis un exposé général, pas simplement sur votre territoire mais général. Une seconde partie fera un focus sur le territoire d'Aubervilliers et les communes avoisinantes.

Ensuite, une seconde partie sera le débat proprement dit, le projet tel qu'il vous intéresse, les questions que vous voulez poser. En principe, nous terminons la réunion à 11 h 00. S'il n'y a plus de questions avant, nous la terminerons plus tôt. Avant de commencer le débat, je vous donnerai quelques précisions sur la durée des interventions et la façon dont le débat va se dérouler.

Merci de votre attention. J'espère que je n'ai pas été trop longue et je vais tout de suite donner la parole au maître d'ouvrage pour cette première partie de présentation.

Sandrine GOURLET

Bonsoir. Merci de votre présence. Nous allons tout d'abord voir un film qui présente les grandes lignes du projet Arc Express.

(Projection d'un film)

Le film que nous venons de voir vous a présenté les grandes lignes du projet Arc Express. Je vais maintenant vous le présenter de façon plus détaillée. Il est important tout d'abord de rappeler qu'Arc Express est un projet porté par la région Île-de-France et de nombreux partenaires, notamment les départements, dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports dans notre région.

Ce Plan a été élaboré en concertation avec les collectivités locales et a reçu le soutien des opérateurs et partenaires, RATP, SNCF et RFF. Le Plan de mobilisation, c'est soixante projets pour améliorer les transports en commun dans notre région dans les dix ans à venir. Arc Express s'inscrit donc dans une logique d'ensemble de développement des transports collectifs.

C'est un projet piloté par le STIF, comme le sont tous les projets de transports en commun dans notre région. C'est un projet sur lequel nous avons engagé un dialogue avec les élus locaux dès 2009.

Je vais maintenant vous expliquer en quoi Arc Express répond à l'évolution de l'Île-de-France et aux besoins de déplacements des franciliens, pourquoi il est utile aux Franciliens, quelles en sont les principales caractéristiques et comment le projet sera mis en œuvre.

Arc Express est un projet qui s'inscrit complètement dans le processus de développement de l'Île-de-France. Si nous regardons l'histoire, l'évolution du réseau de transport, le réseau s'est constitué avec le métro, qui dessert Paris et s'est peu à peu étendu en petite Couronne, puis le réseau de trains et de RER, principalement organisé en étoile autour de Paris. Ces lignes permettent de rejoindre facilement Paris depuis la petite et la grande Couronne.

Aujourd'hui, les densités de population et d'emplois représentées sur cette carte en bleu sont très fortes dans Paris mais aussi en proche Couronne. Les besoins de déplacements y sont très importants, 10 millions de déplacements concernent chaque jour la petite Couronne mais le réseau de transports collectifs n'y répond qu'imparfaitement. Pour preuve, 75 % des déplacements motorisés à l'intérieur de la petite Couronne sont faits en voiture, avec toutes les nuisances que cela génère : embouteillages, bruit, pollution.

Aujourd'hui, il manque un chaînon dans le réseau de transports collectifs. Ce chaînon est une ligne performante en rocade en proche Couronne. Ce constat est encore renforcé si nous regardons l'évolution récente. Cette carte montre que, si nous regardons les quinze dernières années, la moitié de la croissance de la population s'est localisée à moins de 20 km de Paris, renforçant encore la nécessité d'une rocade dans cette zone en fort développement. C'est ainsi que nous avons défini la localisation du fuseau dans lequel nous avons étudié le projet Arc Express et qui apparaît en rouge sur la carte.

Arc Express est donc un projet que nous avons envie de faire de longue date puisque, vous le savez, le besoin ne date pas d'hier. C'est un projet soutenu par les acteurs locaux, notamment l'association Orbival qui porte la partie Sud-Est du projet dans le Val-de-Marne.

Arc Express est un projet que le STIF étudie depuis 2008, des études financées par la Région et l'État. Nous nous sommes posé différentes questions pour déterminer les caractéristiques du projet. Nous nous sommes d'abord interrogés sur les enjeux urbains : où sont les centres-villes, les principaux équipements, quels sont les quartiers ou les pôles d'emplois aujourd'hui mal desservis, y a-t-il des projets de développement urbain ? Cela nous a permis d'identifier les points à desservir. Nous nous sommes ensuite interrogés sur les choix techniques : devons-nous passer en souterrain ou en aérien, quelle distance est la plus efficace entre les stations, quel matériel roulant faut-il choisir, quelle vitesse est possible ? Autre aspect très important, les points de correspondance avec le réseau de métro, de RER, de trains existants ou à venir. Nous avons regardé où nous pouvions nous raccorder ou pas, comment avoir des correspondances faciles.

L'ensemble de ces études a confirmé la priorité à donner aux Arcs Sud et Nord.

Nous avons conclu que les Arcs Sud et Nord sont prioritaires :

- L'Arc Sud, car il existe un déficit flagrant de transports collectifs dans le Val-de-Marne et les déplacements de rocade sont difficiles à réaliser, compte tenu des nombreuses coupures à franchir, la Seine, la Marne, les faisceaux ferroviaires. ;
- L'Arc Nord permet quant à lui de desservir des territoires très denses en population et en emplois.

Les études sont également finalisées pour les Arcs Est et Ouest pour boucler la rocade.

Nous allons maintenant voir à quoi sert Arc Express et à qui. Arc Express permet tout d'abord de diminuer fortement les temps de trajet. Je vais vous donner quelques exemples. Les gains de temps concernent évidemment des trajets qui vont devenir directs. Ainsi, pour aller de Saint-Denis à la Défense Grande Arche, on mettra 17 minutes avec Arc Express contre 34 aujourd'hui. Mais le gain de temps concerne aussi des trajets entre la grande et la petite Couronne, grâce aux correspondances. Si nous prenons l'exemple d'un trajet entre Corneilles-en-Parisis et Aubervilliers, avec Arc Express, il sera de 35 minutes contre 63 aujourd'hui, c'est-à-dire un gain de temps de près d'une demi-heure.

Gagner du temps, c'est bien en soi. Cela permet aussi d'atteindre des destinations plus intéressantes, sans passer plus de temps dans les transports, par exemple, d'accéder à plus d'emplois, plus d'équipements, comme les universités, de favoriser l'accès aux loisirs. Cela vaut pour tous les Franciliens, qu'on habite en petite ou en grande Couronne.

Cette carte montre depuis chaque petit carré le nombre d'emplois supplémentaires que l'on pourra atteindre en une heure grâce à Arc Express. Plus les carrés sont rouge foncé et plus on gagne. Par exemple, depuis Aubervilliers, on va pouvoir atteindre 250 000 emplois de plus qu'aujourd'hui en moins d'une heure. C'est considérable. Depuis Conflans-Sainte-Honorine, ce seront environ 100 000 emplois. Nous allons donc gagner, si nous habitons à côté d'une station d'Arc Express mais pas seulement. Grâce aux correspondances, c'est une très grande partie de l'Île-de-France qui pourra accéder à plus d'emplois, plus d'établissements scolaires, plus d'activités de loisirs.

Conséquence de ces gains de temps, le trafic attendu sur Arc Express est considérable. Nous avons fait des prévisions à l'aide de notre modèle de prévision de trafic au STIF. Nous attendons ainsi 270 000 voyageurs chaque jour sur l'Arc Sud seul, 250 000 pour l'Arc Nord et 1 million pour la rocade complète de 70 km. Ce sont des chiffres qui se comparent aux lignes du réseau existant. Pour avoir un ordre de grandeur, aujourd'hui, il y a 750 000 voyageurs par jour sur la ligne 1 du métro.

Deuxième apport essentiel du projet, décharger le réseau de transport en commun, dont certaines lignes atteignent aujourd'hui la saturation. 5 à 10 % du trafic ne sera plus obligé de passer par Paris. Pour les lignes les plus chargées, 5 à 10 % de trafic, cela équivaut à trois ou quatre rames de métro pleines. Ce sera donc plus d'espace et de confort pour voyager. Les lignes de bus en petite Couronne bénéficieront aussi du projet.

Arc Express est un projet de transport pour la ville d'aujourd'hui et celle de demain. Avec une station tous les 1 à 1,5 kilomètre, il va permettre de desservir les centres-villes et les équipements importants, et donc de conforter par exemple les commerces. Arc Express desservira ainsi une vingtaine de quartiers en politique de la ville. Il permettra de desservir des quartiers aujourd'hui à l'écart des réseaux. En desservant les pôles d'emplois, Arc Express accompagne le développement économique de l'Île-de-France. Enfin, Arc Express favorise la réalisation des projets de logement, d'activités portées par les collectivités et pourra en susciter de nouveaux en desservant finement le territoire.

Enfin, Arc Express est un projet bénéfique pour l'environnement. En favorisant l'usage des transports en commun, ce seront 150 000 voitures en moins chaque jour. C'est autant d'accidents, de pollution, de gaz à effet de serre et de bruit en moins. C'est donc un projet qui permet de faire de l'Île-de-France une véritable éco région.

À quoi va ressembler Arc Express ? Arc Express est le métro de demain. Nous avons étudié ce qui se fait aujourd'hui à l'étranger pour faire les meilleurs choix techniques. De cette comparaison, nous en avons tiré plusieurs conclusions. Arc Express sera un métro automatique, pour pouvoir adapter facilement l'offre à la demande. Un métro automatique encore plus moderne que celui que vous connaissez sur la ligne 14 car il offrira les équipements de dernière génération. Une ligne 14 mai du 21^e siècle, c'est-à-dire rapide, fiable, confortable. Ce sera un métro large, plus large que celui que nous connaissons à Paris, plutôt large comme un RER, pour faciliter les déplacements à l'intérieur des rames et permettre un accès plus facile à tous. Enfin, le projet sera conçu pour être évolutif, c'est-à-dire pouvoir augmenter le nombre de personnes transportées facilement, en se gardant la possibilité d'allonger les trains.

Quelques éléments-clés pour se fixer les idées. Arc Express est une rocade de 70 km et 50 stations nouvelles, 30 stations de correspondance avec 28 lignes de train, de RER, de métro et de tramway et 20 stations intermédiaires. Toutes les stations sont desservies par des lignes de bus. La vitesse de la ligne sera de 40 km/h, qui est la vitesse de la ligne 14 aujourd'hui. À l'heure de pointe, il y aura un métro toutes les deux minutes. Bien entendu, Arc Express sera accessible aux personnes à mobilité réduite, aux fauteuils roulants, à tous.

Voici le tracé plus en détail. Si ce n'est pas très lisible à l'écran, une carte a dû vous être distribuée à l'entrée et nous pouvons retrouver cette carte dans tous les documents du débat. Grâce aux études que nous avons menées, nous pouvons aujourd'hui vous proposer plusieurs solutions. Toutes ces solutions sont possibles techniquement et présentes un fort intérêt du point de vue des transports. Elles offrent toutes de nombreuses correspondances avec les lignes de métro, de RER, de train et de tramway. En revanche, leur différence réside dans les territoires qu'elles desservent localement. C'est pour cela que nous sommes à l'écoute de vos avis sur ces différentes variantes. Au-delà de l'opportunité du projet, ce débat doit nous aider à faire émerger le tracé d'Arc Express. La distance obtenue entre les stations est de 1 à 1,5 km, pour garantir la vitesse de 40 km/h.

Vous voyez sur la carte, vous avez deux variantes de tracé de l'Arc Nord, un film vous les décrira ensuite. Pour l'Arc Sud, trois variantes sont envisageables, qui partent soit du T2 à Issy Val-de-Seine, soit de Meudon pour desservir ensuite les Hauts-de-Seine

avec un tracé commun à Villejuif Louis Aragon et rejoindre ensuite le Val-de-Marne avec un terminus sur le RER A, soit à Val de Fontenay, soit à Noisy-le-Grand Mont d'Est. Vous avez également la description des Arcs Est et Ouest, qui ont été présentés le 15 novembre.

Comme je vous l'ai dit en début de présentation, Arc Express n'est pas l'unique projet de transport en Île-de-France, bien au contraire. Il s'inscrit dans l'ensemble des soixante projets du Plan de mobilisation pour les transports de la région Île-de-France, pour un coût total de plus de 18 milliards d'euros. Sur ces 60 projets, près de la moitié sont déjà en travaux et seront mis en service d'ici 2014. Il s'agit de prolongement de lignes de métro en correspondance avec Arc Express, du prolongement des quatre lignes de tramway existantes, dont la desserte de Clichy Montfermeil, et la création de quatre nouvelles lignes, de l'amélioration du fonctionnement des lignes RER, pour plus de régularité et de confort, et des projets neufs, comme le prolongement du RER E à l'Ouest et la création de liaisons de rocade en tram-train en grande Couronne, comme la tangentielle Nord, 300 km de projets de bus en sites propres, comme la desserte du plateau de Saclay. Grâce à ces projets, c'est bien l'ensemble des Franciliens qui va bénéficier d'une amélioration très forte de ses conditions de déplacement.

Des compléments au Plan de mobilisation ont été présentés courant novembre par la région Île-de-France. Ces projets complémentaires sont en cours d'étude. Ils s'appuient notamment sur la création d'un Arc complémentaire d'Arc Express à l'Est, qui constituerait un deuxième niveau de rocade. Parmi ces compléments actuellement à l'étude, nous pouvons en mentionner trois à titre d'exemple : le prolongement de la ligne 14 de la station Saint-Lazare à la station Stade de France Saint-Denis RER D ; le prolongement de la ligne 7, de la Courneuve 8 mai 45 au Bourget RER B ; le doublement du tunnel, qui est aujourd'hui commun au RER B et D entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord. Ce doublement permettrait ainsi d'améliorer considérablement la régularité du RER B, ainsi que celle du RER D ; et une liaison directe de l'aéroport de Roissy depuis Paris, en tarification normale. Cette liaison correspond au projet CDG Express, amélioré de manière à assurer une desserte de qualité de l'ensemble de la zone aéroportuaire tout en maintenant une vitesse optimale.

Arc Express est un projet qui avance. Concrètement, comment sera-t-il mis en œuvre ? Le projet coûte 7 à 8 milliards d'euros pour la boucle complète. Une première tranche de financement est inscrite au Plan de mobilisation pour 3,5 milliards d'euros, avec un engagement de la Région, des départements de petite Couronne et de la Ville de Paris. Ceci permettra de réaliser tout l'Arc Sud et de lancer les travaux de l'Arc Nord.

Il nous a semblé réaliste de construire le projet progressivement, par Arc complet qui puisse fonctionner de manière autonome dans un premier temps. Ainsi, l'Arc Sud sera mis en service en 2017 et l'Arc Nord d'ici 2020. Les Arcs Est et Ouest sont envisagés respectivement pour 2022 et 2023.

En conclusion de cette première partie, Arc Express est une réponse concrète pour vos déplacements, un projet porteur d'avenir et de développement pour le territoire régional. C'est un projet que le STIF a conçu au plus près des besoins des Franciliens.

C'est pour cela que nous avons besoin de votre avis ce soir, afin d'en tenir compte dans les phases d'étude à venir.

Je vous propose maintenant de visionner ensemble un film que nous avons réalisé sur l'Arc Nord, pour vous présenter plus précisément les variantes de tracé d'Arc Express que nous vous proposons et soumettons au débat.

(Projection du film)

Le film que nous venons de voir nous a présenté l'ensemble des tracés et points de maillage envisageables pour l'Arc Nord. Nous allons maintenant nous intéresser plus spécifiquement à cinq communes, l'Île-Saint-Denis, Saint-Denis, la Courneuve, Aubervilliers et Saint-Ouen. Ces communes diffèrent en termes de poids de population et de nombre d'emplois, les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers se distinguant clairement des trois autres, qui comptent respectivement environ 100 000 et 75 000 habitants. Par ailleurs, votre territoire est marqué par les principales caractéristiques suivantes : une concentration d'habitants sur l'ensemble des communes, qui justifie clairement leur forte desserte en transports collectifs actuelle et à venir, et le territoire de la Plaine Saint-Denis, qui constitue déjà aujourd'hui un pôle d'emplois majeurs et qui connaît un potentiel de développement très important, tant en emplois qu'en habitants.

Il est essentiel, lors de la conception des infrastructures de transport d'envergure, telles qu'Arc Express, d'analyser les déplacements liés à un territoire afin de proposer la réponse la plus adaptée. Les chiffres qui sont présentés ici s'appuient sur les données du recensement général de la population réalisée par l'INSEE.

- Première question: où travaillez-vous ? 25 % d'entre vous travaillent au sein de l'une des six communes qui composent le territoire objet de la réunion de ce soir, 33 % travaillent dans le reste de la petite Couronne et 17 % à Paris ;
- Seconde question : qui vient travailler sur le territoire ? Parmi les personnes qui travaillent sur votre territoire, 34 % habitent l'une des six communes, 23 % habitent le reste de la petite Couronne et 34 % sont des Parisiens.

Nous voyons donc bien l'intérêt d'un projet qui relie la petite Couronne et qui permet de relier les communes entre elles.

Quels sont les principaux projets qui concernent votre territoire et sur lesquels nous nous sommes appuyés pour définir les variantes de tracé d'Arc Express ? Sur cette carte figurent les prolongements des lignes de métro, la ligne 12, la ligne 14 et la ligne 7, le prolongement de la tangentielle Nord, la création des lignes de tramway T5 et T8, le prolongement du tramway T1 et le prolongement du tramway T3 en limite Sud de votre territoire.

Vous l'avez compris, nous souhaitons qu'Arc Express soit le plus possible à l'écoute de votre territoire, à l'écoute de vos besoins. Aussi, il nous a semblé indispensable de prendre en compte l'ensemble des enjeux spécifiques de vos communes. Cette analyse a été réalisée en relation avec l'IAU, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. Tout d'abord, les enjeux en termes d'habitat. Quels sont les secteurs les plus densément peuplés ? Ils apparaissent en hachures orange sur la carte. Quels sont

ceux qui ne sont pas aujourd'hui suffisamment desservis par les transports collectifs ? Ces secteurs apparaissent en gris foncé. Nous avons également pris en compte les principaux projets de renouvellement urbain. Ils sont représentés par les étoiles oranges. Ensuite, les enjeux en termes d'emplois. Où sont situées les principales zones d'emploi ? Elles sont hachurées en violet sur la carte. Où sont localisés les principaux pôles de bureaux ? Il s'agit des carrés bleus.

Quels sont les principaux équipements à desservir, c'est-à-dire ceux qui rayonnent à l'échelle de la Seine-Saint-Denis, voire à l'échelle régionale de l'Île-de-France ? L'ensemble de ces équipements est représenté sous forme de pictogrammes jaunes avec un logo qui décrit spécifiquement le type d'établissement, les équipements hospitaliers et autres cliniques représentés par des croix rouges, les établissements d'enseignement supérieur et le Stade de France, qu'on reconnaît, représenté par un ballon, les centres commerciaux les plus importants représentés par des caddies. Nous prendrons le temps de visualiser chacun de ces équipements dans la suite de la présentation, lorsque nous nous intéresserons aux équipements desservis précisément pour chaque station Arc Express.

Où sont situés les centres-villes historiques de chacune des communes, ils apparaissent en rouge sur la carte, mais aussi les centres-villes dits secondaires, c'est-à-dire les autres principaux lieux de vie, au sein desquels sont implantés de nombreux équipements, qu'il s'agisse de loisirs, de commerces, d'équipements scolaires ou autres. Ces quartiers sont représentés en orange.

Enfin, autre enjeu structurant pour le projet Arc Express, favoriser la réalisation des projets de logements et d'activités portées par les collectivités. Ces projets correspondent aux secteurs définis par les pointillés rouges sur la carte.

C'est donc sur la base de ces différents enjeux que nous avons élaboré les tracés que je vais maintenant vous présenter. Il faut préciser que ces variantes de tracés sont toutes réalisées en souterrain. Elles sont toutes techniquement faisables. Elles s'appuient sur des stations de correspondance et des stations intermédiaires et la localisation des stations intermédiaires peut encore évoluer.

Plus précisément, pour chacun des tracés, où sont les stations Arc Express que nous proposons, quels quartiers et quels équipements desservent-elles et en quoi répondent-elles aux enjeux de votre territoire ?

Le tracé vert tout d'abord. Sur votre territoire, la première station desservie par le tracé vert est une station intermédiaire, la station pont de Saint-Ouen. Cette nouvelle station pourrait être positionnée en bordure des rives de Seine, à l'extrémité Sud du pont de Saint-Ouen, c'est-à-dire dans les environs de l'intersection des quais de Seine, de la rue Albert Dhalenne et de la rue du Landy. Il s'agit d'un secteur très enclavé aujourd'hui et qui se caractérise également par un habitat particulièrement dense.

Le tracé vert rejoint ensuite la station de maillage Carrefour Pleyel, ce qui permet d'assurer une correspondance avec la ligne 13 du métro sur la branche St-Denis Université. Comme l'indique la carte qui s'affiche à l'écran, les deux variantes du tracé vert, depuis Gennevilliers RER C ou les Grésillons RER C, se rejoignent au niveau de

cette station Carrefour Pleyel. Cette station de maillage est située sur la commune de Saint-Denis, dans le quartier de la Plaine Pleyel, à proximité du carrefour des boulevards Anatole France et Ornano. L'environnement urbain de la station est dense et nettement contrasté. Ainsi, cette station permettra de desservir d'une part un quartier d'affaires dense, marqué par l'emblématique Tour Pleyel. Ce quartier connaît une importante restructuration et doit entre autres accueillir la Cité européenne du cinéma de Luc Besson. Plus précisément, cette cité du cinéma sera localisée sur le site dans l'ancienne centrale thermique, dans le quartier Pleyel à Saint-Denis. D'autre part, le quartier est bordé du côté Sud par le secteur pavillonnaire de la ville de Saint-Ouen et ses activités de commerce de proximité.

Depuis la station Carrefour Pleyel, c'est ensuite au RER D que le tracé vert se connecte, au niveau de la station Stade de France Saint-Denis. La station de maillage Saint-Denis Stade de France est située sur la commune de Saint-Denis, à proximité de la gare St-Denis Stade de France et de la rue Luigi Cherubini. Elle intègre le pôle d'échange multimodal situé à l'intersection du RER D et des lignes de bus 139 et 173. Cette station Arc Express desservira ainsi l'ensemble du quartier en plein développement qui est constitué d'immeubles de bureaux récents. Au Nord de la gare et jusqu'à l'A86, des terrains actuellement en friche ou occupés par des entrepôts sont en mutation, avec la construction d'immeubles de bureaux ou d'habitation, ce qui constitue un potentiel de desserte évident pour Arc Express.

Le tracé vert se poursuit ensuite pour se raccorder à la station de maillage la Plaine Stade de France, située sur la commune de Saint-Denis à proximité de l'intersection de l'avenue du Stade de France et de la rue Francis de Pressensé. La proposition d'implantation de la station Arc Express dans ce secteur a pour but de renforcer l'actuel pôle d'échange multimodal constitué du RER B et des lignes de bus 253, 173, 153 et 139, et d'assurer une correspondance avec le tramway T8. Cette station de maillage dessert elle aussi un quartier en développement avec la construction de plusieurs promotions immobilières récentes ou en projet, notamment à l'instar du quartier Cristino Garcia en renouvellement urbain.

Depuis la Plaine Stade de France, le tracé vert dessert ensuite la station Mairie d'Aubervilliers, qui sera en correspondance avec la ligne 12 prolongée. Nous envisageons de positionner cette station sur la commune d'Aubervilliers, à proximité de l'intersection de l'avenue de la République et de l'avenue Victor Hugo. Ce choix d'implantation est lié à la présence du futur pôle d'échange multimodal, constitué par le prolongement de la ligne de métro 12 et des actuelles lignes de bus 173, 170 et 150. La station Mairie d'Aubervilliers desservira ainsi principalement les logements et commerces de proximité du centre-ville.

Enfin, sur votre territoire, le tracé vert se termine à la station Fort d'Aubervilliers, en correspondance avec la ligne 7 du métro. Nous proposons de positionner cette station de maillage à proximité de l'intersection de l'avenue de la Division Leclerc et de l'avenue Jean-Jaurès, ce qui permettra d'optimiser les correspondances avec la ligne 7 de métro prolongée. Au-delà de la station Fort d'Aubervilliers, deux destinations sont envisagées pour le tracé vert, soit Bobigny Pablo Picasso, en correspondance avec la ligne 5, ou Bobigny-La Folie en correspondance avec la future tangentielle Nord.

Le tracé bleu, maintenant. Sur votre territoire, il démarre lui aussi à la station pont de Saint-Ouen, que je vous ai présentée tout à l'heure. Tout comme le tracé vert, il poursuit son itinéraire en se raccordant à la station Carrefour Pleyel puis à la station Stade de France Saint-Denis et la station la Plaine Stade de France et, enfin, à la station Mairie d'Aubervilliers. En effet, le territoire de la Plaine Saint-Denis, particulièrement dense en population et en emplois aujourd'hui, et qui regroupe des projets d'aménagement tout à fait structurants, nécessite d'être finalement desservi par Arc Express. C'est la raison pour laquelle nous proposons de desservir ce territoire par trois stations Arc Express, Stade de France Saint-Denis, la Plaine Stade de France et Mairie d'Aubervilliers, et de faire de ces trois stations des éléments invariants du projet.

Au-delà de la station Mairie d'Aubervilliers, le tracé bleu se raccorde à la station Aubervilliers Pantin Quatre chemins de la ligne 7 et, au-delà de votre territoire, le tracé bleu se connecte ensuite soit au RER E et au tramway T3 prolongé en gare de Pantin puis à la station Église de Pantin de la ligne 5.

Quelques éléments de comparaison entre les deux tracés vert et bleu d'Arc Express sur votre territoire. (...)

Jean-François HÉLAS

(...) Maintenant, nous savons faire ce que nous appelons soit du système boa, soit du système intercirculation, où toutes les voitures sont reliées, ce qui amène plus de transparence, fait gagner un peu de place, plus d'équilibrage entre des zones qui seraient densément remplies et d'autres qui le seraient un peu moins, plus de sécurité aussi, l'impression d'être moins isolé dans ces voitures. Donc nous sommes franchement sur un fonctionnement de type intercirculation à échanges rapides, sans doute avec des sièges longitudinaux tels que nous pouvons l'envisager mais nous n'en sommes pas encore à ce stade de précision.

Je suis amusé par votre connaissance du système de retournement des sièges. Je ne le connaissais pas. Ceci dit, nous sommes aussi très soucieux de pouvoir retourner rapidement, notamment en métro automatique, une rame pour la renvoyer et la réinjecter. Donc, malgré tout, je ne sais pas si l'inconfort aujourd'hui d'avoir quelques sièges contre le sens de la marche justifie la manipulation à chaque retournement de rame, ce qui est quand même très coûteux en termes d'exploitation et de perte de temps.

Enfin, j'en profite pour dire que ce qui est lié à ce choix de siège et de fonctionnement est la largeur. Nous avons fait une réflexion assez forte qui n'était pas naturelle et pas culturelle, dans notre système francilien puisque les métros parisiens sont de 2,40 m. Aujourd'hui, depuis l'an 2000, 80 % des métros soit réalisés, soit en cours de développement, sont sur des largeurs plutôt de 2,80 m dans le monde et nous avons privilégié ces largeurs. C'est ce qui va dimensionner le système pour nous et nous verrons ensuite pour la partie sièges.

Concernant le T3, d'abord toute la partie qui va jusqu'à Porte de la Chapelle était totalement en travaux, donc fait partie de l'horizon pris en compte. Ce projet était identifié et connu, même s'il n'était pas encore au stade où il est. Je vous rappelle qu'hier a démarré la première réunion de concertation de l'extension du T3 de la Porte de la Chapelle à Porte d'Asnières, donc l'ensemble du T3 a été pris en compte et

justifie d'ailleurs notre positionnement au niveau d'Arc Express, particulièrement dans votre territoire, où on vient bien se situer entre la rocade que constitue le T3 d'un côté, celle du T1 au Nord et, encore un peu au-delà, celle de la tangentielle Nord.

Gilles POUX

Je suis Maire de la Courneuve. Je me félicite de cette réunion publique, d'autant plus que j'ai un premier regret. Dans le travail en amont de préparation de ces belles cartes, depuis que la région a engagé ce travail avec le STIF, personnellement, je souffre d'un manque d'association des élus locaux, notamment de ma personne puisque, sur toute la phase de préparation, d'élaboration de ces schémas, nous n'avons pas eu trop l'occasion de pouvoir nous exprimer avant que les choses arrivent dans le cadre de l'enquête d'utilité publique. Personnellement, je le regrette un peu.

Je regrette également qu'au niveau du travail de concertation que nous aurions pu avoir au niveau du département, entre l'ensemble des collectivités, pour faire un peu comme cela a été le cas dans le Val-de-Marne, essayer d'avoir une démarche portée davantage collectivement, je crois que ces sont des choses qui auraient très certainement facilité le travail et la prise en compte des réalités diverses de ce territoire.

Après, sur ce trajet, tel qu'il est fait, je partage l'idée qu'à minima, nous avons intérêt de mon point de vue à tirer vers le Nord, c'est-à-dire vers Bobigny Préfecture. Je crois que ce serait dommage que cet Arc évite la ville préfecture de la Seine-Saint-Denis, qui est un pôle d'échanges et de services majeur pour l'ensemble de la population de notre département, que ce soit celle de Saint-Denis, d'Aubervilliers ou de la Courneuve. Pouvoir avoir accès à ce pôle me semble important et je partage, de ce point de vue, le choix du département.

Si je comprends bien que nous prévoyions de prolonger la ligne 7 pour la connecter au RER B du Bourget, en lien d'ailleurs avec la ligne de la tangentielle qui va ouvrir à l'horizon 2013-2014, je regrette que nous n'intégrions pas d'ores et déjà le prolongement de la ligne 12 jusqu'à la station de RER, puisque nous avons les tunneliers sur le territoire de la Courneuve, au pied de la gare du RER, que l'enquête publique qui avait prévalu au prolongement de la ligne 12 avait conclu, suite à une mobilisation des habitants de la Courneuve mais aussi de la part de l'enquêteur, à l'exigence d'avoir ce prolongement de la ligne 12 juste pour la connecter a minima au RER B à la Courneuve voire au T1. Cela semblait couler sous le sens de l'enquêteur public et des populations qui se sont mobilisées. Or dans le projet qui est là, si je vois le prolongement de la ligne 7, dont je partage l'exigence, je ne vois absolument pas le possible prolongement de la ligne 12, ce que personnellement je regrette et qui permettrait à toute cette population du quartier de la gare d'avoir une connexion de meilleure qualité avec le futur tracé de ce métro d'Arc Express.

Reste ensuite la question, mais ce n'est pas le débat de ce soir, de la ligne du futur métro du Grand Paris. Dans les cartes que j'ai vu apparaître, certaines choses sembleraient ne pas tout à fait correspondre à ce qui est présenté ici ce soir. Pour ce soir, nous sommes à Arc Express et c'est donc un autre débat, qui aura lieu très certainement plus tard, à la fin de ces rencontres publiques, et qui fera l'objet des conclusions que vous rendrez.

Jean-François HÉLAS

Merci. Sur la première partie de l'intervention, j'entends, et sans doute que la concertation vous a semblé insuffisante en amont. Pour autant, je voudrais quand même rappeler, cela a été dit dans la présentation, que les études ont été lancées il y a deux ans et ont fait l'objet, lorsque le dossier s'apprêtait à être présenté au Conseil d'administration du STIF, d'une invitation de toutes les communes, dont la commune de la Courneuve, bien entendu. Je crois que votre adjointe au maire, Mme Tendron, a participé à ces réunions que j'ai animées au STIF pour présenter l'ensemble des choix et bien préparer le travail. Ce travail a ensuite été poursuivi durant tout le second semestre, entre les services du STIF d'un côté et l'IAU, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme. Tous les éléments que vous voyez là, notamment sur les projets de développement des collectivités, les secteurs qu'elles veulent favoriser, les grands enjeux, ont été établis assez finement avec chacune des communes et/ou des intercommunalités quand elles avaient compétence.

J'entends également la prise de position sur Bobigny. Sur la question du métro ligne 7, cela vous paraît également plutôt une bonne idée. Le prolongement de la ligne 12 est sans doute quelque chose d'intéressant. Manifestement, la géométrie d'achèvement de la situation actuelle, qui d'ailleurs fera encore l'objet de l'approbation d'un avant-projet au Conseil du STIF de début février puisque, vous le savez, nous avons réalisé ce prolongement de la ligne 12 en deux temps. Dans le premier temps, nous avons profité de la présence du tunnelier pour faire le génie civil, le tube, jusqu'à l'extrémité. Aujourd'hui, cela nécessite malgré tout de faire passer un avant-projet général pour l'installation des stations, l'équipement de cette deuxième partie qui est en route. L'orientation générale, la géométrie d'achèvement ne contredit pas à terme un prolongement comme vous le souhaitez, vers la Courneuve, qui a du sens, effectivement, et qui permettrait de se raccorder sur le RER B. Pour autant, il y a aussi une question d'équilibre, de priorité dans les différents investissements. Ce qui nous a semblé aujourd'hui le plus judicieux, outre l'ensemble des nombreux projets que vous avez d'ailleurs vus tout à l'heure sur les cartes, est le prolongement de la 7 pour se raccorder à la fois sur la tangentielle et sur l'Arc Grand Est.

Le dernier aspect de la question, sans doute, sur les différences avec le projet Grand Paris qui, malgré tout, est forcément quelque chose que vous avez en tête. Je pense que là aussi, nous y reviendrons. Ce qui me paraît important dans ce secteur est de dire que nous avons privilégié, parce que cela fait partie des fondamentaux du projet d'Arc Express, qui est de desservir le plus possible les besoins quotidiens des Franciliens et donc de venir, dans ce secteur précisément, desservir différentes gares, que ce soit connecter à la 13, donc à Pleyel, connecter les deux stations Stade de France sur le D et sur le B. Le Grand Paris a une seule station qui regroupe l'ensemble, avec des distances qui n'apparaissent à vol d'oiseau pas extraordinaires, nous sommes c'est vrai sur des interstations assez courtes, de l'ordre de 600 à 800 m. Malgré tout, en tenant compte de l'ensemble des espaces urbains et de la manière dont ils sont occupés, notamment avec le Stade de France, avec tous les équipements autour, il nous paraît que faire une seule station va contraindre les voyageurs à avoir des temps de correspondance à pied extrêmement importants entre les différentes lignes. Cela ne rentre pas dans nos critères de qualité au niveau de ces correspondances. Il nous a plutôt paru indispensable de multiplier les points d'arrêt. Cela change totalement le public intéressé et attiré par la station.

Jean-Yves TAILLÉ

Merci, Monsieur Hélas, pour ces réponses assez complètes. J'espère qu'elles auront donné satisfaction à Monsieur le Maire de la Courneuve et qu'elles auront répondu à ses préoccupations.

J'en profite pour lui à une question écrite que nous avons reçue en début de séance. C'est une question très technique, à laquelle le STIF pourra répondre, je pense, sans difficulté. La question est la suivante : « Arc Express est-il prévu en 2 * 2 voies ou en deux voies simples ? Pour véritablement désengager Paris, le 2 * 2 voies est pour moi obligatoire. »

Sandrine GOURLET

Si je comprends bien la question, le tunnel sera un tunnel monotube, un seul tuyau, à 2 * 1 voie, c'est-à-dire une voie dans chaque sens parce qu'Arc Express est un métro, c'est-à-dire que chaque métro s'arrête à toutes les stations. Il n'est pas prévu de faire des missions semi-directes, d'autres directes, etc. Il n'y aura pas de mélange. Nous avons tiré de l'expérience des RER la conviction que ce n'est vraiment pas simple de mélanger des flux et d'avoir de la régularité. Pour tenir deux minutes à l'heure de pointe dans de bonnes conditions et se garder même la capacité de descendre à un espacement inférieur, qui pourrait être de l'ordre de 1,20 mn à 1,30 mn, c'est un métro, donc il s'arrête à toutes les stations et c'est donc une voie dans chaque sens.

Jean-Yves TAILLÉ

Nous allons revenir aux questions de la salle.

Abderrahim HAFIDI

Je suis adjoint au Maire d'Aubervilliers. À la suite de ce qu'ont dit Jean-Jacques Armand, Conseiller général, et le Maire de la Courneuve, effectivement, le prolongement du côté du Fort d'Aubervilliers, en plus des arguments qui ont été avancés, me semble plus que jamais nécessaire, ne serait-ce que parce que nous sommes vraiment au carrefour, non seulement de plusieurs zones où il faut désenclaver la population mais aussi à l'intersection de plusieurs communes. Le Fort d'Aubervilliers est un lieu central, à proximité d'abord de la ville d'Aubervilliers, puisque c'est l'extrémité Nord de la ville, mais aussi la Courneuve, Pantin, Bobigny et si nous prolongeons la N2, qui est l'avenue Jean-Jaurès, nous allons jusqu'au Bourget. Si ce métro a véritablement un sens de désenclaver les populations et donc de rendre service, et de mettre en contact des populations qui auraient comme lieu de rencontres, pas seulement de rencontres humaines mais aussi en termes d'intérêt, ce serait véritablement un lieu qui mérite d'être développé, d'autant plus qu'il a été longtemps un peu marginalisé, en termes de transports.

Cette proposition me pousse à poser ma question, qui est faussement candide et je souhaite avoir une réponse réellement candide, c'est-à-dire : pourquoi, puisque dans vos présentations et vos démonstrations, vous considérez que la priorité aujourd'hui est de renforcer, de revitaliser le tissu du Nord de Paris, pourquoi commencez-vous cet arc-en-ciel du métro par le Sud ? En 2017, c'est plutôt le Sud, qui est quand même suffisamment, je ne veux pas être jaloux du Sud, le Sud est toujours intéressant mais pourquoi n'avez-vous pas commencé, est-ce pour des raisons techniques ou pour des raisons que ma raison ignore ?

Jean-François HÉLAS

Votre question est effectivement faussement candide et je comprends bien. De ce point de vue, je voudrais d'ailleurs dire clairement que, du côté Arc Express et de la Région, nous avons le courage d'annoncer la couleur et de dire par où nous commençons et de mettre en évidence un planning. J'ai encore trouvé de ce point de vue que la dernière réunion commune était particulièrement éclairante. Je ne trouve pas sérieux de dire qu'on démarre sur tout à la fois, quand on fait 150 km de réseau de métro et de dire qu'on mettra en service en fonction des réalisations. C'est plutôt une position qui vise à satisfaire tout le monde en ne donnant de planning à personne, ce qui ne me semble pas très responsable.

En ce qui nous concerne, les choix ont été faits assez simplement. Le taux d'utilisation des transports en commun est le plus faible au niveau du Sud, très clairement. Il est faible pour toute la proche Couronne mais encore plus au niveau du Val-de-Marne, d'une part, et d'autre part, nous l'avons un peu dit rapidement, ce que nous avons appelé les coupures, Sandrine Gourlet a parlé tout à l'heure de la Marne, la Seine et les faisceaux ferroviaires et nous pouvons y rajouter les autoroutes et un certain nombre de grandes pénétrantes, font qu'il est quasiment impossible d'utiliser sa voiture, même pour faire ces échanges, tout est relativement congestionné. C'est cela qui a convaincu l'ensemble des acteurs et des administrateurs du STIF de considérer que l'Arc Sud était celui qui devait être prioritaire.

Après, que veut dire prioritaire ? Cela veut dire qu'en fonction d'une certaine contrainte budgétaire, nous commençons par l'Arc Sud. Nous avons été raisonnables, au moment où nous avons construit le projet d'Arc Express, en considérant que la priorité, malgré tout, pour l'ensemble du réseau Île-de-France, était d'abord le Plan de mobilisation, c'est-à-dire l'ensemble des prolongements de métro, des tangentiels, des schémas directeurs des RER, la désaturation de la ligne 13, le prolongement du RER E, tous ces projets dont nous vous avons rapidement parlé. À travers cela, nous avons considéré qu'il fallait malgré tout réserver une place pour les grands projets structurants d'avenir, dont Arc Express. Dans les 3,5 milliards, cela nous permettait de réaliser un arc, nous avons dit l'Arc Sud, il sera mis en service en 2017, et d'étudier et d'engager les premiers travaux d'un deuxième arc, l'Arc Nord, qui pourrait être terminé quelque temps après la période du Plan de mobilisation, qui nous amène jusqu'en 2020, donc autour de 2022.

Dès lors qu'à l'occasion de la loi du Grand Paris et de financements qui n'avaient plus rien à voir, quand nous étions sur un projet de 7 milliards, le réseau du Grand Paris était sur un projet de 23 milliards, donc nous nous posons des questions sur le financement mais dès lors que nous pouvons avoir cette ambition, il n'y aurait aucune difficulté technique à pouvoir l'engager bien plus tôt et faire en parallèle l'Arc Sud et l'Arc Nord. Il y a à cela une limitation technique mais aujourd'hui, nous savons que les syndicats, notamment les entreprises de génie civil, qui ont une assez bonne vision sur la France entière de ce qu'on est capable de mobiliser en termes de tunnelier, nous disent que jusqu'à une dizaine de tunneliers en région parisienne, en le préparant, nous saurions le faire. Nous considérons donc que pour faire rapidement l'Arc Sud, il nous faut quatre tunneliers. Pour faire l'Arc Nord, il nous en faudrait quatre également. Donc nous serions tout à fait en capacité de pouvoir mener les deux de front si les financements étaient au rendez-vous. C'est vraiment cela, la

question cruciale : en fonction du financement que nous avons, que mettons-nous en priorité ?

Vous avez donc à la fois la réponse sur dans quel ordre il faut le faire si nous devons prendre nos responsabilités, côté STIF, et, en même temps, l'ouverture si nous sommes capables de dégager les financements suffisants.

Enfin, je voudrais dire que, même si cela paraît une petite broutille de faire l'Arc Sud, c'est quand même 25 km de métro. Quand avons-nous fait pour la dernière fois 25 km de métro ? Cela remonte à très loin. La dernière fois que nous avons fait de grands travaux depuis l'après-guerre, c'est la ligne Meteor, 8,6 km. Là, nous discutons, même uniquement pour l'Arc Sud, de trois fois la ligne 14, qui a été l'investissement majeur de ces trente dernières années, avec Éole. Nous avons donc aujourd'hui devant nous un plan général qui pose les principes d'une révolution des transports en commun en Île-de-France. N'oublions pas que les arcs qui sont envisagés ne sont pas simplement un phasage. Nous ne sommes plus du tout dans la logique du passage regrettable de la ligne 12, par exemple, ou de la ligne 4. Tous les travaux que nous faisons actuellement de prolongement de métro, nous les prolongeons en faisant une station, puis une deuxième avec un décalage de quatre ou cinq ans. De temps en temps, nous faisons comme la ligne 12, le tunnel d'un bloc mais nous ne savons pas l'équiper. Nous sommes vraiment sur du saucissonnage, contraints par les aspects budgétaires et qui nous coûtent au final extrêmement cher.

Là, malgré tout, les arcs qui sont proposés, quand nous discutons de 25 km de métro, de 3 milliards d'investissements, en termes d'économie de fonctionnement, de coût de ces travaux, nous sommes franchement sur des projets économiquement très performants.

Évelyne YONNET

Bonjour, je suis Conseillère générale d'Aubervilliers, canton Est, le Fort d'Aubervilliers. Nous pouvons nous féliciter déjà, quand le ministre est venu, d'avoir apprécié le linéaire qui avait été tracé et proposé par le Conseil général, qui passe notamment sur le Fort d'Aubervilliers jusqu'à la Mairie d'Aubervilliers. Nous étions assez satisfaits. La deuxième chose restée en suspens, ce sont les financements de l'Arc Express et une grande question que se posent les gens est : quel sera le prix du voyage pour Arc Express, un ticket de métro, un ticket RER ? Ce sont des questions qui n'ont pas été débattues.

Jean-Yves TAILLÉ

Nous en revenons aux problèmes de tarification.

Jean-François HÉLAS

Je crois qu'il faut être extrêmement précis sur cette question. Au contraire, dans le dossier du maître d'ouvrage, nous avons clairement dit que le projet d'Arc Express est porté par le STIF. Le STIF est celui qui a l'autorité de l'organisation de l'ensemble des transports en commun et qui l'exploite. Dès lors, nous avons clairement dit qu'Arc Express était dans la tarification francilienne, telle qu'elle sera au moment de la mise en service des différents arcs. Si nous sommes passés sur une tarification unique, par exemple, ou à la distance parcourue ou je ne sais quelle autre évolution de la tarification, puisque ce débat est en cours, Arc Express sera dans cette logique.

En revanche, la question pour le Grand Paris est tout autre. Le réseau du Grand Paris aujourd'hui, et je crois que la dernière réunion commune que nous avons eue sur le financement l'a bien montré, aujourd'hui, même si, du côté du cabinet Leroy comme du côté du cabinet de Jean-Paul Huchon, on travaille à réfléchir à une convergence et à mettre sur pied des financements qui permettent à la fois de couvrir l'investissement et le fonctionnement, mais vous avez sans doute lu dans la presse ou vu dans les différentes interventions que le compte n'y est pas. Le compte n'y est pas en investissement mais je dirais que ce n'est pas le plus grave parce que ma foi, en investissements, si nous n'avons pas l'argent, nous ne le ferons pas. C'est embêtant mais ce n'est pas le plus grave. Ce qui est plus grave, c'est le fonctionnement. C'est-à-dire que ce n'est pas le tout d'avoir, et M. Braouezec l'avait dit à Saint-Denis, dans la deuxième réunion, ce n'est pas le tout d'avoir une infrastructure qu'on ne saurait pas faire fonctionner.

Aujourd'hui, sur les coûts de fonctionnement, même s'il y a eu quelques évolutions malgré tout, notamment au niveau d'une recette fiscale qui permettrait une petite amélioration, nous sommes très loin du compte, très loin de ce qu'avait proposé le député Gilles Carrez dans son rapport, puisqu'il avait réfléchi à la question à la demande du premier ministre M. Fillon. Nous en sommes assez loin et nous avons aujourd'hui une équation qui n'est absolument pas résolue en matière de fonctionnement. Dès lors, cela nous pose des questions tout à fait majeures, je crois, dans les premières réunions. Nous espérons bien entendu arriver à autre chose. Il y a un moment où Sophie Mougard elle-même avait dit : « Que ferons-nous ? Un péage ? », pas routier mais sur le réseau du Grand Paris. Cette question est extrêmement inquiétante.

Wilfried CERISIER

Oui, bonsoir. Je suis habitant d'Aubervilliers. J'habite entre la mairie d'Aubervilliers et le Fort d'Aubervilliers. Bien sûr, je suis en faveur du tracé vert, qui est le plus intéressant parce qu'il dessert de nombreux quartiers desservis socialement. Je pense aux Courtilières à Pantin mais aussi au Fort d'Aubervilliers, au quartier Nord, et bien sûr du côté de Bobigny. Plusieurs études des services du Conseil général montrent une forte paupérisation au centre du département, et bien sûr ailleurs.

Aussi, il n'était pas fait mention sur la carte du quartier Fort d'Aubervilliers. Je suis le débat depuis le début et j'ai un questionnaire, je l'ai répété plusieurs fois y compris à des élus à plusieurs niveaux, je suis étonné de savoir pourquoi il n'y a pas de réunion publique de la Commission nationale du débat public à Bobigny, alors que nous avons, demain je crois, une réunion publique à Pantin. Pantin, ce sont deux ou trois stations alors que, si le tracé vert est choisi, ce sont quand même quatre stations à Bobigny. Je suis donc étonné et n'ai pas encore eu de réponse.

Une autre question, qui s'adresse au STIF, dans le débat public sur le Grand Paris, il y ait assez fait insistance sur les gares, les pôles gares, de magnifiques gares et, selon mon point de vue, dans le projet du maître d'ouvrage du STIF, il me semble qu'il n'est pas beaucoup fait mention de ce qu'est une gare sur Arc Express. Derrière cette question, il y a aussi la question du foncier. Il faut aussi se poser ce genre de questions. La gare d'Arc Express augmentera-t-elle le foncier autour des zones desservies ? Merci.

Marie-Françoise CORNIETI

Sur la question : pourquoi n'y a-t-il pas eu de réunion organisée à Bobigny, je dois dire que lorsque nous nous sommes posé la question de savoir dans quelles communes nous allions organiser les réunions, nous avons envoyé, tout à fait au début, avant même que le débat public ne commence vraiment mais la Commission fonctionnait déjà, un certain nombre de courriers à différents Maires, de différentes communes. Dans mon souvenir, ce n'est pas très net pour moi, je ne suis pas très certaine que nous ayons été contactés. Compte tenu que nous sommes sept, nous avons un nombre donné de réunions que nous pouvions faire. Nous en avons d'ailleurs ajouté quelques-unes, à la demande de mairies, alors que le débat était déjà engagé et que nous avions déjà communiqué, imprimé des documents sur les réunions dans telle et telle commune, nous avons accepté de faire deux ou trois réunions supplémentaires. Il se trouve que nous n'avons pas été suffisamment sollicités. Votre réflexion me laisse penser que nous aurions peut-être dû forcer les choses. Cette réflexion figurera très certainement dans notre compte rendu définitif. En tout cas, je vous remercie d'avoir posé cette question.

Jean-François HÉLAS

J'ajouterai un point mais je crois que vous l'avez bien compris, en tout cas ce n'était pas du tout les prérogatives du STIF de savoir où il organisait les réunions. C'est vraiment la CPDP qui a fait ce choix. La CPDP parle notamment de sollicitations externes. En ce qui nous concerne, nous avons effectivement suggéré que Bobigny soit un point de réunion, parce que c'est une préfecture, parce qu'il y avait un enjeu globalement, tel que vous l'avez soulevé.

Sandrine GOURLET

En ce qui concerne la question sur les gares, il faut rappeler qu'à la différence de la société du Grand Paris, le STIF n'a aucune compétence en matière d'aménagement. Nous portons un projet de transport qui arrive en souterrain sur les territoires. Pour les gares, la question est, pour les stations intermédiaires, les émergences dans le tissu urbain, c'est-à-dire les sorties de métro telles que vous les connaissez dans le métro parisien, les rampes d'accès et les ascenseurs ; pour les stations de maillage, la question est comment se connecter avec la station existante et comment, dans certains cas, nous sommes amenés à reprendre la station existante pour faire face à l'afflux de voyageurs qui pourrait être généré par Arc Express. Effectivement, nous sommes sur une position complètement différente par rapport aux gares telles qu'elles sont présentées dans le projet du Grand Paris. Pour autant, si, à l'occasion du passage d'Arc Express, certaines collectivités souhaitent développer des pôles gares ou réaménager des gares existantes, c'est un travail qui peut tout à fait être mené avec les collectivités mais c'est au choix des collectivités que nous traversons.

Marie-Françoise CORNIETI

Monsieur, vous qui venez de poser la question, vous avez fait passer un petit mot pour demander la date de la réunion à Pantin. La réunion à Pantin est jeudi 20 à 20 h 00, à l'Hôtel de Ville.

Jean-Yves TAILLÉ

La réunion de Pantin sera d'ailleurs la dernière avant les réunions de synthèse par Arc, il me semble.

Hervé DUPONT

C'est plus un avis qu'une question. Je suis directeur de l'établissement public de la Plaine de France. Nous nous occupons de tout le territoire qui va de Roissy à Saint-Denis. Je voudrais reprendre la question qui a été posée tout à l'heure sur la priorité Nord ou Sud et sur la question du phasage. Je voudrais simplement souligner un fait que nous constatons tous les jours et que les usagers constatent également tous les jours. Nous avons fait un certain nombre d'études comparatives dans l'ensemble de l'Île-de-France et le secteur de la Seine-Saint-Denis est celui qui a la plus forte croissance en termes de construction de mètres carrés de bureaux et une des plus fortes croissances en termes de construction de logements, depuis 2000. Ce n'est pas fini et cela ne fait qu'augmenter.

Cela fait que l'amélioration des transports, malheureusement, n'arrive pas à suivre la croissance du trafic et de la demande de trafic. Il ne faut donc pas seulement regarder la densité actuelle et la demande actuelle mais la demande dans cinq ans sera encore plus forte, encore plus importante. C'est le troisième pôle tertiaire de l'Île-de-France maintenant, après Paris et la Défense, et il y a énormément d'entreprises, dont Véolia, SFR et plein d'autres qui vont s'implanter là. Du coup, je salue votre initiative de proposer trois gares dans la Plaine Saint-Denis entre Carrefour Pleyel, Stade de France et la Plaine car, effectivement, un maillage très important est à faire. Je voudrais toutefois insister sur l'importance d'une réalisation rapide et sur le fait que l'autre pôle encore plus important en croissance d'emplois en Île-de-France, le premier en Île-de-France, est celui de Roissy. La liaison Roissy la Plaine Saint-Denis est une liaison devenue de plus en plus nécessaire, très insuffisante aujourd'hui. Je pense que Charles De Gaulle Express est une solution qui n'est pas à la hauteur des besoins actuels et en tout cas des besoins futurs.

Jean-François HÉLAS

La première partie de l'intervention me permet de rappeler qu'en termes de méthode, bien entendu, nous n'avons pas regardé uniquement l'existant. Pour bâtir un projet, dont la mise en service est, pour le premier arc, 2017, 2020 pour l'Arc Nord par exemple, et donc déjà dans l'avenir, proche mais l'avenir néanmoins, cela nécessite de regarder ce qui existe mais aussi, et c'est ce qui a été fait entre l'IAU, le STIF et l'ensemble des collectivités, les projets qui sont connus, identifiés, et les perspectives de développement.

Nous avons en gros un horizon 2020 - 2025 qui peut être approché de cette manière. Ensuite, dans les études de l'IAU, il y a toute une réflexion sur l'habitabilité des différents espaces et des enjeux, qui donne aussi une approche mais un peu plus lointaine de potentialités. Ce ne sont plus des projets portés et rythmés, comme M. Dupont l'a rappelé tout à l'heure, mais ce sont des potentialités. Puis, quand nous ne savons plus faire, nous mettons les hypothèses du SDRIF puisque le schéma directeur a bâti un modèle de développement durable, équitable, social tel que la Région l'a porté et vous connaissez la situation de ce SDRIF. En tout cas, nous avons repris ces hypothèses dans le cadre des réflexions à plus long terme, 2030 par exemple.

C'est donc le premier point pour rappeler que, dans la mesure du possible, nous essayons bien de concevoir nos projets de transport totalement en phase avec ces grands projets d'avenir, qu'ils doivent renforcer. Nous sommes bien dans la synergie, projets de développement, projets d'aménagement et projets de transport.

Sur la question de la desserte aéroportuaire, qui est extrêmement importante, je soulignerais d'abord qu'il y a deux aspects un peu différents dans la question. On parle aéroport mais il faudrait aussi séparer l'aéroport de la zone aéroportuaire. Il y a la question de touristes ou de Franciliens qui vont prendre l'avion mais c'est en général au mieux quelques voyages par an et pas tous les jours, et cette question est à distinguer de la question de la desserte des zones d'emplois très importantes mais relativement étalées, pour Roissy comme pour Orly d'ailleurs. Là, les études sectorielles, que M. Dupont connaît côté STIF et que nous avons démarrées, qui ne sont pas faciles d'ailleurs, nécessitent pour nous plutôt un faisceau de différentes solutions, à partir de bus à haut niveau de service par exemple, ou le barreau ferroviaire que nous avons appelé barreau de Gonesse, par exemple, pour essayer de desservir l'ensemble de la zone.

Pour autant, la question de l'aéroport de Roissy, d'une part nous préoccupait puisque parmi les grands schémas directeurs aujourd'hui des RER, le schéma directeur du RER B Nord, qui est largement en travaux et qui va permettre, fin 2012, d'avoir une voie dédiée pour le RER, qui permettra d'avoir un fonctionnement d'exploitation d'accès à Roissy plutôt de type métro, avec dix RER à l'heure de pointe par heure, c'est-à-dire un toutes les six minutes, donc nous aurons quelque chose de régulier avec une très bonne fréquence pour aller à Roissy. D'autre part, il a été renforcé par les propositions complémentaires qu'a faites le président Huchon le 15 novembre, avec cette idée que le projet CDG Express, qui a une connotation particulière puisqu'il était d'un droit différent, il a d'ailleurs été sorti du fonctionnement classique des transports en commun puisqu'il a été proposé par l'État directement sous forme de concession auprès de Vinci, avec un fonctionnement direct Gare de l'Est Roissy, à un tarif spécifique, autour de 15 ou 30 €, je ne sais plus quel était exactement le dernier modèle économique puisqu'il augmentait régulièrement, pour un temps de parcours très performant, sans aucun arrêt. Le STIF a considéré que ce projet ne sortant pas, puisque cela fait trois ans que l'État travaille dessus mais le closing financier n'a pas été bouclé mais ce projet ne débouchant pas, il nous semble qu'il y a aujourd'hui quelque chose d'intéressant à faire en le reprenant et en regardant ce qu'il a d'intéressant. Il pourrait faire une liaison extrêmement rapide entre Gare de l'Est et Roissy mais qui ne serait pas fondamentalement amoindrie si on s'arrêtait dans le secteur de la Plaine Stade de France et également au Bourget, ce qui ferait un renforcement de ces deux pôles ; deuxièmement, si nous le remettons dans une tarification francilienne, c'est-à-dire qu'au lieu d'avoir un système de concession ou de PPP, de dire simplement qu'il faut le financer en investissement comme n'importe quel autre investissement de la Région Île-de-France et du coup le mettre dans une tarification qui pourrait être légèrement différente, adaptée, mais très proche de la tarification classique francilienne, de façon à pouvoir servir à tout un chacun, et y compris dans un fonctionnement au quotidien pour des liaisons domicile travail.

Enfin, la question de l'arrivée à Gare de l'Est peut nous amener aussi à réfléchir. À Gare de l'Est, le RER E passe, il va ensuite à Haussmann Saint-Lazare. Nous venons de boucler le débat public de son prolongement jusqu'à la Défense et Mantes-la-Jolie. Nous sommes bien sur les mêmes matériels, les mêmes infrastructures. À une époque, nous nous étions interdit de réfléchir aux mesures conservatoires qui permettraient de passer Gare de l'Est sur le RER E. Quand même, se priver pour 900 millions d'investissements, parce que tout CDG Express est autour de 900 millions, nous aurions donc la capacité d'avoir une ligne de type RER, pouvant relier la

Défense à Roissy en cinq à six stations : la Défense, Porte Maillot, Haussmann, Gare de l'Est, Stade de France, Bourget, Roissy. Cela devient extrêmement performant.

À côté de cela, Grand Paris, qui a aussi son projet pour réunir Roissy, a proposé quoi ? Il a proposé dans un premier temps de prolonger la ligne 14. Cela, franchement, nous n'y croyons pas, nous l'avons dit et je crois qu'aujourd'hui, cela a pas mal marqué les esprits. La ligne 14 est le fleuron de notre réseau, c'est un superbe métro automatique mais sur pneus, avec une technologie un peu dépassée aujourd'hui en coût de fonctionnement et d'investissement, 30 % plus cher dans les deux cas puisque sur le plan énergétique, c'est très coûteux, sur le plan renouvellement également et sur le plan environnement, ce n'est pas très bon. Sur le plan des performances, la ligne 14 est à 80 km/h de vitesse de pointe, un RER est à 130, donc nous ne sommes pas du tout dans la même logique. Je ne sais pas faire rouler des véhicules qui seraient annoncés à 100 km/h avec des véhicules à 80. Donc je n'ai pas encore vu de techniciens qui connaissent bien ces dossiers et qui peuvent justifier un prolongement de la ligne 14, de 8 km à 50 km. Je n'en ai pas encore vus.

Aujourd'hui, nous savons que le projet va être un peu différent, même pour le projet du Grand Paris qui s'arrêterait à Pleyel pour laisser la ligne verte, qui vient de la Défense et retournerait jusqu'à Roissy. Pour autant, nous allons retomber dans des coûts de l'ordre de 200 millions de kilomètres. De Pleyel à Roissy, nous ne sommes plus sur 900 millions mais sur 4 milliards. La question est là : cette différence d'un facteur de un à quatre, faut-il le mettre dans cet endroit ou sur d'autres endroits ?

Nous disons aujourd'hui par exemple que doubler enfin le tunnel sur le RER D et B entre Châtelet et Gare du Nord, qui est de l'ordre de ces quelques milliards, nous semble, pour l'ensemble du réseau francilien, bien plus stratégique que d'avoir tout de suite une ligne verte jusqu'à Roissy alors qu'on pourrait déjà considérablement améliorer les choses avec un CDG mais un peu repensé. Ce qui est difficile est que des projets comme cela, qui sont un peu mal partis, qui ont une connotation particulière liée à leur montage, à leur histoire, nous avons un peu tendance à jeter le bébé avec l'eau du bain. Toutefois, je crois que nous aurions tout intérêt à réfléchir à cette question.

Jean-Yves TAILLÉ

Ce sont des réflexions intéressantes, comment rattraper le projet CDG Express.

Bernard VINCENT

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis Vice-président à la communauté d'agglomération Plaine Commune, chargé de l'habitat et du foncier et élu d'Aubervilliers.

Je voudrais me permettre de prolonger la question posée par Hervé Dupont, le président de l'EPA Plaine de France. Pardon ? Directeur, oui, excusez-moi, c'est M. Huchon, le Président mais je pense que vous méritez d'être président, c'est la raison pour laquelle je vous donnais d'ores et déjà ce titre. Je voudrais porter à votre connaissance un élément que vous n'avez que partiellement puisque le Conseil communautaire a délibéré fin décembre sur le Plan local de l'habitat de la communauté d'agglomération. Ce Plan local de l'habitat, je vais vous donner les éléments essentiels, est la construction, chaque année pendant la durée du Plan, de

2700 logements sur la communauté d'agglomération et en particulier sur les trois villes de Saint-Denis, la Courneuve et Aubervilliers, prioritairement, au regard des huit villes qui composent la communauté d'agglomération. J'ajouterais que, sur ces 2700 logements, 40 % sont des logements sociaux correspondant à la demande des habitants de notre communauté d'agglomération.

Nous devrions avoir le retour définitif, puisque vous savez que nous faisons un certain nombre de navettes avec la Préfecture, le Comité régional de l'habitat et les collectivités, qui s'expriment à plusieurs reprises, nous devrions avoir le retour du Préfet de Région d'ici le 14 février puisqu'il avait deux mois, par rapport à la délibération du Conseil communautaire, pour faire ses remarques.

Ce plan local d'habitat fera de la communauté d'agglomération la communauté la plus constructive d'Île-de-France, en tout cas, aujourd'hui, à la date où nous avons voté notre PLH. C'est un élément que je voulais porter à votre connaissance, sur le développement des transports, en particulier du côté du Fort d'Aubervilliers parce que la Ville d'Aubervilliers construira elle-même, pendant la durée de ce Plan, 400 logements par an et notamment à proximité du Fort d'Aubervilliers.

Donc, je pense que c'était utile que nous apportions et que nous versions ces éléments au débat, par rapport à Nord de Paris, Sud de Paris. Je crois que la volonté des élus du Nord de Paris est de construire, et en particulier du logement social. Merci.

Jean-Yves TAILLÉ

Je suppose que ces éléments étaient connus du STIF.

Jean-François HÉLAS

Peut-être pas le dernier plan, puisqu'il a été approuvé fin décembre, mais je pense que ces éléments devaient être dans le dispositif.

J'entends tout à fait, et je comprends trois choses. La première est que comme beaucoup de ce qui a été dit auparavant, vous militez également pour le tracé vert, qui passe plutôt par le Fort d'Aubervilliers. C'est déjà un enjeu qui nous aide à bien situer comment positionner les différents enjeux. La deuxième chose est votre souci de développer si possible un Arc Nord qui serait fait le plus vite possible pour accompagner ce développement. Le troisième enjeu que j'entends en partie est que vous êtes plutôt sensibles à l'ensemble de tous les projets du Plan de mobilisation qui viennent mailler les efforts dans ce territoire et ce que j'évoquais tout à l'heure sur le nombre de gares, les différents prolongements qui sont faits, sont bien des choses qui vous intéressent, avant de passer trop rapidement et d'aller filer sur Roissy.

Je crois que c'est bien cela, les questions. Quand nous disons que nous allons converger, il va falloir se poser la question de ce que cela veut dire. Nous n'allons pas faire deux tubes côte à côte mais la question de savoir où nous allons nous arrêter, ce que nous allons faire, est bien là. Serons-nous dans un fonctionnement de type Arc Express, qui vient desservir à peu près finement et qui se raccorde sur un maximum de correspondances, ce qui est le cas pour notre projet, ou est-ce que nous venons desservir une station et nous filons sur le Bourget et Roissy et nous avons très peu de correspondances ?

J'attire un peu votre attention là-dessus parce qu'on a l'impression que tout cela, c'est pareil, mais pas du tout ! Dans votre territoire, si je regarde autour de chacune des stations, on considère qu'une station puissante comme Arc Express a une zone d'activité de 800 m. Cela veut dire que 800 m à pied, quand on sait qu'on monte dans la ligne 14, on y va. Si je regarde dans un rayon de 800 m autour de chacune des gares, l'ensemble de la population et des emplois situés, à l'horizon de la mise en service, en tenant compte des projets que vous avez, si je fais cette comparaison pour le projet Arc Express dans votre territoire et sur celui du Grand Paris, le rapport est de 1 à 5. Nous sommes dans un rapport de 1 à 1,5 à 2 à peu près partout dans le projet Arc Express mais alors, ici, c'est du flagrant de chez flagrant. Forcément, j'ai en même temps quatre stations face à une, Arc Express est en correspondance avec la 13, le D, le B, la 12, la 7 prolongée quand, de l'autre côté, nous sommes sur la D essentiellement, sur la H, qui est présentée. Je vous signale que la H, les trains y passent mais ne s'arrêtent pas aujourd'hui. Enfin, le projet, je ne le connais pas, de ce point de vue, donc ce n'est pas forcément une mauvaise idée, il faut y réfléchir mais attention, il n'est pas sûr que nous ayons, sur le faisceau Nord qui monte sur la Belgique, la capacité de le faire aussi facilement.

Il ne faut donc pas se tromper de positionnement. Aujourd'hui, dans la convergence, on dit : « Oui, cela va passer par là ». C'est sûr, de ce point de vue que, globalement, deux choses ressortent aujourd'hui au niveau la convergence, en termes de projet. Je ne parle pas de financement mais en termes de projet. La première chose qui sort est le Plan de mobilisation. Tout le monde reconnaît que nous ne pouvons pas abandonner la modernisation des réseaux existants face au nouveau projet. Je crois que c'est un acquis de ce débat. La deuxième chose est que sans doute, quelque chose de type d'une boucle en proche Couronne de métro automatique est aussi quelque chose d'acquis. Mais, derrière, la question de par où je passe, quelle philosophie j'ai derrière cela en termes de nombre de stations, comment je dessers, etc., très franchement, nous sommes très loin de la convergence. Cela aura des impacts extrêmement importants. Vous ne le dites pas, ou en tout cas je ne l'ai pas entendu aussi directement mais moi, je l'entends ainsi, en tous les cas.

Daniel GOLDBERG

Je suis député à Aubervilliers, la Courneuve, le Bourget. Une première réflexion : que de temps de perdu ! Pas de temps de perdu dans ce débat mais de temps de perdu parce que, pour avoir suivi pas mal des questions en cours autour des lignes de transports et, plus globalement, de l'aménagement du territoire, on se rend compte que le débat que nous avons ce soir, finalement, est le même que celui posé deux ou trois ans plus tôt. Je le dis très simplement aujourd'hui, quand nous essayions d'expliquer au secrétaire d'État de la région capitale de l'époque que le projet proposé, qui s'appelle Grand Paris mais dont personne ne sait véritablement ce qu'il veut dire, ce que cela signifie concrètement, était un projet d'une philosophie qui ne permettait pas la desserte fine des territoires. Il permettait le désenclavement, en deuxième Couronne, pour ce qui concerne la Seine-Saint-Denis, toute la zone Aulnay jusqu'à Clichy-sous-Bois, mais quand on parle de convergence entre les deux projets, pour être clair, pour la zone dont nous parlons ce soir, il n'y avait rien du tout. Au contraire, il y avait deux lignes dans ce projet Grand Paris qui passaient, je ne sais pas complètement où cela en est aujourd'hui, par le Sud-Ouest. Pour ce qui concerne le Nord-Est, il y avait bien sûr le désenclavement de Clichy Montfermeil, encore une fois, d'une partie d'Aulnay Nord, ce qui est sûrement une bonne chose mais, pour ce

qui concerne le cœur du département et la première Couronne autour de Paris, rien n'était prévu de supplémentaire. Quand on essayait de discuter, et je le dis très honnêtement, parlementaires de la majorité comme de l'opposition, j'ai aussi fait partie de la mission menée par Gilles Carrez, qui avait souhaité s'entourer de parlementaires des deux bords, pour essayer d'avancer et de converger déjà, il y a presque deux ans, sur à la fois une philosophie de projet, un tracé, un phasage et des modalités de financement, je considère que nous avons presque perdu deux ans, de ce point de vue. Deux ans, ce sont deux ans, pour les habitants, de retard avec un certain nombre de débats qui se sont un peu enlisés, par force d'obstination, je considère, et de l'autre, deux ans de retard, ce sont aussi pour moi des financements parce que le temps qui passe, ce sont aussi des opportunités qui passent.

Au moment où nous en sommes aujourd'hui, je me félicite de plusieurs choses. J'ai entendu tout à l'heure : pourquoi commence-t-on, pour ce qui concerne spécifiquement Arc Express, par le Val-de-Marne, l'Arc Sud ? Tout simplement, parce que là, pour le coup, c'est la Seine-Saint-Denis qui a perdu du temps. Si aujourd'hui une certaine forme de consensus se dégage autour du tracé qui passe par Pleyel, Mairie d'Aubervilliers, Fort d'Aubervilliers, Bobigny, ligne verte, c'est aussi parce qu'un certain nombre d'élus, dépassant peut-être aussi, je le dis, des égoïsmes locaux, trouvent que c'est ce tracé qui nous rendra collectivement plus forts dans ce département et permettra globalement au département de se sentir mieux si nous adoptons ce tracé. Donc, nous avons aussi perdu du temps pendant des années, à force de ne pas se mettre d'accord sur ce qui serait la priorité d'une ligne de transport, équivalente à Orbival dans le Val-de-Marne, pour trouver un tracé qui serait le meilleur possible. Je me félicite donc de cela.

Je me félicite que nous essayions de faire converger les deux projets, même si les questions ont été posées, comme le financement, aujourd'hui en termes d'investissement et à l'avenir, puisque le métro Grand Paris sera rétrocédé au STIF s'il est terminé. Ces questions ne sont toujours pas réglées. J'ai aussi participé au débat à l'Assemblée sur les nouvelles taxes qui devraient permettre de financer le projet Grand Paris mais je ferai remarquer que les taxes, les Franciliens vont les payer dès l'année prochaine et que l'argent ne sera pas complètement utilisé – enfin, dès cette année, nous sommes en 2011 – y compris pour les projets de transport puisqu'ils vont permettre de financer les difficultés budgétaires de l'Agence nationale de l'ANRU, dans les années qui viennent. Nous sommes donc devant un flou et j'espère que les deux débats publics permettront d'avancer très concrètement là-dessus.

Pour terminer, la question qui est posée dans la partie de la Seine-Saint-Denis dont nous discutons principalement ce soir, est qu'entre les coûts partis, la ligne 12, la tangentielle Nord, la rénovation du RER B, le Tramy, un certain nombre de projets déjà engagés qui figuraient dans le Plan de mobilisation des transports et qui sont en cours aujourd'hui, avec le projet Arc Express, dont j'espère voir très concrètement l'engagement financier de l'État venir puisque, dans tous nos débats, l'engagement financier de l'État sur le Plan de mobilisation des transports, dans sa partie Arc Express, nous avons eu au Parlement des engagements forts là-dessus mais encore faut-il qu'ils arrivent ; la question posée maintenant est de prendre ce tracé tel qu'il est et de voir comment, par rapport au projet porté par Christian Blanc, sur lequel, je le dis aussi très sincèrement, je trouve que l'action de Maurice Leroy, le nouveau

ministre qui a repris le projet et qui est encore venu dans le département, est tout à fait positive, comment nous allons pouvoir inscrire ce projet-là, qui est nécessaire pour une partie du département mais qui a oublié la nôtre, dans ce qui est la philosophie dont nous avons besoin, c'est-à-dire une desserte fine des zones d'habitat, un développement qui permette un développement économique et qui permette de répondre aussi à un équilibre global de l'Île-de-France qui ne fasse pas que les Franciliens aient une heure de transport à faire entre l'endroit où ils habitent et l'endroit où ils vont travailler. Je pense que c'est par rapport à toutes ces problématiques que la nécessaire convergence devra s'opérer. En tout cas, c'est ce que je souhaite, vraiment.

Jean-Yves TAILLÉ

Le STIF a-t-il quelque chose à ajouter sur ces remarques ?

Jean-François HÉLAS

Je partage beaucoup de choses qui viennent d'être dites. Juste peut-être un chiffre, qui montre bien aujourd'hui les avancées du débat. Je crois que Marc Veron, président du Directoire de la société du Grand Paris, disait la dernière fois qu'il avait recensé au moins une quinzaine de demandes de gares supplémentaires sur un projet complet qui en comportait quarante. Cela montre bien que, partout où il passe, le Grand Paris est confronté à cette problématique de desserte fine des besoins des Franciliens. Cela veut dire aussi que le projet n'est pas bouclé sur cet aspect parce que 15 gares à 80 millions, cela fait quelques milliards complémentaires qu'il faut trouver. De ce point de vue, je ne crois pas, en ce qui me concerne, le projet est en discussion sur les variantes mais je n'ai pas du tout la même problématique puisqu'il est reconnu que notre espacement de 1,5 km correspond bien à cette notion de répondre d'abord aux besoins au quotidien. J'ajoute également que cette distance, ce n'est pas un hasard. 1,5 km, c'est deux fois 800 m, c'est-à-dire deux fois la zone d'attractivité. Cela veut dire que sur un axe, je suis en capacité de remplacer par exemple une ligne structurante de bus. Cela veut dire aussi que le STIF, qui en a la responsabilité, réfléchit, quand il fait un projet, à la restructuration du réseau de bus qui doit l'accompagner pour que nous puissions soulager les axes principaux qui vont être remplacés par le métro et en même temps redéployer ces réseaux de bus pour faire du rabattement et irriguer des zones qui aujourd'hui ne sont peut-être pas suffisamment desservies, et les rabattre sur les différentes stations par exemple d'Arc Express.

Philippe MILIA

Je suis Conseiller municipal. Je voudrais vous poser une question pour savoir si vous pouvez nous dire, la ligne 7, Fort d'Aubervilliers vers le Bourget, par rapport aux pointillés, est-ce que ce serait fait avant l'Arc Express ou après ? Là, nous sommes un peu dans le flou, nous ne savons pas si cela sera fait en variante en même temps ou si, éventuellement, cette ligne sera faite après le prolongement ou avant ?

Jean-François HÉLAS

Ce prolongement a été proposé dans le cadre de la complémentarité, c'est-à-dire dans la proposition qu'a faite Jean-Paul Huchon à l'État, de dire que les premiers enseignements du débat font que nous devons réfléchir ensemble sur un certain nombre de choses. Nous sommes prêts à regarder comment apporter notre contribution, notamment sur la desserte des aéroports et sur le fameux Arc Grand Est, qui dessert Clichy Montfermeil. Dans ce cadre, nous avons proposé ce projet. Il

est du coup moins bien étudié qu'Arc Express. Les études sont faites et ont été proposées. Cela a été dit tout à l'heure, nous avons perdu du temps. Effectivement, moi, en l'espace de trois ans, je peux aussi confirmer que nous avons au moins perdu 18 mois pour présenter ce dossier. Vous saviez très bien que nous étions prêts en mai pour le débat public, nous avons failli ne jamais avoir ce débat public, pendant un bon moment, avec un amendement célèbre et tout ceci nous retarde.

Il serait logique de considérer que, techniquement en tous les cas, ce prolongement de ligne 7 devrait arriver après Arc Express. Pour autant, une fois que nous tirerons les enseignements du bilan et que nous cadrerons quel est le plan de convergence globale de ce projet, nous pourrions rebâtir un planning général des opérations, qui tiendront compte aussi des financements qui seront apportés et des priorités que l'ensemble des élus du STIF voudront bien mettre sur ce dossier.

Jean-Yves TAILLÉ

Monsieur le Maire, voudriez-vous ajouter quelque chose ?

Jacques SALVATOR

Simplement, je voudrais revoir la carte des équipements que vous nous avez montrée tout à l'heure. Au-dessus de M12, est-ce le campus Condorcet ? D'accord, et le Fort d'Aubervilliers à droite. Simplement, trois remarques. La première est par rapport au nombre de populations desservies. Je ne sais pas si vous avez intégré tout à l'heure, dans les chiffres que vous nous avez donnés, le comparatif selon les variantes, où on s'apercevait qu'on était 10 ou 15 000 habitants en moins desservis que l'autre variante, si vous aviez intégré les 10 ou 15 000 étudiants qui seront accueillis sur le campus Condorcet à partir de 2016 et l'énorme projet que nous avons au Fort d'Aubervilliers, qui devrait là aussi amener une population assez importante et des activités fortes.

Nous nous sommes toujours posé la question de savoir comment les étudiants qui étaient à Bobigny pourraient loger en résidence étudiante à Bobigny pour rejoindre le campus Condorcet où ils vont étudier, quels moyens de transport allaient-ils utiliser. Quand nous voyons cela, nous avons notre réponse immédiatement. Nous voulions simplement souligner que c'est un trajet étudiantin. Beaucoup d'étudiants feront la navette entre Bobigny et le campus Condorcet pour se loger et aller étudier.

Je rajouterai simplement deux petites choses, sur nos désirs territoriaux puisque c'est bien une session territoriale à laquelle nous assistons, le prolongement du Tramy T8 jusqu'à la station Évangile. C'est une revendication forte portée par de nombreuses collectivités. Une association vient de se créer. Nous voyons bien comment cela peut desservir utilement le campus Condorcet, c'est un argument supplémentaire pour le passage d'Arc Express d'ailleurs. Par ailleurs, je ne sais pas si M. Fayet le dira tout à l'heure mais vous avez une revendication, aussi, sur la ligne 7. Je vous laisse en parler.

Dernier élément, le rapport entre le Grand Paris et Arc Express existe d'un autre point de vue. Dès lors que nous sommes amenés à négocier un contrat de développement territorial autour d'un cluster des industries de la création, qui devrait s'étaler en foulard ou en voile depuis Pleyel jusque quasiment au Fort d'Aubervilliers, en termes d'implantation d'industries de la création et du numérique,

de l'audiovisuel, d'artisanat et ainsi de suite, c'est vrai que, de ce point de vue, Arc Express constitue la trame absolue de ce cluster des industries de la création. Quand nous l'avions imaginé, Arc Express n'était encore qu'en projet et il donne de la crédibilité, y compris à la négociation d'un contrat de développement territorial dans le cadre de la loi sur le Grand Paris.

Sur les lieux d'accueil de ces débats de la Commission nationale du débat public, c'est vrai que nous avons été sollicités, c'est vrai que les villes ont dû répondre. Nous avons eu une rencontre le 7 avril où nous nous sommes portés candidats activement pour pouvoir accueillir, et je regrette qu'il n'y ait pas suffisamment de monde pour accueillir la qualité de vos interventions mais il y a des questions qui viennent de la salle. Il y a eu une première démarche entre toutes les villes, les villes devaient se porter candidates et insister pour obtenir que le débat ait lieu là, alors que bien sûr cela correspondait à un impératif des organisateurs. Merci.

Jean-François HÉLAS

C'est moi, Monsieur le Maire, qui vous remercie pour vos interventions, qui me font plaisir quand vous considérez qu'Arc Express structure bien ce développement. Nous le voyons aussi de cette manière. Vous avez bien compris que, même si notre philosophie n'était pas celle du lien direct et rapide entre clusters, évidemment que, dans l'ensemble d'un projet de l'importance d'Arc Express, il s'agit de relier toutes les activités mais aussi de développer les territoires en fort développement économique, comme celui que vous animez, bien entendu.

Je souhaitais dire un mot également sur le T8 partie Sud, qui n'est pas dans le Plan. Nous aurions pu le mettre mais nous avons eu une certaine prudence. Aujourd'hui, c'est un projet inscrit dans un certain nombre de contrats particuliers entre la Région et le département, notamment celui avec la Ville de Paris et celui avec le département des Hauts-de-Seine. Vous savez sans doute que la convention de financement est en train de se boucler totalement. Elle fait encore l'objet de discussions entre différents partenaires, notamment la communauté de Plaine Commune et le Conseil général et également entre le Conseil général et la Région. Nous sommes déjà en situation opérationnelle sur ce dossier, avec un chargé de projet, avec un recueil des études, avec sans doute une remise à jour des études que la RATP avait lancées il y a déjà quelques années. Elle viendra bien redesservir un certain nombre de points et donc le maillage avec Proudhon Gardinoux sur la ligne 12 et Évangile et le T3 et le RER E en terminus. Je crois que cela a tout son sens.

Sandrine GOURLET

Par rapport aux étudiants, cela concerne aussi ce que nous observons. En matière de déplacements, nous nous apercevons maintenant que le domicile travail n'est plus le besoin de transport majoritaire. Les autres besoins de déplacements, notamment les déplacements pour motif d'études, sont en train de prendre une part prépondérante. Maintenant, les déplacements domicile travail ne représentent qu'à peu près la moitié des motifs de déplacements en Île-de-France. Cela confirme bien et est complètement pris dans les analyses que nous faisons des besoins de déplacement.

Jean-François HÉLAS

C'est une population qui n'est pas très motorisée et donc toute acquise à l'idée des transports en commun un peu puissants.

Antoine FAYET

Je suis d'ICADE et, comme j'y suis invité par le Maire, je m'exécute instantanément.

Deux remarques. D'abord, sur le T8, un complément par rapport à ce que vient de dire Monsieur le Maire. L'association Soutien pour le prolongement du T8 réunit bien sûr des élus mais aussi le monde économique, le monde universitaire et l'association qui a été créée cette semaine est présidée par Claude Bartolone, M. Braouezec en sera le secrétaire et j'ai l'honneur d'en être le trésorier, puisque cela a été décidé cette semaine. C'est vraiment une réunion de toutes les forces vives de ce département, qui soutiennent cette activité qui va enfin gommer la frontière qui apparaît malheureusement encore sur le fait que la zone parisienne soit plus pâle. Nous voyons que le périphérique n'est pas la frontière, même si c'est une frontière physique, et il se passe beaucoup de choses de l'autre côté. Nous ne pouvons pas nous arrêter à cette simple zone et le T8 est vraiment le cordon, nous avons appelé cela la dorsale intelligente, ce n'est pas de moi mais du président de la fondation Condorcet, la dorsale intelligente qui va permettre de relier Épinay, la Courneuve jusqu'au projet Éole.

La deuxième remarque porte sur, si vous mettiez la carte avec les équipements, Klépierre et nous-mêmes allons livrer le 27 avril au public un équipement commercial que nous voyons apparaître entre l'Étoile et le petit carré des bureaux, à l'angle Sud de la carte, qui va générer 16 millions de visiteurs par an, à échéance de deux ans. 16 millions de visiteurs par an. À l'heure actuelle, c'est uniquement de la voiture. Le T8 ne sera pas là avant quelque temps. Dans les prises de position que nous avons faites, il y en a une qui est inscrite avec Plaine Commune, je parle sous l'autorité de son Vice-président, qui est un pont permettant d'enjamber ce qui apparaît comme une frontière infranchissable, qui est le canal Saint-Denis. Bien qu'il n'ait pas plus de 15 m de large, en fait, il sépare complètement Aubervilliers en deux, il sépare plus que la 1 ne sépare Saint-Denis. Nous constatons cela tous les jours. Le canal Saint-Denis est infranchissable, il y a d'un côté La Villette et de l'autre côté Aubervilliers. C'est pourtant la même ville mais séparée en deux.

Donc, ce pont est inscrit, Monsieur le Président de Plaine Commune, pour être réalisé pour enjamber. De l'autre côté, une voie de métro existe, qui est la prolongation du T7 par lequel je crois que la RATP charge le ballast pour alimenter le reste du secteur. Une proposition est d'utiliser le débranchement de la ligne 7, que n'aime absolument pas la RATP parce que cela crée une fourche, comme à Clichy, mais qui permettrait d'avoir la ligne 7 prolongée comme elle a été indiquée là-dessus, et de la prolonger un peu pour rejoindre la station du pont de Stains et on ferait une liaison entre la ligne 7 et la ligne 12, ce qui serait un moyen d'accéder et de permettre l'accès à ce centre commercial qui aura 16 millions de visiteurs à échéance de trois ans.

Jean-François HÉLAS

Merci, Monsieur Fayet. Ces propositions poursuivent les échanges que nous avons eus il n'y a pas très longtemps. Ce territoire est très attachant. Vous y venez avec dix projets et vous repartez avec quinze.

J'entends bien, vous avez compris que nous étions tout acquis, en ce qui nous concerne, au T8 Sud. Il a effectivement une vraie cohérence de rabattement, d'épine dorsale comme vous l'avez évoqué. Des interventions au STIF ont d'ailleurs été plusieurs fois faites pour l'accélérer. Aujourd'hui, nous avons trouvé à peu près la porte de sortie qui nous permettait de le financer puisque le STIF démarre

sérieusement les choses, dès lors qu'il a des financeurs en face qui s'engagent véritablement sur des projets. Sinon, vous voyez bien, avec la productivité que nous pouvons avoir en termes d'idées, le STIF se transformerait en bureau d'études générales de centaines de projets. Je crois qu'il faut être raisonnable et savoir quels sont les financeurs et quelles sont nos priorités.

J'entends la question de la 7. C'est vrai que la RATP était un peu réticente mais côté STIF aussi. Les exploitations en fourche, il ne faut pas s'en faire un interdit absolu parce que, jusqu'à un certain niveau de fréquence, de capacité, nous savons faire, mais au bout d'un moment, sur des lignes un peu structurantes, cela pose quand même des difficultés. La ligne 13 en est un exemple violent, vous le savez. Au Sud de la ligne 7, c'est moins problématique aujourd'hui mais c'est quand même une vraie fourche également, en plus un peu dissymétrique et c'est quand même compliqué. Cela complique énormément les conditions de régularité en particulier. Alors, j'entends la question. Sur celle-ci, nous y sommes sans doute beaucoup moins réceptifs dans l'immédiat. Ce qui nous semble important à Arc Express, c'est la ligne 12, le prolongement de la 7 mais sur la branche actuelle et c'est le T8 qui nous semble vraiment structurant, sans compter les différents projets pour lesquels nous voyons bien tous les travaux qu'il y a dans le secteur actuellement, les différents tramways qui sont en route et qui devraient apporter, je l'espère, un bon maillage de ce point de vue.

Antoine FAYET

Cela nous permettra, dans l'attente de cette réponse, de vous proposer d'exploiter les trois navettes fluviales que nous exploitons sur cette zone pour rejoindre la ligne 7 à partir de la darse d'Aubervilliers.

Jean-François HÉLAS

Je reconnais là votre ténacité.

Wilfried CERISIER

Nous sommes en prospective, donc je me permets de faire un exercice de prospective. Imaginons que le tracé bleu soit retenu, pour différentes raisons, différentes logiques. Que proposera le STIF pour toutes les zones qui seront non desservies ? Nous avons un centre commercial qui va ouvrir le 27 avril 2011, comment un habitant d'Aubervilliers des quartiers Nord pourra-t-il venir consommer et étudier aussi au campus Condorcet dans le Sud car évidemment le canal, j'en atteste en tant qu'habitant, est assez infranchissable ? Par ailleurs, quelles compensations, en termes de transports en commun, pour la partie Fort d'Aubervilliers, Bobigny ? Je rappelle encore que le tracé vert passe par des quartiers actuellement peu desservis, le quartier Nord d'Aubervilliers, les Courtilières et Bobigny.

Jean-François HÉLAS

Je comprends la question mais je ne sais pas si je reprendrai le thème de compensation. Je ne pense pas que nous voyions les choses de cette manière. Aujourd'hui, vu du côté STIF, je ne vais pas dire du côté de Sirius mais, de loin, nous avons eu l'idée que dans ce secteur, il y avait un enjeu à positionner une boucle en proche Couronne pour améliorer les dessertes de rocade en rocade. Nous considérons que différentes solutions sont possibles en termes qui nous semblent intéressantes en termes de déplacement, de transport mais également en termes d'aménagement, au

regard des analyses que nous pouvions en faire avec les collectivités, auprès de l'IAU, etc. Ce débat a le mérite de venir confronter, aux citoyens, aux élus, aux associations, au monde économique, les différents projets et faire ressortir ce qui paraît le plus intéressant.

De ce point de vue, nous voyons qu'il y a d'ailleurs, c'est vrai que nous aurons jeudi la réunion à Pantin et sans doute que Pantin défendra aussi son point de vue et saura dire ce qui lui paraît important mais, pour autant, je crois que le débat va aussi entendre ce que vous évoquez. Ensuite, le Conseil d'administration du STIF essaiera de retenir le tracé qui apparaît le plus judicieux, apportant la plus grande plus-value pour l'ensemble des territoires concernés.

Une fois que nous serons dans ce schéma, nous aurons répondu à deux questions. La première : est-il opportun ou pas de faire une boucle de type Arc Express, qui est quand même la première question du débat public ; la deuxième est : typiquement, nous passons par Fort d'Aubervilliers ou par Pantin, prenons votre exemple ce soir, nous aurons retenu un tracé. Dès lors, ce sont de nouvelles études qui vont démarrer, c'est-à-dire effectivement, nous considérons que nous avons un tracé et qu'il rentre dans l'horizon de référence de notre réseau et il faut pouvoir remettre ensuite tout en concordance avec. De toute façon, il est évident que là comme ailleurs, vous prenez dans la boucle de Gennevilliers, vous voyez bien que nous avons un certain nombre de tracés, nous ne pourrions pas desservir à chaque fois tout le monde. Cela ne veut pas dire pour autant que ceux qui sont juste un peu à côté ne vont pas du tout bénéficier d'Arc Express, au contraire. Nous pourrions dans certains cas assurer la liaison. Entre les Agnettes, les Courtilles et Gabriel Péri, la ligne 13 permet la liaison et de se remailler rapidement et de profiter d'Arc Express, quel que soit l'endroit où nous sommes. C'est peut-être un peu plus compliqué mais il y a des solutions. D'autres solutions seront étudiées en terme de rabattement bus, de bus à haut niveau de service et, pourquoi pas, de projets de prolongement du métro qui seront accélérés ou revus différemment. Je crois que c'est quand même un projet suffisamment structurant pour qu'au premier temps, il faut positionner le bon tracé et ensuite, à partir de ce tracé, retravailler pour que tous les territoires autour soient bien irrigués. De ce point de vue, il faut s'attendre à ce que la restructuration bus, qui se fera avec les opérateurs et les collectivités locales, nous soyons sur quelque chose de tout à fait majeur. L'ensemble du secteur de la proche Couronne va être totalement repensé à cette occasion, c'est absolument indispensable si nous voulons que cela fonctionne bien et si nous voulons profiter de cet outil puissant pour irriguer l'ensemble et pas uniquement l'endroit où il y a la station. On ne fait pas un projet de cette envergure uniquement pour desservir les 50 stations envisagées. L'enjeu est bien au-delà.

Alors, j'ai beaucoup parlé bus mais nous essayons aussi de développer énormément tout ce qui est liaisons douces et actives pour venir aux différentes stations, c'est-à-dire à pied. Cela paraît idiot de le dire comme cela mais cela veut dire qu'il ne faut pas concevoir une station où, d'un côté, nous avons un effet de coupures de type le canal, qui fait que vous n'êtes ouvert que d'un côté, et donc vous n'avez qu'une moitié de station, et nous en avons un certain nombre comme cela ; cela veut dire en vélo, avec des équipements aussi qui permettent de retrouver le vélo le soir quand on l'a mis le matin. Cela ne paraît rien mais fait partie aussi des critères qui font que le vélo marche ou pas. Nous avons un certain nombre d'éléments de ce type, qui sont très importants pour optimiser cet outil.

Je rappelle que là, nous sommes très local et c'est normal, nous faisons des réunions territoriales et je suis très content que nous discussions de ces éléments mais Arc Express a aussi, vous vous en rappelez, une fonction de grande correspondance, aux portes de Paris, avant de rentrer dans le réseau intro-parisien, y compris pour ceux qui viennent d'un peu plus loin par les grandes radiales, les traversants, en quelque sorte, qui sont importants aussi et qui amèneront du dynamisme à l'ensemble.

Marie-Françoise CORNIETI

Je ne vois plus de personnes qui demandent la parole parmi ceux qui ne l'ont pas déjà eue. Je vous remercie pour votre participation, pour l'intérêt des questions posées et la qualité des réponses apportées par le STIF.

Je vous rappelle que vous pouvez assister à d'autres réunions, Pantin jeudi 20 janvier à l'Hôtel de Ville et, pour l'Arc Nord, la réunion de synthèse le mardi 25 janvier à la Bourse du travail à Saint-Denis.