

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

**Saint-Denis le 25 janvier 2011**

**Commission particulière du débat public**

- Jean-Luc MATHIEU, Président de la Commission particulière du débat public
- Marie-Françoise CORNIETI, 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
- Laurence DEBRINCAT, responsable des études générales au STIF.

\*\*\*\*\*

*La séance est ouverte à 20h10 sous la présidence de M. Jean-Luc Mathieu, Président de la Commission Particulière du Débat Public.*

**Jean-Luc Mathieu**

Bonsoir, Mesdames, bonsoir, Messieurs. Je pense que nous allons peut-être commencer. Monsieur le Maire a eu l'extrême amabilité de nous ouvrir cette belle salle et je crois qu'il va peut-être prononcer quelques mots pour accueillir tous ceux d'entre nous qui sont venus ce soir.

**Didier Paillard**

Je voudrais vous remercier de votre présence et souhaiter la bienvenue à tous ceux qui sont acteurs de ce projet important pour le devenir de notre région. *(hors micro)*

Vous avez eu l'occasion, lors de la réunion commune au Grand Huit et à Arc Express au Stade de France, l'intérêt que nous avons à voir se rapprocher les deux projets aujourd'hui, de voir reconnue la complémentarité de ces deux projets. De nouveau, il y a une réunion commune et un certain nombre de choses seront dites. En tout cas, j'espère que les options techniques et financières permettant de rendre compatibles ces deux projets seront rapidement mises en lumière.

La préoccupation première qui est la mienne, à laquelle doit répondre, à mon sens, le Grand Paris, ce sont les inégalités sociales et territoriales au sein de la région la plus riche et la plus inégalitaire de notre pays. Nous n'opposons pas la desserte des populations à l'efficacité économique du futur réseau de transport parce que le Grand Paris pose, à travers la question de la mobilité, celle du désenclavement et de l'accès à l'emploi. En tous les cas, c'est le point de vue que nous pouvons en avoir vu d'ici. Si Arc Express voyait le jour, Saint-Denis bénéficierait d'un accès amélioré aux territoires alentour et donc aux emplois qui s'y trouvent. Aujourd'hui, Paris accueille la moitié des actifs dionysiens qui ne travaillent pas dans la commune, qui utilisent le RER B, le RER D et la ligne 13 du métro. Par comparaison, environ un quart des actifs dionysiens qui ne travaillent pas à Saint-Denis travaillent dans d'autres communes de Seine-Saint-Denis accessibles en RER B et par le tramway T1.

Demain, le métro automatique, les nouveaux tramways et l'amélioration des réseaux existants de RER, de métro et de bus rendront accessible un nombre bien plus grand d'emplois aux dionysiens, dans la ville, dans le département et dans l'agglomération parisienne. Les mêmes réseaux de transports collectifs ont vocation à désenclaver de nombreux quartiers où résident les personnes qui ont le plus besoin de l'arrivée rapide de ces réseaux. La fréquence des stations et le nombre d'interconnexions sont incontournables. Arc Express, tel qu'il a été originellement présenté, compte trois stations à Saint Denis maillées avec la ligne 13, le RER B, le RER D, pour ce qui est des réseaux existants, auxquels il faut ajouter la ligne 12 à la Mairie d'Aubervilliers et la ligne 14 à la Mairie de Saint-Ouen d'ici 2017. Nous nous mobilisons pour aussi, d'autre part, obtenir le prolongement rapide du Tramy T8 entre la Porte de Paris, où nous sommes aujourd'hui, et la Porte d'Aubervilliers pour assurer la liaison avec la future gare Éole. C'est vous dire l'importance du maillage de ces transports en commun, en particulier du rôle que peut jouer Arc Express pour notre territoire.

D'autre part, je pense que la priorité des priorités est aussi d'améliorer l'existant à court terme. Nous avons une croissance démographique assez importante dans les villes autour, en tout cas à Saint-Denis. En dix ans, c'est plus de 20 000 habitants et les installations d'entreprise entraînent une forte croissance de fréquentation des

transports en commun aujourd'hui. À mon sens, cela devrait être mieux pris en compte, au-delà d'Arc Express. Elles rendent plus urgent encore l'amélioration du réseau actuel, qui a déjà pris vingt ans de retard. Les projets en cours et le Plan de mobilisation pour les transports doivent être mis en œuvre plus rapidement. Je pense bien sûr au prolongement de la ligne 14, c'est l'objet, bien évidemment, qui doit être accéléré. Les études doivent être lancées pour aller vers le dédoublement de la ligne 13. Le tramway T8 vers le prolongement de la porte d'Aubervilliers, vers Éole, je pense qu'il faudrait l'obtenir pour l'Euro 2016 qui aura lieu juste derrière, au Stade de France. Ce serait une desserte complémentaire à la desserte existante du stade. La gare de Saint-Denis doit être transformée pour être en mesure d'accueillir les 80 000 passagers attendus avec le prolongement du T1 et le T8 qui seront sur cette gare de Saint-Denis et aussi l'amélioration des RER et des Transiliens.

Si le projet CDG Express doit être mis en œuvre, il faudrait prévoir une station à la Plaine Stade de France au RER B. Il faut enfin en finir aussi, me semble-t-il, avec le zonage tarifaire qui coupe notre ville en deux et rétablir l'égalité de traitement entre usagers par la mise en place d'une tarification unique, alignée vers le bas.

Juste quelques derniers points, rapidement. La question de la maîtrise du foncier, pour éviter le jeu spéculatif par rapport au terrain, me paraît importante. Je souhaite que soient créées des conditions d'une négociation équilibrée lors de la préparation des contrats de développement territorial entre toutes les parties prenantes de l'aménagement urbain, dans le respect des orientations de chaque territoire. Je parle du financement du métro automatique du Grand Paris, qui ne doit pas se solder par l'éviction des populations modestes. C'est un de nos souhaits, bien sûr, il n'est pas envisageable que la plus-value foncière ne connaisse pas de limite. D'autres modes de financement existent, peut-être, comme le versement transport ou la taxe sur les poids-lourds. Des seuils de densité et de mixité des types de logements doivent accompagner un engagement fort de tous les acteurs pour atteindre des objectifs de construction de logements fixés par la loi, 70 000 par an à l'échelle de la région. C'est aussi une convention avec l'État de 1 m<sup>2</sup> de bureaux pour 1,6 m<sup>2</sup> de logements sur ce territoire. C'est une nouvelle convention avec l'État et il faut la prendre en compte. La maîtrise publique du foncier doit soustraire à la spéculation tout espace nécessaire à la réalisation des équipements publics, qui doit là aussi accompagner cette construction de logements et bien sûr, la construction de logements sociaux aussi doit être possible pour qu'ils soient accessibles au plus grand nombre. Sans cela, je pense que l'ambition sociale et environnementale du projet urbain est condamnée à l'échec avec l'éloignement encore plus des catégories populaires et l'allongement des déplacements domicile travail.

Voilà tout ce que je souhaite pour voir avancer nos projets. C'est en tout cas le regard dionysien avec cette ambition de bâtir en cohérence le territoire d'Île-de-France et en jouant notre rôle dans cette construction. Merci, et bienvenue.

### **Jean-Luc Mathieu**

C'est moi, Monsieur le maire, qui vous remercie de ces mots de bienvenue et d'avoir, par votre discours introductif, bien montré qu'un certain nombre de choses que nous avons entendues pendant tout ce débat sont vécues à Saint-Denis avec une acuité particulière.

Nous approchons de la fin d'un débat. Je dis nous, c'est-à-dire aussi bien le Syndicat des transports d'Île-de-France, qui est ce soir représenté à votre droite par M. Hélas et par Mme Debrincat, que la Commission particulière qui a, avec le STIF, organisé et géré ce débat public. Nous sommes sept personnes, je vais parler au nom des sept et l'une d'entre elles, Mme Cornieti, se trouve actuellement à ma droite, d'autres sont dans la salle et d'autres ont droit à un repos en attendant de prendre le même rôle demain ou après-demain.

Nous approchons donc de la fin d'un débat public dont je dirais qu'il a trois grandes caractéristiques. Il est d'abord unique dans l'histoire du débat public parce qu'il a été coordonné, comme le disait Monsieur le Maire tout à l'heure, avec un autre débat qui a porté sur le réseau de transport public du Grand Paris, présenté par la société du Grand Paris. Il a donc été coordonné mais on peut aussi, quand on lit la loi du 3 juin 2010, dire qu'il a été soumis au projet sur le Grand Paris.

C'est un débat public qui est en second lieu spécifique parce qu'il s'achève sur un nombre impressionnant d'incertitudes. Aucun autre n'a été aussi incertain aussi près de son achèvement. C'est aussi un débat public aussi majeur parce qu'il a porté, en fait, sur l'ensemble des moyens de transports publics de l'Île-de-France.

Dans la partie Nord de Paris où nous nous trouvons, il y a eu deux débats sur deux projets concurrents parce que, sur plus de la moitié de ce tracé Nord de l'Arc Express, les deux débats concernent potentiellement les habitants des mêmes communes, avec des fonctionnalités similaires, même si les finalités globales des deux projets, Arc Express d'une part et réseau de transport public du Grand Paris d'autre part, se présentaient, en tout cas à l'origine, comme différentes.

Il y a eu, dans cette partie Nord du territoire, neuf réunions publiques, une à Saint-Denis même pour inaugurer le débat sur l'Arc Nord, comme nous le terminons aujourd'hui sur l'Arc Nord à Saint-Denis. Il y a eu une réunion commune aux trois projets que sont Arc Express, le réseau de transport public du Grand Paris et le prolongement du RER E, qui a eu lieu à la Défense. Nous avons eu cinq réunions spécifiques pour présenter Arc Express petit à petit, à Puteaux-la Défense, à Colombes, à Asnières, à Gennevilliers, à Pantin. Enfin, une réunion commune il y a peu de temps avec la société du Grand Paris qui a commencé à aborder, avec quelque sérieux, les coûts et les financements des projets, sans aboutir puisqu'aujourd'hui même, nous ne savons pas vraiment quels seront les financements des deux projets.

De ce secteur, la partie Nord de Paris, émanent de très nombreuses questions, contributions, avis et cahiers d'acteurs communs, les cahiers d'acteurs étant des documents écrits comme vous avez pu en saisir un certain nombre qui pouvaient vous intéresser, à l'entrée. Ce sont des quatre pages que nous avons faits, soit spécifiquement sur le projet Arc Express, soit par des auteurs qui souhaitaient traiter en parallèle, en comparaison, Arc Express et le réseau de transport du Grand Paris.

Qu'est-ce qui, à nos yeux, Commission particulière du débat public, ressort de ce débat ? Je dirais dix constatations, dont Monsieur le Maire a faites un certain nombre, donc je vais un peu nous répéter, dix constatations qui ne sont pas à prendre dans un ordre l'une découlant naturellement de la précédente mais dix constatations que je vais vous livrer.

D'abord, l'intérêt démocratique pour le débat. Il y a eu, sur Arc Express, 6100 participants aux réunions antérieures à celle-ci, 75 000 connexions Internet sur le

site d'Arc Express, plus de 100 cahiers d'acteurs spécifiques à Arc Express ou commun, 570 avis, plus de 50 contributions, près de 700 questions posées sur Internet. Plébiscite du débat public, vive le débat public !

Deuxième constatation, une volonté ou une aspiration claironnée depuis le début d'un rapprochement de deux projets qui seront partiellement complémentaires et partiellement concurrents. Ceci, c'est une antienne que nous avons entendue depuis la première réunion.

Troisième point, un soutien quasi unanime pour une rocade de métro autour de Paris, sans que généralement ait été bien fait le choix entre Arc Express ou, ici, dans cette partie Nord de Paris, la partie verte de la ligne du réseau de transport public du Grand Paris, qui recouvre approximativement la même aire, pas nécessairement les mêmes endroits exactement. On voit de plus en plus le public qui approuve, qui s'exprime sur un métro circulaire et qu'il ne nomme ni l'un ni l'autre mais qui demande un métro circulaire. Toutefois, au-delà du métro circulaire, se sont exprimés des demandes pour la desserte de Bobigny, préfecture et grand centre administratif et judiciaire, qui est important pour les habitants du département et qui ne se trouve pas desservi par le projet de réseau de transport public du Grand Paris. De même, des demandes pour un tracé à l'Est, en proche Couronne, zone d'habitat dense, complétée par un second Arc plus à l'Est. Puis, pour ceux qui ont vu aussi les gazettes d'aujourd'hui, une sorte de troisième Arc qui s'ajoute aux deux autres. Il faut dire que, depuis que le réseau de transport public du Grand Paris est venu avec ses 23 milliards, les milliards ont semblé pouvoir pleuvoir un peu partout et de nombreux projets ont été soutenus par les uns et les autres.

Quatrième point, la demande omniprésente et, Monsieur le Maire, vous l'avez dit pour votre commune, d'un maillage serré partout, avec les lignes de transport lourds existantes ou en projet, avec quand même quelquefois le questionnement sur le risque de double emploi entre Arc Express et certains autres projets déjà prévus ou en réalisation, T1 ou T3. Peut-être que, dans le peu de choses qui ont été dites sur Arc Express à l'Ouest, par rapport aux tramways, des doublonnages pourraient exister mais il y en a ailleurs.

Cinquième point, nous avons vu très clairement que les choix du Syndicat des transports d'Île-de-France de réaliser des interstations courtes, 1 à 1,5 km, a été très nettement approuvé. Il faut noter que la société du Grand Paris, en privilégiant la vitesse, a fait un choix différent sauf que nous avons découvert, depuis l'été dernier, que pour l'Arc Sud et une partie de l'Arc Nord, c'est-à-dire pour les secteurs où les projets sont concurrents, les stations ont eu tendance plutôt, sur la société du Grand Paris, à se rapprocher les unes des autres.

Sixième point, et c'est un étonnement, il n'y a quasiment eu aucune question sur la maîtrise d'ouvrage, quand même, entre la société du Grand Paris, État, et le STIF, la Région, donc aucune question sur la gouvernance d'un système qui ajoute à un établissement public régional, le Syndicat des transports d'Île-de-France, qui est en charge de l'organisation des transports dans la région, d'un établissement public d'État, qui a en partie le même type de fonction, que ceci n'a pas donné lieu à des questions, à des étonnements. Toutefois, nous savons, et cela a été soulevé dans la salle, que le réseau, même s'il est construit sous la maîtrise d'ouvrage de la société du Grand Paris, sera exploité sous l'autorité et aux frais du STIF.

Septième point qui ressort de ce débat, il y a encore d'énormes incertitudes sur le financement, surtout si on se dirige vers un plan complémentaire au Plan de mobilisation et, actuellement, il semble que la base de tout ce qui est en projet soit de l'ordre de 30 milliards d'euros.

Parce que, et c'est le huitième point, il eût été peut-être plus logique de le dire avant, les deux débats organisés conjointement ont immédiatement débordé. Arc express, beaucoup plus restreint que le réseau du Grand Paris, c'est évident mais même pour le réseau de transport public du Grand Paris. Tout cela a éclaté dans un large débat sur les transports en commun dans la région parisienne, sur les difficultés, sur les investissements les plus urgents. Tout ceci, même de la part de départements, je pense au Val-d'Oise, par exemple, ou à la Seine-et-Marne, qui ne sont directement concernés par aucun des deux projets mais dans lesquels la population s'est sentie interpellée, puisqu'on parlait de milliards nombreux, par des réclamations sur l'aménagement de l'existant et leurs besoins actuels.

Neuvième point, et, Monsieur le Maire, vous l'avez évoqué, c'est surtout par porosité avec les problèmes du réseau de transport du Grand Paris, des questions se sont faites, y compris pour Arc Express, sur l'avenir de la maîtrise de l'urbanisation, avec les gares nouvelles qui allaient être créées.

Dixième point, que nous avons encore relevé, évidemment, des questionnements sur le coût d'investissement et sur le coût d'exploitation, avec, et Monsieur le Maire vient encore de nous en parler, les problèmes de la tarification du futur transport.

Voilà à peu près, classé en dix catégories, ce que nous avons entendu comme grands questionnements.

Alors, au Nord, puisque nous sommes sur la partie Nord d'Arc Express, des débats importants ont frappé nos oreilles. Il y en a peut-être trois, concernant l'extrémité occidentale de l'Arc Nord, vous verrez tout à l'heure la carte parce que le STIF vous le représentera, mais vous l'avez, je l'espère, devant les yeux, un débat concernant l'extrémité occidentale de l'Arc Nord, avec un débat que nous avons entendu : faut-il renforcer Cœur Défense, qui est déjà un poids extrêmement surchargé mais qui est un grand centre commercial, ou faut-il au contraire favoriser des correspondances moins chargées en faisant passer Arc Express par Nanterre-Préfecture, même s'il y a une station entre Nanterre-Préfecture et la Défense.

Le deuxième type de grands problèmes que nous avons entendus, dans la zone de Colombes et d'Asnières, il y a eu un tracé proche et un tracé éloigné et je dois dire qu'ils sont difficiles à partager. Quand on écoute la salle, on voit tout à fait l'avantage pour les uns de passer relativement haut et à Gennevilliers et, pour d'autres, de passer nettement plus près de Paris. Enfin, dans la zone d'Aubervilliers et de Pantin, nous avons noté des prises de position officielles, même très officielles, qui ont soutenu le tracé éloigné. Nous avons aussi entendu qu'au-delà de ces positions très officielles, un certain nombre de gens ont soutenu un tracé plus proche.

Le STIF a fait le choix de réaliser d'abord l'Arc Sud, qui est demandé depuis de nombreuses années par l'association dite Orbival. Au regard des besoins exprimés, je dois dire que l'Arc Nord a également été jugé urgent, en particulier par le MEDEF, au regard du développement économique et industriel de cette partie. Probablement,

quand on écoute ce qui frémit à l'Est, on pense qu'il est tout aussi urgent de commencer par l'Est.

Le STIF va maintenant faire connaître les enseignements qu'il tire du débat, partiellement ce soir et dans trois jours aussi, en ce qui concerne ce soir l'Arc Nord, sachant que, pour le Syndicat des transports d'Île-de-France, la décision de principe doit être prise au plus tard dans cinq mois, dans le courant du mois de juin.

Quant à nous, nous tous, je suppose, nous allons suivre les discussions entre l'État et la Région qui, il y a une demi-heure, n'étaient pas encore conclusives et dont certains nous disent qu'elles pourraient l'être, peut-être cette nuit, peut-être demain matin, par un rapprochement des deux projets. Les industriels pourraient parler de fusion-absorption, peut-être. Nous verrons. Nous pouvons nous permettre de penser que le débat public sur Arc Express a servi à quelque chose dans ce rapprochement mais on peut penser aussi qu'il y a à côté de cela bien d'autres facteurs importants qui sont certes financiers et probablement plus encore politiques.

Je vais passer la parole à M. Hélas et à Mme Debrincat, qui vont maintenant nous saisir des problématiques de cet Arc Nord.

### **Jean-François HÉLAS**

Monsieur le Président, merci. Bonsoir à tous, tout d'abord. Effectivement, à la tribune, Laurence Debrincat, responsable des études générales et que vous avez vu à l'occasion d'un certain nombre de réunions, et moi-même qui, en dehors d'avoir la chance de pouvoir présenter en tribune ce projet Arc Express, mon métier est d'être directeur des investissements au STIF.

Il n'est pas question aujourd'hui, pour le STIF, de tirer du débat public des conclusions qui seraient forcément prématurées. La décision du Conseil du STIF sur les suites du débat interviendra, Monsieur le Président de la CPDP l'a rappelé tout à l'heure, dans les délais prévus par les textes. Cette décision sera de toute façon prise à la lumière des comptes rendus que la CPDP rédigera et du bilan que le Président de la Commission nationale du débat public établira, ceci bien entendu après l'achèvement du débat qui se terminera, comme vous le savez, lundi prochain, 31 janvier 2011.

Ce que le STIF peut faire ce soir, en tant que maître d'ouvrage du projet Arc Express, est de vous faire part de ce qui nous a marqués tout au long de ces quatre mois de débat qui viennent de s'écouler. Pour ce faire, nous avons recensé les expressions de celles et de ceux qui ont participé aux réunions publiques et, nous l'avons dit, ils étaient très nombreux. Ils se sont exprimés au cours des réunions mais également via Internet, via les cartes T ou encore au travers des cahiers d'acteurs, nous l'avons évoqué, plus de 100 cahiers d'acteurs. Je ne sais pas si c'est un record mais c'est tout à fait considérable.

Bien entendu, il s'agit d'une première analyse, à chaud. Il n'est pas possible de pouvoir digérer l'ensemble de la matière fournie aussi vite. Donc, notre contribution n'a pas pour objectif d'être exhaustive de ce soir, vous le comprendrez bien. Beaucoup de matière, beaucoup de contributions, tout cela devra prendre un peu de temps pour être analysé en vue de la décision que prendra le Conseil d'administration du STIF sur les suites du débat et ceci, à peu près dans un délai de cinq mois, tel que cela a été évoqué précédemment.

Je remercie d'ailleurs la Commission particulière du débat public d'Arc Express qui a tenu à organiser ces réunions de synthèse. Cela me paraît une initiative intéressante

qui nous permet de nous poser, d'une certaine manière, de prendre un peu de recul avec tout ce qui s'est dit, d'analyser, d'évaluer et aussi de mieux vous en rendre compte, cela me paraît important. Pour ce qui nous intéresse ce soir, nous vous proposons une restitution en deux temps. Tout d'abord, nous allons nous intéresser au projet dans son ensemble, projet comme réponse à vos besoins de déplacement. Dans un second temps, avec un petit entracte avec le film qui nous présentera à nouveau l'Arc Nord, nous allons nous situer à un niveau plus local et essayer de restituer l'ensemble de vos attentes et de vos demandes concernant l'Arc Nord, qu'il s'agisse du tracé ou de l'implantation des gares.

Premier point, concernant le projet dans sa globalité. Nous avons d'abord entendu vos besoins et vos attentes en matière de déplacement et, cela a d'ailleurs été dit tout à l'heure, autant par Monsieur le Maire que par le Président de la Commission particulière, l'impérieuse nécessité d'améliorer l'existant qui a été rappelée tout au long du débat. Vous nous avez massivement interpellés sur la nécessité d'améliorer ces conditions de transport, au fond, sur votre quotidien en termes de déplacement. L'urgence d'une amélioration sur le fonctionnement des lignes de RER a été rappelée à maintes reprises, que ce soit dans le cadre des réunions publiques ou à travers les questions qui ont été posées par Internet et aussi dans un grand nombre de cahiers d'acteurs. Nous pensons notamment au RER A mais, à l'occasion des déplacements que nous avons faits dans l'ensemble de la boucle, je crois que nous avons à peu près passé en revue l'ensemble du réseau majeur francilien. Nous pouvons également citer, particulièrement dans ce secteur, le RER B au Sud et au Nord, que vous avez appelé de vos vœux.

Augmenter la régularité, renforcer la ponctualité, décharger les lignes les plus chargées, telles sont vos attentes les plus fortes. De nombreuses collectivités se sont exprimées dans ce sens mais aussi des associations et ce en réunions publiques ou dans les cahiers d'acteurs. Je retiendrai deux cahiers d'acteurs, celui de l'association des usagers des transports qui insiste, dans son cahier d'acteur, sur la nécessité, je cite, « que soient financées et débouchent rapidement les améliorations indispensables au réseau actuel ». Et puis, deuxième cahier d'acteurs que je citerai ce soir, Paris métropole qui écrit que, « sans attendre la réalisation des grands projets d'infrastructures définies par la loi du Grand Paris, il est urgent de répondre aux limites actuelles des transports en Île-de-France, en combinant dès à présent un accroissement significatif de l'offre de transport et le renouvellement massif des équipements ».

Cette approche est au cœur du Plan de mobilisation qui se trouve pour nous conforté à travers vos attentes et à travers tout ce que vous avez exprimé. Il semble d'ailleurs qu'elle ait été reprise dans la première version du protocole d'accord en cours de négociation entre l'État et la région. Je crois que, de ce point de vue, nous serons entendus.

Vous avez également été nombreux à nous interpellé sur l'amélioration du réseau de bus, du matériel roulant à rénover ou à renouveler, entamée par le STIF depuis 2006 et qui, selon vous, doit être poursuivie sur la petite Couronne comme sur la grande, en corrélation étroite avec l'ensemble des stations à réaliser au niveau d'Arc Express.

Deuxièmement, l'opportunité d'un transport de rocade en proche Couronne. Ce point a été confirmé massivement à l'occasion du débat et sur la base des trois fondamentaux d'Arc Express. Ils ont été dits par les deux intervenants précédents et je crois important de les rappeler. D'abord, le maillage systématique avec les lignes de



transports collectifs actuelles et futures. Cette mobilité accrue, qui bénéficiera à tous les Franciliens et cette multiplication des choix offerts par les correspondances a été bien comprise et plébiscitée par nombre d'entre vous pour ne pas dire par la plus grande majorité. Nous avons senti une forte adhésion de la population, des collectivités et des associations. Je citerai également deux exemples. Une intervention au cours de la réunion publique qui s'est tenue à Vitry le 1<sup>er</sup> décembre 2010, je cite : « Pour les usagers que nous sommes, ce qui compte est le temps de trajet de porte à porte. Donc, la question du maillage est très importante », Chantal Duchenne. Et, à nouveau, l'association des usagers des transports qui écrit dans son cahier d'acteurs : « Une rocade en proche banlieue, fortement maillée, nous semble indispensable. Elle facilitera les trajets de banlieue à banlieue et permettra des trajets en baïonnette très intéressants pour décharger les radiales métro et RER aujourd'hui surchargées ».

Deuxième point fondamental : le principe d'une desserte fine de vos territoires. Vous nous avez confirmé l'intérêt que cette rocade desserve finement les territoires qu'elle traverse, ce qui renforce notre principe d'une distance courte entre deux stations consécutives que nous avons, nous vous l'avons plusieurs fois indiqué, calé entre 1 et 1,5 km. C'est le choix d'Arc Express. Je reprendrai volontiers ici les propos de Claude Bartolone qui, lors de la réunion de Saint-Denis le 13 octobre, avait dit ne pas vouloir d'un métro rapide qui vrombirait sous les pieds des habitants sans s'arrêter devant chez eux ou, également, les propos de Dominique Voynet qui insistait sur le fait que les territoires devaient être desservis et pas seulement traversés.

Par ailleurs, les échanges que nous avons eus avec vous au cours de la réunion qui s'est tenue le 18 janvier à Aubervilliers vont dans le même sens. En effet, au cours de cette réunion, de nombreuses interventions ont insisté sur la nécessité de trois gares qui desservent le territoire de la Plaine Saint-Denis et je crois que Monsieur le Maire ce soir nous en a parlé également. Il nous semblait illusoire de vouloir desservir un territoire comme celui de la Plaine Saint-Denis avec une seule gare et des conditions de correspondance tout à fait dégradées entre la ligne 13 et les deux RER. Il faut tenir compte des coupures urbaines et savoir des fois réduire la distance entre deux stations.

Enfin, troisième élément fondamental de ce projet, la nécessité d'avoir une boucle complète sur la proche Couronne. Cette nécessité a été rappelée quasiment à chacune des premières réunions publiques qui se sont tenues au début des débats et confirmée lorsque nous avons pu présenter, à partir du 15 novembre, les Arcs Est et Ouest et donc procéder aux réunions de Rosny-sous-Bois et de Saint-Cloud où, une nouvelle fois, tant la pertinence des Arcs Est et Ouest a été confirmée que la nécessité d'avoir une rocade complète.

Point trois, l'importance de desservir les zones denses et les lieux de vie. La nécessité d'apporter une réponse aux besoins de déplacements quotidiens des Franciliens en desservant les zones déjà denses et les lieux de vie semblent partagée par tous, et pas simplement relier des grands pôles d'excellence en matière économique. Vous avez en effet rappelé de nombreuses fois au cours du débat le besoin de proposer de nouveaux services de transport, là où la demande existe, là où les gens habitent, là où sont localisés les emplois, les équipements et les loisirs.

Le département du Val-de-Marne en est une illustration. Lors de différentes réunions publiques, je pense notamment à celle de Champigny, où la question du point noir de la nationale 4 a été soulevée, sans parler aussi du point noir de l'A4 et de l'A86, vous

avez déploré la congestion routière et la nécessité d'opérer un vrai report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs. Des problèmes de congestion similaires ont été soulevés sur l'Arc Nord, je citerai par exemple la congestion de l'A86 dans la traversée de la boucle Nord de la Seine. Il y a donc bien cette nécessité que vous avez rappelée de proposer une nouvelle offre de transports en zones denses. Pour autant, et vous nous l'avez également dit, il ne faut pas raisonner seulement pour la ville d'aujourd'hui ou pour celle du proche avenir à la mise en service mais il faut également raisonner à l'horizon de vingt ou trente ans, en anticipant sur l'essor à venir des territoires, ne pas opposer le proche avenir et le futur avenir.

Pour nous, c'est la desserte des territoires en devenir, tel que le propose Arc Express, qui se trouve confortée. Les Ardoines au Sud, bien entendu, en sont un exemple majeur, vous nous l'avez rappelé plusieurs fois. Je citerai là la contribution de l'association Seine Amont Développement. Il y a aussi la desserte de la Vallée scientifique de la Bièvre, avec le projet Cancer Campus, bien mise en avant lors de la réunion qui s'est tenue à Arcueil. Au Nord, l'accompagnement de l'aménagement du secteur des Groues à Nanterre et du projet de développement urbain de la Plaine Saint-Denis sont d'autres exemples que vous avez souvent cités. J'ai à l'esprit les propos de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre qui, dans son cahier d'acteurs, a insisté sur les conditions de déplacement des populations mais aussi sur le levier de développement pour les secteurs situés dans la zone d'influence des nouvelles gares.

Nous avons également entendu les inquiétudes de la grande Couronne sur la concentration des efforts et des financements sur le cœur de l'agglomération parisienne. Les départements du Val-d'Oise mais également l'Essonne et la Seine-et-Marne se sont largement exprimés dans ce sens. Dans le même temps, de nombreuses villes en grande Couronne, de même que les départements, ont exprimé leur soutien au projet Arc Express en raison de ses nombreuses correspondances qui, combinées à l'arrivée des tangentielles Nord et Ouest du RER E prolongé et les 300 km de bus à haut niveau de service prévus pour la grande Couronne permettra de mieux intégrer les territoires de la grande Couronne à la proche Couronne de Paris et à Paris. Pour nous, c'est une fois de plus l'opportunité d'un plan d'ensemble du Plan de mobilisation qui s'en trouve renforcé.

Des objectifs et des besoins complémentaires à prendre en compte, ce point a été soulevé également tout à l'heure. La forte adhésion en faveur de la desserte des zones les plus denses ne doit pas masquer l'expression de besoins complémentaires qui s'est faite jour tout au long du débat public. Cette expression était très forte concernant les territoires de l'Est francilien, volonté d'une desserte métro directe de territoires enclavés de Seine-Saint-Denis, comme par exemple Clichy Montfermeil.

Cette nécessité d'un rééquilibrage à l'Est a été soulevée dès la réunion d'ouverture du débat à Paris le 30 septembre. La réunion d'opportunité qui s'est tenue à Saint-Denis le 13 octobre a également été l'occasion d'exprimer une très forte demande pour une double desserte des territoires de la Seine-Saint-Denis, à la fois une desserte de proche Couronne et une desserte des territoires les plus éloignés. La question de la double desserte à l'Est a également été reprise dans de nombreux cahiers d'acteurs. Je n'en citerai que quelques-uns : l'ACTEP, Orbival, la ville de Champigny-sur-Marne, la ville de Fontenay-sous-Bois qui, exprimant bien sûr son attachement au

tracé proche d'Arc Express, n'en a pas moins appuyé l'idée d'une double boucle dans l'Est parisien.

Ces attentes très fortes nous ont conduits à formuler deux séries de propositions au cours du débat public. Tout d'abord, nous avons versé au débat le résultat de nos études sur les Arcs Est et Ouest, que nous avons pu finaliser assez rapidement et que nous avons souhaité, avec l'accord et sur la demande de la Commission particulière du débat public, présenter comme complément au dossier du maître d'ouvrage. La demande est très forte : j'ai par exemple à l'esprit les cahiers d'acteurs du Medef et de la Chambre régionale du commerce et de l'industrie, formulés en ce sens. La présentation au grand public des Arcs Est et Ouest de notre rocade a de ce fait été bien accueillie et l'ensemble des partenaires, élus et citoyens, ont apprécié de pouvoir engager une première phase de débat sur ces arcs.

Nous avons également voulu répondre aux nombreuses interpellations sur la nécessité de desservir des quartiers et des territoires dont le développement se trouve entravé du fait de l'absence de desserte et de lien avec le cœur de l'agglomération. Cela a été un des objets du plan de complémentarité qui a été présenté par le président Jean-Paul Huchon, président du STIF et de la région, le 15 novembre 2010, dont l'un des axes forts est un arc dit Arc Grand Est, qui relie Champigny au Sud et le Bourget au Nord, en desservant le pôle Descartes à Noisy-le-Champ, Chelles, Clichy Montfermeil et Aulnay-sous-Bois.

Parmi les demandes complémentaires à la rocade Arc Express, nous avons également entendu la nécessité de liaison directe et rapide avec les aéroports. Le département du Val-d'Oise a milité dans ce sens pour la desserte de Roissy et celui du Val-de-Marne, soutenu en cela par de nombreuses collectivités locales, a largement soutenu la desserte de l'aéroport d'Orly. C'est l'un des autres axes forts du plan de complémentarité que je viens d'évoquer.

Ces compléments au projet d'Arc Express, que nous avons proposés au regard des besoins que vous avez exprimés, pourraient nous semble-t-il constituer une pièce à apporter au processus de convergence entre deux projets, Arc Express et Grand Paris, que vous avez appelés de vos vœux tout au long du débat et qui ont été rappelés tout à l'heure.

Point cinq, de nombreuses interrogations sur le financement du projet et sur le financement de son exploitation. Vous vous êtes massivement exprimés, tout au long du débat, sur la question du financement du métro de rocade. De vos remarques, nous retenons essentiellement deux grandes préoccupations. Tout d'abord, des craintes liées au financement de l'investissement du projet et, plus précisément, le fait que le financement d'Arc Express ne doit en aucun cas obérer les financements initialement alloués au Plan de mobilisation des transports. Nous vous rejoignons totalement sur ce fondamental et c'est d'ailleurs pour cela que nous avons toujours présenté le financement d'Arc Express à l'intérieur d'une enveloppe globale de 19 milliards d'euros, qui est bien celle des projets du Plan de mobilisation. Pour nous, Arc Express ne se fera pas au détriment du reste, c'est-à-dire de l'amélioration de votre quotidien.

Toujours sur l'investissement, vous nous avez interrogés sur la manière dont ont été construits nos coûts et ce qu'ils recouvrent. Je pense notamment à la réunion de Villejuif, le 7 décembre, où la question de la prise en compte des correspondances, de l'accessibilité et de l'intermodalité au niveau des gares a été posée. On nous a donné l'image, en quelque sorte, du vol sec avec le Grand Paris et celle du voyage tout

compris pour Arc Express. Je vous le confirme, nous avons bien pris en compte tous ces éléments dans nos estimations financières, comme nous avons eu l'occasion de le rappeler le 12 janvier lors de la réunion sur le financement.

Nous avons également entendu des craintes sur les coûts de fonctionnement de la rocade. Vous avez attiré notre attention sur l'impérieuse nécessité de dimensionner le projet de rocade en pensant à la maîtrise des coûts de fonctionnement, un point sur lequel le projet du Grand Paris a été interpellé à de nombreuses reprises, notamment à l'occasion de la réunion sur le financement du 12 janvier dernier. Là encore, vos remarques nous ont confortés dans notre approche qui a consisté à dimensionner le projet Arc Express pour faire en sorte que l'effort collectif soit en mesure de financer les coûts d'exploitation annuelle qui vont être induits par ce projet, sans trop peser ni sur les collectivités, ni sur les employeurs, ni sur les voyageurs.

Voyons maintenant les principales remarques, les questions et les préoccupations sur le projet en lui-même, sur la pertinence des tracés et sur l'implantation des gares. Pour nous, il y a plutôt eu confirmation. La plupart des avis et des remarques émis au cours du débat ont confirmé la pertinence des différents tracés et de l'implantation des gares d'Arc Express.

Pour les tracés d'abord, la plupart des expressions ont été orientées en faveur d'une variante ou d'une autre. Peu de tracés alternatifs ont été proposés, à l'exception de la proposition alternative de l'Atelier international du Grand Paris, l'AIGP, mais qui est plutôt apparue comme une contribution générale au débat public venant compléter les projets existants, soit Arc Express, soit Grand Paris. Nous pouvons également citer la proposition d'un tracé qui emprunterait la grande ceinture ferroviaire portée par le collectif d'associations Grand Paris grande et petite ceinture. Nous pouvons citer aussi pour mémoire les demandes exprimées lors de la réunion publique qui s'est tenue à Saint-Maur sur la faisabilité d'un tracé qui, dans sa partie Sud-Est, malgré le RER A, à hauteur de Sucy-en-Brie et, dans sa partie Est, plus au Nord, pourrait mailler le RER A à Joinville-le-Pont. Nous avons étudié ces variantes et les résultats ont été présentés le 10 janvier à la réunion de Fontenay-sous-Bois.

Une autre demande de tracés alternatifs s'est également faite jour lors de la réunion à Colombes, d'un tracé qui desservirait le stade du Manoir. Pour le reste, c'est-à-dire l'immense majorité, cette demande étant relativement marginale, l'ensemble des tracés a été conforté.

Le constat est similaire concernant la localisation des gares. Les demandes de gares supplémentaires, non prévues dans notre projet initial, ont été très limitées, je dirais même, là aussi, marginales. La demande la plus forte s'est exprimée en faveur d'une nouvelle gare sur le RER E, à la jonction des trois communes de Champigny, Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne. Pour le reste, toutes les gares qui figurent dans notre projet, qu'il s'agisse des stations de maillage ou des stations de correspondance, ont été largement bien accueillies.

En point deux, je voudrais parler de l'intérêt d'avoir présenté des variantes. À l'occasion de certaines réunions publiques, la présentation de différentes variantes a, au début du débat, suscité des questions voire des incompréhensions, je pense par exemple à la réunion qui s'est tenue à Vitry, mais toujours un débat constructif et utile pour la définition du futur du projet. La pluralité des tracés présentés a en effet le plus souvent permis d'exprimer des préférences, de faire des comparaisons et de

mettre en évidence l'intérêt de mixer les variantes localement, sous réserve de faisabilité technique bien évidemment. De ce point de vue, nous pouvons rappeler que le tracé Orbival correspond bien à une combinaison des trois variantes que nous avons proposées pour l'Arc Sud, dans la partie Sud-Est de l'Arc Sud. De même, dans le secteur de Clamart, une très forte adhésion s'est faite jour en faveur d'un tracé qui, partant de Châtillon Montrouge sur le tracé proche, viendrait mixer un autre et desservirait Clamart en empruntant le tracé éloigné puis Meudon, l'île Seguin et, un peu plus loin, Boulogne, à la hauteur de Marcel Sembat et du pont de Saint-Cloud.

Les variantes ont également permis d'enrichir les débats sur l'Arc Nord. Dans le secteur de Colombes, une demande assez importante s'est exprimée en faveur du tracé éloigné qui pourrait ensuite, à hauteur d'Asnières, repiquer sur le tracé proche, du fait d'une volonté assez largement partagée de desservir le secteur des Agnettes et des Grésillons, afin de ne pas faire doublon entre Arc Express et le T1, nous en avons parlé tout à l'heure et j'y reviendrai plus précisément quand nous parlerons plus local. Les variantes ont donc offert la souplesse nécessaire permettant à chacun de s'exprimer et de faire valoir une réelle richesse d'arguments qui nous sera très utile à l'heure des choix.

En ce qui concerne les gares d'Arc Express et de leur environnement, vous vous êtes massivement exprimés sur les thèmes de l'aménagement des stations et de leurs abords. Nous avons retenu que vos interrogations sont de deux ordres. D'abord, la maîtrise du foncier. Cela a été dit tout à l'heure par Monsieur le Maire. Nous avons en effet entendu vos craintes, en termes d'aménagement, spéculation foncière du territoire, au sens générique du terme. Plus particulièrement, vous nous avez dit que l'aménagement des abords des stations du futur projet de métro en rocade doit rester de la compétence des collectivités locales. Je crois que le STIF, qui n'a aucune compétence en matière d'aménagement, vous a rassurés sur ce point très clairement. Deuxièmement, sur l'accessibilité et l'intermodalité au niveau des stations Arc Express, nous vous rejoignons totalement sur le fait que l'aménagement des stations Arc Express doit être pensé de manière à optimiser les conditions d'accès aux stations et ce, qu'il s'agisse des stations de correspondance ou des stations intermédiaires. Vous le savez, nous nous sommes plusieurs fois engagés à étudier avec chacune des collectivités concernées, les conditions d'accès aux futures stations Arc Express, que ce soit en termes d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, d'accès en bus, de rabattement, de desserte fine qui nécessitera une restructuration de l'ensemble des réseaux, que ce soit également à pied ou encore à vélo, c'est un thème que nous avons souvent abordé.

Là encore, une intervention que je retiens à la réunion de Vitry-sur-Seine du 1<sup>er</sup> décembre, on nous a dit, je cite : « Une autre question est la question des rabattements sur notre territoire. La question des rabattements en bus est extrêmement importante. »

Je conclurai sur ce thème de l'aménagement des gares en citant le cahier d'acteurs du Comité économique social et régional qui dit souhaiter une concertation avec les municipalités concernées afin d'améliorer ou de renforcer les transports publics locaux de proximité, sans oublier l'aménagement des abords des futures gares, en lien avec la révision du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France.

En ce qui concerne maintenant la mise en œuvre d'Arc Express, nous retenons de vos différentes interventions le fait que les territoires concernés par l'Arc Sud sont favorables à une mise en service en 2017 mais également le fait que les autres territoires revendiquent bien sûr beaucoup d'impatience à être desservis rapidement. De ce point de vue, il est bien évident que le fait de disposer d'un financement plus important, plus complet, permettra d'accélérer le calendrier de mise en service des Arcs Nord, Est et Ouest, et ceci serait bien entendu attendu par beaucoup.

En ce qui concerne les choix techniques faits pour Arc Express, d'abord sur la question de l'insertion urbaine, nous retenons une adhésion massive à la solution d'un métro réalisé entièrement en souterrain. Nous retenons également votre adhésion au choix du matériel roulant que nous proposons, notamment le matériel fer étant particulièrement économe en énergie, ce point a été un certain nombre de fois soulevé.

Enfin, vos avis sur le service offert aux futurs usagers d'Arc Express. La tarification d'abord, cela a été tout à l'heure évoqué par les précédents interlocuteurs. Vous nous avez rappelé qu'elle ne doit pas être dérogatoire, qu'elle doit être la tarification de l'Île-de-France, elle ne doit pas être dérogatoire à celle qui est appliquée aux autres réseaux franciliens, qu'elle doit être équitable et inciter à l'intermodalité avec les modes actifs. Nous avons indiqué que c'est bien sur cette base que nous travaillons même si, effectivement, la question de la tarification est aujourd'hui en cours de réflexion.

Par ailleurs, vous avez été particulièrement attentifs aux gains de temps de parcours induits par Arc Express, ainsi qu'à l'amplitude horaire et à la fréquence que nous vous proposons.

Je vous propose maintenant, pour avoir à peu près traité les questions générales, d'avoir 5 mn de présentation en rappel du film de l'Arc Nord et, ensuite, de parler un peu plus des points qui concernent les différentes variantes pour cet Arc Nord.

*(Projection d'un film)*

### **Jean-François HÉLAS**

Nous allons maintenant parcourir cet arc Nord, en partant de l'Ouest et en allant vers l'Est, et nous allons commencer par aller un peu plus loin que l'Arc Nord, pour tenir compte de ce qui se passe côté de l'Arc Ouest et, pour le premier secteur, parler en fait de la place de la Boule à la Garenne-Colombes. Pourquoi ? Parce que nous avons fait de la station place de la Boule à Nanterre un invariant, comme nous avons fait à la Garenne-Colombes un invariant.

Clairement, au Nord de la station de la place de la Boule, relier la petite Couronne au pôle d'emploi de Défense Seine Arche est apparu une évidence et une nécessité absolues, partagées par tous. Toutefois, concernant le choix d'un passage par la Défense Grande Arche ou par Nanterre Préfecture La Folie, des craintes se sont exprimées dans l'hypothèse où le projet de métro de rocade se maillerait au pôle d'échange de la station la Défense Grande Arche. Ces préoccupations sont de deux ordres. D'une part, l'inquiétude d'une croissance forte du trafic au sein du pôle d'échange qui est déjà extrêmement important, vous le savez, et donc une dégradation des conditions de correspondance, voire une détérioration des cheminements piétons à l'intérieur de la gare. Une deuxième préoccupation est liée à

la complexité technique de réaliser un tel pôle d'échange, au regard de la densité des fondations en sous-sol dans ce secteur. C'est notamment au cours de la réunion publique du 18 novembre, commune au prolongement du RER E, au projet de transport du Grand Paris et d'Arc Express, que de nombreux intervenants se sont exprimés sur ces deux points.

Nous avons également entendu la nécessité de développer le secteur des Groues à Nanterre. Vous nous avez confirmé que le tracé bleu d'Arc Express pouvait jouer le rôle de catalyseur quant au devenir de ce territoire. Plus globalement, vos remarques nous ont confortés dans l'idée qu'Arc Express peut être et doit être un outil d'accompagnement des collectivités pour l'aménagement de leur territoire.

Concernant la desserte de l'ensemble du secteur d'emploi de la Défense et de Seine Arche, vous avez exprimé votre attente pour que la diffusion, depuis la future station Arc Express, soit examinée et que, plus généralement, soient améliorées les conditions de déplacement sur l'axe de l'esplanade. Nous avons pris note de cette attente.

Ensuite, le projet Arc Express dessert la gare de Garenne-Colombes, qui est un invariant des différents tracés. Vos remarques ont plutôt confirmé cette proposition.

Au-delà de cette station et jusqu'à la correspondance avec la branche Asnières Gennevilliers de la ligne 13, nous pouvons citer plusieurs points. D'abord, vous nous avez confirmé l'importance qu'Arc Express se connecte à la ligne J du réseau Transilien, c'est-à-dire la desserte d'Ermont Eaubonne, que ce soit au niveau de la gare de Colombes ou au niveau de la gare de Bois-Colombes, afin d'améliorer le lien de la grande Couronne avec le cœur d'agglomération.

Concernant le tracé vert, qui dessert les stations Colombes, Colombes Gare et les Quatre routes, nous avons retenu de vos remarques son opportunité d'abord, notamment parce qu'il dessert de nombreux quartiers inscrits en politique de la ville, et une réserve également. En effet, nous avons échangé sur les relatifs risques de concurrence qui pourraient apparaître entre Arc Express et le prolongement du tramway T1. Certains d'entre vous ont évoqué d'ailleurs la possibilité de repenser le prolongement du tramway T1 en le poussant un peu plus au Nord que le projet actuel de son tracé, si le tracé vert était bien le tracé retenu dans ce secteur.

Concernant le tracé bleu, qui dessert les Vallées et Bois-Colombes, c'est ici le risque de concurrence entre Arc Express et le Transilien ligne L qui a été évoqué par certains d'entre vous, quand d'autres ont considéré que ce tracé, notamment la station les Vallées, permettait une desserte intéressante de la zone des Bruyères. Au-delà de la station Bois-Colombes, pour le tracé bleu, la réunion d'Asnières a montré l'impossibilité de desservir à la fois la station Mairie d'Asnières et la station des Agnettes, alors que nombre d'acteurs se sont exprimés en faveur de la station des Agnettes. Nous avons également vu ensemble que des combinaisons entre ces différentes variantes pouvaient être pertinentes, comme par exemple la possibilité de relier directement la station des Quatre routes à la station les Agnettes.

Nous voyons bien que, sur ce secteur, les analyses que nous allons poursuivre à partir de l'ensemble de la matière qui a été recueillie pendant ce débat devront permettre d'affiner les positions et de préciser le choix pour le Conseil d'administration.

Concernant le tracé pour rejoindre la Plaine Saint-Denis, nous avons perçu une massive adhésion à une correspondance assurée avec le RER C au niveau de la gare des Grésillons, plutôt qu'à la gare de Gennevilliers, ce qui permettrait en effet de desservir le centre-ville de Gennevilliers, par une station intermédiaire dite Gennevilliers centre, et le secteur du pont de Saint-Ouen.

Pour ce qui est du territoire de la Plaine-Saint-Denis ensuite, nous avons proposé effectivement un tracé invariant, vous nous avez confortés sur le principe d'une interstation courte qui permette la correspondance, dans de très bonnes conditions, avec la ligne 13, pour la branche de Saint-Denis au niveau de la station Carrefour Pleyel, le RER D au niveau de la station Stade de France Saint-Denis et le RER B au niveau de la station la Plaine Stade de France. La coupure urbaine causée par les entreprises ferroviaires ne permet pas en effet de répondre aux enjeux de desserte de la Seine-Saint-Denis, en proposant une seule et même station pour la correspondance entre la ligne 13 et l'ensemble des RER.

Ensuite, le projet Arc Express dessert la station Mairie d'Aubervilliers, qui est un invariant des différents tracés et vos remarques, et la dernière réunion à Aubervilliers la semaine dernière, ont plutôt confirmé cette proposition.

Au-delà de la Plaine-Saint-Denis, nous avons senti une adhésion massive au tracé vert, qui dessert le quartier du Fort d'Aubervilliers et permet de rejoindre Bobigny Pablo Picasso. En effet, l'enjeu de desserte de la préfecture de Seine-Saint-Denis, par le projet de métro de rocade, est clairement apparu comme un enjeu majeur du secteur. Le secteur de Fort d'Aubervilliers est de plus porteur de projets de développement urbain.

Par ailleurs, nous pouvons noter que les participants ne se sont pas massivement exprimés en faveur du tracé bleu qui passe par Pantin. Ce point se corrobore également avec la prise de position au moment de la réunion de Rosny sur l'Arc extérieur, tracé vert, je dirais, de l'Arc Est.

En conclusion, j'aimerais dire que j'espère que le travail de restitution et de première synthèse à chaud fera écho aux ressentis des uns et des autres, en tout cas du plus grand nombre, que ce soit parmi les élus locaux, qui ont été très investis dans ce débat, ou au sein du grand public et des associations, qui se sont eux aussi fortement mobilisés.

Tout ceci nous amène à dire que le débat public a joué son rôle et qu'il a clairement démontré son utilité. Le nombre de cahiers d'acteurs, la diversité des contributions et des émetteurs en sont une belle illustration, je crois. Il me semble important de le dire, concernant un débat où, il fut un temps, plus personne ne croyait. Rappelons-nous les discussions au Sénat, au mois de mars avril, sur la loi du Grand Paris en mai dernier, sur laquelle les discussions entre la Région et l'État n'ont pas manqué de peser.

C'est donc une réelle satisfaction pour le STIF qui a toujours cru en ce débat et qui a eu à cœur qu'il ne soit pas dévoyé par le contexte particulier dans lequel il s'est déroulé. De ce point de vue, je souhaite très sincèrement remercier la Commission particulière du débat public d'Arc Express pour le travail accompli. Les échanges ont pu avoir lieu et les projets ont pu être présentés au grand public en toute transparence et en toute sincérité. C'est un encouragement pour les équipes du STIF qui, comme vous le savez, travaille depuis longtemps sur le projet Arc Express et qui croit en ce projet. J'en profite d'ailleurs pour dire que, derrière ce projet, ce sont des



gens qui y travaillent, vous avez surtout vu les porte-parole mais il y a eu au STIF et chez ses partenaires, CS Consultants, Parimages, une trentaine de personnes qui se sont investies depuis le lancement du projet et tout au long du débat public. Je tiens à les remercier.

Je voudrais également que soient formulés ce soir des remerciements sincères à tous les gens qui ont participé à notre débat et qui s'y sont investis. Vous avez contribué à faire vivre et à faire avancer ce projet. Nous ne sommes pas encore au bout mais l'histoire est en marche. Je vous souhaite de rester mobilisés et vigilants. Je vous remercie et je vous assure de tout le plaisir sincère et de l'intérêt que j'ai eus, que nous avons eus à débattre avec vous.

*(Applaudissements)*

### **Jean-Luc Mathieu**

Merci. M. Hélas vient de vous inciter à rester mobilisés. Donc, vous allez prendre la parole. Je dirais que le butoir est 11 h mais rien ne nous oblige à perdurer jusqu'à 11 h si les questions ou les affirmations devaient durer moins longtemps. Vous avez dans la salle des hôtes, vous levez la main, vous leur demandez soit un micro soit un papier pour vous exprimer par écrit. Je vous demande soit de poser des questions complémentaires au Syndicat des transports d'Île-de-France et à ses représentants, soit d'articuler des affirmations qui ne sont pas des questions mais c'est également le moment. Vous avez la parole.

### **Éric DELABRE**

Bonjour. J'habite Saint-Denis. Nous sommes ici à la Bourse du travail, dans un lieu où on s'occupe du monde du travail. Si le chantier démarre, il emploiera des dizaines de milliers d'ouvriers, même si c'est pour faire simplement l'Arc Nord. Je voudrais simplement vous demander si vous avez pensé au logement des ouvriers des chantiers ? Actuellement, en France, un des plus gros chantiers est la centrale nucléaire de nouvelle génération en train de se construire et aucun logement n'a été prévu pour les ouvriers qui logent par centaines dans des bungalows.

### **Jean-François HÉLAS**

Vous avez raison. C'est une question que nous n'avons pas terriblement approfondie mais nous avons quand même donné quelques éléments. Ce ne sont pas des dizaines de milliers d'emplois, nous l'avons estimé autour de 4000 pour l'ensemble de la boucle, sur la durée du chantier. En même temps, peut-être contrairement à une centrale nucléaire telle que vous l'évoquez, nous parlons de tunneliers. Nous sommes sur des logiques avec plusieurs tunneliers qui seraient mis en batterie, notamment pour l'Arc Nord, comme pour l'Arc Sud, donc il y a un côté assez technologique et donc pas énormément d'emplois, ramenés aux milliards d'investissements. Par ailleurs, nous réalisons ces travaux au sein de l'Île-de-France, dans une zone dense où la capacité des entreprises de génie civil spécialisées en matière de travaux souterrains, d'après les contacts que nous avons eus avec le syndicat de ces entreprises, estiment être en capacité de pouvoir réaliser ces travaux, y compris à partir de gens qui habitent dans le secteur.

### **Éric DELABRE**

Évidemment, les patrons des entreprises de BTP ne disent jamais non, pour réaliser un gros marché comme celui-ci, ils sont toujours partants. Maintenant, ont-ils

réfléchi où ils vont loger les ouvriers ? Les ouvriers ne sont pas tous originaires de la région parisienne, ils viendront de la France, de l'Europe entière et même peut-être en dehors de l'Europe. Encore de fois, nous n'allons pas réfléchir au logement et ce sera encore des conditions terribles, comme ce qui se passe à Flamanville. Flamanville, aujourd'hui, est un des plus gros chantiers en France, c'est la centrale qu'est en train de faire EDF et rien n'a été prévu pour le logement.

### **Jean-François HÉLAS**

Je veux bien entendre ce point de vigilance, je crois que vous avez sans doute raison mais, encore une fois, le rapport que vous évoquez ne me semble pas tout à fait le même s'agissant d'une région qui a 12 millions de personnes pour un chantier où nous faisons 4000 emplois par rapport Flamanville que vous évoquez mais notons ce point, qu'on y fasse attention, qu'on y soit vigilant.

### **Mathieu NOTIN**

Bonjour. Je suis Vice-président du Conseil général de Seine-Saint-Denis, élu sur le canton de Saint-Denis Sud, qui est particulièrement concerné, notamment à Pleyel, la Plaine.

Quelques remarques d'ordre général. Je voulais commencer par me féliciter de la tournure que prend ce débat parce que c'est vrai que ce n'était pas évident, quand on se replace deux ans en arrière. Je parle évidemment des questions de financement, de concurrence des deux projets et je pense qu'à travers les différents cahiers d'acteurs, s'il y a bien une chose dont nous pourrions nous rendre compte, en tout cas pour ce qui concerne la Seine-Saint-Denis, c'est de la nécessaire complémentarité entre un projet Arc Express qui desservirait le cœur du département et un projet dit Grand Huit sur une boucle plus au Nord, qui aurait une véritable volonté de désenclavement d'un certain nombre de villes, telles Clichy-sous-Bois qui, aujourd'hui, sont dans des situations très compliquées.

Je rejoindrai pour partie les propos de Monsieur le Maire pour dire : il faut que nous ayons ce projet, qui fait rêver sur le long terme et évidemment, dans le temps d'attente, il ne faut pas qu'il ne se passe rien, que le seul message envoyé à la population soit : « Vous aurez un très beau métro dans de nombreuses années mais, en attendant, les conditions ne s'améliorent pas ». Je sais que des choses sont déjà lancées mais je pense que c'est encore aujourd'hui le temps de réfléchir à comment aller plus loin. Je m'explique, une chose qui me semblerait importante et où nous pourrions avancer plus rapidement est par exemple pour ce qui concerne le désengorgement de la ligne 13, la prolongation de la ligne 14 jusqu'à Pleyel, sans attendre la réalisation de la voie jusqu'à Roissy, etc. Le tunnelier sera lancé, donc autant le faire poursuivre parce que, dans toutes les variantes de projets, forcément cela arrivera jusqu'au nœud intermodal de Pleyel donc autant se donner les moyens de le faire le plus vite possible. Il est prévu d'arriver à Saint-Ouen avec la ligne 14 pour 2017 et il faudrait donc essayer de viser quelque chose qui soit dans la même optique temporelle, pour la prolongation jusqu'à Pleyel.

J'ai bien compris, sur la partie plus à l'Est, la complexité de l'éventuel doublon avec le T1, sur le tracé vert sur Gennevilliers. Y a-t-il une possibilité, parce que je n'ai pas très bien compris, de connecter à la fois aux Grésillons et à la prolongation du T1, qui est déjà lancée aujourd'hui, dans une hypothèse où le tracé du T1 pourrait changer de mains ? Il va là jusqu'à Gennevilliers. Je pense que pour le coup, pour les habitants, y compris de l'île Saint-Denis mais aussi de toute la partie Nord-Ouest de Saint-Denis,

il y aurait un vrai intérêt à avoir une connexion de leur tramways sur cet Arc sans aller jusqu'à Pleyel.

**Laurence DEBRINCAT**

Bonsoir. Comme nous l'avons indiqué tout à l'heure, il est tout à fait possible d'envisager des combinaisons par rapport aux variantes de tracés que nous avons proposées initialement. Nous avons une logique de proposer un tracé proche, tracé bleu, et un tracé plus éloigné, tracé vert. Sous réserve des contraintes techniques, il est évidemment possible de combiner ces deux tracés. Pour répondre à la question précise que vous avez posée, il serait tout à fait possible d'emprunter le tracé vert depuis la Garenne-Colombes jusqu'aux Quatre Routes, ce qui permettrait d'avoir la correspondance avec le tramway T1 puis de rejoindre la station du RER C déjà à la ligne 13 aux Agnettes et ensuite le RER C au niveau des Grésillons, ce qui permettrait effectivement de répondre à différentes attentes que nous avons pu entendre lors de ces réunions, à Colombes, à Asnières ou à Gennevilliers par exemple.

**Jean-François HÉLAS**

Voilà, vous avez sur la carte le mixage entre les deux tracés possibles.

**Jean-Luc Mathieu**

Je crois que ce sont les Quatre Routes qui ne sont peut-être pas situées sur la carte.

**Laurence DEBRINCAT**

Voilà, les Quatre Routes sont ici. C'est là où nous pourrions quitter le tracé vert pour rejoindre ensuite la ligne 13 au niveau des Agnettes.

**Jean-François HÉLAS**

C'est d'ailleurs une possibilité qui a été évoquée lors des réunions.

Pour ce qui est de votre première partie d'intervention, sur la désaturation de la ligne 13 et son enjeu, qui a été une fois de plus, à l'occasion de ce débat, confortée et confirmée, vous avez raison, c'est-à-dire que le projet porté par le STIF aujourd'hui passe bien par une désaturation de la ligne 13 mais par un shunt réalisé en quelque sorte par le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen et que, dans le cadre de la confirmation du projet et de la boucle d'Arc Express, il serait intéressant de venir raccorder cette ligne 14 au minimum jusqu'à la boucle.

On parle de Pleyel mais c'est un peu un abus de langage. On parle de Pleyel parce que le Grand Paris a appelé une station Pleyel mais la station qui fait tout, qui fait la ligne 13, le RER D et le RER B. Il nous semble, et je crois que nous avons plutôt été entendus, qu'il fallait le traiter avec des stations un peu différentes. De ce point de vue, faire la connexion avec Arc Express nous semble très pertinent. Le faire à Pleyel, pas sûr parce que, pour le coup, cela veut dire que, sur Mairie de Saint-Ouen Pleyel, nous ferions exactement le même trajet que la ligne 13, ce qui n'est quand même pas très intéressant en termes de doublonnage de trafic. Il sera peut-être plus intéressant d'aller chercher le RER D, en particulier, ce qui varierait les origines destinations.

En tous les cas, l'idée de se connecter à Arc Express est sans doute tout à fait pertinente. De ce point de vue, nous commençons déjà à regarder, puisqu'il faut en même temps tenir compte des projets, à quel stade ils sont et, actuellement, nous sommes en phase d'étude dite de schéma de principe ou de nombreux éléments techniques commencent à être fournis par les différents prestataires, dont la RATP et

en particulier. Nous avons aussi les résultats des reconnaissances géotechniques qui ont été faites. C'est vrai que nous nous posons la question de savoir, si nous voulions aller tout de suite un peu plus loin, si cela nous retarderait ou pas la première partie.

Il y a donc un double enjeu, sans doute de mise en cohérence de ce prolongement jusqu'à Arc Express en une seule phase, qui pourrait être un objectif que j'entends mais sous réserve de ne pas devoir, parce que les études ne sont pas aussi avancées que sur la première partie, retarder l'arrivée de la ligne 14 à la Mairie de Saint-Ouen parce que l'enjeu est la désaturation de la ligne 13, qui est vraiment une priorité absolue en ce qui nous concerne. Il y a donc un peu ce double schéma qui est apparu à l'occasion du débat, qui fait qu'aujourd'hui, nous avons commencé avec les partenaires à poser des éléments de réflexion sur cette question mais sur laquelle je ne sais pas encore vous dire comment nous allons pouvoir la traiter en termes de concertation, de procédures, de travaux, de marché, etc.

### **Jean-Pierre LEROSER**

Je suis membre de l'association des usagers des transports Plaine Commune. Dans le cadre du débat public en cours sur les projets Arc Express et réseau du Grand Paris, l'association des usagers des transports approuve le principe d'une rocade métro autour de Paris. Elle approuve le projet Arc express en priorité car il a une desserte beaucoup plus dense et, surtout, des interstations beaucoup moins grandes. Par exemple, sur Plaine Commune, nous avons quatre stations. C'est quand même assez intéressant, il y a Pleyel, RER D à la Plaine et Stade de France RER B. Il y a aussi la Mairie d'Aubervilliers, ce qui fait quatre stations en très peu de kilomètres, alors que sur le Grand Paris, nous avons en moyenne 4 km et même plus sur certaines interstations puisque certaines vont jusqu'à dix. C'est donc notre position pour retenir ce projet et nous estimons qu'il dessert beaucoup mieux la population, qui est dense, de ce secteur.

Notre association, située au Nord du Grand Paris, est plus spécialisée sur ces projets. Nous nous prononçons pour le prolongement de la ligne 14 à Pleyel, afin de soulager la ligne 13, vous l'avez évoqué, et je vais expliquer pourquoi nous nous prononçons pour cela. Quand il y a eu le débat sur le dédoublement de la ligne 13 ou tout du moins sur le soulagement de la ligne 13, nous avions à l'époque proposé qu'à partir de Pleyel, cette ligne 14 emprunte l'itinéraire de la ligne 13 pour la prolonger jusqu'à Stains, sur la ceinture, de façon à pouvoir faire une liaison avec la nouvelle gare SNCF. C'était la proposition que nous avions eue à l'époque et qui ne me paraît pas tout à fait inintéressante. Vous proposez de le prolonger sur le D, qui peut aussi être une position pour desservir la Plaine mais il faut quand même penser, à terme, à la desserte de ce qui va se faire au Nord de Saint-Denis, c'est-à-dire vers Stains. Là, il y a quand même des projets en cours.

Parallèlement, nous demandons aussi :

- la réactivation de Charles-de-Gaulle Express mais inclus au réseau ferré d'Île-de-France, c'est-à-dire avec une tarification Île-de-France et avec éventuellement une gare à la Plaine et au Bourget ;
- le doublement du tunnel Châtelet Gare du Nord car pour nous, c'est un vrai problème ;
- le prolongement du T8 à Paris et banlieue ??? ;

- parallèlement aussi, nous apporterons notre soutien au Plan transport de la région Île-de-France qui nous paraît indispensable car les usagers sont dans une telle situation actuellement que ce Plan transport est une nécessité et il faut absolument et en priorité l'activer.

### **Jean-François HÉLAS**

Merci. D'abord, merci pour vos encouragements sur la partie Arc Express, notamment sur ses fondamentaux, ce qui est toujours très important pour nous. Je comprends bien la question par rapport notamment au prolongement de cette branche de la ligne 13 jusqu'à Stains, pour lequel, notamment dans le cadre du débat sur la désaturation de la ligne 13, nous avons considéré que la première urgence était d'engager de manière ferme et définitive la désaturation de la ligne 13 avant d'envisager des prolongements parce que sinon, il y a un moment où nous faisons des choses contradictoires et nous l'avons dit pour les deux prolongements sur chacune des branches. Pour autant, dans les études qui ont été menées dans le cadre de la désaturation de la ligne 13, ce que vous proposez et que nous appelions à l'époque dédoublement et météorisation de la branche, nous est apparu extrêmement compliqué et coûteux, et également perturbant en termes de conditions d'exploitation. Nous avons affaire à une ligne extrêmement chargée même si, à une époque, la RATP a déjà fait des choses de cette envergure. Aujourd'hui, avec le nombre de rames et le nombre de voyageurs que nous avons sur ce secteur, cela fait des perturbations d'exploitation jugées extrêmement importantes.

Pour autant, je suis très libre avec vous ce soir parce que pour nous, c'est sans doute une des attentes ou un des attendus de ce débat de prolonger la ligne 14 jusqu'à Arc Express, qui n'était pas dans le plan d'origine, donc il va falloir l'étudier. Au fond, les choses ne sont pas fermées, entre la version Pleyel et la version RER D. Il nous semble, et a priori vous avez trouvé aussi que c'était intéressant, qu'il n'était pas mal de varier. Je ne vois pas instantanément l'enjeu de remétéoriser cette branche. En tout cas, les études peuvent être relativement ouvertes sur cette question.

Pour ce qui concerne CDG, je suis content de trouver en vous un supporter de cette proposition qui, je dois dire, si nous l'avons annoncée depuis le 15 novembre, en réalité, elle n'a pas énormément émergé. Les projets ont tous leurs histoires, en quelque sorte, et le lien qui a été fait entre ce CDG Express, sous forme PPP, dans le cadre d'une tarification spécifique extrêmement chère nuit sans doute à la lisibilité de la station technique qu'il pourrait apporter, tel que nous l'avons présenté avec notamment un arrêt au niveau de la Plaine de France et au niveau également du Bourget, avant d'arriver sur Roissy. Mais je crains que cette solution ne soit plus retenue et sans doute même plus non plus dans l'accord en cours d'esquisse entre la Région et l'État. Toutefois, j'entends bien, cela nous semblait, côté STIF, à un moment donné, quelque chose d'intéressant, surtout parce que, par rapport à la ligne 14, cela coûte quand même 900 millions contre 4 milliards. Il y a un moment où 3,1 milliards commence quand même par faire un petit peu d'argent qu'on peut mettre sur d'autres projets.

En ce qui concerne le doublement de la Gare du Nord, vous avez raison, c'est un des enjeux pour le STIF et la Région, je crois. C'est un point sur lequel nous sollicitons aujourd'hui très clairement des présidents de RFF et de la SNCF, une sorte de réflexion, de cahier des charges pour bâtir avec eux et s'attaquer à cette grande question dont on parle depuis très longtemps et qui nous semble aller dans le sens

d'une bien meilleure régularité, de bien plus grande capacité sur le B et sur le D puisqu'au fond, si nous pouvons comprendre que, face à un investissement extrêmement important qui est un tunnel sous Paris, nous ayons choisi le fait d'en faire un seul pour deux réseaux, je crois qu'aujourd'hui, nous avons une telle augmentation des trafics qu'à un moment donné, il faut sans doute redonner à chacun son fonctionnement normal et nous gagnerons en capacité et surtout en régularité, en étanchant les circulations, c'est-à-dire en faisant en sorte qu'une perturbation sur un réseau ne dérive pas ou ne se propage pas sur l'autre réseau.

En ce qui concerne le T8 et sa partie Sud, j'ai déjà eu l'occasion de le dire mais je le redis encore, côté STIF, nous avons engagé les études, nommé le chargé de projet, commencé à recueillir un certain nombre d'éléments, d'anciens éléments qui avaient été étudiés mais qui doivent être remis à jour et nous sommes en phase de finalisation de la convention de financement entre les différents partenaires, Région, Conseil général de la Seine-Saint-Denis et qui, elle-même, discute avec les partenaires dont Plaine Commune, à ma connaissance.

Vous avez redit l'intérêt du Plan de mobilisation pour traiter d'abord et en urgence le réseau existant.

### **Jean-Luc Mathieu**

Monsieur, bien que nous ayons la chance de vous avoir à chacune des réunions publiques mais je vais vous demander quand même de rappeler votre nom pour le verbatim, s'il vous plaît, puis nous aurons une question peut-être nouvelle.

### **Carmelo PICCIOTO**

Je voulais poser une question concernant l'Arc Express. Vous aviez parlé d'un gabarit RER alors que vous souhaitiez faire des prolongements en banlieue jusqu'à cet Arc, qui ont jusqu'à présent été faits au petit gabarit actuel du métropolitain. Ne faut-il pas rajouter au coût d'Arc Express le coût de ces multitudes de prolongements envisagés de part et d'autre ?

### **Laurence DEBRINCAT**

Peut-être cela méritait-il effectivement des explications complémentaires. L'idée est bien, grâce à Arc Express, de développer en proche Couronne un réseau de transports collectifs qui ait une densité qui commence à être comparable à celle de Paris. Il y a donc la création du projet Arc Express en lui-même, qui serait exploité avec des matériels larges, comme on peut trouver sur les rames de RER, pour autant se seraient des rames beaucoup moins longues, évidemment. Puis, pour compléter ce maillage, Arc Express sera en correspondance avec toutes les lignes existantes de RER, de trains, de métro ou de tramway et il faudra aussi compléter avec les prolongements de métro qui sont pour la plupart en cours de travaux, dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports. Cela restera des projets disjoints mais qui se rencontreront au niveau des correspondances qui seront construites par exemple à la Mairie d'Aubervilliers, avec le prolongement de la ligne 12 d'une part et Arc Express qui arrivera, puis un cheminement à pied entre les deux, aussi court que possible.

### **Jean-François HÉLAS**

Donc, pour m'assurer que nous nous comprenons bien, évidemment, les prolongements du métro continueront à être faits en 2,40 m, sur un petit gabarit. Arc

express, pour nous, est à 2,80 m, les piétons feront la jonction mais il n'y a évidemment pas de rames d'Arc Express de 2,80 m qui sont envisagées pour aller rouler sur le métro parisien, par exemple.

**Jacques MARCEAU**

Je suis de Saint-Denis. J'avais une question : comment se situe la variante présentée par l'atelier international du Grand Paris et que le ministre de la Ville a demandé d'expertiser, par rapport au projet que vous nous avez présenté ? Cette variante, je le précise, ne dessert pas le territoire de Plaine Commune mais le contourne, avec une correspondance Arc Express Est au Bourget.

**Jean-François HÉLAS**

Pour nous, cette proposition est une contribution au débat dans sa globalité. La commande que vous évoquez a dû être faite plutôt côté du réseau du Grand Paris parce que le STIF n'a pas vocation à l'étudier sur le fond, donc je n'ai pas d'avis officiellement. Je dois dire en même temps que nous n'avons pas eu l'occasion, où les moyens simplement parce que, pendant l'effort pour suivre ce débat et accompagner les différentes réunions, nous nous sommes mobilisés plutôt, en ce qui nous concerne, sur notre projet Arc Express, entre les Arcs Est et Ouest et sur la complémentarité que je viens d'évoquer, cela faisait déjà des choses assez copieuses. Donc, nous n'avons pas approfondi cette question. En même temps, mais c'est à titre personnel que je l'évoque, elle m'interroge quand même sur un certain nombre de points, en particulier la question qui semble intéressante, au demeurant, et qu'on voit dans certaines agglomérations, de passer au-dessus des grandes infrastructures routières, ne nous paraît pas si facile que cela à articuler avec les enjeux d'intermodalité, de liaisons piétonnes, de facilités pour la desserte des gens et des quartiers les plus denses. Globalement, autour de l'A86 ou d'une autoroute, ce n'est quand même pas là où nous avons le plus facilement une grande concentration de piétons qui vivent bien la ville. Donc, ce point, pour nous, est un peu un point d'interrogation, ce qui n'empêche que nous nous laisserons peut-être le temps de travailler sur la question. Pour l'instant, je n'ai pas d'avis sur cette question. Vous avez raison de souligner qu'il y a de nombreux endroits où cela ne correspond pas, où elle ne pourrait être que complémentaire parce que, dans les propositions générales de l'AIGP, il y a bien en même temps les mêmes fondements de notre démarche, côté STIF, c'est-à-dire le maillage, la réutilisation partout où on peut des réseaux existants, par exemple.

**Laurence DEBRINCAT**

Si je peux me permettre d'ajouter que, sur le territoire de la plaine Saint-Denis, le passage par les trois stations invariantes que nous vous avons montrées est pour nous vraiment essentiel et cela a été conforté par les travaux que nous avons pu mener avec l'Institut d'aménagement urbain d'Île-de-France, que je remercie et qui nous a accompagnés au cours de ces études, qui nous a permis de mettre à jour les enjeux en termes de desserte des populations et des emplois qui, vous le savez aussi bien que nous, seront extrêmement importants tout autour de ces stations.

**Jean-François HÉLAS**

Et qui nous accompagne à chacune de nos réunions, d'ailleurs.

### **René MÉHEUX**

Bonjour, Messieurs, Mesdames. Je suis membre de l'AMUTC à Montreuil. Messieurs, Mesdames, les Montreuillois sont dans une colère noire, vous vous en doutez, dans la mesure où le tracé du Conseil général de la Seine-Saint-Denis à l'Est n'a pas été débattu. Non, Monsieur le Président, vous ne pouvez pas invoquer le caractère démocratique du débat dans ces conditions. Non, M. Hélas, vous ne pouvez pas dire qu'il y a eu consensus sur le terminus Est de cet Arc Nord. Ce n'est pas vrai, il n'y a pas eu de débat. J'attends, nous attendons, ce n'est pas moi, nous attendons à Montreuil et à l'AMUTC en particulier qu'il y ait un réel débat sur le tracé entre l'Arc Express Sud et l'Arc Express Nord. Nous ne comprenons pas d'ailleurs non plus le coup de couteau dans le dos de nos amis, ils sont nos amis, d'Orbival, qui se sont prononcés pour un tracé comme cela, ex nihilo, sans débat. Ce que nous voudrions, c'est que nous puissions avoir exactement la même chose que ce que Mme Debrincat nous a présenté tout à l'heure dans le parcours de l'Arc Nord, des alternatives avec des discussions et des évaluations. Là, nous aurons un débat démocratique.

### **Jean-Luc Mathieu**

Monsieur, puisque vous nous interpellez, je vais essayer de vous apporter quelques raisons d'apaisement. Arc Express, lorsqu'il a été présenté au débat public, était constitué uniquement de l'Arc Nord et de l'Arc Sud. C'est la Commission nationale du débat public qui a demandé, de façon simplement à apporter des éclairages complémentaires, rien que des éclairages, de mettre tous les feux pour travailler un peu plus l'Arc Est et Ouest. Vous avez probablement sous les yeux cette carte avec un petit cadre ici, que j'ai personnellement fait mettre sur la carte, et qui vous dit la chose suivante, c'est que le débat public porte sur l'opportunité de l'ensemble du projet et plus particulièrement sur les Arcs Sud et Nord. Le public sera, à ce stade de connaissances, de nouveau consulté sur les Arcs Est et Ouest, selon des modalités qui seront définies ultérieurement. Il est donc assez normal, il eût pu même paraître normal qu'on ne parle pas du tout des Arc Est et Ouest, et tout le monde souhaitant une rocade complète, il était légitime aussi de les introduire. Néanmoins, l'impatience tout à fait légitime que vous montrez sera satisfaite dans quelque temps. Voilà, mais peut-être que ma réponse ne suffit pas.

### **Jean-François HÉLAS**

Je comprends votre position, Monsieur, mais je crois qu'en même temps, il ne faut pas se tromper de cible. Le STIF a proposé, pour l'Arc Est, deux tracés qui lui paraissent intéressants en matière de transports, qui ont été mis dans une première présentation au niveau de ces enjeux en termes d'aménagement. Donc, je comprends que vous puissiez dire que ce tracé est important et qu'il peut bien fonctionner en transport puisque nous-mêmes, c'était notre propre analyse quand nous avons proposé ce tracé, comme nous avons proposé également d'autres tracés. J'espère ne pas avoir prononcé le mot de consensus parce que c'est un mot que j'essaie de bannir dans ce genre de restitution parce que, sur l'importance des débats et le nombre d'expressions diverses qui ont été évoquées, consensus serait quand même un mot extrêmement imprudent de ma part. Toutefois, le fait est qu'à Rosny-sous-Bois comme à Pantin comme à Aubervilliers, l'expression, sans compter les questions que nous avons, qui ne veulent pas dire que ce soit à voie unique, mais l'expression qui est ressortie a plutôt mis en avant l'intérêt de l'autre arc. Donc, j'ai fait en ce sens simplement, ce n'est pas un jugement de valeur en ce qui me concerne sur l'intérêt ou pas mais simplement une restitution de ce qui a été entendu.



### **Cécile RANGAIN**

Je suis Maire adjointe de Saint-Denis. Tout d'abord, je voulais vous féliciter de la présentation de ce projet ce soir et vous dire que je trouve que ce projet Arc Express est très intéressant pour notre territoire et aussi pour le territoire de la Seine-Saint-Denis, pour plusieurs raisons. Premièrement, il permet de réduire le temps de transport, il permet d'augmenter le nombre d'emplois accessibles, il permet de décharger le réseau existant. C'est un projet pour la ville de demain, qui s'inscrit vraiment dans la ville de demain pour le désenclavement des quartiers. Il permet bien évidemment la mobilité de centaines de milliers de personnes et il permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre et, en ce sens, de prendre en compte réellement le développement durable. Il faut savoir que ce projet permettra, d'après les études, de réduire le nombre de voitures à 150 000 par jour. C'est donc très important. Cela étant, beaucoup de choses ont été dites sur l'existant mais je tenais quand même à redire les choses parce que c'est vrai que c'est un projet qui s'inscrit sur le très long terme. En attendant, beaucoup de voyageurs souffrent. Je pense par exemple à la ligne 13, qui est sur notre territoire et, franchement, tous les jours je prends cette ligne pour aller travailler et je peux vous assurer que les usagers sont exaspérés. Exaspérés, parce que ce sont des milliers de salariés qui souffrent, qui connaissent la souffrance au travail, qui arrivent à leur travail épuisés et, bien souvent, leurs employeurs ne comprennent pas cette réalité liée aux transports. Donc, la ligne 13 est une vraie question.

Je pense que deux solutions ont été évoquées ce soir qui pourraient soulager la ligne 13, c'est bien évidemment le prolongement de la ligne 14, comme cela a été proposé, jusqu'à Mairie de Saint-Ouen mais, dans le prolongement, il faudrait peut-être envisager jusqu'à Pleyel, vous avez apporté des réponses, je comprends, mais il y a aussi une autre solution, c'est le prolongement du T8. Comme vous le savez, il y a le projet du Tramy, donc de T8, qui est en cours de réalisation sur la ville de Saint-Denis et ce serait vraiment une solution pour désengorger la ligne 13 et cela, franchement, il faudrait envisager mais très rapidement, pour 2016, par exemple.

Une autre chose que je voulais souligner dans ce projet, c'est effectivement, comme le disait le monsieur à l'instant, en termes de solidarité territoriale, je pense que la question de désenclavement des villes comme Montfermeil et Clichy-sous-Bois n'est pas prise en compte. C'est à regret parce que c'est une réelle nécessité dans la prise en compte justement de la solidarité internationale. C'est donc un petit regret que j'ai sur ce projet. Après, je ne sais pas si dans la fusion des deux projets, il y aura justement la prise en compte de cette question.

### **Jean-François HÉLAS**

Sur la ligne 13, je ne vais pas redonner les mêmes éléments. J'ai essayé d'apporter un certain nombre d'éléments d'information, à la fois sur le fait de vous dire que c'est vraiment une priorité majeure, cette question de la désaturation de la ligne 13, d'une part, que, deuxièmement, le prolongement de la ligne 14, nous l'avons évoqué et le T8, j'ai également répondu sur le fait que nous étions en situation de démarrer cette étude. Nous croyons aussi à l'intérêt de ce projet, à son maillage. Il ne va pas forcément apporter une très grande désaturation de la ligne 13 mais il est important dans le fonctionnement de tout le secteur.

Pour ce qui est de Clichy Montfermeil, vous avez bien compris que dans le projet dit de complémentarité, l'arrivée de l'Arc Grand Est permet justement la desserte à partir du Bourget, la desserte de Clichy Montfermeil, de Chelles, le pôle Descartes et retour

sur Champigny. Donc, c'est bien la volonté de la Région et du STIF qu'ils ont manifesté dans ce cadre, qui ont manifesté leur intérêt pour desservir ces territoires enclavés ainsi qu'un certain nombre de communes, Sevran et Aulnay, sur cet Arc.

### **Jean-Luc MATHIEU**

Y a-t-il encore des questions ? Je voudrais d'abord donner la parole à des personnes qui ne se sont pas encore exprimées. Oui, Monsieur.

### **Maurice FAIT**

Oui, merci de me donner la parole, Monsieur le Président. Je suis de l'AMUTC. Je serai très bref, j'ai déjà eu l'occasion de souligner les très nettes avancées que ces deux débats nous permettent, je fais référence bien évidemment aussi au débat sur le Grand Paris, et tout l'intérêt que nous portons au projet d'Arc Express.

Je prends acte du fait que sur les tracés à l'Est, il y aura un débat dans lequel sera peut-être examinée la proposition que nous faisons de rejoindre Bobigny-La Folie à Val de Fontenay mais je voulais dire, parce que je crois qu'il faut le dire, certains mots font mal et on ne devrait plus les entendre. C'est le mot terminus. Nous l'avons entendu l'autre jour à Rosny-sous-Bois, nous l'avons encore entendu ce soir. Ce qui fait et qui fera la qualité d'Arc Express, c'est le fait qu'elle soit bouclée, que ce soit une boucle, qu'elle maille les différents services de transport public sur Paris. Alors, quand on entend le mot terminus et qu'on est dans une zone où on n'a pas de transport en commun efficace, je peux vous le dire, cela fait très mal. Merci.

### **Jean-François HÉLAS**

Oui, mais de petites choses quand même puisque nous avons le temps de débattre ce soir. D'abord, sur la question de ce que vous proposez, je crois qu'il faut que ce soit clair un peu pour tout le monde, notamment la liaison entre Val de Fontenay et Bobigny, c'est-à-dire quelque chose de relativement en parallèle du prolongement du tramway T1, vous savez que nous en avons tenu compte dans ce projet. J'entends bien mais je crois que ce que vous dites n'est pas très juste non plus. Je vous le dis parce que vous anticipez sur une difficulté sur le T1, sur lequel j'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer. Pour autant, le T1 tel qu'il est aujourd'hui projeté, pose question si on vient le redonder aussi longuement.

Puis, deuxième sujet, il n'y avait aucune volonté de ma part de provoquer sur la logique de terminus. Si on regarde bien la construction de toutes les lignes du réseau métropolitain et celles du futur, nous avons quand même beaucoup de terminus qui ont été prolongés. On ne compte plus le nombre de lignes qui ont eu des terminus provisoires et qui ont fait que, progressivement, de cette manière, nous avons construit le réseau.

Ensuite, malgré tout, la question d'Arc Express et des points terminaux provisoires des différents Arcs a quand même une certaine pertinence. Ce n'est pas un hasard si nous avons positionné la fin de nos Arcs que sur des radiales majeures, comme c'est le cas au niveau de la fin de l'Arc sud à Val de Fontenay, par exemple, ou à Noisy-le-Grand ou encore au niveau de la Défense. Du coup, cela pénalise beaucoup moins de traversants et donc, il y a quand même un véritable intérêt à réaliser cela et, je crois, la compréhension de la nécessité de le faire avec un certain phasage. En tous cas, il n'y avait pas, derrière ce terminus, l'idée ni de provoquer, ni de donner une position définitive, alors que notre volonté, vous le savez, est quand même de réaliser un bouclage au complet.

### **Damien LUSINTSKI**

Bonsoir, je suis de Saint-Denis. Au risque de paraître insistant, je reviens sur ce T8, pour abonder dans le sens de Monsieur le Maire et de son adjointe. Effectivement le T1 n'est pas recoupé fréquemment, il risque de ne pas être recoupé fréquemment par la boucle et le T8, visiblement, ne le serait pas non plus puisqu'il s'arrête, pour l'instant en tout cas à Saint-Denis, Porte de Paris, dans ce qui est prévu. Vous disiez tout à l'heure que l'objectif était de faire des projets qui ne soient pas contradictoires. Là, en l'occurrence, je trouve que ce serait contradictoire que de faire s'arrêter le T8 à Porte de Paris, ce qui engorgerait davantage la ligne 13 et le fait de prolonger le T8 vers le Sud ne permettrait effectivement peut-être pas de désengorger la ligne 13 mais d'éviter qu'elle ne s'engorge davantage.

Deuxièmement, je trouve que, dans le fait que le T8 puisse recouper cet Arc, en particulier, permettrait de relier le bassin d'emplois qui se trouve au Nord de cette ligne vers le Sud, ce qui pour l'instant est difficilement le cas, notamment à cause des carrefours autoroutiers qui coupent et scindent la ville de Saint-Denis en deux. Il n'y a pas de « transport de masse » existant entre la Plaine Saint-Denis et le Nord. Nous regrettons d'ailleurs fortement que, de ce fait, seule une faible partie de la population dyonisienne puisse travailler sur le bassin d'emplois que constitue la Plaine Saint-Denis.

### **Jean-François HÉLAS**

Je vais peut-être être plus clair mais nous sommes tout à fait convaincus de la pertinence du T8. Sur le plan transport, nous considérons que c'est un bon projet, qui a toute sa cohérence, tant pour les raisons que vous évoquez que pour le remaillage avec Évangile, avec le RER, que pour la dynamisation des quartiers qui sont fortement en développement et de la coupure que cela peut faire effectivement entre la Plaine Saint-Denis et le Nord parisien. Donc, nous croyons beaucoup à ce projet. Simplement, aujourd'hui, il fallait pouvoir mettre en place les conditions et, notamment, les conditions de financement des différents partenaires pour le lancer. C'est aujourd'hui quasiment chose faite, et annoncée, même si nous sommes en train de finaliser un peu tout cela. Nous sommes bien partis pour poursuivre ce T8 et nous y croyons totalement en termes de transport.

### **Jean-Luc MATHIEU**

Que reste-t-il comme questions ? Trois. Monsieur.

### **Jacques CAPET**

Je suis de l'association Naturellement Nanterre. Nous avons un cahier d'acteurs en cours de publication, il n'est pas encore sur les tables mais y sera bientôt. Je suis aussi d'Environnement 92 et d'Île-de-France Environnement qui, eux, ont leur cahier d'acteurs déjà disponible, ainsi que de Naturellement Île-de-France, MNLE Île-de-France, qui lui aussi a son cahier d'acteurs.

Au préalable, je souhaite dire que le principe d'Arc Express nous satisfait globalement même si, sur certains points, il y a des améliorations que peuvent faire nos associations locales. Je voudrais intervenir ce soir sur trois. Le premier est de dire : quel dommage que ce projet arrive en 2011 plutôt que dans les années 70 ou 80. Cela fait plus de trente ans que nous en avons besoin. Je crois qu'il faut être très sévère vis-à-vis des pouvoirs publics qui n'ont pas fait plus tôt ce qu'ils auraient dû faire pour rendre la circulation des habitants de ce territoire d'Île-de-France plus facile et

pour l'environnement. L'environnement, c'est un peu plus récemment que les politiques en ont pris conscience, même si le ministère de l'environnement date des années 70, mais la quantité de carburant que nous avons gaspillée, la pollution que nous avons engendrée, l'effet de serre que nous avons engendré en soutenant les automobiles mobiles, les autoroutes, au détriment des transports en commun, qui étaient un besoin, une nécessité, je crois qu'il est temps que nous rattrapions ce retard. Certaines choses sont irrattrapables mais au moins, ne pas continuer sur les erreurs du passé, c'est le premier point.

Le deuxième point concerne la liaison avec Roissy. Il a été question, depuis le 15 novembre, que la région sera liée au projet Charles De Gaulle Express. Personnellement, je n'étais pas du tout favorable à cette solution. Si nous revenons là-dessus, tant mieux parce que s'il y avait actuellement une meilleure desserte de Roissy, ce sera certainement très bien pour les gens qui vont prendre l'avion ou qui travaillent sur la plate-forme de Roissy mais, quand cela arrivera, ce sera dans une dizaine d'années. Dans une dizaine d'années, aurons-nous autant besoin qu'aujourd'hui de prendre l'avion ou pourrons-nous aussi facilement le prendre ? Dans dix ans, j'espère que le kérosène sera taxé comme les autres carburants, comme les autres sources d'énergies fossiles et polluantes.

Dernier point, puisque nous avons évoqué le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, personnellement, j'y serais plutôt favorable mais j'ai entendu dans des débats qui ont eu lieu dans le passé, des objections à ce doublement. S'il doit se faire, je souhaiterais, c'est un avis personnel et dans les structures que j'évoquais tout à l'heure et dont je fais partie, nous n'en avons pas forcément parlé, si nous devons faire le doublement de ce tunnel, je souhaiterais qu'il y ait au moins une des deux lignes, enfin, la nouvelle ligne, celle qui empruntera le nouveau tunnel, qu'il y ait une correspondance entre les deux avec les lignes 7 et 8, parce que le maillage est important. C'est en cela qu'Arc Express est bien supérieur au réseau du Grand Paris mais, à l'intérieur de la capitale, il y a aussi des maillages qui ont été oubliés, qui ont été ratés et là, c'en est un. Si nous devons doubler, si nous devons faire un nouveau tunnel, prévoyons une gare intermédiaire entre Châtelet et Gare du Nord, si possible.

### **Jean-Luc MATHIEU**

Juste une petite réponse, Monsieur, concernant ce cahier d'acteurs. Vous le trouverez sous la couverture des cahiers d'acteurs mixtes aux deux débats publics réseau de transport public Grand Paris et Arc Express. Il est publié, Naturellement Nanterre, j'espère simplement qu'il ne manque pas, si vous ne l'avez pas trouvé.

### **Jean-François HÉLAS**

Sur le premier point, vous avez raison, il y a d'ailleurs quelque part une pirouette de l'histoire parce que, quand le Plan de mobilisation a été mis en place, je rappelle que c'est quand même dans le cadre d'un STIF régionalisé depuis 2006 et le constat était celui d'un manque d'investissements de l'État depuis trente ans. C'est cela, la problématique. L'idée conceptuelle de faire un Arc Express, qui s'appelait avant ce que vous voulez, un métro ferrique, un Orbital, alors là, Laurence Debrincat pourrait vous en donner tout une déclinaison, cela fait longtemps que nous n'avons. Nous n'avons d'ailleurs pas tout à fait perdu le temps puisque les prolongements de métro ont permis de faciliter ce maillage. Mais, le fait est : désinvestissement de l'État

pendant très longtemps, il faut quand même se dire que les deux derniers grands chantiers, et les seuls, ont été Météor, la ligne 14 et le RER E.

Régionalisation du STIF en 2006, qui travaille sur les projets prioritaires que nous avons évoqués longuement, le temps de mettre sur pied un Plan de mobilisation et de mettre enfin le dossier Arc Express, et c'est au cours de la vie du dossier d'Arc Express que l'État vient avec un projet majeur, bien plus important, et dit : « Nous, nous voulons faire des transports ». Maintenant, je ne peux pas vous dire autre chose que, sans doute un peu tard, mais il vaut peut-être mieux encore, même si cela fait deux an et demi que je suis là et j'ai encore constaté comment l'État nous a retardés pour la réalisation de ce projet. Vous le savez, nous étions prêts au mois de mai pour le faire et avant encore, j'ai été retardé sur cette question. Souhaitons qu'aujourd'hui au moins la convergence et que ce que nous attendons nous permette définitivement d'acter tout cela, avec les financements qui nous permettront d'avancer parce que sinon, nous pouvons encore perdre du temps.

Sur la liaison Roissy, j'ai peut-être été confus. Nous avons évoqué au mois de novembre la question de l'utilisation de CDG Express, qui était dans une tarification francilienne avec un rachat autour de 800 ou 900 millions. Aujourd'hui, ce qui a plutôt le vent en poupe est une liaison directe par métro souterrain, direct jusqu'à Roissy, c'est-à-dire peut-être pas tout à fait la ligne 14, plutôt la ligne qui viendrait de la Défense, quelque chose dans le projet du Grand Paris, la ligne qui ferait Rueil la Défense direct Roissy. C'est cela, aujourd'hui, qui semble tenir la corde.

Pour le doublement du tunnel, j'entends votre principe de maillage, qui correspond à ce que nous croyons. En même temps, nous en sommes là qu'au tout début. Le principe a été mis en place. À partir de là, il faut maintenant lancer des études et réfléchir à cette question.

### **Julien MENOT**

J'habite Saint-Denis. J'étais intervenu, lors du premier débat public commun, en octobre au stade de France et je vous avais remercié, Mesdames et Messieurs, Monsieur le Président de la Commission, pour le travail que vous alliez fournir. Je vous remercie encore ce soir puisque vous devez sortir épuisés, je sais que Monsieur le Président est un homme expérimenté en matière de débats publics, il en a fait d'autres, donc je compte sur lui, nous comptons sur lui, nous autres habitants, pour faire une synthèse qui soit porteuse de nos demandes, qui soit porteuse des exigences des habitants sur les transports et, en tant qu'habitant de Saint-Denis, je vais très rapidement vous parler de la ligne 13, puisque je suis un usager de la ligne 13. D'autres personnes que moi en ont parlé avant, d'autres personnes en parlent tous les jours depuis de nombreuses années, sur les conditions dans lesquelles nous voyageons tous les jours, qui sont des conditions dégradées, des conditions, pour employer un mot consensuel, M. Jean-François Hélas, qui sont des conditions peu satisfaisantes.

J'aimerais revenir sur cette question de la ligne 13 et plus particulièrement cette notion de Pleyel. Vous l'avez dit, M. Jean-François Hélas, cette notion de Pleyel est floue. De quoi parlons-nous ? De Carrefour Pleyel, station de la ligne 13, ou de cette nouvelle station qui n'existe pas encore, qui s'appelle Saint Denis Pleyel, qui est en fait aujourd'hui la station RER D de la Plaine ? J'aimerais dire quelque chose. Il faut d'une part le projet que vous avez déjà lancé, qui arrivera en 2017 à la Mairie de Saint-Ouen pour la ligne qui va mailler la ligne 14 et la ligne 13, puisque cela va

permettre d'offrir une opportunité à des gens de quitter la ligne 13 dans sa partie Nord, pour aller plus vite sur Paris et ailleurs. Mais il faut également qu'Arc Express ou, comme vous venez juste de le dire il y a quelques instants, peut-être ce ne sera pas Arc Express, ce sera le réseau de transport du Grand Paris qui fera Rueil, la Défense, Saint Denis Pleyel et Roissy, puisque nous nous orientons plutôt vers cela, d'après ce qui transpire de tous les débats et de toutes les réunions en cours, il faut malgré tout que ce réseau de transport aérien de Saint-Denis Pleyel, de cette future station, donc de la Plaine Saint-Denis jusqu'à la Défense, il faut qu'elle desserve Carrefour Pleyel. C'est nécessaire. Vous-même, dans votre projet Arc Express, vous avez insisté sur cette importance de mailler les trois réseaux de transport qui traversent, la ligne 13, le RER D et le RER B. Aujourd'hui, on sent bien que le RER B et le RER D vont être maillés. Pour la ligne 13, c'est plus dur, visiblement, parce que dans la synthèse qui est en train de se faire, qui est en train de se jouer en ce moment même, on sent bien que le réseau de transport du Grand Paris, qui va faire la Défense, Pleyel, Roissy, ne s'arrêterait pas à Carrefour Pleyel. C'est un problème. J'aimerais dire ce soir que nous comptons sur vous, sur le STIF, le Conseil régional, nos élus locaux du Conseil régional pour nous défendre. Nous avons vraiment besoin de cette station. D'autres ici n'ont pas eu ces scrupules et l'ont sacrifiée, au profit de projets immobiliers à Saint-Denis Pleyel, dans le cadre des contrats de développements territoriaux avec la société du Grand Paris. Franchement, c'était lamentable de leur part, je n'ai que cela à dire mais nous comptons sur vous en tant qu'élus régionaux. Merci.

### **Un intervenant**

Je me permets de reprendre la parole pour rebondir sur les différentes interventions. C'est aussi le but du débat. Cela tombe très bien que j'intervienne après vous, Monsieur. À quoi sert un transport comme Arc Express ou le Grand Huit ? Je crois que c'est cela, la question que nous devons nous poser au début. Cela sert, évidemment, il faut que nous ayons une dimension de rattrapage mais le rattrapage, c'est plutôt les autres projets, c'est plutôt la prolongation stricto sensu de la ligne 14, les trams, etc. Donc, évidemment, un projet comme Arc Express doit servir de rattrapage mais doit aussi, à mon avis, servir à écrire l'avenir, ce que sera la proche Couronne parisienne, la proche banlieue, dans quinze ans, quelles seront les nouvelles frontières.

De ce point de vue, je voulais faire deux remarques. Une justement sur la zone Pleyel au sens large. Je ne sais pas aujourd'hui, sincèrement, où et comment doit se faire le maillage. Ce que je pense, ce qui est sûr, c'est que si nous voulons écrire l'avenir de notre territoire, il faudra coupler ces stations de métro qui arrivent, qu'elles soient d'un côté ou de l'autre, par un projet d'aménagement urbain qui, à un moment donné, recouvre des voies dans un premier temps au minimum par des passerelles, cela paraît être le minimum et, à terme, par un véritable projet d'aménagement urbain qui, c'est mon point de vue mais je le pense, donnerait toute sa cohérence à un projet vraiment intermodal, sur lequel nous pourrions créer la vraie gare de Paris Nord à cet endroit. Cela semblerait extrêmement propice, quand on voit les croisements Arc Express, Grand Huit plus ligne 14 et l'ensemble des lignes. Si nous arrivions à avancer dans cette dimension, nous regrouperions toutes les problématiques, celle qu'évoque Monsieur, du désengorgement de Pleyel, avec des connexions piétonnières qui pourraient se faire de manière assez facile, puis le attachement de Saint-Denis Pleyel mais aussi de Saint-Ouen, finalement, au reste de la Seine-Saint-Denis, alors qu'aujourd'hui, ils en sont un peu complètement coupés.

Là, c'est une vraie nouvelle frontière et, pour le coup, en termes d'aménagement et de perspectives en termes de mètres carrés, il y a beaucoup à faire.

Dans la même logique de nouvelle frontière, je voulais répondre aux interpellations du Monsieur de Montreuil. Ce n'est pas une surprise, vous l'imaginez bien, mais je ne partage pas la position qui vise à faire un tracé Arc Express en très proche première Couronne. Je pense justement que la nouvelle frontière de Paris, c'est finalement cela que doit marquer Arc Express et je pense qu'aujourd'hui, il faut que nous ayons l'ambition que le projet d'urbanisation aille jusqu'à Bobigny, jusqu'au cœur du département, et pas que nous soyons vraiment dans une frontière parisienne que nous connaissons déjà aujourd'hui, qui se limiterait aux villes qui touchent Paris, Saint-Denis, Pantin, Montreuil.

### **Jean-Luc MATHIEU**

Si je comprends bien, vous répondez sur l'Arc Est mais, en ce qui concerne les territoires en devenir, M. Hélas en a parlé dans le point 3 du début de son exposé, je ne sais pas si une question lui est posée ou plutôt une exhortation à ce que l'urbanisme travaille pour la préparation de la nouvelle station. Il n'y a pas de questions à proprement parler.

### **Un intervenant**

Il n'y a pas de question, juste une attention, un, sur la question de l'urbanisme et deux, particulière pour qu'il y ait au maximum une connexion entre les trois réseaux, celui qui montera de Paris, Arc Express, et celui qui reliera la Défense jusqu'à Roissy. Je crois, comme Monsieur, qu'il faut que le kérosène soit taxé mais espère bien que, d'ici quinze ans, nous aurons inventé des carburants un peu plus écologiques et que nous pourrions continuer à prendre l'avion et que donc Roissy restera un pôle économique important et que cela soit connecté au pôle économique Pleyel, d'une manière ou d'une autre, il faut que cela le soit.

### **Laurence DEBRINCAT**

Je voulais juste rappeler, peut-être en écho à votre intervention et à la précédente, notre proposition d'avoir des correspondances efficaces à la fois au RER B, au RER D et à la ligne 13 Carrefour Pleyel, donc bien trois stations d'Arc Express. Clairement, pour qu'il y ait un effet de décharge supplémentaire de la ligne 13 par Arc Express, il faut qu'il y ait une correspondance au niveau de la station qui s'appelle Carrefour Pleyel aujourd'hui la ligne 13. Il est clair que si la correspondance se fait avec une distance de marche à pied de 500 ou 600 m, bien entendu, il n'y aura aucun effet de décharge supplémentaire de la ligne 13. Je crois que c'est vraiment un point important, qui a été corroboré par les études de trafic que nous avons versées au dossier des études au débat et qui nous ont permis de dire en gros que la décharge complémentaire allait de l'ordre de 10 %, par rapport à la décharge qui sera procurée grâce au prolongement de la ligne 14 sur la ligne 13. Je crois que c'est vraiment un point qu'il ne faut pas perdre de vue dans le débat.

### **Jean-Luc MATHIEU**

Le monsieur qui avait posé la première question peut reprendre la parole ensuite.

### **Carmelo PICCIOTO**

Je voulais dire, pour l'aspect économique, parce qu'il va être de plus en plus difficile d'emprunter, donc il y a des remboursements à faire, or il se trouve que les actuels prolongements de métro, comme les anciens d'ailleurs, ont sans doute été amortis mais ils n'ont jamais été remboursés. Donc, la dette court à l'heure actuelle et continuera de courir pendant très longtemps puisque nous avons l'exemple de Rennes ou de Toulouse où les communautés urbaines sont endettées pour entre 50 et 75 ans. Alors, je voulais rebondir et re-suggérer s'il ne serait pas plus utile d'étudier une batterie de nouvelles lignes de tramway, en particulier par exemple pour relier la tangentielle Nord à la porte de Neuilly, pour faire une jonction, et donc ne pas se reposer sur Arc Express pour apporter les nécessaires améliorations des réseaux existants, et les effectuer avant et en urgence. Je vous remercie.

### **Jean-Luc MATHIEU**

La partie de ce que vous disiez sur l'amortissement des emprunts destinés à construire des lignes antérieures, est-ce une affirmation ou est-ce une question aussi ? J'ai l'impression qu'il n'y avait pas de question dans cette partie-là. Vous posez simplement une question sur la nouvelle construction.

### **Carmelo PICCIOTO**

Non, c'est pour mettre en parallèle. Le fait de dépenser de l'argent pour Arc Express, c'est contribuer à la poursuite de l'endettement non productif puisqu'en fait, la démarche du métro repose sur une absence de concurrence et sur une concurrence ni libre et donc forcément biaisée, enfin faussée. Voilà.

### **Jean-Luc MATHIEU**

Bon, je vais peut-être prendre les différentes questions parce que je vois qu'une partie de la salle commence à partir, la fatigue se fait sentir, c'est normal, nous allons peut-être regrouper les deux ou trois questions et puis le STIF répondra comme il le pourra.

### **Un intervenant**

J'ai une question qui rejoint un peu la question de M. Piccioto sur le financement du projet. Pour faire Arc Express, vous allez devoir emprunter des milliards d'euros aux banques. Nous sommes ici dans un département étranglé par une banque qui s'appelle Dexia, à laquelle le département doit 450 millions d'euros. D'abord, si vous empruntez, allez-vous emprunter à taux fixe ou à taux variable ? Achèterez-vous des produits dérivés aux banques ? Deuxième question, est-ce que vous allez emprunter à Dexia et est-ce que c'est possible de ne pas emprunter un seul centime d'euro à Dexia ?

### **Daniel SIMON**

J'ai une question sur le financement aussi. Concernant le rapprochement a priori d'Arc Express avec la société du Grand Paris, l'Arc Express avait un projet évalué aux environs de 17 milliards, à ce que j'avais pu entendre. Le Grand Paris, c'était 23 ou 24 milliards. Du fait de ce prochainement, est-ce que ces financements s'additionnent ? Qui va réaliser ? Qui aura la maîtrise d'œuvre de l'ensemble ? Est-ce que les deux vont travailler sur des portions de ligne ? Comment cela va-t-il s'organiser ?



### **Jean-Luc MATHIEU**

Toute l'histoire n'est pas écrite ce soir mais le STIF vous répondra ce qu'il pourra. Il y avait encore une dernière question ici.

### **Vincent LEPETIT**

Je suis membre de la Chambre de commerce. Je voudrais d'abord remercier la Commission pour les deux débats qui ont eu lieu. La Chambre de commerce à participer aux différents débats, au travers de nombreuses contributions. La délégation de Seine-Saint-Denis a notamment souligné l'intérêt du projet Arc Express, tant pour les entreprises que pour les salariés, puisqu'il répond à des besoins quotidiens de déplacement. Je voulais aussi rappeler que la Chambre de commerce, qui est dirigée par des chefs d'entreprise de la Seine-Saint-Denis, est soucieuse de la souffrance de ses salariés et a notamment participé au débat public sur la désaturation de la ligne 13.

Ma question porte sur le plan de complémentarité de 10,5 milliards du STIF et plus précisément sur le projet CDG Express, qui tient peut-être à ma méconnaissance du projet : d'autres tracés de CDG Express peuvent-ils être envisagés ? Derrière cette question, il y a la desserte d'un équipement métropolitain majeur qui est le PIEX, le Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte, qui, à terme, accueillera les manifestations grand public pour la région.

### **Laurence DEBRINCAT**

Je vais peut-être commencer par répondre sur la question projets de tramway versus projets de métro. Nous avons pendant de nombreuses années évoqué, à la place d'une rocade de métro, un projet de tramway en proche Couronne. C'était le projet du Grand tram. Les études que nous avons pu mener à l'époque ont surtout montré la difficulté à réaliser un tel projet en surface parce que les voiries de la proche Couronne sont bien souvent étroites, donc il est très difficile d'insérer un tramway. Je crois surtout que la demande de déplacements qui existent aujourd'hui en proche Couronne est extrêmement forte et ce n'est pas seulement avec un projet de tramway, évidemment ils ont leur intérêt local, mais c'est aussi avec des projets majeurs tels que celui que nous proposons avec Arc Express que nous répondrons à cette question. D'ailleurs, les prévisions de trafic que nous avons réalisées sur Arc Express montrent bien que nous dépassons largement la capacité d'un tramway. Donc, nous sommes bien dans des gammes de projets de type métro, avec des capacités à offrir qui sont plutôt de l'ordre de 15 à 20 000 voire au-delà, en termes de capacité de déplacement.

### **Jean-François HÉLAS**

Sur le financement, j'entends bien l'inquiétude un peu générale qui s'exprime de différentes manières. Je souhaiterais d'abord dire, sur les questions purement techniques, de savoir si nous allons emprunter, d'abord, dans le « on », les projets montés par le STIF sont financés par la région à 70 %, par l'État à 30 % et différents partenaires, les Conseils généraux et la Ville de Paris. Ce sont ces organismes qui ont leur propre stratégie d'emprunt mais, bien entendu, au stade où nous en sommes aujourd'hui, c'est-à-dire dans la question de l'opportunité du choix du tracé, nous sommes encore très loin des investissements massifs et les questions que vous posez, Monsieur, qui sont importantes, quelle stratégie de risques, de couverture, taux fixe, taux variable, produits dérivés, etc., nous n'en sommes pas du tout à ce niveau-là. Ce que nous regardons par contre est la solidité des différents organismes qui peuvent s'engager, comme la Région avec son classement et d'autres partenaires.

C'est la partie très technicienne du montage financier. Quant à savoir si c'est Dexia, là, c'est encore plus précis, donc, évidemment, je n'ai pas d'information particulière, nous ne sommes pas du tout à ce stade. Par contre, j'entends bien l'inquiétude générale sur le fait que c'est un investissement massif, 8 milliards Arc Express, 23 l'ensemble. Pour répondre à la question de savoir si tout s'additionne ou non, non, tout ne s'additionne pas. Il y a des endroits avec des doubles comptes. Le tracé du Grand Paris a quand même déjà repris largement, s'est inspiré largement du tracé Arc Express et du tracé Orbival. In fine, un seul tracé sera réalisé. Quand on veut additionner l'ensemble, il ne faut pas additionner 23 ou 25 plus 18 milliards là-dessus. L'addition fait un peu moins que la somme de ces deux projets. Ensuite, tout dépend de ce que nous allons finalement considérer, qui va rentrer ou pas dans la convergence, dans le schéma général. Aujourd'hui, on parle plutôt de entre 30 et 35 milliards, la somme cohérente de deux projets.

### **Jean-Luc MATHIEU**

M. Hélas, le 12, dans une réunion publique, je ne sais plus si c'était vous ou la directrice générale, évoquait 30 milliards. Vous pourriez, à titre illustratif, dire, si nous pensons à 30 milliards, qu'est-ce que c'était par masse, avec le Plan de mobilisation comprenant Arc Express, etc.

### **Jean-François HÉLAS**

Quand Sophie Mouguin parle de 30 milliards, c'est le Plan de mobilisation de 18 milliards plus les 10,5 milliards qui correspondent à la complémentarité, c'est-à-dire ce que nous avons évoqué nous, l'Arc Grand Est, les bouclages Est et Ouest et les dessertes des aéroports, avec les versions que nous avons évoquées, c'est-à-dire CDG et ligne 14 ou ligne 7 en partie Sud. C'était cela, à l'époque, le cadrage des 30 milliards.

Là, dans le travail qui est fait actuellement, il y aura sans doute un travail un peu fin, à un moment donné, pour dire ce qui est ou n'est pas compris dedans. Cela paraît être une question facile mais tous les jours, nous avons quand même des informations sur des projets, et en nature et en tracé et en positions différentes, il faudra donc rester vigilant sur cette question.

Je reviendrai après sur la maîtrise d'ouvrage mais, pour ce qui est de la question de Monsieur le représentant de la Chambre de commerce sur CDG Express, qui est bien dans les 10 milliards, c'est autour de 900 millions aujourd'hui. Techniquement, l'idée n'est pas très facile, de passer par le PIEX puisque CDG Express, en réalité, part de la Gare de l'Est, fait une petite virgule pour attraper une autre plate-forme ferroviaire, vient sur la plate-forme du RER B pendant une bonne distance mais, au lieu de prendre la branche qui monte vers le PIEX et Roissy, va continuer sur l'autre branche pour ensuite utiliser une voie nouvelle qui se raccordera directement à Roissy. Ce faisant, a priori, dans le projet actuel, cela ne passe pas par le PIEX. Le PIEX trouve sa desserte renforcée par plusieurs choses, d'abord ce qu'on appelle le schéma directeur du RER B Nord+, avec un objectif de mise en service fin 2012. Les travaux sont en cours, vous le savez sans doute et cela permettra d'avoir une fréquence d'un train toutes les cinq minutes sur ce secteur. D'autre part, le deuxième projet qui va desservir le PIEX est ce qu'on appelle le barreau de Gonesse, qui permettra de faire une liaison entre le RER D et le RER B, justement au niveau du PIEX. Enfin, le troisième élément qui a été évoqué est le doublement du tunnel, qui va redonner de la

capacité au B et au D, le D va aussi vous intéresser, retour par le barreau de Gonesse mais surtout, pour le B, va donner de la capacité.

Après, la question est effectivement que cela reste des modes très puissants, le RER est quand même une grosse capacité d'emport d'un coup. Après, la question est de voir, par rapport aux événements et au calibrage, ce qui correspond le mieux au développement du PIEX à terme.

Le dernier point concerne, et je conclurai par là parce que c'est un point qui n'est pas ressorti du tout, Monsieur le Président, vous l'avez souligné dans vos 10 points d'observations générale, c'est le fait que la question de la gouvernance n'est pas ressortie à l'occasion de ce débat. C'est tout à fait exact et c'est assez légitime, je crois que, par essence, tous ceux qui utilisent les transports, d'abord n'ont pas forcément une vision très précise du qui fait quoi dans ce monde qui est quand même assez compliqué et singulièrement, en Île-de-France, les schémas politiques sont quand même assez compliqués sur tous ces sujets, et que pour tout un chacun, savoir si c'est l'État ou la Région ou le STIF qui réalise les différents projets de transports, cela importe assez peu. Ce qui importe fondamentalement, et je le comprends complètement, c'est de savoir quand la ligne 13 sera désaturée, etc.

Pour autant, c'est quand même une question, évidemment, je me place du point de vue du STIF, qui est l'autorité organisatrice des transports, c'est-à-dire, et c'est quelque chose que l'ensemble de l'Europe nous envie plutôt aujourd'hui, qui est de dire qu'on avait quand même la chance, qui est en train de tomber avec la loi du Grand Paris, d'avoir une seule autorité qui pouvait essayer d'harmoniser l'ensemble des problématiques de transport. C'est la même voix qui parle de la mise en cohérence entre le Plan de déplacements urbains, ce qui se passe au niveau des bus, des tramways, des trains, des RER, des métros et, demain, des futurs projets. Donc, nous faisons peut-être bien ou mal ce travail mais cela a un certain sens, enfin cela en a eu pour beaucoup pendant longtemps, le fait que ce soit la même entité qui réalise l'ensemble de ces projets. Quand on dit réalise, on n'est pas maître d'ouvrage ou on l'est rarement jusqu'au bout puisqu'en réalité, quand on lance une ligne de métro, assez rapidement, on va désigner un maître d'ouvrage RATP pour réaliser mais, avant cela, on se sera assuré qu'en termes de transport, cela veut dire quelque chose, que les études générales et de trafic correspondent bien à quelque chose, que les mises en correspondance en maillage dans le temps, on voit bien que les projets vont venir s'accumuler, se développer progressivement, que cela a un sens. Donc, on voit bien qu'il y a une mise en cohérence nécessaire.

Pour le coup, ce qui nous interroge, et qui est très technique par rapport à la loi du Grand Paris, c'est que d'un seul coup, une loi qui, indépendamment de tout un chacun, le STIF vis-à-vis de cette loi est dans la même position que n'importe quelle collectivité locale. On a demandé dans la loi au STIF de donner son avis mais avec aucune autre intention. La lettre de M. Leroy dit aujourd'hui qu'il faudra quand même peut-être qu'on pose la question au STIF parce qu'en plus, c'est quand même lui qui va le récupérer, qui va le financer en exploitation, qui va devoir racheter du matériel roulant décidé par le Grand Paris. Donc, il se pose un certain nombre de questions qui ont bien été soulevées dans la réunion du 12.

Globalement, cela nous pose effectivement, à nous, une certaine question. D'ailleurs, je ne veux là que reprendre les propos de M. Veron quand il dit que la tarification, c'est le STIF qui s'en occupe, l'intermodalité, les connexions avec les stations de correspondance, c'est le STIF qui s'en occupe, les rabattements bus, nous aurons

notre mot à dire mais c'est le STIF qui s'en occupe. Donc, on voit bien toute la difficulté à mettre en cohérence cet ensemble. Très franchement, même si, dans le débat, nous n'avons pas pu beaucoup en parler, je ne vois quand même pas facilement comment arriver à faire quelque chose de cohérent, d'économe. Pensez simplement que les choix d'investissements qui vont être faits ne prendront pas en compte les conditions d'exploitabilité derrière puisque ce ne sont pas les mêmes qui vont devoir payer l'exploitation de ceux qui vont devoir penser les investissements. Vous avez là très facilement à mettre en évidence des conflits majeurs d'intérêt entre les différents acteurs, celui qui a intérêt à réaliser le plus rapidement et à s'en aller le plus vite possible, et à remettre en proposant des péages ensuite au STIF, ce qui a été rappelé finalement le 12, pour payer les emprunts à très long terme qui ont été évoqués, et celui qui, à l'autre bout, va devoir exploiter un réseau qu'il n'aura pas conçu, dans lequel il ne sera pas intervenu du tout.

Aujourd'hui, cela semble quand même relativement aberrant. Les parties montrent un certain attachement à essayer de travailler ensemble mais dans quel cadre ? En conclusion, je vais quand même vous montrer un autre exemple, qui est quand même tout à fait frappant. Quand RFF, propriétaire de son réseau ferré national, fait un projet de transport en commun en Île-de-France, RFF, bien sûr, a ses propres instances en Conseil d'administration, et les responsables de RFF pourront le confirmer, et valide ses projets. Pour autant, comme il s'agit de projets de transports en commun de voyageurs en Île-de-France, tous les dossiers passent trois ou quatre fois au Conseil d'administration du STIF, pour s'assurer au début que c'est cohérent avec l'ensemble de nos programmes, qu'ensuite le schéma de principe et d'enquête publique correspond bien à ce que nous voulons faire, que le programme va bien, que le financement et l'avant-projet sont tout à fait conformes.

Là, aujourd'hui, rien de tel n'est prévu avec le Grand Paris. Il n'y a pas du tout, je ne dis pas que cela ne se fera pas mais, aujourd'hui, il n'existe aucun système qui permette de s'assurer que ce que nous mettons en place sera cohérent ou pas. C'est quand même une vraie question. Merci.

### **Jean-Luc MATHIEU**

Je vous remercie de conclure sur cette grave question, effectivement, de gouvernance des transports dans la région Île-de-France. Merci à Monsieur le Maire de nous avoir offert cette salle et de nous avoir accueillis. Merci à tous d'y avoir participé. Bonsoir.