

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

Fontenay le 10 janvier 2011

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN, membre de la Commission particulière du débat public
- Jean-Pierre RICHER, Préfet de région honoraire, membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage

- M. Daniel GUÉRIN, Conseiller général et administrateur du STIF
- Jean-François HÉLAS, Directeur des projets d'investissements du STIF, Directeur du projet Arc Express
- Laurence DEBRINCAT, responsable des études générales

La séance est ouverte à 20h05 sous la présidence de Monsieur Olivier GUÉRIN, membre de la Commission Particulière du Débat Public

Olivier GUÉRIN

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci d'être présents. Monsieur le Sénateur Maire, nous vous remercions de nous accueillir ici. Voulez-vous dire un mot ?

Jean-François VOGUET

Très rapidement, parce que l'heure est au débat. Tout d'abord je voudrais vous remercier de votre présence et vous dire que nous sommes extrêmement heureux que cette réunion du débat public concernant Arc Express se tienne dans notre commune parce que, vous le savez, nous sommes extrêmement concernés, avec Val-de-Fontenay et que d'autre part, pendant tout un temps, nous avons été oubliés. Ceci étant, nous sommes vraiment très contents et nous avons d'ailleurs organisé, pour ce qui nous concerne, une réunion à Fontenay.

Je voudrais saluer, vous comprendrez pourquoi, la présence d'un certain nombre d'élus. Je vais en oublier, cela va être terrible, mais je vais faire le maximum pour ne pas le faire : M. Martin, Maire de Nogent, Mme Pierre, Conseiller général du Val-de-Marne, M. Saint-Gall, vice-président du Conseil général, Mme Abeille, Conseiller régional. M. Beaudoin, député de la circonscription, m'a demandé de l'excuser et de dire qu'il nous rejoindrait dans le cours de la discussion ainsi que M. Favier, président du Conseil général, qui doit aussi nous rejoindre au cours du débat. M. Spilbauer, Maire de Bry-sur-Marne et secrétaire général de l'ACTEP, et un certain nombre d'élus locaux.

Je voudrais dire tout d'abord que le succès rencontré par l'ensemble des débats concernant le Grand Paris et les moyens de transport dédiés ont d'ores et déjà fait la démonstration de l'intérêt des Franciliens pour le débat. C'est un des éléments essentiels de ce que l'on peut retenir de l'ensemble des rencontres qui se sont tenues. Les citoyens ont des choses à dire, ils s'expriment et font des propositions, d'abord sur les projets d'avenir mais aussi sur la situation actuelle des transports et sur des revendications que chacun porte depuis parfois de longues années. Mon souhait est évidemment qu'au bout du bout, les citoyens soient entendus et qu'il ne s'agisse pas simplement d'entendre nos concitoyens et de décider sans eux. Je souhaite véritablement que le débat soit pris en compte par les autorités qui vont décider, par exemple en matière de transports, du futur trajet. C'est la démocratie qui est en jeu, c'est la crédibilité de cette commission et de ce débat, vis-à-vis de nos concitoyens, et je souhaite vraiment qu'ils soient entendus et que nous ayons ensemble initié une démarche citoyenne et démocratique qui puisse faire que nous en soyons fiers. Bienvenue à tous et place au débat. Merci de votre attention.

Olivier GUÉRIN

Merci, monsieur le sénateur Maire, et merci d'avoir rappelé l'importance du débat public. La procédure de débat public est faite en application d'une convention européenne et en application, en ce qui concerne notre débat, du Code de l'environnement. Le syndicat des transports d'Île-de-France, STIF, a soumis à la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante, un dossier sur un projet de métro en rocade autour de Paris. C'est la rocade Arc Express. La Commission nationale a décidé, sur ce projet, d'organiser elle-

même un débat public. Elle en a confié l'animation à une Commission particulière du débat public, dont nous sommes ici deux membres, Jean-Pierre Richer, à côté de moi, et moi-même, Olivier Guérin. C'est une Commission indépendante dont les membres sont indépendants du maître d'ouvrage. J'ajoute, ce qui est important et tout à fait particulier pour ce débat, qu'il est coordonné avec un autre débat qui a lieu en même temps. Ici, c'est une réunion particulière, la Commission Arc Express, mais un certain nombre de réunions sont communes aux deux débats, un débat sur le projet du réseau de transports du Grand Paris, qui résulte de la loi du 3 juin dernier.

Les objectifs du débat sont d'informer toute personne concernée sur le projet. Cette information est faite par le dossier mis à disposition et par toutes les informations diffusées sur le site Internet et aussi beaucoup autour de ces réunions publiques et notamment ce soir.

Informé, répondre aux questions, il y a des éléments qui doivent être précisés, il y a des questions du public sur ce projet et les représentants du STIF répondent ici, lors des réunions publiques mais aussi sur le site Internet, aux questions. C'est aussi recueillir les avis, les observations et c'est presque d'abord, puisque c'est à partir de ce débat que la décision sera prise sur la suite donnée au projet. Donc, recueillir les avis, les observations, à la fois sur l'opportunité du projet et sur les caractéristiques, notamment sur le tracé, et on nous proposera ce soir différents tracés de ce projet. J'insiste à ce sujet, c'est un débat qui a lieu avant toute décision de principe sur le projet. Nous sommes dans une phase de discussion.

Ce débat est organisé selon des principes, d'abord celui de la transparence, c'est-à-dire que les informations doivent être complètes, claires et accessibles. Le principe d'équivalence, toute personne, quel que soit son statut, peut s'exprimer, poser une question, émettre un avis ou faire des propositions. C'est un débat du public et la Commission demande aussi que les avis et les interventions soient argumentés, explicités, pour qu'ils puissent être utilement débattus par les uns et les autres.

Comment se déroule ce débat ? D'abord, c'est le dossier du maître d'ouvrage. Ce sont les présentations qui sont faites lors des réunions publiques, ce sont les documents diffusés sur Internet et les réponses apportées à la fois lors des réunions et sur le site Internet. Je vous rappelle que toute personne peut donner son avis, à la fois lors des réunions publiques comme ce soir et sur le site Internet, où il y a également des contributions qui sont plus développées et des cahiers d'acteurs. Ils ont été à votre disposition à l'entrée de cette salle, des cahiers d'acteurs étant préparés, rédigés par des personnes morales et pas de simples particuliers.

Des informations sur la suite du débat : après le débat, qui se clôt le 31 janvier, la dernière réunion aura lieu avec la Commission particulière du débat public sur le réseau de transport du Grand Paris le 31 janvier, dans les deux mois après la clôture du débat, la Commission particulière publie un compte rendu de l'ensemble des arguments échangés lors des réunions et sur le site Internet, et le président de la Commission nationale fait le bilan de ce débat. Je rappelle que la Commission particulière, comme la Commission nationale, ne prend pas parti pour ou contre le projet, elle est neutre et il ne faut pas attendre d'elle qu'elle prenne position sur ce projet, ce n'est pas son rôle, ce n'est pas une enquête publique. Dans les trois mois suivant la publication de ce compte rendu et de ce bilan, le maître d'ouvrage, qui

devra prendre en considération les arguments, les avis émis au cours du débat, publie sa décision sur les suites du projet. Le STIF indiquera s'il décide de réaliser ce projet, dans quelles conditions et selon quel tracé.

Une précision, puisqu'il y a deux débats en même temps, la société du Grand Paris, qui est maître d'ouvrage de l'autre projet également en discussion, publie également, mais dans un délai un peu plus bref, fixé par la loi du 3 juin 2010, dans un délai de deux mois.

Maintenant, le STIF va présenter à la fois le projet d'Arc Express dans son ensemble et, avec plus de précision, le tracé des gares dans le secteur qui nous concerne. Trois personnes du STIF interviennent, M. Daniel Guérin, Conseiller général et administrateur du STIF, Jean-François Hélas, directeur des investissements, et Laurence Debrincat, responsable des études générales.

Je vous cède la parole, Monsieur l'administrateur.

Daniel GUÉRIN

Merci. Bonsoir à toutes et à tous. Je voudrais d'abord saluer les élus qui, impliqués dans le projet, sont présents. J'ai vu arriver le président Christian Favier, je veux le saluer, évidemment le sénateur Maire de Fontenay, le Maire de Nogent et mes collègues Gilles Saint-Gall, Liliane Pierre, Conseillers généraux du Val-de-Marne. J'ai vu effectivement Mme Abeille, Conseillère régionale.

Au-delà, c'est surtout vous, Mesdames et Messieurs, que je veux saluer parce que le principe de ce débat public est, au-delà des acteurs qui sont depuis longtemps engagés dans des projets, qu'on les baptise Orbival ou Arc Express, est de donner la parole à tous les usagers actuels des transports en commun et surtout aux futurs usagers putatifs d'Arc Express. C'est vous que nous sommes venus entendre.

Je laisserai aux collaborateurs du STIF, Mme Debrincat et M. Hélas, le soin de présenter en détail à la fois le projet et les tracés qui sont proposés singulièrement dans cette partie du territoire francilien. Je voudrais simplement vous rappeler à la fois pourquoi ce projet et pourquoi nous avons saisi la Commission nationale du débat.

Pourquoi ce projet ? Très simplement parce que, comme vous tous, nous sommes des usagers des transports en commun et que nous constatons le déficit de qualité de ces transports, trop souvent et notamment en banlieue, et un manque important qui est celui de transports inter-banlieues, en l'occurrence, pour ce qui nous intéresse ce soir, d'un métro en rocade autour de Paris. Nous avons donc, de longue date, travaillé à la fois sur ce qu'on appelle un Plan de Mobilisation des transports chiffrés à 19 milliards d'euros et, au sein de ce Plan de Mobilisation des transports, à ce projet de métro en rocade. Nous nous sommes appuyés sur différents travaux faits par les uns et les autres et, singulièrement, je veux le souligner ici, par l'association Orbival présidée par Christian Favier et dont Jacques-Jean-Pierre Martin est le secrétaire général, qui a de longue date élaboré le tronçon Val-de-Marnais de ce qui pourrait demain devenir Arc Express. Non pas que les tracés soient totalement conformes à ce stade mais la démarche est en tout cas similaire.

Nous avons souhaité saisir la Commission nationale du débat public afin d'organiser un tel débat public parce que les enjeux financiers, territoriaux, de développement sont considérables, bien sûr, et qu'il nous paraissait normal de pouvoir vous donner la parole.

Vous savez, il y a un autre projet qui prévoit notamment des structures de transport et qui s'appelle le Grand Paris. Je n'avais pas opposé les uns aux autres, ils ne se recouvrent pas totalement et ils ne s'opposent pas par nature. Au plan conceptuel, le projet du STIF est d'abord un projet qui vise à relier les hommes et les femmes, à améliorer les conditions de transport des Franciliens et donc à relier des pôles de vie à des pôles d'activité. Il nous a semblé que le projet Grand Paris, en tout cas dans sa version initiale, était d'abord un projet qui visait à relier des pôles économiques entre eux. C'est là sans doute la principale différence s'est marqué. Mais encore une fois, nous ne sommes pas dans la confrontation. Si, pendant une période, il a été assez difficile de construire une coordination des projets, aujourd'hui, depuis l'arrivée au gouvernement de M. Leroy, nous sommes parvenus à établir un dialogue et nous recherchons à rapprocher les dispositifs, en tout cas pour la partie de ces dispositifs qui se recouvrent dans le cadre de la rocade autour de Paris. Des contacts sont pris depuis deux mois et nous travaillons à ce rapprochement.

Je vous le dis aussi très directement, aucun tracé ne sera défini en concertation entre le STIF et la société du Grand Paris tant que le débat public ne sera pas terminé, tant que vous n'aurez pas exprimé jusqu'au bout vos opinions, votre vision des choses, vos souhaits, vos demandes, vos besoins. C'est donc bien au débat public que nous laissons la plus grande part dans l'élaboration des tracés qui sont en devenir. C'est assez précisément puis nous aurons ensuite l'occasion de répondre, comme le veut la règle, aux questions. Je vais laisser le soin à Mme Debrincat et à M. Hélas de vous les présenter maintenant. Je vous remercie.

Laurence DEBRINCAT

Merci. Bonsoir. Je vais vous faire une présentation en deux temps. Tout d'abord, une présentation générale du projet Arc Express et, dans un deuxième temps, une présentation des tracés et des stations possibles sur votre territoire. Nous allons commencer par un film de présentation du projet.

(Projection d'un film)

Il est important de rappeler qu'Arc Express est un projet porté par de nombreux partenaires, la région Île-de-France et les départements, dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports qu'a évoqué M. Guérin à l'instant.

C'est un projet piloté par le STIF, à l'instar de tous les projets de transports en commun en Île-de-France. C'est un projet sur lequel nous avons engagé un dialogue avec les élus locaux dès 2009.

Je vais vous présenter en quoi c'est un projet qui répond à l'évolution de l'Île-de-France, pourquoi c'est un projet pour tous les Franciliens, quelles en sont ses caractéristiques et comment le projet avance.

Arc Express s'inscrit dans l'évolution du réseau de transports de l'Île-de-France. Vous connaissez aujourd'hui ce réseau, c'est principalement le métro dans Paris, qui s'est

prolongé en proche Couronne, les lignes de trains et de RER organisées en étoile autour de Paris.

Aujourd'hui, quand nous regardons les densités de population et d'emplois, qui s'affichent en bleu sur cette carte, nous constatons qu'elles sont extrêmement fortes dans Paris mais aussi en proche Couronne. Cette forte densité génère des besoins de déplacements extrêmement importants. Environ dix millions de déplacements se font chaque jour à l'intérieur de la Petite Couronne. Le réseau n'y répond qu'imparfaitement et la majorité de ces déplacements se font en voiture, environ 75 % de déplacements motorisés.

Il manque donc un chaînon, aujourd'hui, dans le réseau de transports collectifs. Ce chaînon, c'est bien un projet de rocade performante en proche Couronne.

L'évolution récente nous a confortés dans ce constat. Ces quinze dernières années, la moitié de la croissance démographique de l'Île-de-France s'est localisée à moins de 20 km de Paris. C'est là que nous avons positionné le fuseau d'études d'Arc Express, qui s'affiche en rouge sur cette carte.

Arc Express est un projet que nous avons envie de faire de longue date parce que le besoin ne date pas d'hier. C'est un projet soutenu par les acteurs locaux, notamment l'association Orbival pour sa partie Sud-Est dans le Val-de-Marne.

C'est un projet sur lequel le STIF a engagé les études depuis 2008, études financées par l'État et par la Région. Nous nous sommes posé différentes questions dans ces études. Tout d'abord, les enjeux urbains : où sont situés les centres-villes, les pôles d'emplois importants ? Cela nous a permis de déterminer les points à desservir par le projet Arc Express. Deuxième série de questions, les solutions techniques : à quelle vitesse commerciale pouvons-nous aller, quel matériel roulant choisir ? Troisième question, les points de correspondance avec le réseau de transports collectifs existant ou à venir, c'est extrêmement important et cela nous a permis d'étudier et d'analyser à quelles conditions de plus ou moins grande facilité, nous pouvions nous raccorder au réseau.

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

- L'Arc Sud parce qu'il dessert le Val-de-Marne, qui souffre aujourd'hui d'un déficit flagrant de liaisons en transports collectifs en rocade, alors même que ces déplacements y sont particulièrement difficiles, compte tenu de nombreuses coupures, par exemple la Marne, la Seine ou des faisceaux ferroviaires ;
- L'Arc Nord parce qu'il dessert des territoires extrêmement denses, tant en population qu'en emplois.

Nous venons de finaliser les études sur les Arcs Est et Ouest qui nous permettent aujourd'hui de vous proposer une rocade complètement bouclée.

Arc Express est un projet pour tous les Franciliens. Le premier apport du projet est de faire gagner du temps, des gains de temps des relations qui vont être rendues directes grâce à Arc Express. Je vous donne un exemple. Pour se rendre de Châtillon à

Créteil, on mettra 34 minutes contre 54 aujourd'hui. C'est un gain de temps de 20 minutes. Mais aussi grâce aux correspondances qu'Arc Express offrira avec l'ensemble des lignes de train, de RER, de métro, ce seront aussi les trajets de la Grande à la Petite Couronne qui vont gagner du temps.

Arc express est un projet qui intéressera à la fois la Petite et la Grande Couronne. Pourquoi ? Parce que, grâce à ces correspondances, nous allons pouvoir gagner en termes d'accessibilité, de destinations possibles. Gagner du temps est bien en soi mais ce n'est pas la finalité. C'est vrai que si nous pouvons atteindre plus de destinations sans passer plus de temps à se déplacer, c'est extrêmement intéressant.

Sur cette carte, chaque petit carré rouge vous montre le nombre d'emplois supplémentaires que l'on pourra atteindre en moins d'une heure grâce à Arc Express. Plus les carrés sont rouge foncé et plus on gagne. Je vous donne deux exemples. Depuis Créteil, nous gagnerons plus de 250 000 emplois supplémentaires, accessibles en moins d'une heure. Autre exemple, en Grande Couronne, depuis Orsay, où ce seront environ 200 000 emplois que l'on atteindra en moins d'une heure grâce à Arc Express.

La conséquence directe de ces gains de temps est le trafic. Nous l'estimons à 1 million de voyageurs sur la boucle complète. Dès la mise en service de l'Arc Sud, nous estimons un trafic de l'ordre de 270 000 voyageurs et, sur l'Arc Nord, de l'ordre de 250 000 voyageurs. Je vous donne un exemple pour comparer, sur la ligne 1 du métro, il y a aujourd'hui 750 000 voyageurs par jour. Vous le voyez, Arc Express est vraiment une ligne de transports collectifs extrêmement structurante, avec un trafic élevé.

Arc Express permettra aussi une décharge significative du réseau de transports en commun. Vous le savez, certaines lignes atteignent aujourd'hui la saturation, notamment dans Paris. Arc Express permettra de décharger en moyenne ce réseau de 5 à 10 %. Par exemple, sur une ligne de métro bien saturée, cela représente trois à quatre rames pleines. Ce sera autant de confort en plus pour les voyageurs. Arc express aura aussi un impact sur les lignes de bus, en rocade et en Petite Couronne, qui aujourd'hui atteignent pour certaines la saturation.

Arc Express est aussi un projet de transport pour la ville d'aujourd'hui et la ville de demain. Avec une desserte fine, une station tous les 1 à 1,5 kilomètre, Arc Express desservira les centres-villes et les équipements importants. Il desservira aussi des quartiers à l'écart des réseaux de transports collectifs, en particulier de très nombreux quartiers en politique de la ville. En desservant les pôles d'emplois, il accompagnera le développement économique de l'Île-de-France. Enfin, Arc Express favorisera la réalisation des projets de développement urbain portés par les villes, des projets de logements, d'activités et permettra d'en susciter de nouveaux.

Arc Express est un projet bénéfique pour l'environnement. Grâce à une meilleure attractivité des transports collectifs, nous estimons que ce seront 150 000 voitures en moins chaque jour en Île-de-France. Ce sera autant de pollution, d'émissions de gaz à effet de serre, de bruits et d'accidents de la route en moins.

Quelles sont les caractéristiques du projet ? Arc Express est le métro de demain. Nous avons réalisé une étude comparative sur ce qui se fait aujourd'hui à l'international pour faire les meilleurs choix techniques. Nous en avons conclu qu'Arc Express sera un métro automatique parce que c'est la solution qui permet d'adapter au mieux l'offre à la demande de déplacements. Un métro automatique, plus moderne que celui que vous connaissez sur la ligne 14 parce qu'il sera doté des équipements de dernière génération. Ce sera aussi un métro plus large que celui que nous connaissons à Paris, plutôt large comme un RER, des rames spacieuses qui faciliteront l'entrée, la sortie et la circulation à l'intérieur des rames. Enfin, c'est un projet que nous concevons de manière évolutive. Nous allons nous garder la possibilité d'allonger les trains pour pouvoir offrir plus de capacités de déplacements.

Nous allons passer à quelques chiffres. Arc express, c'est plus de 50 stations nouvelles pour environ 70 km de rocade, 30 stations qui seront en correspondance avec 28 lignes de train, de RER, de métro et de tramway ; plus de 20 stations intermédiaires ; des correspondances avec le réseau de bus à chaque station ; une vitesse d'environ 40 km/h, c'est celle qu'on constate aujourd'hui sur la ligne 14, une rame toutes les deux minutes à l'heure de pointe et ce métro sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Sur cette carte qui vous a été distribuée à l'entrée, vous voyez s'afficher les variantes de tracés possibles pour le projet. Grâce aux études que nous avons menées, nous sommes en capacité de proposer différentes variantes pour ce débat. Elles sont toutes techniquement faisables, elles ont toutes un intérêt du point de vue des transports. En revanche, elles diffèrent localement par les points qu'elles desservent et c'est pour cela que nous avons besoin de votre avis ce soir pour nous permettre de continuer, d'aller plus loin dans l'analyse de ces différentes variantes. Je vais détailler ces variantes ensuite dans la présentation. Je ne vais pas les détailler maintenant tout de suite. Ce qu'il est important de savoir est qu'il est possible de mixer ces différentes variantes, dans des limites raisonnables et notamment dans la limite de la faisabilité technique. Vous voyez par exemple que lorsque nous combinons certaines de ces variantes, nous arrivons au tracé proposé par l'association Orbival.

Arc Express s'inscrit dans le Plan de mobilisation, 60 projets pour améliorer les transports en Île-de-France, pour un coût d'environ 19 milliards d'euros. Ce sont des projets de prolongement de lignes de métro avec lesquels Arc Express sera en correspondance, le prolongement des quatre lignes de tramway existantes et la création de quatre nouvelles lignes de tramway, l'amélioration des lignes de RER, de leur modernisation, les rendre plus ponctuelles, plus confortables et je crois que vous y serez sensible. C'est la création de nouvelles lignes, le prolongement du RER E à l'Ouest, la création de lignes de tram-train en Grande Couronne, et c'est aussi 300 km de sites propres pour autobus.

Ce Plan de mobilisation a été complété mi-novembre par des projets complémentaires proposés par la région Île-de-France sur cette carte. Projets complémentaires, je ne vais pas tous vous les détailler. Ce qui est important, notamment pour votre territoire, c'est la proposition d'un Arc Grand Est, qui s'inscrit en rouge sur cette carte, et qui offrira un deuxième niveau de rocade à l'Est de Paris.

Arc Express est un projet qui avance. Nous estimons le coût du projet, pour l'ensemble de la boucle, de 7 à 8 milliards d'euros. Une première tranche de financement à hauteur de 3,5 milliards d'euros a été identifiée dans le cadre du Plan de Mobilisation, qui permettra de réaliser les travaux de l'Arc Sud et d'engager les travaux de l'Arc Nord.

La mise en service se fera dans un premier temps par arcs, qui pourront être exploités de manière autonome. La mise en service de l'Arc Sud est prévue pour 2017 et la mise en service de l'Arc Nord pourra se faire en 2020.

En conclusion, Arc Express est un projet qui apporte une réponse concrète à vos déplacements, un projet porteur d'avenir et de développement pour le territoire régional. C'est un projet que nous avons conçu au plus près des besoins de déplacement des Franciliens et c'est pour cela que nous allons avoir besoin de vos avis ce soir sur les différentes variantes de tracés dans votre territoire, sur lesquelles nous allons maintenant axer la présentation.

Avant que je vous présente les stations possibles sur votre territoire, nous allons voir un deuxième film qui va vous présenter les tracés possibles pour l'Arc Sud.

(Projection du film)

Nous proposons maintenant de nous intéresser plus particulièrement à neuf communes, Saint-Maur, Champigny, Joinville, Villiers, Noisy, Nogent, Fontenay, Le Perreux, et Bry-sur-Marne. Ce sont des communes à dominante résidentielle, pour certaines à dominante pavillonnaire, d'autres à dominante plutôt d'habitat collectif. On note également la présence de pôles d'emplois extrêmement structurants sur ces territoires et notamment sur les communes de Fontenay, de Noisy-le-Grand, de Champigny.

Pour étudier et pour proposer les stations et les tracés d'Arc Express, nous avons commencé par analyser les besoins de déplacements. Ce sont des résultats du recensement de la population de l'INSEE, qui nous donnent les déplacements domicile travail.

- La première question que nous nous sommes posée est : où travaillent les habitants de ces neuf communes ? À Paris à 34 % et à 32 % dans le reste de la petite Couronne ;
- Deuxième question, à l'inverse, où habitent les personnes qui viennent travailler sur votre territoire ? Là encore, 25 % des personnes qui travaillent sur votre territoire habitent dans la petite Couronne.

Vous voyez que cette analyse conforte le besoin de déplacements en proche Couronne que nous avons mise à jour dans la première partie de l'exposé.

Nous avons ensuite regardé quelle est aujourd'hui la couverture apportée par le réseau de transports collectifs et quels sont les projets qui viendront s'y ajouter, afin qu'Arc express soit complémentaire à cet ensemble.

Les projets qui concernent votre territoire sont le prolongement du tramway T1, à Val-de-Fontenay, qui s'affiche en rose, le prolongement du Trans Val-de-Marne, qui s'affiche en bleu, et le projet Altival, le projet de site propre pour autobus qui s'affiche en orange, à l'Est du secteur.

Nous avons ensuite regardé les enjeux en termes urbains. C'est une analyse que nous avons faite avec l'IAU, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, et aussi avec l'ensemble des communes que nous avons été rencontrées en 2009 et dont je vais vous retracer les grandes lignes.

Nous nous sommes interrogés sur les enjeux en termes d'habitat. Sur cette carte, les hachures oranges représentent les quartiers d'habitat collectif, les étoiles oranges représentent les quartiers en politique de la ville et les secteurs grisés représentent des secteurs qui, aujourd'hui, sont à l'écart des réseaux de transports collectifs.

Deuxième enjeu, les enjeux en termes d'emplois. Les hachures violettes représentent les secteurs forts en termes d'emplois et les carrés bleus les secteurs d'emplois tertiaires, d'emplois de bureaux.

Troisième catégorie d'enjeux, la desserte des équipements. Ils sont représentés par des pictogrammes sur la carte qui vous a été distribuée et sur cette diapositive, par exemple, un caddie représente un centre commercial.

Quatrième catégorie d'enjeux, la desserte du centre-ville, qui ont été représentés sur cette carte en orange foncé. Les centres-villes secondaires sont en orange clair.

Enfin, la desserte des grands projets urbains, des projets de développement connus, qui apparaissent sur cette carte avec des pointillés rouges.

Cette carte est celle que vous avez eue normalement à l'accueil et que je vais vous détailler maintenant, station par station, pour mieux apprécier les points, les pôles, les équipements desservis par Arc express.

Avant de passer à ce détail, je vais vous présenter le tracé bleu, celui qui dessert Saint-Maur-Créteil et relie Val-de-Fontenay. Le tracé vert est celui qui dessert le cœur de Saint-Maur, Champigny RER A et rejoint Noisy-le-Grand Mont d'Est ou a une possibilité pour rejoindre Val de Fontenay.

Le tracé rose est une combinaison de ces tracés, par sur votre territoire mais, en réalité, plus à l'Ouest, au niveau du secteur de la Seine Amont.

Tous ces tracés sont techniquement faisables, ils sont tous réalisés en souterrain sur votre territoire. Ils s'appuient sur des stations de correspondance qui sont fixées par définition et sur des stations intermédiaires qui peuvent voir leur positionnement amendé par rapport à la proposition que nous faisons ce soir.

Nous allons commencer par le tracé vert. Le tracé vert, dans le territoire qui nous concerne, dessert la station Saint-Maur Adamville, située dans le quartier Adamville au niveau de la place Kennedy. Il desservira aussi le quartier de la Pie et le Conservatoire de musique, de danse et d'art dramatique de Saint-Maur.

La station suivante, située place Jean Moulin à Saint-Maur, desservirait des quartiers résidentiels, notamment les quartiers du parc de Saint-Maur et de la Varenne. Elle est positionnée à un carrefour qui permettrait de faciliter les correspondances avec les lignes de bus. Le tracé vert rejoint ensuite le RER A branche de Boissy-Saint-Léger, à la station Champigny. La station Champigny dessert aussi les quartiers de Champignol et du parc Saint-Maur ainsi que les bords de Marne.

C'est le point où se séparent les deux tracés possibles pour le tracé vert.

Premier tracé possible, rejoindre Champigny centre, station qui desservirait les quartiers du Plan et du Maroc, un peu plus au Nord, le quartier des Boullereaux, un quartier en politique de la ville. Cette station serait située le long de la route nationale 4, ce qui permettrait, là aussi, d'optimiser les correspondances avec les lignes de bus. Au-delà, le tracé vert rejoint la station Nogent centre, située au niveau du centre-ville de Nogent, ce qui permettrait d'améliorer sa desserte.

Nous rejoignons ensuite le fort de Nogent, station qui, outre la desserte du fort, permettrait d'optimiser les correspondances avec les lignes de bus qui passent sur le boulevard de Strasbourg.

Enfin, le tracé vert atteint Val de Fontenay, pôle extrêmement important en matière de transports collectifs puisqu'on y trouve le RER A, le RER E et, demain, le futur tramway T1, pôle extrêmement important en termes de desserte du quartier du Val de Fontenay, du centre commercial et aussi du secteur du Péripôle, qui est amené à connaître un fort développement en termes d'emplois.

Si nous repartons maintenant de la station Champigny RER A du tracé vert, l'autre variante nous fait rejoindre la station Champigny Plateau, station intermédiaire qui serait située au niveau des emprises de la voie de desserte orientale, donc emprises qui ont été abandonnées, qui prévoyaient initialement la réalisation d'une autoroute, projet abandonné. Cette station permet de desservir le parc départemental du Plateau, la zone industrielle du Plateau, la zone d'activité des Grands Godets, le quartier des Mordacs, situé un peu plus à l'Est, quartier en politique de la ville, et donc les futurs développements urbains importants que nous pourrions attendre sur ce territoire.

Au-delà, le tracé rejoint la station de Villiers-sur-Marne, le Plessis-Trévisé, en correspondance avec le RER E, branche de Tournan. Cette station dessert le centre Villiers-sur-Marne ainsi que le quartier des Perroquets. Enfin, nous rejoignons Noisy-le-Grand Mont d'Est, qui offre une correspondance avec la branche Chessy du RER A, point qui dessert notamment le quartier d'affaires du Mont d'Est, le centre commercial régional des Arcades, le centre historique de Noisy-le-Grand et également le quartier du Pavé Neuf, inscrit en politique de la ville, et, en termes de projets de développement urbain, le projet Maille Horizon.

Vous voyez apparaître en pointillés le tracé possible pour le prolongement d'Arc Express vers sa partie Est.

Nous allons maintenant voir le tracé violet. Partant de Saint-Maur Créteil RER A, une station qui nous permet de correspondre avec la branche Boissy du RER A, qui nous permet aussi de desservir les quartiers de Saint-Maur Créteil et du Vieux Saint-Maur,

la desserte du lycée Marcellin Berthelot est aussi un point important. C'est une station qui présente aussi un fort potentiel de correspondances avec le réseau de bus.

Nous traversons ensuite la Marne, pour rejoindre Joinville, en limite de Champigny, avec une station possible au niveau du pont de Saint-Maurice, station qui pourrait desservir le quartier Palissy et aussi les bords de Marne. Nous continuons ensuite notre trajet vers la fourchette de Champigny, station qui pourrait desservir le parc du Tremblay, et aussi les quartiers de la fourchette de Champigny. Au-delà, nous rejoignons la station Nogent centre, que je vous ai déjà décrite tout à l'heure, puis la station du Fort de Nogent et enfin la station Val de Fontenay. Vous voyez apparaître en pointillés bleus sur cette carte le tracé possible pour la prolongation d'Arc Express à l'est. Nous orienterons le tracé vers le secteur des Rigollots, avec une desserte possible de l'Ouest du quartier du Val de Fontenay, au niveau de l'avenue du Maréchal Joffre.

Pour résumer les caractéristiques de ces tracés sur votre territoire, ce tableau est une petite analyse multicritère. En termes de population et d'emplois desservis, les trois grandes variantes que je viens de vous proposer sont toutes identiques, c'est-à-dire qu'elles desservent un nombre très important d'habitants et d'emplois. En termes d'équipements desservis, elles sont là aussi toutes performantes. Elles ne desservent pas forcément les mêmes équipements mais elles en desservent toutes un nombre important. En termes de quartiers en politique de la ville, le tracé violet ne dessert quasiment pas de quartiers en politique de la ville, hormis celui du Val de Fontenay. En revanche, les tracés verts en desservent nettement plus. En termes de correspondance avec le reste du réseau, là aussi, ils sont tous très performants, les tracés qui arrivent à Val de Fontenay offrant en plus la correspondance avec le prolongement du T1.

Dans les tracés que nous avons étudiés, il est important de rappeler que le choix de ces tracés doit se faire en fonction de ce qu'ils desservent sur le territoire mais aussi de ce qu'ils desserviront au-delà. Nous voyons que les tracés sont très différents suivant qu'ils s'orienteront vers la desserte de Montreuil ou vers la desserte du cœur de la Seine-Saint-Denis. Côté Ouest en revanche, les tracés sont moins différents en ce sens qu'il y a un tronc commun à toutes les variantes de tracé au niveau de Villejuif Louis Aragon. Donc, les choix qui sont faits sur votre territoire sont moins impactants par rapport aux choix qui pourront être faits plus à l'Ouest.

Sur cette diapositive s'affichent maintenant des options possibles complémentaires. Ce sont des combinaisons possibles par rapport au premier tracé variant que je viens de vous expliquer, suite notamment à toutes les réunions qui ont déjà eu lieu dans ce débat public. Nous pourrions proposer des tracés alternatifs qui correspondent, premier tracé, en gris tirté, depuis Saint-Maur Créteil, nous pourrions rejoindre directement la station Champigny centre et ensuite s'orienter vers Nogent. Autre tracé, qui correspond à notre fourche du projet Orbival.

Donc, vous voyez, nos différentes variantes peuvent tout à fait se combiner dans le projet Orbival qui s'affiche en rose sur cette carte. Avant de finir, je vais revenir sur deux variantes de tracés qui nous ont été indiquées et proposées lors de la réunion publique à Saint-Maur le 4 novembre. Nous nous étions engagés à les étudier et à vous les présenter.

La première variante était d'avoir une correspondance avec le RER A au niveau de Joinville RER A, et non pas au niveau de Saint-Maur, donc un tracé plus à l'Ouest.

La deuxième variante était de ne pas desservir Saint-Maur mais de contourner Saint-Maur pour desservir Sucy. Cette variante s'affiche aussi en gris.

Je vais vous donner quelques éléments qui nous permettent de comparer ces variantes aux variantes que je viens déjà de vous présenter. La longueur du tracé est importante car elle détermine le coût du projet ; plus le tunnel est long et plus cela coûte cher, plus il y a de stations et plus cela coûte cher. Donc, en termes de longueur de tracé, nous constatons que la variante Joinville est à peu près équivalente à la variante passant par Saint-Maur Créteil. En revanche, la variante par Sucy est nettement plus longue puisque nous faisons un détour, 14 km.

En termes de population et d'emplois desservis, la variante par Joinville n'offre pas de desserte nouvelle, par rapport aux gares qui existent déjà aujourd'hui et donc est plutôt moins performante que les trois autres solutions. La variante par Sucy-Bonneuil, qui est très longue, permet aussi une desserte importante.

Puis, troisième critère, qui vous donne l'efficacité de ces variantes, est un indicateur en termes de trafic rapporté à la longueur. C'est important parce que cela nous donne l'efficacité aussi de la dépense publique et du projet. La variante par Joinville-le-Pont est nettement en deçà du tracé de référence, tracé violet, ou même du tracé vert, et la variante par Sucy-Bonneuil est un peu en dessous parce que, malgré sa longueur, même si elle offre une desserte en termes de population et d'emplois équivalents, elle est beaucoup plus longue. Donc, le trafic, rapporté à la longueur à construire, est moins intéressant.

Voilà, j'en ai fini pour ces différentes présentations. Nous sommes maintenant à l'écoute de vos remarques sur ces différents projets et à votre disposition pour toute précision complémentaire.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN

Merci. Nous allons passer maintenant au débat public. Quelques règles, pour ce débat. Pour que chacun puisse s'exprimer, nous demandons à tous, y compris aux élus, de ne pas dépasser un temps de parole de trois minutes, pour permettre de répondre au plus grand nombre de questions possible. Vous ne prenez la parole qu'après avoir le micro, que vous donneront les hôtes. Vous vous présentez, en indiquant votre nom. Les interventions sont reprises après dans un compte rendu, un verbatim. Si possible, levez-vous pour que nous puissions mieux voir qui parle. Enfin, vous pouvez aussi poser des questions par écrit, des imprimés vous ont été donnés et nous les reprendrons ici.

Voilà, donc le débat est lancé. Qui souhaite prendre la parole ?

M. DOSIOT

Je suis venu pour dire que, par rapport aux voyageurs, ce n'est pas ma question, étant donné que je pense qu'il y a trois choses. Il faudrait améliorer le réseau actuel, faire que nous ayons du matériel de meilleure qualité, qui tombe moins souvent en panne

et, troisième point, faire qu'à compétence égale et à diplôme égal, les gens travaillent où ils habitent.

Après, vous avez parlé d'écologie, de pollution. Justement, j'aurais voulu savoir ce que vous comptez faire des gares de fret qu'il y a dans Paris et en région parisienne. Je vais vous citer quelques exemples. Vous avez Nogent Le Perreux, vous avez une gare fret avec les voies où on peut toujours faire du trafic, cela fait cinq ou six ans qu'il n'y a plus aucun trafic. Vous avez la gare fret de Pantin, qui devient une décharge. À côté, vous avez un site rail où, avant, une trentaine de voies desservaient des quais de déchargement, qui ont été défermées. Est-ce que là aussi, vous comptez faire que ces gares servent, les utiliser ou les massacrer, comme on fait en France ? Un autre exemple encore, la gare fret de Bercy. Nous pourrions faire du fret. Il n'y a pratiquement plus de fret. Dans le quartier chinois, vous avez une gare de fret et là aussi, depuis 20 ans, il n'y a plus aucun fret alors que c'est en plein cœur du quartier chinois. Le Chevaleret qui est à côté, nous pourrions faire du fret.

Olivier GUÉRIN

Je vous entends bien, et des réponses vous seront données par le STIF, mais nous sommes sur un projet de réseau de transport des voyageurs dans ce secteur. Avez-vous des questions particulières sur le réseau ?

M. DOSIOT

C'est sur le fret, j'aurais bien voulu savoir ce que vous comptez faire.

Olivier GUÉRIN

Bien, merci. Pouvez-vous donner quelques indications sur le fret ?

Laurence DEBRINCAT

Le fret n'est pas dans les prérogatives du STIF mais nous nous y intéressons de très près dans le cadre du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France dont le STIF a la charge de la révision et qui s'achève ces jours prochains. Juste pour dire que pour maintenir le fret ferroviaire et essayer de le développer, il est très important de conserver les sites fret embranchés sur le fer, c'est-à-dire sur lesquels on peut accéder sur le réseau ferroviaire. Dans le Plan de déplacements urbains, nous avons localisé des sites fret qui existent aujourd'hui, des plateformes à conserver et nous demanderons aux collectivités concernées de les conserver. Reprenons d'ailleurs en cela ce qui figure au schéma directeur de la région Île-de-France. Je crois que c'est vraiment important d'avoir cela en tête. Je voudrais revenir sur votre deuxième point, qui était de travailler là où on habite. Je crois que c'est primordial, c'est toute la question de la réduction des distances de déplacement, qui ne peut être que conforté par un projet comme Arc Express puisqu'en n'offrant la possibilité de se déplacer plus facilement, et pas seulement en voiture, pour l'ensemble des catégories sociales notamment, c'est vraiment un moyen, pas le seul mais un des moyens de faire en sorte qu'on puisse habiter et travailler dans une distance raisonnable.

M. DOSIOT

Tout simplement parce qu'un maire ne voulait plus entendre parler de la gare, il l'a faite fermer, en partie, et elle n'existe plus alors qu'on aurait pu faire un investissement écologique, économique, faire de l'emploi local et faire des transports intelligents. C'est un exemple tout bête. Des véhicules qui viennent de Turin pour

Vincennes, Montreuil, Fontenay, arrivent par train. Quand les wagons sont déchargés, ils repartent chez Peugeot et les véhicules Peugeot qui vont à Turin sont rechargés sur le train. Nous n'avons pas su le faire.

Quatrième chose, nous aurions pu conserver cet espace pour faire un échange avec des sociétés qui ont en plein centre-ville des surfaces uniquement de stockage pour qu'elles stockent sur la gare et qu'avec cet échange de terrain, nous puissions construire des logements. Nous n'avons pas su le faire. Alors, c'est bien de me dire cela mais je suis un passionné du fret ferroviaire, voyez. Quand on voit qu'on ferme des gares comme Villeneuve-Saint-Georges, quand on voit toutes les infrastructures qu'on massacre, qu'on laisse devenir des poubelles, c'est bien de parler. Derrière, il faut aussi des actes parce qu'après on va dire, l'énergie est notre avenir mais il faut une taxe carbone parce qu'on ne peut plus continuer comme cela.

Olivier GUÉRIN

Je vous remercie. Nous avons déjà répondu sur le fret et pourrons passer à une autre question. Monsieur, s'il vous plaît. Si vous le voulez bien, nous sommes quand même sur un réseau de transport de voyageurs, sur l'Arc Sud même si nous pouvons traiter toute la rocade. Je vous propose dans un premier temps d'intervenir plus sur des problématiques locales, de tracé, même si, après, nous pouvons voir de façon un peu plus générale.

Louis Mohamed SEIF

Merci. Je suis maire adjoint à l'intercommunalité. Bonjour à tous, Mesdames et Messieurs membres du STIF, Messieurs et Mesdames les élus et chers concitoyens. Pour compléter l'intervention et apporter un éclairage sur ce que vous disiez, c'est déjà très complet et je pense qu'Arc Express est vraiment un très beau projet, un très beau travail. Par contre, nous tenons absolument à ce qu'Arc Express passe par Fontenay-sous-Bois, donc je vais en dire quelques mots là-dessus. Je vais défendre l'idée de la double boucle telle qu'elle est prônée dans notre cahier d'acteurs, une idée soutenue également par l'ACTEP et Orbival. Ces doubles boucles relieront Champigny à la Seine-Saint-Denis, l'une par Val de Fontenay et Rosny-sous-Bois, l'autre par Noisy Champs Descartes et Clichy Montfermeil. C'est vraiment quelque chose d'important. La double boucle favorisera le développement économique régional en facilitant les déplacements domicile travail des habitants de l'Est parisien. Cela s'insère également dans les différents schémas de transport préconisés dans les cahiers d'acteurs concernant notre territoire, notamment la prolongation de la ligne 11 du métro jusqu'à Rosny-sous-Bois et l'arrivée du tram T1 à Val de Fontenay. Ce n'est ni contradictoire avec le développement du cluster de la ville durable qui pourrait bénéficier également d'une liaison par la future rocade et un TCSP sur la 4, ni avec la possibilité d'une desserte par la ville de Neuilly-sur-Marne. Il ne faudrait pas opposer les territoires entre eux.

Dans son maillage fin des territoires, Arc Express a prévu de desservir les quartiers populaires, les quartiers en politique de la ville, afin de favoriser leur désenclavement. En ce qui concerne la gare du Val de Fontenay, il faut savoir qu'elle est située dans l'Est de Fontenay-sous-Bois, au carrefour de trois quartiers concernés par les contrats urbains de cohésion sociale, CUCS, dont ma collègue ici est en charge et Mme Arugnozono. Il s'agit aussi de favoriser et consolider la cohésion sociale par une desserte réfléchie de la zone dense. En termes d'emplois, ce secteur va bénéficier

de 50 000 emplois à terme, si l'on considère le futur développement de Périphérie. Le Val de Fontenay est le premier pôle multimodal de l'Est parisien dont il est la plaque tournante avec ses sept lignes de bus, RER A, RER E, l'arrivée prévue du tramway T1, de la ligne de métro, du TVM. Cette gare participe à l'attractivité de l'Est parisien, au bénéfice des territoires qui le composent. La ville de Fontenay-sous-Bois promeut d'ailleurs des projets en concertation avec ses partenaires de l'ACTEP, qui sont présents ici ce soir.

Je voulais conclure par cela. Monsieur Leroy, le ministre de la ville chargé du Grand Paris, qui s'est engagé à la fusion des projets Grand Huit et Arc Express, semble vouloir ignorer notre ville, soutenu par le Conseil général du 94 et l'ACTEP, et semble privilégier la Seine-Saint-Denis. J'espère que ce ne sera pas le cas pour la région.

Quant à nous, nous continuerons à défendre une solidarité nécessaire entre les territoires, au service de nos concitoyens, au lieu d'une mise en concurrence néfaste pour tous. Je crois que nous pouvons trouver un moyen de discuter et qu'il faut continuer la concertation et qu'il ne faut pas trancher, comme le débat a l'air d'être déjà tranché par celui que j'ai nommé.

Olivier GUÉRIN

En ce qui concerne le débat, il continue. Il n'y a pas d'autre projet concurrent ou différent qui est présenté pour l'instant. Il continue jusqu'au 31 janvier. C'est une prise de position. Souhaitez-vous intervenir ?

Daniel GUÉRIN

Juste confirmer, mais je l'ai dit tout à l'heure dans mon propos liminaire que, quelles que soient les déclarations des uns et des autres, la position du STIF est connue, elle a été exprimée par son président Jean-Paul Huchon, le débat se poursuit. Il y a effectivement des contacts avec l'État et, en l'occurrence, avec M. Leroy. Quoi de plus normal parce que, après des années de blocage, le gouvernement enfin ouvre la porte à la discussion et à la réflexion communes entre deux projets qui, sans être contradictoires, portaient d'une essence très différente. Notre position, je la réaffirme ici, et que c'est du débat que surgira le tracé et non pas d'accords entre des administrations ou entre des décideurs. Si nous avons saisi la Commission du débat public, c'est précisément pour vous entendre. Vous avez exprimé une opinion sur laquelle je ne ferai pas de commentaire. Elle ne me surprend pas mais je ne la commenterai pas, ce n'est pas mon rôle. Simplement, je veux vous confirmer que vous êtes au bon endroit pour l'exprimer, les choses ne se décideront pas ailleurs.

Olivier GUÉRIN

Merci. Monsieur.

Joseph LEMOULIN

J'habite les hauts de Montreuil, qui est aussi le plateau qui concerne Rosny-sous-Bois, qui est juste à côté de Fontenay, qui concerne également Romainville. Nous allons bénéficier, dans un temps assez rapproché semble-t-il, du prolongement de la ligne 11. Je m'exprime au titre d'une association, l'AMUTC, l'Association montreuilloise des usagers des transports collectifs. Nous avons déposé un cahier d'acteurs et ma question concerne le déploiement et le débat sur la Seine-Saint-Denis. Je crois qu'il ne faut pas opposer la Seine-Saint-Denis et le 94. Nous sommes en

prolongement, nous sommes votre aval et pas votre concurrent. Jusqu'à maintenant, il y avait un trou dans la Seine-Saint-Denis, dans les deux projets. Le STIF a fait une première proposition et je tiens à souligner publiquement que l'AMUTC est favorable à la réflexion et à la démarche d'Arc Express.

En Seine-Saint-Denis, en dehors de la Grande boucle Clichy Montfermeil, que nous soutenons, il y a l'autre partie qui fait débat, qui passe plus près de Paris, soit le projet du STIF, qui passerait par la mairie de Montreuil, soit le projet du Conseil général qui passerait plus à l'Est et le projet de notre association, qui serait intermédiaire. Notre projet, nous l'avons déposé avec une réflexion un peu avec le même type de raisonnement que vous avez conduit dans la présentation que vous avez faite pour le Val-de-Marne et je crois que nous pouvons nous féliciter de la qualité de votre travail de réflexion. Ma question est de savoir si ce type de réflexion peut être conduit sur les trois projets que je viens de citer pour la Seine-Saint-Denis car il y a des avantages et des points forts dans les trois projets. Celui qui nous tient le plus à cœur permettrait de favoriser l'emploi dans des cités qui sont difficiles, où nous avons actuellement 30 à 35 % des jeunes au chômage. Ce ne sont pas tous des jeunes illettrés, ils ont des diplômes. Nous savons que ce ne sont pas les transports collectifs qui donnent le travail mais ils contribuent à favoriser la recherche et à trouver du travail. Ma question, pour une prochaine réunion peut-être, est de savoir si ce travail pourrait être conduit de la même façon pour notre département de la Seine-Saint-Denis, en complémentarité avec celui qui a été conduit par Orbival et qui n'est pas opposé à la réflexion de l'ACTEP.

Olivier GUÉRIN

Merci. Je précise que le débat, en ce qui concerne Arc Express, concerne les deux arcs en ligne forte sur le Sud et sur le Nord et que le STIF s'est engagé, lorsque les arcs Est et Ouest seront plus complètement définis, à saisir la Commission nationale pour que le public soit consulté sur ces autres arcs. Ceci dit, il y a déjà des projets qui vous ont été présentés. Souhaitez-vous apporter quelques indications à ce sujet ? Encore une fois, ce n'est pas le débat complet de ce débat public.

Jean-François HÉLAS

Il me semble important de répondre à cette question, elle me paraît assez riche et un peu compliquée parce qu'il y a des natures un peu différentes. L'Arc Sud est bien, outre l'opportunité, au cœur du débat public de ce soir. Les premières attentes et les premiers attendus qui ont émergé du débat ont permis aux Présidents de la région et du STIF de proposer un projet dit complémentaire dans lequel est apparu l'Arc Grand Est, que vous appelez de vos vœux, cela a été dit aussi, et qui était également celui voisin du Grand Paris, mais d'une nature un peu différente. La Commission particulière du débat public nous a demandé d'éclairer ce que nous pouvions compter faire au-delà de nos terminus de Val de Fontenay et de Noisy et nous avons poursuivi des études et proposé deux tronçons Est pour cette boucle d'Arc Express, en précisant que, le moment venu, le STIF saisirait la Commission nationale pour que ce soit porté au débat.

Il n'empêche qu'aujourd'hui, il n'y a pas de différence pour nous entre le tracé que vous appelez Fontenay Pantin, qui est une des solutions, et le deuxième tracé, Noisy Bobigny. Il n'y en a pas un proposé par le Conseil général et l'autre par le STIF. Ce sont deux études portées par le STIF, sur des prolongements de l'Arc Sud qui peuvent

raccorder les variantes de l'Arc Nord, qui nous paraissent intéressantes sur le plan du transport, sur le plan de l'aménagement, à mettre dans différentes perspectives ultérieures. Donc, deux projets étudiés par le STIF qui vous ont été présentés, alors avec des orientations différentes, on ne dessert pas exactement les mêmes logiques dans un cas comme dans l'autre, et un projet Arc Grand Est de complémentarité qui nécessitera, si c'est bien les attentes du débat, d'être étudié par la suite. Nous sommes bien sur cette logique, avec les mêmes méthodologies de validation de ces différents projets.

Olivier GUÉRIN

Merci. Monsieur le Vice-président, vous avez déjà le micro.

M. SAINT GALL

Je suis Conseiller général de Fontenay et Vice-président du Conseil général. Deux trois mots, pour respecter le temps imparti aux uns et aux autres, sur une seule question, sur le bien-fondé d'une gare Orbival à Val de Fontenay. D'abord, quand nous regardons les panneaux, tout à l'heure, les avantages des uns et des autres, le bon sens parle. J'ajoute que ce n'est pas un détail dans ces réunions publiques. Des milliers de nos concitoyens, et notamment celles et ceux, mais pas seulement, qui vivent dans cette partie de la ville, se sont exprimés sur cette question. Val de Fontenay est un pôle majeur de transports collectifs, plus de 40 000 entrants par jour, et il doit être relié par la rocade au reste du Val-de-Marne. Cela a été dit tout à l'heure mais un des éléments essentiels tient à la situation du Val de Fontenay de pouvoir desservir, en interconnexion, un maximum de territoires du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis, ce qui me fait dire qu'il ne faut pas opposer les uns aux autres, et la Seine-et-Marne, donc un maximum de population. Val de Fontenay répond à cet objectif, il relie le RER A et le RER E, le tram 1, une multitude de lignes de bus et le Francilien, sans compter que la gare est toute proche de l'A86 qui dessert elle-même l'A4, l'A3, l'A1. Un des atouts de Val de Fontenay est que c'est déjà une gare intermodale et d'interconnexion, si nous allions à cette réalisation.

Vous l'avez vu, pour celles et ceux qui demeurent dans cette partie de Fontenay mais aussi pour beaucoup de Franciliens qui fréquentent la gare, des travaux importants ont été effectués récemment, qui la rendent plus fonctionnelle, d'autres sont à venir qui peuvent accueillir, sur le domaine existant, une nouvelle gare et le début de ces travaux, ceux qui vont les compléter, seront confortés par cette décision.

Évidemment, c'est un enjeu de développement économique, ce n'est pas une gare pour une gare, pour que les gens regardent passer les trains. Pour que nombre d'entreprises qui sont présentes sur Val de Fontenay continuent à se développer, que ce soit bon pour l'emploi et le développement économique, et donc l'attractivité des lieux n'est plus à démontrer. Au fond, nous sommes en présence d'une double émulation, entre transport facilité, vie économique plus riche.

Val de Fontenay est un bassin d'emploi dense, extrêmement divers, avec des technologies de pointe et sera à l'avenir un des principaux pôles de développement de l'Île-de-France. Son renforcement est donc une priorité, pour contribuer au rééquilibrage de l'Île-de-France vers l'Est. J'ajoute que ce rééquilibrage est un devoir de réparation pour l'Ouest qui a trop longtemps été facilité au détriment de l'Est de la région parisienne.

Complémentairement, et c'est ma conclusion, à cette nécessité d'une gare au Val de Fontenay, le prolongement de la ligne numéro 1, réclamé depuis des années et des années par une association, Métro Rigollots, mais aussi par les élus de notre ville, soutenus par le département, par le président Favier, avec une station sur le plateau de Fontenay, qui renforce le bien-fondé de relier la prolongation de la ligne numéro 1. Donc voilà, prolongation de la ligne numéro 1, une gare au Val de Fontenay et les populations seront ravies.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN

Merci, c'était une plaidoirie applaudie. Une question écrite un peu similaire.

Jean-Pierre RICHER

Une question d'un habitant de Nogent, plus exactement deux questions, l'une qui recouvre sans doute un peu l'intervention de l'habitant des hauts de Montreuil et l'autre qui renforce encore la déclaration de M. le Vice-président du Conseil général.

La première : « Le tracé via Val de Fontenay semble faire un rebroussement à cette gare. Val de Fontenay serait-elle un terminus intermédiaire ? » La deuxième : « Comment concilier cette configuration Val de Fontenay avec le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay via les Rigollots ? »

Jean-François HÉLAS

Je souhaiterais d'abord confirmer, par rapport aux propos précédents, que tout récemment, le Vice-président des transports, Jean Vincent Placé, au Conseil régional, a annoncé le lancement des études de la ligne 1 du métro dans son prolongement à l'Est vers Val de Fontenay. C'était inscrit au SDRIF mais n'était pas dans les phases initiales d'études 2014-2020 et va être ajouté sur l'ensemble de la part financée par la Région notamment. De ce point de vue, les choses se poursuivent.

Val de Fontenay, dans son importance et sa multi-connexion avec les différents RER, l'ensemble des réseaux transports, peut constituer un terminus intermédiaire, la fin de l'Arc Sud, et c'est important de ce point de vue parce que c'est un bon moment où les échanges vont se refaire avec le A, avec le E demain, avec le tramway T1, par exemple, ou la ligne 1 si elle est prolongée. Pour autant, le débat a porté sur une ligne complète et il y a bien la volonté, à termes, d'autant plus que nous avons ensuite parlé, parce que ce dossier a été battu déjà depuis quelque temps et qu'entre-temps, le réseau du Grand Paris est venu avec des projets beaucoup plus ambitieux en terme financier. Du coup, la région et le STIF disent qu'effectivement, si nous avons la capacité d'aller plus vite en termes de financement que ce que nous avons proposé pour les différents horizons de temps, il n'y a pas de difficultés pour compléter la boucle au plus vite et notamment ses tronçons Est, c'est-à-dire le Sud, que nous avons annoncé comme prioritaire jusqu'à Val de Fontenay ou Noisy Mont d'Est, bien sûr, le Nord, que nous avons étudié totalement et ensuite le tronçon Est.

Ensuite, une dernière partie de la question concernait l'interfaçage éventuel avec le prolongement de la ligne 1 sur le plan technique. Dans le projet que nous avons dessiné, le prolongement de Val de Fontenay vers Pantin, notre projet de ligne s'écarte notamment du tramway T1 car il ne s'agit pas d'être redondants entre deux

modes de transport et nous revenons donc vers les Rigollots pour ensuite aller sur Montreuil et sur Pantin. C'est vrai que le prolongement de la ligne 1, qui était envisagé depuis son terminus actuel en passant par les Rigollots jusqu'à Val de Fontenay, il y a effectivement à étudier puisque nous démarrerions juste les études de la ligne 1 donc c'est vrai qu'il faut regarder de près ces questions. Nous avons essayé, globalement pour l'ensemble de la boucle Arc Express, de faire en sorte que tous les projets soient complémentaires les uns par rapport aux autres et qu'il n'y ait pas trop de redondance.

Olivier GUÉRIN

Merci. Monsieur.

Michel RIOSSET

Bonsoir. Je suis joinvillais, Président d'une association de défense de quartier qui s'appelle l'ASEP, l'Association pour la sauvegarde de l'environnement de Polangis et du quai de la Marne et Vice-président d'une association qui s'appelle le Comité de défense de l'environnement du tronçon commun A4-A86. Cette association regroupe elle-même huit associations de Nogent, de Champigny et de Joinville.

Première remarque, sur le débat de ce soir, cela regroupe neuf communes. Vous voyez le nombre de personnes présentes dans la salle. Donc là, vous avez un vrai problème de communication. Nous n'avons appris que cette réunion concernait neuf communes seulement ce matin par la presse. C'était simplement une remarque.

Maintenant, mes questions. À la réunion de Champigny, j'avais posé la question concernant la variante qui passait de la fourchette de Champigny jusqu'à Val de Fontenay en passant par le coteau de Nogent et qui avait été déclarée par Arc Express comme passant en viaduc. Je m'y étais formellement opposé et je sais que d'autres personnes et des élus s'y sont opposés formellement. Il semblerait, d'après vos propos de ce soir, que vous ne parliez plus de viaduc mais de souterrain. Il faudrait vraiment que vous nous le confirmiez, c'est très important parce qu'il n'est pas question que nous ayons un viaduc supplémentaire au-dessus de la Marne, de l'Île de Beauté, et qui transpercerait le coteau de Nogent.

La question complémentaire, même si elle n'est pas du domaine d'Arc Express particulièrement, est ce projet qui nous inquiète beaucoup des dix architectes du Grand Paris qui sont allés voir le Président de la République pour proposer un projet de viaduc qui passerait au-dessus de l'A86. Ce projet a l'air de faire des émules, on en parle, certains élus importants comme M. Santini en parle. Nous n'en voulons pas non plus. Nous ne voulons pas de viaduc supplémentaire, ni sur l'A86, ni sur la Marne. Nous voulons tout en souterrain. Voilà, alors vous vous débrouillez, vous faites passer cela où vous voulez mais pas en viaduc. Merci.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN

Je vous remercie. Vous étiez déjà intervenu à Champigny et, parmi les communes, il y a déjà eu des débats ailleurs, c'est peut-être une raison pour laquelle l'information était insuffisante. Je précise aussi que ce n'est pas le débat sur le projet des

architectes mais uniquement celui sur Arc Express. Vous pouvez répondre sur Arc Express.

Jean-François HÉLAS

Je crois que vous posez assez directement, en donnant votre position sur tous les projets aériens, le paradoxe. C'est vrai que les architectes se sont beaucoup exprimés, mais globalement, pas seulement sur les projets au-dessus de l'A86 ou des autoroutes, pour des projets aériens, dès lors qu'ils étaient un peu longs. On voit bien que ce n'est pas si facile que cela à faire et particulièrement dans des zones un peu denses.

Pour ce qui concerne Arc Express, effectivement, à Champigny, je n'ai pas soutenu que le projet serait aérien mais j'ai soutenu qu'il y avait une variante possible pour qu'il le soit parce que, si jusque-là, à 99 %, le projet d'Arc Express était totalement souterrain, il nous avait semblé qu'à cet endroit-là, il pouvait y avoir un sens à étudier quelque chose d'aérien. Effectivement, la topographie très nette avec la remontée du coteau et le passage de la Marne faisaient que cela permettait en particulier d'avoir des stations pas trop profondes et donc d'améliorer le côté confort voyageurs. Cela permettait aussi d'envisager une certaine insertion qui pourrait être malgré tout de qualité, telle que nous l'imaginions.

J'ai bien entendu, très clairement, à Champigny, que par le poids de l'histoire aussi, parce qu'il y a eu d'autres précédents, en tout cas je l'ai compris ainsi, où, notamment pour des projets routiers où d'autres s'étaient engagés sur des projets routiers de qualité qui passeraient dans ce secteur, ce qui n'a pas semblé être le cas ou qui n'a pas été ressenti par la population comme étant le cas, et l'impression que ce serait le projet de trop qui viendrait défigurer ce secteur. Comme, par ailleurs, ce n'est pas une obligation technique en ce qui nous concerne, contrairement, par exemple, à la ligne 11 où nous avons eu aussi un débat sur un viaduc dans le secteur Lando Domus, en réalité, pour ce qui concerne ce tracé, il n'y a pas d'obligation. La seule conséquence est que nous aurons une station un peu plus profonde en remontant le coteau parce que nous ne pourrons pas remonter aussi vite une fois que nous aurons fait le passage sous fluvial. Néanmoins, cela nous semble acceptable. J'ai donc dû dire, pas forcément en réunion publique et je vous remercie de votre question parce que cela me permet de le redire ce soir, même si ce n'est pas moi qui prends les positions, en tous les cas, je proposerai au Conseil d'administration de retenir la variante souterraine si nous devons passer à cet endroit de manière claire, la position était bien entendue. C'est ça aussi l'avantage d'un débat, de prendre note de ce qui est attendu et qui semblait assez massif à Champigny sur ce point.

Olivier GUÉRIN

Merci. Monsieur le Maire.

Jean-Pierre MARTIN

Je me suis toujours interdit d'intervenir dans des débats comme ceux que vous organisez parce que je pense que c'est d'abord aux habitants de s'exprimer avant que les élus prennent cette parole. Mais là, je ne peux pas supporter ce qui vient d'être dit. Après la réunion de Champigny, dans mon bureau, j'ai eu la directrice du STIF et l'un d'entre vous.

Jean-François HÉLAS

Moi-même, j'étais là.

Jean-Pierre MARTIN

Oui, Monsieur, et je crois vous avoir expliqué que Nogent ne demandait pas de gare, Nogent n'avait pas du tout l'intention de voir passer en aérien ou en souterrain un quelconque réseau de transports parce qu'il vous manque une information. Le coteau de Nogent est dans une situation au plan géologique qui ne supporterait pas des fondations qui iraient très bas dans le sol et actuellement, nous sommes plutôt dans des systèmes de protection des sols plutôt que d'aller les chatouiller. Nous avons deux gares, une gare RER A, une gare RER E et nous ne demandons rien d'autre que ce qui est proposé par Orbival. Orbival nous propose un arc entre l'Est et l'Ouest du Val-de-Marne. En arrivant à Champigny, nous demandons une branche qui, en métro, irait à Val de Fontenay et l'autre branche qui irait à Noisy-le-Grand, Champs et, par la suite, la Grande boucle. À Nogent, non seulement nous n'avons pas demandé mais nous avons délibéré et, vous le savez, comme quoi nous ne voulions pas de cette gare. Alors, qu'on continue à présenter un projet en me remontrant toute une série de versions dont nous ne voulons pas, je voudrais savoir à quoi servent les débats et si, jusqu'à la fin du mois de janvier, vous allez continuer à proposer une gare sur Nogent dont la population ne veut pas et dont les riverains, non seulement de Nogent mais les autres, ne veulent pas. C'est la première remarque.

La deuxième remarque concerne ce qui a été dit tout à l'heure à propos des discussions entre l'État et la Région, concernant un soi-disant accord qui pourrait venir perturber les débats publics. Je fais partie du comité qui se réunit quasiment toutes les semaines autour du ministre, M. Maurice Leroy. Il n'a pas été question de perturber, dans ces débats, il a été décidé, entre toutes les personnes présentes dont M. Huchon puisqu'il fait partie de ce comité, de ne pas perturber le déroulement des débats en apportant une autre solution, voire une convergence. Par contre, ce qui est important pour les habitants de Deauville est que les travaux, les réflexions en cours, vont rapprocher deux choses, les projets en débat mais aussi quelque chose qui nous tient à cœur, tous, qui est le Plan de Mobilisation qui doit régler des problèmes que nous vivons quotidiennement dans les RER, dans les métros mais plutôt dans le plan RER. C'est cela qui nous intéresse, dans le rapprochement actuel entre la Région et l'État. Nous disons simplement que nous n'avons pas le temps d'attendre vingt ans pour avoir un super beau projet qui contournera Paris. Nous voulons d'abord et avant tout, mais dans une chronologie à discuter entre l'État et la Région au plan financement, nous voulons d'abord une modernisation des réseaux existants et une connexion à ces futurs réseaux qui apporteront le complément au plan du maillage.

Je terminerai simplement en disant qu'en tant que secrétaire général d'Orbival, le président d'Orbival est ici, nous n'avons pas été exigeants comme ce que vous nous présentez là. Je vois par exemple que, sur Saint-Maur, vous avez proposé trois circuits alors qu'ils ne veulent même pas du premier qui est le plus important, à savoir Saint-Maur Créteil. Ce que je veux dire par là est que nous avons besoin d'un réseau. Ne nous montrez pas différentes versions comme cela parce qu'elles ne nous concernent pas et nous ne les avons jamais demandées.

Dernier point, en ce qui concerne la boucle demandée au niveau de la Seine-Saint-Denis, entre la boucle que vous présentez, qui va à Val de Fontenay, et celle présentée

par le réseau du Grand Paris et qui va à Clichy Montfermeil, ce réseau a été pondu par le Conseil général de Seine-Saint-Denis, il y a eu un vote sans avoir même interrogé les Maires du secteur et ce n'est pas vous qui avez décidé de l'étudier, c'est parce que nous vous avons demandé il y a très peu de temps de l'étudier. Cela fait trois boucles à l'Est et cela fait beaucoup trop pour ce que nous attendons.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN

Monsieur le Maire, je vous remercie, notamment des informations que vous nous communiquez sur les débats entre l'État et la Région, sur lesquels nous avons relativement peu d'informations. Je crois comprendre qu'ils se concluront avant la fin du mois de janvier mais nous n'avons pour l'instant aucun renseignement à ce sujet.

Je voudrais surtout revenir sur le premier point que vous avez évoqué. Il m'apparaît important ici de rappeler que c'est un débat public, c'est-à-dire que l'ensemble du public, de la population, est amené à donner son avis sur des projets présentés. Si vous dites, comme cela a été dit par ailleurs, que les choses sont déjà décidées parce que des collectivités se sont rapprochées et ont décidé que ce serait tel projet, tel tracé, telle gare, il n'y a plus de débat public. Nous pouvons les uns et les autres plier bagages puisque la décision a été prise par ailleurs. Je me permets, nous avons rappelé tout à l'heure l'importance du débat public, de redire, il est possible, il est peut-être vraisemblable et, à écouter les différentes réunions, j'ai entendu effectivement le public donner son approbation à certains tracés mais c'est la conclusion du débat public, si vous dites, aujourd'hui il n'y a plus de débat parce que nous avons décidé qu'il n'y aura pas de tracé ici ou de gare là, il n'y a plus de débat public.

Je voudrais rappeler ceci et il m'apparaît donc normal que, sur un projet qui a été présenté et qui, sauf erreur de ma part, a fait l'objet d'une approbation assez large à la Région lorsqu'il a été présenté au Conseil d'administration du STIF, il paraît normal que ce projet soit débattu. Après, les décisions sont prises en tenant compte de différents éléments et notamment des conclusions du débat, mais qu'on ne redise pas ici, Monsieur le maire, comme je l'ai entendu ailleurs, que c'est tel tracé, telle gare et ce n'est pas autre chose ou, encore une fois, il n'y a plus de débat public.

Ceci dit, c'est mon intervention personnelle comme membre de la Commission de débat public, la Commission particulière mais aussi la Commission nationale du débat public. Le débat est ouvert et vous avez sans doute des observations à dire sur ce qui vient d'être dit.

Daniel GUÉRIN

Quelques mots simplement et, ensuite, M. Hélas répondra puisqu'il a été évoqué une réunion à laquelle il participait.

D'abord, pour saluer l'enthousiasme de Jean-Pierre Martin dans la défense de son territoire. Je n'en suis pas surpris, je voulais le souligner. Pour autant, comme vient de le rappeler M. Guérin, un débat public est un débat public, où l'ensemble des hypothèses sont présentées et débattues. Évidemment, les positions de M. Martin, de la ville de Nogent seront entendues mais je me vois mal, au milieu du débat public, et

avec moi les collègues du STIF, retirer telle ou telle option au motif que tel ou tel, de façon peut-être très légitime, dit : « Ah non, cela n'est pas possible, nous ne l'avons pas demandé, nous ne le souhaitons pas ». Sinon, croyez-moi, il y a beaucoup de sujets, beaucoup de débats publics en cours sur lesquels nous pourrions retirer tel ou tel scénario parce que telle personne considère qu'il ne va pas. J'ai en tête un autre débat public en cours dans un autre territoire, qui me concerne plus particulièrement où, croyez-moi, si j'avais ce pouvoir, cher Jean-Pierre Martin, il y a un certain nombre de scénarios qui auraient déjà disparu de la carte. Mais ce n'est pas comme cela que ça fonctionne. Chacun a la parole, les élus comme les citoyens et, au final, nous tranchons démocratiquement.

Comme l'a rappelé M. Guérin, le conseil d'administration du STIF a mandaté l'administration du STIF pour présenter un certain nombre de scénarios. Ils sont présentés ici, comme dans les autres réunions. Au terme, il sera tranché et les décisions seront prises en fonction des travaux que nous conduisons ce soir comme dans l'ensemble du parcours de ce débat.

Un mot simplement. Je voudrais revenir sur un propos qui a été tenu par le Maire de Nogent et qui avait été évoqué tout à l'heure, sans que nous ayons pu répondre, sur la problématique des transports et la nécessité de les améliorer, en dehors de la rocade et c'est donc, en l'occurrence, le Plan de Mobilisation. Parallèlement au débat public sur Arc Express, nous travaillons, nous conduisons des actions très concrètes pour, dans le cadre du Plan de Mobilisation des transports, améliorer l'existant. C'est singulièrement le cas des RER, qui en ont bien besoin puisque, lorsque la Région et les départements ont repris la gestion du STIF il y a maintenant cinq ans, nous avons trouvé un réseau extrêmement délabré, il faut le dire, dans un état lamentable, que ce soit sur le matériel roulant, je vois Laurence Cohen, ma collègue à la région au STIF qui s'en fait à juste titre l'écho régulièrement, que ce soit le réseau lui-même.

Donc, parallèlement à ce débat, je le confirme aux usagers au quotidien de ces transports et singulièrement des RER, nous travaillons, dans le cadre du schéma directeur, à l'amélioration de l'existant. C'est une priorité, parce que Jacques Jean-Pierre Martin avait raison sur ce point, en tout cas de notre point de vue, nous ne pouvons pas attendre 20 ans ou 15 ans, ou même 10 ans pour mettre à niveau le réseau existant et attendre de nouveaux équipements. Ces nouveaux équipements, Arc Express en particulier, nous en avons besoin mais nous avons aussi besoin, et le STIF en est convaincu et se mobilise pour cela, de remettre au niveau nécessaire les réseaux de transport pré-existants.

Voilà, M. Hélas, vous avez été interpellé.

Jean-François HÉLAS

Oui, mais je crois que, Monsieur le président, vous avez rappelé l'essentiel. Il n'y avait aucune idée de provocation quelconque. C'est dans le cadre du jeu du débat, telles que les règles nous sont précisées par la Commission. Je voulais juste rappeler, sur cette question de l'aérien et du souterrain d'un côté et de l'autre, dire aussi que, c'est vrai que cela peut paraître un peu compliqué, avec toutes ces variantes et, dans la demande de M. Martin, de la fourche qui vient épouser le tracé d'Orbival, nous avons bien assisté à la représentation tout à l'heure de Laurence Debrincat, sur la possibilité de mixer les tracés. De cette manière, il est tout à fait possible de partir de Saint-Maur

Créteil, de venir sur Champigny centre, qu'ensuite ce soit le choix définitif, c'est une autre question mais en tout cas, la possibilité technique pour venir depuis Saint-Maur, Champigny centre et ensuite une branche sur Val de Fontenay, quand d'autres soutiennent Noisy Mont d'Est ou quand certains, comme Orbival, soutiennent les deux positions, en quelque sorte.

Il y a donc ouverture, dans le cadre d'un débat, aux variantes que nous avons proposées, aux variantes mixées, parce que c'est possible, et même à d'autres dans certains cas. Le cahier d'acteurs de l'association qui a été présentée tout à l'heure, l'AMUTC, est venu avec un tracé qui, partant de Val de Fontenay, était un peu plus proche, ce qu'ils avaient appelé intermédiaire entre les deux. Cela fait partie de l'esprit du débat de pouvoir discuter de l'ensemble, même si ce tracé, et j'en profite parce que tout à l'heure, je ne vous ai peut-être pas complètement répondu sur la question, nous paraît un peu proche du T1 et voit un peu son trafic partagé entre les deux projets, entre le tramway et le futur projet Arc Express et du coup n'a pas retenu, pour l'instant en tous les cas, notre orientation favorable.

Olivier GUÉRIN

Merci. Madame.

Marie-France JOURDAN

Je suis Conseiller municipal à Fontenay-sous-Bois. Je ne peux que soutenir les propos qu'a tenus M. Martin tout à l'heure, notamment en ce qui concerne la modernisation du réseau existant, qui est une priorité. Effectivement, c'est tout à fait urgent d'entreprendre ce type de projet, compte tenu de l'état absolument désastreux des transports, que le STIF n'a pas amélioré en cinq ans s'agissant de la propreté, de la sécurité, de l'accessibilité et, parallèlement bien sûr, la saturation du réseau routier et toute la pollution qui l'accompagne.

Afin de dynamiser la réflexion sur cette amélioration des transports absolument indispensable, réflexion qui s'enlisait, le Président de la République a été contraint à prendre l'initiative et à lancer le projet du Grand Paris, projet dont je vous rappelle qu'il a été voté le 3 juin 2010, dont nul ne peut faire abstraction.

Nous nous trouvons donc en présence de deux projets, le projet Grand Paris et le projet Arc Express. Le projet Grand Paris est un projet global, qui englobe toute la région et qui ne se contente pas de segments d'arcs, qui réunit toutes les banlieues de banlieue à banlieue, y compris la Grande Couronne, qui réunit bien sur les pôles économiques, les pôles d'emplois, puisque c'est la vocation première et prioritaire des transports que d'amener les citoyens auprès de leur emploi, et qui bien sûr, dans le cadre des liaisons entre grandes banlieues, permet de joindre aisément les aéroports.

Nous avons en face Arc Express, dont nous avons entendu vanter tous les avantages, et nous nous réjouissons en tout cas qu'un certain nombre de projets de tracés passe par Fontenay-sous-Bois. Évidemment, nous soutenons les tracés qui passent par Fontenay-sous-Bois. Pour autant, il nous a bien été expliqué que 25 % de la population circulait dans la petite Couronne. C'est la raison pour laquelle ce projet nous paraît insuffisamment ambitieux puisqu'il s'agit d'un projet, comme ce type de projets tous les trente ou quarante ans, donc c'est un projet à longue échéance, qui concerne toute la région, qui engage des investissements financiers majeurs qui se

chiffrent en milliards d'euros et que donc, ce projet Arc Express nous paraît insuffisamment ambitieux par rapport au projet Grand Paris.

Pour autant, nous sommes devant un moment historique de cette amélioration des transports. Comme je viens de le dire, un projet pour des années, qui engage un investissement majeur et il s'agit d'améliorer la qualité de vie des Franciliens, de développer l'Île-de-France, de développer des emplois, de diminuer la pollution, il y a un enjeu de moins de 40 000 voitures par jour, et de garder à Paris sa place capitale.

Donc, notre position est de faire converger ces deux projets et je m'étonne, pour le regretter, de cette présentation très orientée, uniquement centrée sur Arc Express, à un moment où tous les élus de bonne volonté et puisque la loi le veut, travaillent sur une convergence des projets. D'ailleurs, dans le cadre cette convergence, les élus d'ACTEP ont obtenu, avec l'État et le Conseil général, un budget de 210 millions d'euros pour lancer des études sur les tronçons de tracés autour desquels il existe un consensus entre les gens de bonne volonté et notamment pour le tracé de double boucle proposé par Orbival.

Je ne vais pas être longue. Venons-en à Fontenay, puisque nous sommes ici...

Olivier GUÉRIN

Non, Madame, vous avez dépassé votre temps de parole, vous pourrez intervenir de nouveau après mais je vous demande...

Marie-France JOURDAN

Je vais simplement conclure pour dire que l'UMP à Fontenay, nous sommes pour un passage du métro en rocade à Fontenay-sous-Bois mais dans le cadre d'une convergence entre les deux projets Grand Paris et Arc Express, qui est tout à fait possible. Nous sommes aussi pour le prolongement de la ligne numéro 1 du métro, ainsi que l'association des Rigollots le souhaite et ainsi que Patrick Baudouin, notre député, le défend de longue date. Enfin, nous tenons à ce que, dans le cadre de ces projets, quels qu'ils soient, il y ait un travail extrêmement important sur l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap et qu'il y ait notamment une commission sur ce sujet dans le cadre de ces projets.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN

Merci, Madame. Je rappelle, par rapport aux observations que vous avez faites sur le débat public, qu'il s'agit ici, lors de cette réunion, uniquement du projet Arc Express, comme cela a été dit et rappelé, même en ce qui concerne les discussions entre l'État et la Région, qu'il n'y a pas, au jour d'aujourd'hui, de projets publics sur la convergence, donc il est normal que nous débattions ici uniquement du projet Arc Express. Les uns et les autres ont néanmoins entendu votre plaidoirie, à la fois pour le réseau du Grand Paris et pour la convergence entre les deux projets. Je ne souhaite pas qu'il y ait immédiatement de répliques sur une intervention qui paraît d'un autre ordre.

Jean-Baptiste FRAÏSSE

Bonsoir. J'ai une question sur les similitudes entre les projets de tous types ou de tous bords, qui rejoignent beaucoup ce qui s'est fait sur l'A86 et l'A87. Par exemple, même si ce n'est pas directement le cas ici, le projet du Grand Paris reprend en grande partie les emprises de l'ex-A87 dans le 93. Il faut bien séparer deux types de moyens de transport. D'un certain point de vue, la petite Couronne a besoin d'un métro dense afin d'alimenter en continu l'ensemble des pôles économiques. Le projet Orbival, qui a fait l'objet de multiples tractations depuis des années, a acquis une certaine image dans la population parce qu'il correspond vraiment aux attentes. Peut-être que les problématiques sur le contournement par Clichy Montfermeil pourraient être traitées non pas par un métro automatique mais par des solutions type tram train, qui pourrait faire appel aux structures déjà existantes, pour revenir sur notre ami qui aimait beaucoup le fret, sur les lignes de fret qui sont peu ou pas utilisées et qui pourraient être utilisées par ces infrastructures ayant à la fois une desserte très fine pour la population mais aussi rapide, en réutilisant les lignes de fer existantes.

Olivier GUÉRIN

Je vous remercie mais je rappelle encore une fois ici que n'est pas en débat l'Arc Est et là, vous ne parlez même pas de l'Arc Est mais, si j'ai bien compris, soit du Grand Paris, soit des projets qui ont été présentés par le Président de la Région mais qui ne sont pas au débat. Donc, j'entends votre observation mais je ne souhaite pas qu'on réplique sur ce qui est, encore une fois, tout à fait hors du débat actuel. Si vous souhaitez préciser votre question sur le débat sur les arcs d'Arc Express, oui, mais pas plus.

Jean-Baptiste FRAÏSSE

C'est une question primordiale de savoir ce que nous allons faire après.

Olivier GUÉRIN

Oui, mais nous sommes aujourd'hui. Après, il y aura, encore une fois, je rappelle que le STIF s'est engagé, dans le dossier du maître d'ouvrage, à l'ouverture d'un nouveau débat, d'une concertation sur l'Est. Donc, il n'y a pas lieu actuellement, il y a des indications qui sont portées mais le débat ne porte pas, en ce qui concerne Arc Express, sur ce projet.

Jean-Baptiste FRAÏSSE

Non, mais sur les choix de tracés, si jamais...

Olivier GUÉRIN

Il n'y a pas de choix de tracés actuellement. Pour l'instant, ils s'arrêtent à Val de Fontenay.

Jean-Baptiste FRAÏSSE

Les choix de tracés de l'Arc Sud, Monsieur.

Olivier GUÉRIN

Si vous avez des questions sur les choix de tracés de l'Arc Sud, oui.

Jean-Baptiste FRAÏSSE

Il est très important d'avoir un tracé qui passe par le Val de Fontenay pour avoir une desserte très fine d'une zone qui est très dense et d'avoir, d'un autre point de vue, sur

des zones qui sont denses mais qui s'étendent à l'Est, de la même façon, comme le propose le projet Orbival, une desserte en métro automatique mais qui, au final, devra aboutir non pas sur le métro automatique mais peut-être plus sur d'autres types d'infrastructures. Ne pas faire forcément un bouclage sur chaque branche du projet Arc Express.

Michel MIERSMAN

Je suis premier adjoint au Maire à Noisy-le-Grand. Au risque de vous fâcher, Monsieur le président, je vais revenir complètement sur l'Arc Est.

Olivier GUÉRIN

Non, mais, je me permets de vous...

Michel MIERSMAN

Monsieur le Président, vous devez m'écouter parce que maintenant, l'Arc Est existait dans votre projet, seulement c'était une patateïde, complètement informe, qui n'avait aucune précision. À partir du moment où nous discutons d'un réseau qui a pour vocation à être une boucle autour de Paris, je ne vois pas comment on peut ignorer tout un secteur, qui est un secteur important et qui sera important pour ce réseau. Or, dans le cadre de ce débat public, il me semble qu'il y a une nouvelle essentielle en ce début d'année, c'est la position qu'a pris le Conseil général de la Seine-Saint-Denis pour déposer, il a d'ailleurs fait un cahier d'acteur dans ce cadre, tout un circuit dans l'axe central de la Seine-Saint-Denis, qui va de Neuilly en passant par Rosny jusqu'à Bobigny et qui appuie sa proposition sur la desserte d'un secteur de la Seine-Saint-Denis qui est très peu desservi actuellement en transports lourds en commun.

Donc, ce réseau a toute sa cohérence et le débat a toute sa place aujourd'hui ici, à Fontenay, par rapport au choix qui sera fait justement par rapport, à la fois sur le Nord mais aussi sur le Sud, par rapport au bouclage de l'Arc Express. Nous ne pouvons absolument pas ignorer cette proposition de la Seine-Saint-Denis pour discuter si nous allons à Val de Fontenay ou si nous allons à Noisy-le-Grand, puisque c'est bien de là que va déboucher le choix entre ces deux villes pour savoir où nous allons plus au Nord. Donc, je crois que cela a toute sa place ici en débat.

Par rapport à cette proposition, qui est appuyée par quasiment la grande majorité, sinon l'unanimité du Conseil général de la Seine-Saint-Denis, donc qui passe plus au centre, c'est la boucle éloignée que vous avez proposée tout à l'heure plutôt que la boucle rapprochée de Paris, et c'est celle que nous appuyions fortement dans le cadre de la Seine-Saint-Denis.

Par rapport au choix entre Noisy-le-Grand et Val de Fontenay, je dirais que, pour défendre Noisy Mont d'Est, je reprendrai exactement tous les mots que vous avez pris tout à l'heure pour défendre Val de Fontenay. Nous sommes aussi, mot pour mot, dans le cadre d'un développement économique, d'un développement de la population, de quartiers en dossiers ANRU aussi. Donc, je pense que nous pouvons tout à fait prendre l'une et l'autre de ces deux villes, avec les mêmes arguments, pour déboucher sur l'Arc Express Sud et partir par la suite sur le réseau Seine-Saint-Denis au centre de la Seine-Saint-Denis.

Olivier GUÉRIN

Je propose de prendre l'intervention de M. le sénateur Maire puis de donner les indications sur ce débat à l'Est.

Jean-François VOGUET

Simplement, je ne vais pas en rajouter, cela a été exprimé par l'ensemble des représentants de Fontenay qui se sont exprimés, que ce soient les Conseillers municipaux ou le Vice-président du Conseil général. Il y a un consensus du Conseil municipal de Fontenay qui est de soutenir la proposition d'Arc Express, avec une station à Val de Fontenay. Donc, nous sommes d'accord, l'ensemble des élus, toutes opinions confondues, sur ce tracé et je trouve que c'est une bonne chose que, sur des projets de cette importance, l'ensemble des élus soient d'accord.

Cela nous fait dire aussi que nous sommes d'accord avec les élus de l'ACTEP, qui regroupe l'ensemble des élus de l'Est parisien qui forment cette association qui joue un rôle important, les Maires de Nogent, de Champigny. Nous sommes d'accord avec le Maire de Vincennes, la circonscription et le député, enfin nous sommes d'accord avec l'ensemble des élus du département de l'association Orbival. Il y a donc un consensus des élus du département du Val-de-Marne sur cette question.

Je pense qu'il ne faut pas opposer les territoires. Il est absolument normal que la Seine-Saint-Denis revendique et ait un transport moderne, métro, qui desserve des villes qui en ont cruellement besoin, qui ont été abandonnées pendant des décennies, comme d'ailleurs a été abandonnée une partie de l'Est parisien par rapport à l'Ouest. C'est la raison pour laquelle, pour ce qui nous concerne à Fontenay mais plus généralement avec l'association Orbival et l'association ACTEP et d'autres, nous sommes pour cette double boucle, pour la réalisation d'Arc Express portée par la Région et donc un tracé qui serait le tracé du Grand Paris. Nous revendiquons donc ces deux boucles.

Cela a une justification évidente. Val de Fontenay, pourquoi, parce que, cela a été dit, développement économique avec Rosny, Nogent, Le Perreux, pôle économique majeur de l'Est parisien, avec à terme 300 000 m² de bureaux supplémentaires et d'activités et, au total, 50 000 personnes allant travailler à Fontenay, c'est la première raison. Mais aussi, zone dense, et cela a été dit par les représentants de Montreuil. Il faut savoir que cette partie de Val de Fontenay qui est limitrophe à Rosny, à Neuilly-Plaisance, au Perreux, à Nogent mais aussi à Montreuil, qui est une grande ville et qui, dans toutes ses parties, n'est pas desservie par les transports, est portée aussi par la municipalité de Montreuil et par l'association. Je trouve que ce sont des arguments forts. Je voulais simplement dire qu'il ne faut pas opposer les transports. Nous souffrons d'un retard important dans l'Est parisien, qui est le fruit de l'histoire, du passé. Il faut rétablir ce retard est investir pour que et la Seine-Saint-Denis et cette partie du territoire soit desservie, comme nous sommes en droit de desservir aujourd'hui, en ce début du XXI^e siècle, c'est, je crois, l'intérêt de l'ensemble de la région Île-de-France et de nos populations.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN

Merci, Monsieur le sénateur Maire. Je rappelle aussi que, sur ce débat sur l'Est, une réunion se tiendra à Rosny-sous-Bois dans quelques jours.

Pouvez-vous, non pas sur les tracés mais sur la procédure, nous donner quelques informations, du point de vue du STIF, en l'état actuel du dossier, sur comment les choses évolueraient, à la fois du point de vue des études et au niveau de la présentation plus complète de ces arcs à l'Est et à l'Ouest ?

Jean-François HÉLAS

Je crois que vous avez rappelé que lundi prochain, à Rosny, nous aurons la présentation, dans une réunion commune, d'ailleurs, Grand Paris Arc Express, des deux tracés Est, où nous viendrons présenter les enjeux urbains tels que nous les avons présentés pour le secteur allant de la boucle de Saint-Maur jusqu'à Val de Fontenay, Noisy, aujourd'hui, pour éclairer ces débats. Les débats, même s'ils sont tout à fait passionnés et passionnants, il y a bien effectivement des problématiques à examiner de près en fonction des enjeux de développement de chacun des territoires.

Olivier GUÉRIN

Merci. Monsieur.

Maurice FAIT

Excusez-moi, je n'avais pas l'intention de parler mais je veux quand même parler en réaction à ce que vient de dire Madame par rapport au projet du Grand Paris, pour souligner rapidement l'importance et l'urgence de la rocade Arc Express, en petite banlieue, sur deux critères. Il faut qu'elle soit bouclée pour qu'elle puisse être efficace et il faut qu'elle maille au maximum les réseaux existants. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Jean-Félix CUSTEAU

Je me déplace en fauteuil roulant. Je rêve évidemment d'un métro qui irait des Rigollots à Paris, ce qui mériterait de prendre la voiture pour aller à Paris. J'ai entendu dire, mais j'ai peut-être mal entendu, que l'étude commençait. Comme cela fait vingt ans ou plus qu'il en est question, j'ai dû mal comprendre. J'aimerais savoir si je peux espérer que cela vienne assez vite. Bien sûr, ce n'est pas une rocade, c'est juste, comme dirait Euclide, la ligne droite, le plus court chemin pour aller d'un point à un autre. Comment cela s'inscrit-il dans les délais ? Merci.

Olivier GUÉRIN

Pouvez-vous nous donner quelques indications sur le métro Rigollots ?

Jean-François HÉLAS

J'ai dit peu de choses mais à peu près tout ce que je pouvais dire tout à l'heure. Effectivement, ce projet de prolongement de la ligne de métro numéro 1 jusqu'à Val de Fontenay était inscrit dans le projet de schéma directeur de la région Île-de-France, le projet de SDRIF, mais pas dans les premières phases. Jusqu'à présent, même si, et vous avez raison, sans doute qu'à différentes périodes historiques, à un certain moment, des études de faisabilité un peu légères ont été faites. Il n'empêche que récemment, le Vice-président des transports, Jean-Vincent Placé, a sollicité et

évoqué en réunion le fait de pouvoir lancer ces études et nous allons effectivement les démarrer.

Pour autant, le planning comme la faisabilité et, ensuite, le dégrossissage du coût et du tracé feront l'objet du résultat de ces études. Donc, je ne peux vraiment pas vous en dire plus ce soir, si ce n'est que le principe est enclenché, en quelque sorte.

Olivier GUÉRIN

Merci. Monsieur.

Un intervenant

Bonsoir. C'est la première fois que je viens à un débat public et je suis vraiment très surpris que ce soient énormément les élus qui prennent la parole. J'étais intéressé, vous avez dit qu'à Rosny la semaine prochaine, il y aurait une réunion publique débattant avec Arc express et le Grand Paris. Pouvez-vous me donner l'heure, la date et le lieu parce qu'au moins, il y aura un endroit où nous verrons les deux options, ce qu'a priori, la mairie de Fontenay n'a pas organisé ce soir.

Jean-Pierre RICHER

Oui, c'est tout à fait possible, la Commission est aussi dans son rôle, comme le maître d'ouvrage. C'est le lundi 17 à 20h00 à Rosny au centre commercial, au cinéma UGC.

Olivier GUÉRIN

Merci. Le débat se continue. Je rappelle qu'il y a eu un certain nombre de réunions communes avec la commission particulière sur le projet de réseau de transport du Grand Paris et des réunions particulières de chaque Commission.

Laure HERBERT

Bonsoir. Je suis habitante de Fontenay-sous-Bois et je voulais exprimer une frustration par rapport au débat public et par rapport à son organisation parce que j'ai assisté à un autre débat public, qui concernait Arc Express et le Grand Paris à Créteil. Des questions intéressantes sur le financement du Grand Paris ont été posées. On nous a renvoyé à une date ultérieure à Nogent et cette date a été sans arrêt repoussée pour, si je suis bien informée, atterrir au 12 janvier, alors que la fin du débat public est le 31 janvier. En tant que citoyenne, je suis un peu frustrée parce que le financement est un élément extrêmement important de la comparaison de deux projets. Je tiens à dire que, lors de cette réunion à Créteil, j'ai été particulièrement séduite par le projet Arc express sur deux critères, ceux de la desserte de zones denses en population et celui du maillage du territoire et du maillage à travers les correspondances qu'on peut effectuer avec le réseau actuellement existant. Il est certain que plus on va loin, moins on peut arriver au terminus des lignes de métro existantes. J'ai donc été particulièrement séduite par ces deux arguments et j'espère qu'Arc Express sera séduit par Fontenay-sous-Bois de la même façon car je crois que nous présentons ces deux critères, une population dense, la possibilité de prolonger la ligne 1 et donc de mailler avec le réseau existant parisien. C'est un élément important, même si je comprends nos voisins de Noisy.

Enfin, je voulais poser une question un peu technique sur laquelle je ne suis pas du tout sûre de moi mais il me semble quand même intéressant de ne pas multiplier les techniques pour qu'elles puissent être compatibles entre elles. Si j'ai bien compris, actuellement nous avons le métro, le RER. Est-ce qu'Arc Express est une nouvelle

technique ? Sera-t-elle compatible ? Sera-t-il possible d'utiliser véritablement comme un réseau le réseau existant et la boucle supplémentaire ?

Ensuite, je tiens à dire que pour moi, c'est quelque chose de très intelligent parce que c'est vrai que, lors du débat de Créteil, j'avais trouvé assez frustrant que des zones comme Montfermeil, qui ont énormément besoin de transport, ne correspondent pas aux critères principaux de proximité du réseau existant. Le fait de trouver un terrain d'entente et de faire une double boucle dans l'Est parisien me paraît particulièrement pertinent sachant que, dans l'Est parisien, nous avons un maillage avec des parallèles extrêmement importants aussi.

Olivier GUÉRIN

Merci, Madame. Je rappelle, en ce qui concerne le financement, qu'une réunion avait été prévue le 5 novembre, elle a été reportée parce que le financement devait être précisé par la loi de finances rectificatives et la loi de finances, qui n'avait pas encore été présentée au Parlement. Une autre date a été fixée au 5 janvier, à la demande à la fois du Président de la Région et du ministre en charge du dossier sur le Grand Paris. Cette réunion a été reportée à mercredi prochain. Toutes les informations complètes devraient être données mercredi prochain sur le financement. La réunion aura lieu à l'hôtel Méridien, porte Maillot, à 20h00 mercredi. C'est une réunion qui sera commune aux deux Commissions, Arc Express et le réseau de transport du Grand Paris.

Jean-François HÉLAS

Sur l'aspect financement, c'est vrai que nous partageons, du côté Arc express et du côté STIF, la frustration d'en parler aussi tard. C'est un point central du projet parce que c'est Arc Express dans le cadre du Plan de Mobilisation, tout le monde l'a dit dès le départ, nous ne saurons pas financer le Plan de Mobilisation et le réseau du Grand Paris donc, comment faisons-nous les choix, comment voyons-nous l'ensemble, tant en investissement qu'en fonctionnement. Ceci dit, pour compenser cette frustration, comme vous le savez, un certain nombre de dépêches sont apparues, que ce soit du côté du ministre Leroy ou du côté de Jean-Paul Huchon, et des discussions ont lieu actuellement sur l'ensemble de la problématique de financement. Gageons que cela permettra de faire converger au mieux les positions des uns et des autres mercredi et nous essaierons d'en présenter les éléments essentiels.

Sur l'autre aspect, je crois que vous avez joliment présenté les deux arguments essentiels du principe d'Arc Express, c'est-à-dire la recherche d'une desserte assez dense, avec beaucoup de maillage, son bouclage et son maillage. Je crois que ce sont effectivement, je ne dirais pas les deux mamelles d'Arc Express mais c'est bien cela le sujet de fond.

En ce qui concerne la compatibilité, la question devient plus technique. En réalité, fatalement, même si c'est un métro comme peut l'être la ligne 14 ou d'autres lignes, qui sont un peu différentes du RER, c'est vrai qu'on peut avoir l'impression qu'il n'y a qu'un seul métro dans le réseau parisien. Ce n'est pas tout à fait vrai. Il y a des caractéristiques communes et puis d'autres qui sont différentes d'une ligne à l'autre. Pensons par exemple aux modes de roulement, si nous sommes sur fer ou sur pneu, aux systèmes techniques de signalisation, s'il y a ou non des portes palières. Vous n'avez donc pas aujourd'hui de rames de métro qui seraient capables aujourd'hui de

circuler dans toutes les lignes de métro parce qu'elles ne sont pas toutes compatibles entre elles.

Néanmoins, la question nous paraît quand même suffisamment importante pour que nous essayions de se préserver au maximum ces conditions de compatibilité à l'avenir. En ce qui nous concerne, nous avons fait le choix de retenir un matériel large, autour de 2,8 m, plutôt large comme un RER aujourd'hui, pour être assez proche des standards de nos moyens les plus puissants que sont justement les RER. C'est un des sujets techniques pour nous parce que nous voulons pouvoir se ménager l'avenir.

Pour autant, il nous a semblé que de rester sur des largeurs de métro parisien classique, à 2,40 m, qui n'est plus du tout développé aujourd'hui au niveau mondial, n'était pas une bonne idée. Au niveau mondial, 80 % des projets en construction depuis 2000 ou en développement sont sur des largeurs de 2,80 m voire 3 m ou 3,20 m, le monde asiatique poussant d'ailleurs sur des largeurs assez importantes de ce type. Nous avons donc essayé à la fois de jouer la compatibilité technique pour le long terme mais, en même temps, puisque nous construisons un projet neuf et que nous voulons quelque chose qui soit rapide, développé, performant sur le plan économique, d'aller chercher des choses qui sont déjà connues, éprouvées et réalisées dans le monde entier et où d'ailleurs les entreprises françaises sont largement présentes.

Olivier GUÉRIN

Merci. Une question écrite.

Jean-Pierre RICHER

Oui, il y a plusieurs questions écrites intéressantes mais s'il n'est pas répondu à toutes ici, il y sera répondu sur le site Internet du débat public. Celle-ci émane du Collectif pour un logement social de qualité : « En Île-de-France, une meilleure desserte entre les logements et les lieux de travail a comme conséquence d'augmenter le prix du foncier. Comment maîtriser cette variable préjudiciable aux classes populaires et moyennes ? »

Jean-François HÉLAS

Là, nous sommes clairement dans le champ de la politique du logement. En même temps, il y a bien une synergie avec la politique de transport. C'est même quelque chose que nous essayons d'articuler au mieux avec les collectivités locales puisqu'il y a bien du donnant-donnant entre la partie transport desserte et la partie aménagement puis logement. De ce point de vue, nous pouvons citer des processus où chacun essaie de s'y retrouver et de pallier ces problèmes. Par exemple, sur la ligne 11, de la même manière que pour Arc Express, l'association Orbival, nous en avons beaucoup parlé aujourd'hui, a permis de mûrir un projet, de travailler sur des consensus locaux et de préparer son territoire à ce développement, et c'est extrêmement important comme facteur d'accélération et de développement du projet. De la même manière, par exemple pour la ligne 11, dans le cadre d'une charte, l'ensemble des collectivités, le STIF, la Région, se sont mis autour de cette charte et l'ont signée pour accompagner le projet de transport, de réflexions autour des zones qui doivent être aménagées, celles qui, éventuellement, doivent faire l'objet d'un programme de logements et de répondre de ce point de vue à la détente possible du marché que nous pouvons avoir

ou d'autres endroits où, au contraire, on veut être dans une logique de protection environnementale ou de conservation du cadre de vie telle qu'il est.

Ce n'est donc surtout pas la compétence du STIF qui, de ce point de vue, considère que c'est un opérateur de transports dont sa compétence est limitée aux enjeux de transport, mais c'est dans un travail partenarial avec les collectivités où, en prenant les problématiques assez en amont, avec les outils qui sont adaptés pour, de type établissements publics fonciers, qui permettent des interventions foncières efficaces, qu'il nous semble possible de lier les avantages d'un projet de transport tout en limitant ou en organisant les risques évoqués de plus-values foncières mal situées ou qui pourraient évincer des populations locales qu'il serait intéressant de conserver sur place.

Olivier GUÉRIN

Merci. Monsieur.

David AMBUCHE

Bonsoir. Je fais partie des personnes que je pense nombreuses ici qui avaient écrit pour demander la tenue d'une Commission du débat à Val de Fontenay. Non seulement je vous remercie d'avoir accepté mais je pense que c'est un élément qui nous conforte et qui nous donne quand même quelque espoir qu'il y ait une gare d'Arc Express au moins qui se réalise à Val de Fontenay. C'est vrai que s'il n'y avait même pas eu de Commission de débat, je pense que nous aurions lieu de nous inquiéter.

Un deuxième élément qui peut nous conforter, qui se trouve page 58 de ce document, je me demande si je ne suis pas le seul à l'avoir lu parce qu'il est mentionné en tout petit qu'il y aurait éventuellement une gare de maintenance d'Arc Express à Val de Fontenay. J'avoue que je n'ai pas très bien compris où vous comptez l'implanter, peut-être sur le territoire de Péripôle mais ce n'est pas très clair. C'est vrai que c'est très technique comme question mais il serait peut-être intéressant que vous puissiez nous donner des détails. Cela fait en tout cas un deuxième élément qui nous conforte sur la possibilité d'une gare à Val de Fontenay parce que je pense que nous sommes tous un peu inquiets ici, à la fois sur le tracé principal et même sur l'éventuelle bretelle.

Il y a deux éléments supplémentaires sur lesquels je veux intervenir. Le premier est que, quel que soit le tracé final, pour nous, il y a une revendication à mon avis incontournable qui est le prolongement de la ligne 1. Je ne comprends pas comment un directeur des projets d'investissement du STIF, une responsable des études générales du STIF, quand ils nous montrent ce Plan de Mobilisation, puissent admettre qu'une ligne de métro commence dans le quartier de la Défense et se termine dans une forêt. C'est la situation actuelle. Comment peut-on ne même pas mettre en priorité le fait que cette ligne de métro aille au Val de Fontenay ?

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN

Je rappelle que c'est le débat sur Arc Express. Ne reprenons pas le débat sur l'ensemble du Plan de Mobilisation.

David AMBUCHE

C'est vrai mais je ne croise pas tous les jours les responsables du STIF donc j'en profite.

Une autre question. Nous savons qu'il y a eu une alternance politique récente à Noisy-le-Sec. J'avoue que c'est une question technique. Cela induit-il à nouveau un risque sur le prolongement du tramway T1 ? On sait que, côté Fontenay, Val de Fontenay, cela a été très longtemps un motif bloquant. L'équipe qui vient d'être battue était a priori favorable au prolongement du tramway T1 à travers Noisy et jusqu'à Val de Fontenay. La nouvelle équipe, disons qu'il y a peut-être un petit risque qu'elle soit à nouveau hostile. Avez-vous des informations là-dessus ?

Tout cela en 2,23 mn. Je vous remercie beaucoup.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN

Il y a une question qui intéresse directement Arc Express, les deux autres sont sur d'autres projets.

Daniel GUÉRIN

Je voudrais juste revenir sur le prolongement de la ligne 1 puisque, sur le fond, M. Hélas l'a rappelé, entre la période d'élaboration du Plan de Mobilisation et aujourd'hui, il s'est passé un peu de temps, temps de réflexion, d'écoute, de dialogue. Les élus de Fontenay, dans leur diversité, je vois là Laurence Abeille, Conseillère régionale, mais c'est également vrai du sénateur Maire, se sont mobilisés pour porter ce projet et faire entendre cette voix. Ils ont été entendus puisqu'au Conseil régional, nous avons décidé de lancer les études, nous sommes sortis de l'impasse et du blocage dans lesquels nous étions. Alors, qu'il y ait un petit écart de présentation de la cartographie, je veux bien le reconnaître. L'important encore une fois est le fond. Le fond est que les études sur le prolongement de la ligne 1 vont être engagées, que la région et le STIF sont déterminés à aller vite. Je laisse M. Hélas répondre aux autres questions, s'il veut bien.

Jean-François HÉLAS

Simplement pour dire aussi que je ne m'offusque pas que vous profitiez de ma présence pour poser des questions même si, M. Guérin l'a bien rappelé, je ne suis qu'un technicien et que les décisions sont prises par les élus sur les programmations. Je le dis volontiers, c'est cela, l'avantage d'un système régionalisé tel que le STIF. Depuis 2006, les décisions sont prises par les élus et c'est en fonction de cela que les techniciens essaient d'organiser l'ensemble des études et proposent les décisions, les financements qui doivent correspondre à ces projets.

Sur le T1, j'ai suivi tout comme vous. Je ne peux pas dire que je ne me pose pas un certain nombre de questions. Je n'ai pas eu l'occasion de rencontrer encore M. Rivoire sur ce projet. Je voudrais réserver un peu sans doute ma position, une fois que nous aurons pu le rencontrer. C'est vrai que je ne souhaiterais pas, pour ma part, je crois qu'il y a eu plusieurs concertations qui ont eu lieu sur ce projet, qui l'ont fait mûrir. Il m'avait semblé que le dernier travail qui avait été fait avec un fin et long travail d'insertion urbaine sur les différentes options qui avaient été prises avaient conduit à une concertation qui a été jugée, y compris par le garant de la CNDP,

encore une fois par une concertation de qualité, certes pas consensuelle, il y avait des avis divergents sur les différents tracés mais qui avait conduit dans d'assez bonnes conditions à faire émerger un tracé par la rue Jean-Jaurès. Ce tracé est en cours d'étude plus fine et aujourd'hui, les décisions qui ont été prises de clore le bilan, de partir sur ce tracé, l'ont été par le Conseil d'administration du STIF donc nous sommes en quelque sorte dans un au-delà.

Bien entendu, pour autant, je suis extrêmement attaché et j'ai le souci sans doute de pouvoir relier assez vite la position de Noisy parce qu'il est évident que faire un projet, notamment de tramway qui passe en plein centre-ville avec une opposition qui pourrait être assez importante au projet, ce n'est jamais quelque chose de facile et cela ne fait jamais un très bon projet. Donc, je souhaite que nous puissions discuter en regardant de près les différents points, en tenant compte du point où nous en sommes aujourd'hui dans l'évolution de ce dossier, dont la maîtrise d'ouvrage est partagée entre le Conseil général 93 et la RATP, que nous puissions effectivement trouver des voies de prolongement de ce projet.

Sur l'atelier de maintenance, très en amont, dans le cadre du dossier du maître d'ouvrage, nous avons situé plusieurs sites potentiels sur lesquels nous n'avons pas beaucoup approfondi les questions. Principalement, le site qui nous semble le plus facile est le site des Ardoines parce qu'il est industriel et a une très grande surface mais je crois que nos techniciens avaient identifié, aux alentours de Tremblay et au Nord-Est de Fontenay, des sites potentiels. Tout ceci mériterait très largement d'être approfondi, travaillé, concerté avec les collectivités et concerté aussi dans le cadre des projets que nous réalisons au-dessus. Vous savez que pour des projets de métro, aujourd'hui, il peut être intéressant, notamment en situation de villes denses, de les réaliser en souterrain et de pouvoir développer au-dessus des projets urbains de qualité, que ce soit d'ailleurs en équipements publics, ce que nous faisons par exemple avec le stade Charléty, ou au contraire en équipements de logements ou de bureaux au-dessus. Ce sont des questions très en amont. Ce qui est important pour nous est d'identifier que différentes possibilités pouvaient s'offrir.

Olivier GUÉRIN

Une autre question écrite sur des études.

Jean-Pierre RICHER

Oui, une question écrite qui peut peut-être aider le STIF, vous allez voir, à obtenir des moyens supplémentaires : « Comment comptez-vous réaliser les études de tous ces kilomètres de tunnel et de toutes ces stations pour 2017, compte tenu que la deuxième phase des projets de la ligne 4 et 12, dont les études sont déjà avancées, prévoit aussi 2017 ? » Maintenant, il faut ajouter la ligne 1, bien sûr.

Jean-François HÉLAS

Je ne dirais pas que ce n'est pas un challenge ambitieux que nous nous sommes fixés en 2009, quand nous avons déposé le dossier en 2017. Effectivement, le planning est ambitieux. Pour autant, et cela me permet de dire un peu qu'il y a du bon et du mauvais phasage. Quand nous comparons avec un projet comme la ligne 4, où nous avons fait des prolongements beaucoup plus mesurés mais où nous les avons faits en les découpant en termes de procédure, parce que les financements n'étant pas directement mobilisables en une seule phase, c'est un peu la limitation du

financement qui a conduit à ces différents phasages avec, à chaque fois, des conditions de reprise qui compliquent et surtout des prolongements qui se font en phase d'exploitation. La ligne 4, il n'est pas question de l'arrêter pour chacune des phases. Cela veut dire que derrière la station de terminus, il y a effectivement des installations d'ateliers, de remisage, qui doivent être modifiés à la petite cuillère, sans perturber les modes d'exploitation. En omettant, de fil en aiguille, toutes ces problématiques, nous n'accélérons pas un projet, loin de là. Les problématiques de financement prolongent également les délais alors que, pour Arc Express, vous le comprenez, nous sommes sur un projet neuf, que nous réalisons massivement aux tunneliers. L'Arc Sud, qui est notre priorité, nous l'envisageons avec quatre tunneliers en parallèle. Des tunneliers, en France et en région parisienne, il n'y en a quand même pas beaucoup. Nous avons identifié avec le Syndicat des entreprises de génie civil, d'aller jusqu'à immobilisation de presque une dizaine de tunneliers en parallèle. Pour l'Arc Sud, il nous paraît très efficace de le faire avec quatre tunneliers. De ce point de vue, nous pouvons abattre en longueur.

Les procédures sont identiques, que nous fassions un petit prolongement de ligne 4, quelque chose à déjà plusieurs centaines de millions d'euros donc, de toute façon, tous les seuils sont déjà franchis et nous avons déjà les procédures maximales, ou que nous fassions un projet de type Arc Sud, par exemple, nous avons à peu près les mêmes termes de procédure.

Enfin, dans le système de correspondance que nous avons envisagé, nous sommes en souterrain et nous venons uniquement croiser les différentes lignes qui sont en correspondance. Sur ces lignes, nous faisons des raccordements de bonne qualité, c'est l'enjeu du sujet mais de raccordement des liaisons piétonnes. Il y a un moment où nous venons percer un tunnel, un couloir, pour pouvoir venir se raccorder avec les différentes correspondances. De ce fait, vous voyez bien que les perturbations en exploitation sont limitées. Quand je dis cela, j'exagère un peu parce qu'en réalité, ces anciennes stations de correspondance vont voir leur trafic augmenter. Nous avons vérifié dans le cadre de nos études que les nouveaux flux passaient, tant du point de vue du confort que des conditions de sécurité. Il faut qu'avec les nouveaux flux, dans les temps qui nous sont impartis par les services de sécurité, nous puissions évacuer les stations.

Donc, fatalement, ces stations de correspondance auront aussi, en temps masqué par rapport à l'ensemble de l'opération de construction du tunnel, des opérations de reprise.

C'est cette simplicité que nous voulons de construction et de croisement des lignes de correspondance et un financement posé dès le départ des projets qui, pour nous, nous permettent d'avancer à un bon rythme sur ce projet.

Olivier GUÉRIN

Merci. Monsieur.

Jacques LEROY

Je suis élu à Saint-Maur-des-Fossés et je n'avais pas l'intention d'intervenir en réalité ce soir. Je venais plutôt pour écouter les Fontenaisiens, convaincu qu'il y en aurait beaucoup, et il y en a beaucoup, mais, compte tenu que le territoire de Saint-Maur est

impliqué, je me dois de vous donner une information me paraît-il majeure parce que la position de la ville de Saint-Maur est analogue à celle de Nogent-sur-Marne, c'est-à-dire que nous ne sommes pas favorables à recevoir une gare d'interconnexion sur notre territoire dans l'état actuel du dossier. Enfin, c'est une ville qui ne souhaite pas sacrifier la qualité de son urbanisme ni la qualité de son environnement et, lorsque je vous entends résonner sur le principe de tracé qui arriverait naturellement à Fontenay, je vous rappelle que la ville de Saint-Maur s'est battue, comme la ville de Nogent du reste, pour le projet Orbival mais ne s'y retrouve pas dans le projet notamment Arc Express. Nous sommes tout de même dotés, dans les schémas qui sont proposés à la population, de quatre gares potentielles.

J'ai deux regrets. Le premier est que nous avons une réunion de ce type à Saint-Maur-des-Fossés. Bien entendu, les réactions, et je le comprends très bien, étaient très différentes des vôtres. Il faut le comprendre aussi car chaque territoire a tendance à prendre position par rapport à ses aspirations. En ce qui me concerne, mon regret, à l'instar de ce que nous a dit notre collègue Miersman de Noisy-le-Grand, est qu'il y a des territoires qui sont demandeurs de gares, qui veulent bénéficier de ces gares d'interconnexion car ils considèrent que c'est un plus, qu'ils vont pouvoir se développer du point de vue économique, qu'ils vont pouvoir plus facilement se déplacer et je puis vous dire qu'en ce qui concerne les Saint-Mauriens, nous soutenons et nous comprenons parfaitement ces démarches. Mais vous avez d'autres territoires, qui sont en général des territoires ayant une forte identité qui, au contraire, se battent plutôt pour la préservation de ce qu'ils sont. Ce sont des villes généralement relativement anciennes, qui ont été urbanisées à la fin du XIXe et au début du XXe. Vous avez là tout de même des territoires dont vous devez, dans vos raisonnements, tenir compte car, mon cher Gilles, les différents tracés ne viendront pas à Fontenay sans que ces hypothèques soient antérieurement levées. Voilà ce que je voulais vous apporter comme témoignage, même si je me sens un peu seul ce soir. Merci de votre attention.

Olivier GUÉRIN

Merci, Monsieur. Je voulais simplement dire qu'il y a eu une réunion à Champigny, où des avis divergents ont aussi été émis et que nous pouvons noter, sur le site du débat public de la Commission, un nombre significatif d'avis qui étaient contraires à celui que vous venez de porter, qui est celui, j'entends bien, de la municipalité mais qui n'est pas forcément celui de l'ensemble des habitants. Ceci dit, le débat est ouvert.

René MEHEU

Bonjour. Je suis membre de l'AMUTC à qui j'apporte mon expertise technique. M. Hélas, je vous amène les informations que vous semblez ne pas avoir. Une des premières manifestations du nouveau Maire de Noisy-le-Sec a été de dire qu'il mettait un coup d'arrêt au projet du T1 tel qu'il était développé. Il a réitéré cette position la semaine dernière au cours de ses vœux. En temps qu'AMUTC montreuillois, il est évident que nous soutenons l'arrivée de l'Arc Express à Val de Fontenay, parce que cela laisse présager le futur et notamment le projet que vous avez noté entre Val de Fontenay et Bobigny-La Folie. Pour cela, je ne suis pas d'accord pour que vous y opposiez le tracé du T1 parce qu'aujourd'hui, nous ne savons pas si le T1 se réalisera jusqu'à Val de Fontenay.

Un intervenant

Avec mes excuses, Monsieur le président, mais ce sont deux projets différents et complémentaires. Il ne faut pas les opposer. Ils n'ont pas le même rôle de cabotage, de lignes courtes de transport plus rapide. Merci.

Olivier GUÉRIN

Je vous propose encore une fois, sur cet Arc Est, de renvoyer à la réunion qui se tiendra à Rosny-sous-Bois, où ces projets seront débattus.

Monsieur le sénateur Maire

Simplement, puisque la question a été posée, j'ai fait la proposition à la société Orbival du fait que la ville de Fontenay serait d'accord pour étudier la possibilité de réaménager cet atelier garage, dans le cadre de l'opération d'urbanisme que nous avons à Périphère 2, qui est une opération d'urbanisme sur 8 ha. Comme cela a été dit par M. Hélas, il s'agit essentiellement d'infrastructures en souterrain plus le garage. Donc, là, il y a possibilité de répondre à Val de Fontenay à la mise aux normes d'un atelier garage à Val de Fontenay.

Olivier GUÉRIN

Merci. Monsieur.

Fabienne BINAIRE

Excusez-moi, moi aussi cela fait longtemps que je demande la parole, j'habite Fontenay-sous-Bois et je voulais aussi témoigner. Je suis dans un quartier limitrophe, le quartier des Alouettes limitrophe de Val de Fontenay, et je voulais aussi témoigner de l'importance de Val de Fontenay puisque son développement m'a permis d'y travailler. Donc, je ne prends plus les transports en commun depuis quelques années mais je peux aussi témoigner de la galère de mes collègues, dont certains habitent à Saint-Maur, qui prennent soit leur voiture et donc mettent un temps fou sur les routes, soit prennent le RER A. Ce RER A, nous l'avons déjà signalé mais je crois que c'était important d'insister sur le fait d'améliorer l'actuel, qui accumule les retards. Aller travailler devient pour certains, que ce soit les habitants ou ceux qui viennent travailler à Fontenay, c'est une vraie galère. Donc je pense que tout le monde attend des solutions rapides, efficaces, parce qu'à force, nous débattons, nous débattons mais les gens sont en attente de solutions réelles, qu'ils travaillent ou qu'ils habitent à Fontenay-sous-Bois.

Je voulais aussi insister sur l'importance de Val de Fontenay et il faudrait à mon avis que Val de Fontenay soit vraiment un point de convergence d'un maximum de tracés. Puis, je rejoindrai certaines autres interventions pour le métro et la ligne 1.

Pour finir, j'aurais une question, je voudrais savoir, concernant tous ces débats, qu'est-ce qu'il va en être ? Qui va conclure ? Comment va se passer la fin ?

Olivier GUÉRIN

Merci, je rappelle ce que j'ai dit tout à l'heure, en ce qui concerne les débats, ils se terminent le 31 janvier. Dans les deux mois, un compte rendu et un bilan seront faits pour les deux débats et, sur Arc Express, une décision sera prise par le Conseil d'Administration du STIF dans les trois mois suivants ce compte rendu.

Jean-François HÉLAS

Peut-être dire quand même quelques mots sur le RER A, sur lequel nous avons été interpellés. Je crois que cela fait aussi partie du Plan de Mobilisation. C'est une urgence et nous en avons le souci, effectivement. Il est indispensable aussi de travailler sur les schémas directeurs, M. Guérin l'a rappelé tout à l'heure.

Quelques éléments d'abord un peu structurels sur l'articulation des projets les uns avec les autres.

Vous savez que, dans le même temps, nous venons de terminer au mois de décembre l'autre débat public porté par le STIF et RFF concernant le prolongement du RER E, cette fois-ci, depuis Saint Lazare jusqu'à la Défense et direction Mantes pour un fonctionnement du RER E. En même temps, un des objectifs de ce projet est la désaturation du RER A, notamment dans tout le tronçon central, et nous sommes entre 10 et 15 %.

Le projet Arc Express quant à lui, réalisé avec la boucle telle que nous l'envisageons, désature également le RER A de l'ordre de 6 à 10 %. Ce sont les premières mesures structurelles pour faire en sorte de l'alléger parce que nous en avons bien conscience.

Deuxièmement vous savez qu'il y a également un programme de remplacement des matériels roulants, extrêmement important, cent-trente rames, 650 millions ont été apportés par le STIF pour cette opération. Les premières rames devraient arriver en 2011 et s'échelonnent ensuite sur un certain nombre d'années, je crois jusqu'en 2016, pour améliorer également ce fonctionnement.

Enfin, au prochain Conseil d'Administration du STIF, sera proposé aux administrateurs d'approuver un schéma directeur, c'est-à-dire une procédure non pas de lignes nouvelles mais qui consiste, sur un réseau existant, à regarder l'ensemble des problématiques de fonctionnement, d'irrégularité, ce que nous appelons la robustesse, les trains qui ne sont pas à l'heure, qui ne viennent pas, les problèmes de propreté, de maintenance, d'exploitation, d'information voyageurs, d'accessibilité, enfin l'ensemble de la problématique de toute une ligne et regarder dans sa globalité pour établir un plan d'action échelonné dans le temps, pour régler l'ensemble. Nous avons déjà des schémas directeurs pour d'autres lignes de RER et, au prochain Conseil, nous passons le lancement du schéma directeur du A.

Daniel GUÉRIN

Juste pour ajouter que ma collègue Laurence Cohen, sauf erreur de ma part, dans le cadre de ses missions de Présidente de la Commission de la Démocratisation, organise des comités de ligne et je crois qu'un comité de ligne est prévu sur la ligne 1, qu'elle a convoqué et qui se tiendra avec l'ensemble des acteurs dans les prochains jours, justement pour examiner le schéma directeur qui sera ensuite proposé.

Puis, comme le disait M. Guérin, s'agissant, pour répondre à la question qui a été posée, du débouché de ces débats, tout simplement, une fois le compte rendu et les rapports rendus, le Conseil d'Administration du STIF statuera. Le Conseil d'Administration, qui est-ce ? Ce sont des élus régionaux, des représentants de chacun des départements d'Île-de-France, vous en avez au moins trois dans la salle que j'ai identifiés, outre moi-même, Laurence Cohen qui est là et Jean-Pierre Spilbauer, le maire de Bry que je salue. Ce sont les élus, représentant la Région et les départements, qui vont statuer et qui définiront au final, en concertation avec les élus

territoriaux et bien sûr en fonction de ce que vous aurez dit, le tracé qui sera finalement retenu.

Olivier GUÉRIN

Merci.

Bernard ABRAHAM

Excusez-moi, cela faisait longtemps que j'attendais. Merci pour ces précisions, je suis un simple habitant de Fontenay, non élu.

Je voulais simplement dire que je soutiens tout à fait le projet Arc Express mais encore plus le Plan de Mobilisation parce qu'en tant qu'utilisateur, je peux vous dire que quelquefois, c'est très dur d'aller à Paris depuis Val-de-Fontenay, quelquefois il faut attendre un certain nombre de RER, nous ne pouvons pas monter dedans et notamment quand il y a des perturbations et à différentes occasions.

Ce qui est important aussi c'est de nous dire précisément de combien le RER A va être allégé, que ce soit par l'extension côté Ouest, que ce soit par Arc Express, mais à mon avis, même si nous avons des rames avec deux étages et que nous augmentons les cadences, je crains que le RER A ait encore trop de succès et qu'il faille absolument prolonger la ligne 1.

Par exemple, quand vous prenez le RER à Val-de-Fontenay, très souvent, ce que je constate est qu'arrivé à Vincennes, on commence à respirer un peu et à Nation, on est un petit peu mieux. C'est-à-dire que sur le tronçon central, ce n'est pas forcément là qu'il y a le plus de monde mais c'est aussi sur la petite Couronne qu'il y a le plus de monde quelquefois. Donc, bien regarder dans vos études de trafic. Je voudrais surtout savoir à partir de quand Arc Express sera saturé comme le RER A ? Quand nous voyons le tram au Sud de Paris, il a été saturé très vite, moins d'un an, donc savoir à partir de quand ? Quand vous avez dit que vous allez pouvoir prolonger les rames, est-ce que vous avez prévu d'aller assez loin, avec des rames suffisamment larges, avec suffisamment de capacité et ne faudra-t-il pas prévoir dès à présent la double boucle ? Merci.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN

Quand est-ce qu'Arc Express sera saturé ?

Jean-François HÉLAS

Tout le monde a rigolé mais je ne crois pas que ce soit une boutade, c'est quelque chose de sérieux qui doit être pris en compte évidemment dans le cadre du projet, bien entendu.

Vous avez évoqué le RER A, je voudrais revenir sur la désaturation, j'ai dit entre -10 et -15 % lié au E et -6 et -10 % lié à Arc Express. Effectivement, dans le cadre des études du schéma directeur, il faut regarder là où cela coince un peu, là où cela sature et pas que globalement, pas que le tronçon central mais les différents points.

Pour ce qui concerne Arc Express et sa saturation, lorsque nous réalisons l'Arc Sud ou l'Arc Nord, il est important de réfléchir en ce que nous appelons la charge dimensionnante, c'est-à-dire, à l'heure de pointe maximale, dans un sens, combien le

système doit transporter de voyageurs pendant une heure ? C'est un peu notre base qui permet de dimensionner, d'abord de vérifier que nous sommes dans le bon mode et puis de voir quelle marge de sécurité nous avons par rapport à cela.

Quand nous sortons l'Arc Sud ou l'Arc Nord, nous allons être à peu près autour de 13 000, 14 000 à ce moment là, un peu plus pour le Sud. Quand nous aurons fait la boucle complète, il y a quand même un effet important de synergie et lorsque nous bouclons, nous serons plutôt autour de 18 000. Quand nous avons dimensionné le système, nous sommes partis sur quelque chose qui devait faire 20 000 et avoir ce que nous appelons une sensibilité à 30 000. Alors comment passons-nous de l'un à l'autre, quelles sont nos variables d'ajustement ? Il y en a deux classiques que Laurence Debrincat a évoqué un peu tout à l'heure pour l'une.

Les deux sont, dans un premier temps, j'augmente la fréquence, c'est-à-dire qu'au début, je suis à deux minutes, deux minutes trente mais je peux redescendre jusqu'à une limite. Aujourd'hui, nous considérons que la limite technique de nos systèmes d'exploitation automatique est une minute trente mais nous savons qu'il y a des systèmes un peu de ce type qui descendent même jusqu'à soixante secondes. Il y a donc sans doute quelque chose autour de cela qui un jour ou l'autre se mettra en place.

Deuxièmement c'est la capacité des stations puisque par exemple pour la ligne 14, c'est déjà quelque chose qui a été envisagé de cette manière. Les stations de la ligne 14 ont été faites un peu plus grandes que les rames qui ont été achetées dans un premier temps parce qu'à un moment, en fonction de l'évolution, il est possible de racheter et d'équiper des voitures que nous venons rajouter aux rames pour pouvoir augmenter la capacité, sans trop perturber l'exploitation puisque la boîte est déjà faite.

Une fois que le projet Arc Express sera confirmé, ce que nous espérons côté STIF, confirmé dans son principe, que les différentes variantes seront établies, que nous pourrons redémarrer une nouvelle phase d'études de trafic beaucoup plus précisément, ces questions seront à nouveau réexaminées pour bien caler les différents grands paramètres et en particulier la longueur des quais des stations de base et la réflexion sur notre système d'exploitation par exemple. Sachant, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous sommes plutôt partis sur des rames larges, donc de ce point de vue, nous avons plutôt choisi la possibilité de monter en puissance.

Olivier GUÉRIN

Merci. Une question là-bas.

Francis NAKACH

Je suis habitant fontenaisien, non élu, simplement impliqué dans l'association Métro Rigollots. Je ferme la parenthèse.

J'ai entendu quelque chose qui m'a un peu fait bondir en préambule du débat qui était que le gain de temps n'était pas une finalité. Je comprends que cela ne soit pas la seule finalité mais pour moi, cela en est une incontournable, indispensable pour une raison simple. Je suis quelqu'un qui tout simplement travaille, est envoyé en mission dans différents endroits, j'utilise beaucoup les transports en commun, j'alterne aussi beaucoup avec la voiture parce que souvent les transports en commun ne répondent

pas au besoin et gagner vingt minutes sur un temps de transport, c'est gigantesque, c'est autant que les trente-cinq heures.

Je fais souvent cette analogie parce que vingt minutes, cela fait dix allers-retours par semaine, deux cent minutes, donc trois heures et demi. C'est gigantesque dans une vie de famille, gigantesque dans une vie tout court. Cela fait pratiquement l'équivalent des cinq semaines de vacances en supplémentaire dans l'année. Donc, mettre cela de côté, ne serait-ce même que par une périphrase qui était peut-être un peu malheureuse, je ne sais pas, c'est quelque chose qui me choque.

Dans cette logique-là il y a un point qui me semble important dans les projets qui fait que je soutiens plutôt, tout en étant Fontenaisien bien sûr, le projet de Val de Fontenay, c'est le fait d'avoir quatre ou cinq pôles comme celui de Châtelet-les-Halles en région parisienne parce qu'avoir ces pôles multimodaux qui irriguent un ensemble de possibles, c'est quelque chose qui est au quotidien extrêmement pratique. Aujourd'hui, pourquoi tout le monde passe par Châtelet-les-Halles parce qu'effectivement cela irrigue tellement de lignes, tellement de possibilités que c'est très pratique. Oui, la station est surchargée mais nous y allons quand même parce que, de toute façon, c'est le plus pratique. Avoir un tel pôle aujourd'hui à l'Est de Paris, ce qui semble le plus sensé, c'est un pôle à Val-de-Fontenay.

Je voulais faire aussi une petite conclusion par rapport aux querelles inter-élus qui me choquent beaucoup, en tant que simple citoyen. Je comprends très bien que chacun ait son steak à défendre, je comprends très bien que chacun ait ses projets, ses contre-projets, etc., Cela ne fait jamais que quarante ans que je prends les transports en commun sur Fontenay-sous-Bois. En quarante ans, j'ai vu effectivement la qualité des services se dégrader, toutes couleurs politiques confondues, toutes, et avoir une amélioration rapide est quelque chose d'indispensable. Avoir un projet qui soit plutôt en petite Couronne, là où il y a la plus forte densité de population, me semble beaucoup plus sensé qu'un projet de Grand Paris qui relie des aéroports, qui concerne très peu de monde et j'en parle d'autant plus volontiers que j'ai beaucoup travaillé à l'international. Je peux vous dire que ceux qui travaillent à l'international ne prennent pas les transports en commun pour une raison très simple, ce n'est pas une raison de gagner beaucoup d'argent, etc., c'est une raison que, lorsque vous prenez l'avion pour travailler à l'international, vous partez très tôt le matin et à cette heure-là, cela roule très bien et c'est dix fois plus rapide que les transports en commun qui, aux heures creuses, obligent à attendre.

Olivier GUÉRIN

Vous pouvez conclure s'il vous plaît.

Francis NAKACH

Je crois avoir tout dit, donc sur la partie intermodale et sur la partie temps.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN

Merci, donc sur les temps de transport, vous avez donné quelques indications, vous pouvez être un peu plus précis là-dessus et est-ce qu'il faut de nouveau Châtelet-les-Halles un peu partout autour de Paris ?

Laurence DEBRINCAT

Je vais répondre sur la question des gains de temps. Vous avez raison, au niveau individuel, c'est certain que gagner du temps et arriver à réduire le temps que nous passons individuellement à se déplacer, je crois que c'est vraiment important.

Ce que nous constatons en revanche à l'échelle de l'Ile-de-France, donc nous faisons régulièrement, alors régulièrement malheureusement, c'est tous les sept, huit, neuf, dix ans, des enquêtes réalisées auprès des Franciliens où nous demandons à un échantillon de décrire l'ensemble de leurs déplacements. La dernière enquête date de 2001 mais il y a une enquête qui est en cours de réalisation, peut-être que vous serez interrogés d'ailleurs, dont nous allons avoir bientôt les résultats.

Toutes les enquêtes disponibles depuis 1976 ont montré que les Franciliens en moyenne se déplacent pendant une heure et demie chaque jour. Cette valeur, c'est cela qui est extrêmement étonnant mais en réalité nous constatons la même chose dans toutes les grandes agglomérations françaises ou à l'international, cette valeur est identique depuis 1976. C'est-à-dire qu'en fait, c'est comme si, en fonction de la taille de l'agglomération dans laquelle on vit, on profite de l'amélioration des réseaux de transport pour aller plus loin ou trouver des destinations qui sont plus intéressantes et donc gagner de la vitesse de déplacement et non pas gagner du budget temps de déplacement. Alors après, on peut penser que c'est heureux ou malheureux, nous le constatons et nous savons aussi que fatalement les voyageurs qui utiliseront Arc Express réinvestiront le temps que nous leur ferons gagner d'une manière ou d'une autre pour trouver peut-être plus d'universités, un hôpital où on a un meilleur spécialiste, un centre commercial peut-être plus alléchant et puis des destinations en terme d'emplois qui soient plus variées tout en ayant aussi accès à des activités de proximité plus nombreuses.

C'était ce que je voulais dire, effectivement, la formulation était peut-être un peu malheureuse au niveau personnel.

Jean-François HÉLAS

Juste un petit point pour compléter cela parce qu'il se trouve que c'est justement Laurence Debrincat qui les mène, quand nous allons à l'étape suivante du projet, nous faisons un bilan socio-économique pour vérifier que les investissements publics qui sont faits ont bien un intérêt. Typiquement, pour justifier de l'intérêt d'un projet, il y a tout un tas de choses qui sont regardées, les gains en sécurité, les gains en environnement que nous avons évoqués mais aussi les gains de temps valorisés. Là, je peux vous dire que nous sommes très accrocs à chaque minute gagnée multipliée par le nombre de personnes en fonction de leurs origines et de leurs destinations.

Donc, rassurez-vous, ce n'est pas une fin en soi, je crois que Laurence vous a expliqué le fond mais quelque part le modèle du bilan global de pourquoi nous faisons des projets de transport est le temps qui est un des paramètres les plus essentiels.

Sur la deuxième partie de votre question, elle est très intéressante et je dois dire que nous n'en avons pas une très grande vision. Est-ce qu'il vaut mieux des pôles extrêmement forts de type Châtelet où nous rencontrons quand même des difficultés aujourd'hui ? Ce n'est pas rien, je suis un petit peu placé pour le savoir, la rénovation du pôle de Châtelet, c'est quand même très compliqué. Nous avons des systèmes de souterrain que vous imaginez, nous avons un niveau de RER sans précédent, nous avons un niveau de métro au-dessus, nous avons une galerie commerciale de

première importance. Nous rajoutons une canopée autour de cela avec des projets de grande qualité autour. Pour un technicien, c'est quand même d'une complexité absolument rare et cela veut dire qu'en termes de coût, de modification, etc., cela devient quand même tout à fait important au point que nous nous disons, Châtelet est quand même un nœud central clair, c'est quand même un point majeur, nous avons quelques autres espaces mais déjà par exemple, La Défense, dans le cadre d'Arc Express, nous sommes bien venus un peu avec les deux projets. Est-ce qu'il faut venir aux Quatre Temps dans le secteur en quelque sorte de l'opération cœur transport, justement, etc., et en rajouter encore à cet endroit-là ou au contraire en profiter pour desserrer un peu le système et donc plutôt Nanterre-Préfecture La Folie, c'est bien un débat que nous avons dans le secteur en question et cette question, nous nous la posons un peu en général.

Je n'apporte pas la contradiction, je dis simplement oui aux mini-hubs, c'est vrai que cela apporte un certain nombre de choses comme Val-de-Fontenay, c'est clair, c'est puissant, avec ces différents RER mais en même temps, quelle est la limite ? Ce sont des questions qui sont en débat et du coup, quand nous-mêmes nous n'avons pas une position très affirmée sur ces questions, nous regardons beaucoup ce que les gens disent, ce que le territoire attend par rapport à ces enjeux. C'est-à-dire localement les projets qui peuvent être en aménagement, en logements, qui peuvent arriver autour.

Olivier GUÉRIN

Merci. Nous arrivons à la fin de la réunion, nous allons prendre encore deux ou trois questions.

Gérard MASSIP

Je suis Président de l'Association pour les Transports en Commun qui est une association de la banlieue Est. Alors, deux points. Le premier, je suis étonné du choix d'un matériel de 2,80 m de large, qui ne correspond pas à grand-chose, peut-être au MI 79-84 du RER qui sont des véhicules inconfortables, alors que tout le reste du RER est plus large. C'est le premier point. Le second point, sur lequel je n'avais pas prévu d'intervenir mais puisque cela a déjà été fait par d'autres, est le torpillage du tramway à Noisy-le-Sec et le torpillage est sévère parce que cela s'est passé sur une municipale partielle.

Olivier GUÉRIN

Restons si vous voulez bien sur Arc Express, nous avons déjà parlé du T1.

Gérard MASSIP

C'est lié à Arc Express, donc il était question de revoir le projet et après, il se passe que le maire adjoint qui aurait dû être chargé de cela, a été éjecté, que le nouveau maire a pris sa mère comme maire adjoint aux transports, laquelle est une ancienne maire qui a torpillé le projet, et je me demande si la bonne solution, compte tenu que nous allons perdre là-dessus, ce ne serait pas une solution à la bruxelloise, c'est-à-dire percer en priorité le tunnel pour le tracé demandé par l'AMUTC et faire passer le prolongement du tramway dedans.

Olivier GUÉRIN

Merci, restons sur Arc Express si vous voulez bien. La largeur ?

Jean-François HÉLAS

Je crois que j'ai évoqué tout à l'heure un petit peu notre position sur la largeur. Il nous a semblé, à faire une reconnaissance de l'ensemble des projets à l'international, que partir sur des largeurs de type 2,40 m comme le métro était devenu non habituel aujourd'hui au niveau des grands projets qui sont faits dans le monde et que cela pouvait nous amener à des choses très coûteuses parce que pas développées, parce que pas beaucoup de concurrence. Là, nous avons l'occasion de refaire du neuf. Donc, au fond, lorsque nous refaisons du neuf, nous regardons un peu ce qui existe, ce qui peut se faire rapidement, donc pas de développement, où je peux avoir de la concurrence, où je peux avoir des prix intéressants et où je peux faire des choses qui nous paraissent bien. 2,80 m, vous l'avez vous-mêmes souligné, cela correspond à une largeur de RER, cela ne veut pas dire que cela soit compatible non plus avec tous les RER, ce n'est pas tout à fait non plus le UIC standard du fret mais nous n'étions pas non plus dans cette version-là. C'est une position que nous avons prise et qui correspond très concrètement à la tendance du marché mondial.

Olivier GUÉRIN

Merci. Une question de Madame et, pour terminer, Monsieur.

Agnès ARCIER

Je suis Conseiller municipal d'opposition à Fontenay-sous-Bois. Je voudrais revenir sur la prolongation du tracé au-delà de Val-de-Fontenay parce qu'effectivement cela a été dit, nous tous, les élus de Fontenay-sous-Bois, toutes tendances confondues, nous sommes pour Val-de-Fontenay et je crois que toute la population fontenaisienne et également les élus d'autres villes ont indiqué que c'était probablement le bon choix dans le projet que vous présentez.

Mais au-delà, vous nous présentez une prolongation vers l'église de Pantin qui intéresse aussi beaucoup le territoire fontenaisien puisque la première station serait les Rigollots. En parallèle, des études, cela a été évoqué, ont été lancées pour la prolongation de la ligne 1 et je m'interroge un peu sur les interférences qu'il pourrait y avoir dans vos futures études sur cette prolongation d'un côté et sur la prolongation de votre rocade du métro et, d'autre part, la prolongation de la ligne 1 jusqu'à Val-de-Fontenay. Car bien évidemment ici nous sommes tous pour ne pas laisser la station terminus dans la forêt comme cela a été dit mais pour aller au moins jusqu'à la pyramide de Fontenay, la célèbre pyramide aux Rigollots qui est une place qui dessert beaucoup d'habitants dans une partie relativement délaissée jusqu'à maintenant de Fontenay, mais nous voulons aussi que la prolongation aille jusqu'à Val-de-Fontenay car beaucoup d'habitants vont jusqu'à Paris. Il faut évidemment gérer les flux de petite Couronne, vous l'avez évoqué, mais vous êtes passés aussi un peu vite sur les chiffres de tous ceux qui se dirigent vers Paris.

Des personnes dans la salle l'ont dit tout à l'heure, cela reste une galère pour aller à Paris de Val-de-Fontenay. Donc, nous souhaitons que Val-de-Fontenay devienne un pôle multimodal, complet, et il ne faudrait pas que vos études de prolongation du métro en rocade Arc Express viennent interférer et menacer l'arrêt de la prolongation de la ligne 1 que vous stopperiez seulement aux Rigollots et où vous n'iriez pas jusqu'à Val de Fontenay.

Olivier GUÉRIN

Merci, nous avons déjà parlé de la prolongation de la ligne 1 et le débat sur l'Est aura lieu la semaine prochaine à Rosny, comme cela a été dit. Monsieur, pour la dernière question, la dernière intervention.

Marc RESIDEL

Juste une question. J'ai vu qu'Arc Express sera complètement accessible pour les personnes en situation de handicap. Y aura-t-il une commission, déjà pour commencer ? Quel type de matériel y aura-t-il pour les personnes qui ont un handicap tel que la surdité, mal voyants et, bien sûr, les fauteuils roulants ? Mon autre question, est-ce que l'environnement sur les lignes sera accessible ? Je parle sur tout le trajet, quand nous sortons du tracé, est-ce que l'environnement sera complètement accessible ? Parce qu'on sait qu'à l'heure actuelle, il y a beaucoup de villes qui ne sont pas encore accessibles et qui n'ont pas mis en place la commission de handicap. Donc, ma question, avec qui cela va-t-il se faire et est-ce qu'il y aura une commission d'accessibilité ?

Olivier GUÉRIN

Merci.

Laurence DEBRINCAT

Pour vous répondre, le micro arrive, donc effectivement Arc Express sera accessible pour tous les types de handicap. C'est obligatoire et naturellement, nous concevons le projet de cette manière. L'accessibilité d'Arc Express ne peut se concevoir qu'avec l'accessibilité de la voirie parce que si seulement nous pouvons atteindre les stations depuis juste l'émergence des ascenseurs, ce ne sera pas suffisant.

Je crois que c'est vraiment tout un travail qui devra être mené avec les collectivités locales concernées puisqu'elles sont responsables de la mise en accessibilité de la voirie qui aujourd'hui, c'est vrai, est assez insuffisante. Je vous donnerai juste un chiffre, toutes les communes de plus de 5 000 habitants doivent réaliser des plans de mise en accessibilité de la voirie, il y en a trente aujourd'hui en Ile-de-France. Nous voyons qu'il y a une certaine marge de progrès, donc effectivement il est aussi de notre devoir côté maîtrise d'ouvrage d'Arc Express de pouvoir faire en sorte que nous allions tous plus loin ensemble. La mise en accessibilité de la voirie étant souvent compliquée parce que mettre toute la voirie accessible, c'est très cher, c'est beaucoup de travaux d'un coup et, justement, je crois que cela pourra permettre à Arc Express de prioriser les travaux sur déjà des cheminements qui permettent l'accessibilité aux stations notamment. Ce sera un travail fin qu'il faudra mener.

Peut-être pour refaire un point sur l'aspect ligne 1, effectivement nous présenterons tous ces éléments lors de la réunion à Rosny lundi prochain, le 17 janvier. Juste pour vous expliquer le choix du tracé d'Arc Express où nous avons cherché depuis Val de Fontenay à desservir les territoires les plus denses et c'est ce qui nous a conduits à proposer une station au niveau de l'avenue du Maréchal Joffre avant la station des Rigollots, mais je crois que tout cela devra être étudié en complémentarité dans la suite des études, pour arriver à déterminer l'option qui serait optimale.

Olivier GUÉRIN

Je vous remercie, est-ce que vous souhaitez dire quelques mots rapides sur les premiers enseignements de ce débat ?

Daniel GUÉRIN

Très rapidement, je voulais remercier tous les intervenants élus et non élus, chacun a pu s'exprimer, défendre qui son opinion, qui son projet, qui son territoire et plus généralement, notamment j'ai entendu beaucoup d'usagers, les attentes qui pèsent sur ce projet et sur les projets connexes dans le cadre notamment du Plan de Mobilisation des transports.

Je veux confirmer ici ce qui a été évoqué tout à l'heure, c'est-à-dire l'ensemble de ces éléments, issus de ce débat et des autres débats spécifiques à Arc Express ou comment, avec le Grand Paris, vont permettre de consolider par la Commission particulière un certain nombre de documents, de compilations, de comptes rendus et de rapports et vont évidemment nous aider considérablement dans le choix final qui sera fait, celui du tracé.

Il restera ensuite l'essentiel à conduire, c'est-à-dire la réalisation, je crois qu'une dame évoquait tout à l'heure la problématique du financement. Cette problématique n'est pas bouclée, nous l'avons évoquée tout à l'heure, elle sera traitée notamment mercredi lors d'une réunion spécifique mais elle reste entière puisque les collectivités, départements, régions se sont engagés pour ce qui les concerne sur le financement d'Arc Express, nous l'avons évoqué tout à l'heure pour la première phase, c'est 3,5 milliards d'euros pour un Plan de Mobilisation d'ensemble de l'ordre de 19 milliards. Il reste à l'Etat à nous apporter le complément sur lequel il s'était engagé sur le principe. Les travaux sont en cours parce que nous avons coutume de dire que l'argent est le nerf de la guerre, au cas particulier l'argent est le nerf des transports, la modernisation des transports et donc c'est un point qui reste à approfondir.

Pour le reste nos travaux, j'en suis convaincu, je veux vous le dire, auront été très utiles et l'ensemble des expressions, qu'elles viennent des usagers, des élus, des habitants, des entreprises seront prises en compte pour une décision dont je souhaite qu'elle soit le plus largement partagée le moment venu.

C'est juste ce que je voulais vous dire en conclusion et en vous remerciant de la qualité, de la richesse des échanges de ce soir.

Olivier GUÉRIN

Je vous remercie aussi de ce débat et des interventions. Je voudrais rappeler les prochaines réunions. Demain, à l'opposé, à l'Ouest, un débat sur le fuseau Ouest qui est encore en pointillé. Mercredi, le débat sur le financement et lundi prochain, à Rosny, sur l'Arc Est. Merci.

(Fin à 23 h)