

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

**Pantin le 20 janvier 2011**

**Commission particulière du débat public**

- Jean-Yves TAILLÉ, membre de la Commission particulière du débat public
- Jean-Pierre RICHER, membre de la Commission particulière du débat public

**Maîtrise d'ouvrage**

- Jean-François HÉLAS, Directeur des projets d'investissements du STIF,  
Directeur du projet Arc Express
- Laurence DEBRINCAT, responsable des études générales au STIF.

\*\*\*\*\*

*La séance est ouverte à 20h15 sous la présidence de M. Jean-Yves Taillé, membre de la Commission Particulière du Débat Public.*

**Jean-Yves TAILLÉ**

Bonsoir. Si vous le voulez bien, nous allons démarrer ce débat public sur le projet Arc Express. Habituellement, le maire de la commune sur laquelle se tient la réunion procède à un accueil des participants. Aujourd'hui, le chef du Cabinet du Maire nous a fait savoir que ce dernier avait été empêché, donc il n'y aura pas d'accueil et nous allons commencer directement.

Je vais commencer par présenter les personnes qui sont ici, derrière les tables. Vous avez d'abord à gauche les représentants du maître d'ouvrage, à savoir le STIF, le Syndicat des transports de l'Île-de-France et, à cette table, deux membres de la Commission particulière du débat public. Je vais laisser aux membres du STIF le soin de se présenter eux-mêmes, peut-être.

**Laurence DEBRINCAT**

Bonsoir. Je suis Laurence Debrincat. Au STIF, je suis responsable des études générales.

**Jean-François HÉLAS**

Bonsoir, Jean-François Hélas. Quand je n'ai pas l'occasion d'être en tribune, mon métier est d'être directeur des projets d'investissement au STIF.

**Jean-Yves TAILLÉ**

Ici, Jean-Pierre Richer et moi-même, Jean-Yves Taillé, qui sommes membres de la Commission particulière du débat public Arc Express.

Je vais commencer en quelques mots par vous rappeler ce qu'est un débat public. C'est une obligation prévue dans le Code de l'environnement pour tout grand projet qui a des conséquences économiques importantes et des incidences importantes sur l'environnement et dont la valeur dépasse le seuil de 300 millions d'euros, ce qui est largement le cas dans le projet qui nous intéresse.

C'est une démarche démocratique au cours de laquelle tout citoyen peut intervenir à l'occasion de la préparation du projet. Quand un projet de ce genre naît, le maître d'ouvrage, en l'occurrence le STIF, saisit une autorité administrative indépendante qui s'appelle la CNDP, Commission nationale du débat public, qui, si elle l'estime utile, confie l'organisation du débat à une Commission particulière. La Commission particulière ici est représentée par les deux membres qui sont en face de vous. La Commission particulière comporte sept membres et nous alternons les présences aux différentes réunions.

La Commission particulière est neutre et indépendante et elle ne donne pas d'avis sur le projet qui est présenté par le maître d'ouvrage. Nous n'émettons aucune opinion sur les projets et nous ne répondons pas à la place du maître d'ouvrage. Ce soir, c'est le maître d'ouvrage qui répondra à vos questions. Nous nous contentons d'organiser le débat. Nous sommes uniquement en charge du bon déroulement du débat et nous ferons ce qu'il faut pour qu'il se passe bien.

Au cours de ce débat, tout citoyen peut s'informer, poser des questions et bien sûr avoir des réponses, également donner son avis sur le projet qui est présenté. Le débat est utile également pour le maître d'ouvrage car il écoute l'avis des citoyens. Le projet n'est pas bouclé à l'avance, la décision n'est pas prise et le maître d'ouvrage sera éclairé sur les souhaits du public et tirera les conséquences sur les suites à donner à son projet, à l'issue du débat.

Ce débat doit se dérouler dans la transparence et la clarté. Les questions doivent être précises, les réponses du maître d'ouvrage doivent également être précises et claires, sans dissimulation et tous les avis sont bons et équivalents.

Quels sont les moyens des débats publics ? Ce sont d'abord les réunions, comme celle de ce soir. Je crois qu'il y en a déjà eu 19, il y en a encore trois, dont les réunions de clôture. Le débat a commencé le 30 septembre, il se terminera le 31 janvier. Il y a aussi de très nombreux documents, que vous avez vus avant d'entrer dans la salle, exposés sur des tables. Il y a le dossier du maître d'ouvrage, des cartes diverses, destinées à vous éclairer sur le projet, des cahiers d'acteurs qui expriment l'avis de leurs auteurs sur les principaux enjeux du projet. Ensuite, il y a le site Internet, [www.debatpublic-arcexpress.org](http://www.debatpublic-arcexpress.org). Vous trouverez son adresse sur les documents et vous avez sur ce site Internet tout le débat public à votre disposition, y compris les documents de base et vous pouvez suivre sur ce site, pratiquement au jour le jour, le déroulement du débat. La réunion de ce soir figurera sur le site Internet. Il y aura d'abord le compte rendu intégral, le verbatim, puis une synthèse de ce compte rendu. Les noms et les qualités des intervenants seront mentionnés.

Sur quoi porte le débat ? Le débat porte sur l'opportunité du projet Arc Express d'abord. C'est un projet de rocade, un métro automatique en petite Couronne. L'opportunité, cela veut dire : faut-il ou non le réaliser ? Il porte aussi sur les objectifs, sur les caractéristiques du projet, en particulier sur son tracé, sur les gares, sur les interconnexions avec le réseau existant et sans doute sur d'autres problèmes qui seront sans doute évoqués.

Ce débat dure quatre mois. Il s'achèvera le 31 janvier. Que se passera-t-il ensuite ? La Commission particulière du débat public aura deux mois pour faire son compte rendu et la CNDP fera également dans ces deux mois le bilan du débat. Ensuite, le maître d'ouvrage aura théoriquement trois mois pour tirer les conclusions du débat. Les conclusions du débat consistent, pour le maître d'ouvrage, à faire des choix techniques qui seront les choix définitifs, en fonction de ce qu'il a entendu pendant ces quatre mois de débat.

Nous sommes dans une situation un peu particulière puisqu'il y a actuellement deux débats en cours. Il y a le débat sur le projet Arc Express et le débat sur le réseau de transport du Grand Paris. Ce dernier débat résulte non pas du Code de l'environnement mais d'une loi votée le 3 juin 2010, qui définissait le projet et les modalités du débat. C'est un projet très important, qui est porté par un autre maître d'ouvrage, la société du Grand Paris. Je ne reviendrai pas sur l'historique de cette loi du 3 juin 2010. Elle dit en particulier que les deux débats seront coordonnés, c'est-à-dire que les dates des débats seront les mêmes et les dates auxquelles les Commissions particulières des débats publics rendront le rapport seront également les mêmes.

Que se passera-t-il à la fin ? Nous avons beaucoup entendu parler, au cours des débats, d'une convergence des deux projets. Tout le monde sait que des discussions sont en cours, des ateliers travaillent sur ces deux sujets. Pour l'instant, nous ne pouvons pas préjuger du résultat et nous continuons notre débat pour l'instant, à la limite comme si de rien n'était.

Parmi les 25 réunions qu'il y aura eu sur le projet Arc Express, une dizaine auront été communes aux deux projets. Ces réunions communes ont un intérêt parce qu'au cours de ces réunions, les deux maîtres d'ouvrage sont présents, des questions sont posées à chacun des maîtres d'ouvrage. Cela permet au public de comparer les projets et d'entendre les motivations de chacun des maîtres d'ouvrage, chacun peut défendre son projet et critiquer le projet de l'autre. Le reste des réunions sont des réunions, comme celle de ce soir, spécifiques au projet Arc Express et nous ne discuterons ce soir que de ce dernier projet.

Comment se déroulera la réunion ? La première phase, d'environ quarante minutes, sera confiée au maître d'ouvrage qui fera plusieurs présentations de son projet, une présentation générale avec un film puis des présentations plus détaillées avec une focalisation sur le secteur qui nous intéresse.

Ensuite, la deuxième phase, qui durera à peu près deux heures, sera la phase proprement dite du débat, au cours de laquelle chacun pourra poser les questions qu'il souhaite.

Je vais maintenant passer la parole au STIF pour ces présentations. Avant de démarrer la deuxième phase, je vous donnerai quelques indications pratiques sur la manière de procéder et de poser des questions.

### **Laurence DEBRINCAT**

Merci. Nous allons donc faire une présentation en deux temps. Nous allons commencer par une présentation globale du projet Arc Express puis, dans un deuxième temps, une présentation des tracés et des localisations possibles des stations sur votre territoire. Nous allons commencer par regarder un petit film qui va nous présenter les grandes caractéristiques du projet.

*(Projection d'un film)*

Arc Express est un projet porté par la région Île-de-France, par de nombreux partenaires, notamment les départements, dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France.

Ce Plan de mobilisation, c'est 60 projets pour répondre aux enjeux pour améliorer les transports collectifs dans les dix ans à venir. Arc Express est un projet piloté par le STIF, à l'instar de tous les projets de transport 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 expliquer en quoi Arc Express 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 répond à l'évolution de l'Île-de-France. Le réseau de transports collectifs aujourd'hui, vous le connaissez, ce sont les lignes de métro, dans Paris, qui ont été prolongées en petite Couronne, ce sont les lignes de trains et de RER organisées en étoile autour de Paris.

Quand on regarde où sont situées les densités de population et d'emplois qui s'affichent sur cette carte, plus c'est foncé plus c'est dense, nous constatons que les densités sont très fortes à Paris mais aussi en proche Couronne. Le besoin de déplacement généré est extrêmement important. Nous comptons près de 10 millions de déplacements chaque jour à l'intérieur de la petite Couronne. Mais le réseau de transports collectifs n'y répond qu'imparfaitement et la plupart de ces déplacements se font en voiture et non pas en transports collectifs.

Aujourd'hui, il manque un chaînon dans ce réseau de transports collectifs. Ce chaînon est bien une rocade performante en transports collectifs en proche Couronne. L'évolution récente nous a confortés dans cette conclusion. Ces quinze dernières années, la moitié de la croissance de la population d'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 la 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 aujourd'hui un projet soutenu par les acteurs locaux, par exemple, dans le Val-de-Marne, l'association Orbival soutient la partie Sud-Est du projet.

Arc Express est un projet sur lequel nous avons lancé les études depuis 2008, des études qui ont été financées par la Région et l'État. Nous nous sommes interrogés sur différents points pendant ces études. Premier point, les enjeux urbains : où sont situés les centres-villes, les quartiers à l'écart des réseaux, les pôles d'emplois ? Cela nous a permis de déterminer les points à desservir. Deuxième catégorie de questions, nous nous sommes interrogés sur les solutions techniques : quel matériel roulant choisir, à quelle vitesse peut aller le projet ? Troisième catégorie de questions, les points de correspondance avec le réseau existant de trains, de RER, de métro et le réseau à venir, où peut-on se raccorder, où est-ce le plus facile, où est-ce, au contraire, difficile de le faire ?

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

- L'Arc Sud, parce qu'il dessert le Val-de-Marne et que le Val-de-Marne souffre aujourd'hui d'un déficit flagrant de desserte en transports collectifs en rocade, alors même que les déplacements y sont assez difficiles, compte tenu notamment des coupures que représentent la Seine, la Marne ou les faisceaux ferroviaires ;
- L'Arc Nord, parce qu'il dessert des territoires extrêmement denses en population et en emplois.

Enfin, nous avons achevé récemment les études sur les Arcs Est et Ouest, ce qui nous permet aujourd'hui de vous proposer une rocade intégralement bouclée.

Arc Express est un projet pour tous les Franciliens. Le premier apport du projet est de faire gagner de temps de déplacement. On va gagner du temps de parcours sur les relations qui seront rendues directes grâce à Arc Express. Je vous donne un exemple, pour aller de Bobigny Pablo Picasso aux Grésillons, on met aujourd'hui 51 minutes et on en mettra demain 15 grâce à Arc Express. Vous le voyez, un gain de temps considérable. Mais Arc Express permettra aussi, grâce aux correspondances qu'il assurera avec l'ensemble des lignes RER, de trains et de métro, d'améliorer les temps de parcours pour se rendre de la grande à la petite Couronne. Un autre exemple, de Cormeilles-en-Parisis à Aubervilliers, on mettra 35 minutes contre 63 aujourd'hui.

Conséquence directe de ces gains de temps, Arc Express permettra d'offrir plus de destinations sans passer plus de temps à se déplacer. Ce sera un accès plus facile aux emplois, aux loisirs, aux équipements, aussi bien pour les habitants de la petite que de la grande Couronne.

Sur la carte qui va s'afficher, chaque petit carré 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. Deux exemples à nouveau. Depuis Aubervilliers, ce seront plus de 250 000 emplois supplémentaires que l'on atteindra en moins d'une heure. Depuis Conflans-Sainte-Honorine, ce seront environ 100 000 emplois supplémentaires en moins d'une heure. Vous le voyez, les gains sont à la fois localisés autour du projet Arc Express mais pas seulement. Nous constatons qu'ils sont largement répartis au sein de l'ensemble de l'Île-de-France, et cela grâce aux correspondances que le projet assurera avec les autres lignes de transports collectifs.

La conséquence directe de ces gains de temps est le trafic que nous attendons sur le projet. Nous l'avons estimé à 1 million de voyageurs sur l'ensemble de la boucle. Dès l'ouverture, la mise en service de l'Arc Sud, ce seront 270 000 voyageurs sur cet Arc ; sur l'Arc Nord, nous estimons le trafic à 250 000 voyageurs par jour. Je vous donne un élément de comparaison. Aujourd'hui, sur la ligne 1 du métro, qui est la ligne la plus chargée, il y a 750 000 voyageurs par jour. Vous le voyez, nous sommes tout à fait, avec Arc Express, dans des gammes de trafics comparables aux lignes importantes du réseau de métro dans Paris.

Arc Express permettra aussi une décharge significative du réseau de transports collectifs. Aujourd'hui, certaines lignes atteignent la saturation, notamment dans Paris. Arc Express permettra de décharger en moyenne le réseau de 5 à 10 %. 5 à 10 %, sur une ligne de métro extrêmement chargée, cela représente trois à quatre rames pleines. Ce sera donc autant de confort pour les voyageurs qui continueront à les emprunter. Arc Express aura aussi un effet immédiat sur les lignes de bus en proche Couronne, notamment celles en rocade qui atteignent aujourd'hui aussi la saturation.

Arc Express est un projet de transport pour la ville d'aujourd'hui et celle de demain. En assurant une desserte fine, avec une station tous les 1 à 1,5 kilomètre, Arc Express desservira les centres-villes, les équipements importants, ce qui permettra de les conforter. Arc Express desservira aussi les quartiers aujourd'hui à l'écart des réseaux de transports collectifs, ce qui permettra de les désenclaver, en particulier de très nombreux quartiers en politique de la ville. En desservant les pôles d'emplois, Arc Express accompagne le développement économique de notre région. Enfin, Arc

Express favorisera la réalisation des projets urbains, des projets de développement, de logement et d'activités portés par les villes et pourra en susciter de nouveaux.

Enfin, Arc Express est un projet bénéfique pour l'environnement. Nous estimons que ce seront environ 150 000 voitures en moins chaque jour qui seront économisées grâce à l'apport du projet. Ce sera autant de pollution, d'émissions de gaz à effet de serre, de bruit et d'insécurité routière en moins.

Quelles sont les caractéristiques du projet ? Nous avons mené une étude comparative sur ce qui se fait en matière de métro à l'international, pour faire les meilleurs choix techniques. Nous en avons tiré plusieurs conclusions. Tout d'abord, Arc Express sera un métro automatique, parce que c'est la solution qui permet d'adapter le plus facilement l'offre de transport à la demande de déplacements. Ce sera 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. Il sera plutôt large comme un RER, ce qui permettra de faciliter les montées et les descentes dans les rames et la circulation à l'intérieur des trains. Enfin, c'est un projet que nous concevons pour être évolutif, pouvoir se garder la possibilité d'allonger les rames pour faire face à la croissance des voyageurs.

Quelques chiffres, maintenant. Arc Express, c'est plus de 50 stations nouvelles pour environ 70 km de rocade, 30 stations en correspondance avec 28 lignes de train, de RER, de métro et de tramway, plus de 20 stations nouvelles intermédiaires. Ce seront des correspondances avec le réseau de bus à chacune des stations d'Arc Express, une vitesse d'environ 40 km/h, c'est-à-dire la vitesse constatée aujourd'hui sur la ligne 14, une rame toutes les deux minutes à l'heure de pointe et, bien entendu, ce sera un métro accessible aux personnes à mobilité réduite.

Cette carte vous présente les variantes de tracés d'Arc Express. Grâce aux études que nous avons menées, nous sommes en capacité de vous proposer plusieurs variantes de tracé. Elles sont toutes techniquement faisables. Elles ont toutes un intérêt du point de vue des transports. En revanche, elles diffèrent localement par les territoires qu'elles desservent. C'est pour cela que nous avons besoin de votre avis ce soir. Au-delà de l'opportunité du projet, le débat doit nous permettre de faire émerger le tracé du projet Arc Express pour son Arc Nord et son Arc Sud.

Je ne vais pas vous détailler maintenant les tracés puisque nous y reviendrons dans la suite de l'exposé.

Arc Express, je vous l'ai dit, n'est pas l'unique projet de transports collectifs en Île-de-France. Il s'intègre dans l'ensemble des soixante projets du Plan de mobilisation dont le coût total est estimé à environ 19 milliards d'euros. C'est bien l'ensemble de ces 60 projets et d'Arc Express qui répondront aux besoins de transport des Franciliens.

Ce Plan de mobilisation, ce sont des prolongements des lignes de métro, avec lesquels Arc Express sera en correspondance, par exemple le prolongement de la ligne 12 à la Mairie d'Aubervilliers. C'est aussi le prolongement des quatre lignes de tramway existantes et la création de quatre nouvelles lignes de tramway. C'est la modernisation des lignes de RER, pour améliorer leur confort, leur régularité. C'est la

création de projets complètement nouveaux, le prolongement du RER E à l'Ouest et la création de lignes de tram-train en grande Couronne, et la réalisation de 300 km de sites propres pour autobus.

La région Île-de-France a proposé un plan de complémentarité qui a permis de proposer des projets supplémentaires par rapport au Plan de mobilisation. Ces projets complémentaires, je ne vais pas tous vous les détailler, nous allons juste en citer quelques-uns. C'est notamment la création d'un Arc Grand Est, qui permettra d'offrir un deuxième niveau de rocade à l'Est. Cet Arc Grand Est serait en correspondance avec Arc Express au Sud et rejoindrait le pôle du Bourget au Nord où la ligne 7 du métro pourrait être prolongée. Ce serait aussi le prolongement de la ligne 14 depuis son futur terminus Mairie de Saint-Ouen jusqu'au RER D Saint-Denis Stade de France ; la réintégration du projet CDG Express pour desservir l'aéroport de Roissy dans la tarification francilienne, ce qui permettrait d'améliorer la liaison avec l'aéroport et le pôle d'emplois.

Arc Express est un projet qui avance. Son coût est estimé à environ 7 à 8 milliards d'euros pour la boucle complète. Une première tranche de financement est inscrite au Plan de mobilisation à hauteur 3,5 milliards d'euros. Cela permettra de réaliser l'intégralité de l'Arc Sud et de lancer les travaux de l'Arc Nord.

Nous avons fait le choix de réaliser Arc Express par arcs successifs, qui puissent être exploités de manière autonome dans un premier temps. Bien entendu, si les financements étaient disponibles, il serait possible d'accélérer la mise en service des projets. Nous prévoyons la mise en service de l'Arc Sud pour 2017 et, sous réserve des financements, la mise en service de l'Arc Nord pourrait intervenir en 2020.

En conclusion, Arc Express est un projet qui apporte une réponse concrète aux déplacements des Franciliens, un projet porteur d'avenir et de développement pour le territoire régional, un projet que le STIF a essayé de concevoir au plus près de vos besoins. Les phases d'études ultérieures tiendront compte, évidemment, des avis qui auront été émis lors du débat public.

Avant de passer à la présentation des tracés et des stations possibles sur le territoire qui nous intéresse ce soir, je vous propose que nous regardions un deuxième film, qui va vous décrire les tracés possibles sur l'ensemble de l'Arc Nord.

*(Projection du film)*

Nous allons maintenant nous intéresser plus spécifiquement aux territoires de trois communes, Aubervilliers, Bobigny et Pantin, qui sont le centre du sujet de la réunion de ce soir. C'est un territoire extrêmement dense, aussi bien en population qu'en emplois. On compte environ 175 000 habitants, 150 000 emplois sur ces trois communes. C'est un territoire marqué aussi par un fort renouvellement urbain, notamment autour du Canal de l'Ourcq, dans l'espace entre le Canal et la RN3.

Je vais donc maintenant détailler les variantes de tracés possibles pour le projet et vous expliquer comment nous les avons construites. La première question que nous nous posons lorsque nous proposons des projets de transports collectifs est de répondre aux besoins de déplacements. Pour cela, nous partons le plus souvent des déplacements entre le domicile et le travail, que nous connaissons grâce au



recensement de la population effectuée par l'INSEE. Ce sont donc les chiffres qui s'affichent ici. Ces chiffres vous disent deux choses :

- Tout d'abord : où travaillent les personnes qui habitent dans ces trois communes ? À 15 % à Paris, à 25 % à l'intérieur des territoires d'une des trois communes et à 43 % dans le reste de la petite Couronne. Vous voyez que le besoin de relations entre votre territoire et le reste de la petite Couronne est extrêmement fort ;
- De la même manière, et c'est la deuxième question que nous nous posons : qui vient travailler sur votre territoire ? Le recensement nous dit que 27 % des personnes qui travaillent sur votre territoire résident dans le reste de la petite Couronne. Vous voyez bien que nous avons donc vraiment cette nécessité d'avoir une amélioration considérable du lien entre vos trois communes et le reste de la proche Couronne.

Nous réfléchissons ensuite en fonction du réseau de transports collectifs qui existe déjà, pour d'une part offrir des correspondances avec ce réseau et aussi pour se placer non pas en concurrence mais en complémentarité et apporter des dessertes supplémentaires, soit avec les lignes existantes, soit avec les lignes futures. Nous avons donc considéré, dans les lignes qui viendront compléter le réseau que vous connaissez aujourd'hui, différents projets, notamment le prolongement de la ligne 12, à la Mairie d'Aubervilliers, le prolongement de la tangentielle Nord, à Noisy-le-Sec, le prolongement du T3 à l'Est et le projet de site propre pour autobus sur la RN3.

Nous nous sommes interrogés ensuite sur les enjeux urbains. C'est une analyse que nous avons menée avec l'Institut d'aménagement urbain d'Île-de-France. C'est aussi une analyse que nous avons menée avec les collectivités que nous avons rencontrées courant 2009. Ces enjeux urbains, nous les avons déclinés sur plusieurs thématiques. Première thématique, l'habitat. Sur cette carte, les secteurs hachurés en orange sont les secteurs d'habitat dense. Les étoiles oranges représentent les quartiers qui font l'objet d'opérations de renouvellement urbain. Les secteurs qui sont en gris foncé sont les secteurs à l'écart des réseaux de transports collectifs.

Deuxième catégorie d'enjeux, la desserte des emplois. Les secteurs qui sont hachurés en violet sont les secteurs principaux d'emplois et les carrés bleus représentent les pôles d'emplois tertiaires, d'emplois de bureaux.

Nous nous intéressons ensuite aux enjeux en termes de la desserte des équipements, qui sont représentés par des pictogrammes, par exemple un masque pour un équipement culturel, un caddie pour un centre commercial. Je vais y revenir après, station par station.

Nous nous intéressons à la desserte des centres-villes, qui figurent sur cette carte par des taches rouges lorsqu'il s'agit des centres-villes principaux. Enfin, pour se projeter dans l'avenir, nous nous intéressons à la desserte des grands projets urbains, qui sont délimités sur cette carte par les pointillés rouges. Nous remarquons notamment le secteur de la Plaine-Saint-Denis qui est en plein devenir, comme vous le savez.

Cette carte, que vous avez dû avoir à l'entrée, synthétise l'ensemble de ces enjeux urbains et les localisations possibles des stations. Nous allons maintenant voir plus en détail chacune des stations.

Il est important d'abord de dire que toutes les variantes de tracés sont techniquement faisables, qu'elles sont toutes réalisées en souterrain sur votre territoire. Elles s'appuient sur des stations de correspondance. Les stations de correspondance sont fixes et sont là où aujourd'hui, il y a des stations ou des gares du réseau ou bien où elles sont déjà prévues. Elles s'appuient aussi sur des stations intermédiaires. Pour celles-là, leur localisation peut encore évoluer, notamment au regard des avis que vous pourrez émettre ce soir ou lors d'autres réunions du débat.

Nous allons voir successivement les différentes variantes.

Le tracé bleu sera le tracé proche. Ce tracé bleu part de la Mairie d'Aubervilliers dans notre secteur mais auparavant, il a desservi la Plaine-Saint-Denis en trois stations, au niveau de la ligne 13 Carrefour Pleyel, au niveau du RER D, Saint-Denis Stade de France et au niveau du RER B, la Plaine Stade de France. Le tracé bleu rejoint ensuite l'Église de Pantin.

Le tracé vert part de la même desserte dans la Plaine-Saint-Denis, qui est commune à l'ensemble des tracés, de la Mairie d'Aubervilliers. Il y a deux variantes de tracés pour le tracé vert, qui rejoignent toutes les deux Bobigny, soit au niveau de Bobigny Pablo Picasso, soit au niveau de Bobigny-La Folie.

Nous allons maintenant passer à la description des stations. Tout d'abord, la station Mairie d'Aubervilliers. C'est une station qui serait située à proximité de l'intersection entre l'avenue de la République et l'avenue Victor Hugo à Aubervilliers, en correspondance avec le futur prolongement de la ligne 12 et de nombreuses lignes de bus qui desservent aujourd'hui ce point. C'est une station qui dessert principalement des quartiers résidentiels, les commerces du centre-ville, le quartier Victor Hugo. Cette station dessert aussi des équipements importants, le Théâtre de la commune, Centre dramatique national, le Conservatoire régional de Seine-Saint-Denis et puis, un petit peu plus loin, le quartier Crèveœur Francs-tireurs, qui fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain, et le quartier du Marcreux, qui est à la limite de la Plaine-Saint-Denis.

Le tracé rejoint ensuite le métro ligne 7, au niveau de la station Aubervilliers Pantin Quatre chemins, ce qui permet la desserte à la fois de Pantin et d'Aubervilliers. Cette station desservirait notamment le quartier Vilette Quatre chemins et le quartier Paul Bert, qui font l'objet d'opérations de renouvellement urbain. Plus au Sud, elle dessert notamment la zone d'activité Cartier-Bresson, sur la commune de Pantin.

Le tracé continu sur Pantin, pour rejoindre un point tout proche d'ici, au niveau de la gare du RER E Pantin. Cette station sera donc en correspondance avec les deux branches du RER E et avec le futur prolongement du tramway T3. Cette station dessert le centre-ville de Pantin mais aussi le quartier de la gare qui va connaître, au Nord des voies ferrées, une profonde mutation avec la réalisation d'un projet d'éco-quartier. C'est aussi une station située non loin du Canal de l'Ourcq et qui permettra de desservir à la fois les opérations qui ont déjà fait l'objet de réalisation et les

mutations à venir, avec notamment la desserte du secteur des Grands Moulins de Pantin, où s'est installé Paribas, de nombreux programmes de logements. Nous citerons, en termes d'équipements, la desserte du Centre national de la danse.

Sur votre territoire, le tracé bleu achève sa course au niveau de l'Église de Pantin, le long de la RN3, une station qui serait en correspondance avec la ligne 5 du métro et avec le futur site propre pour autobus sur cette RN3. Cette station dessert des quartiers résidentiels denses de Pantin. Là aussi, il est tout à fait possible, au Nord directement de la station Église de Pantin, d'assurer la desserte des quartiers en renouvellement urbain, les friches industrielles, qui sont en train d'évoluer et font l'objet de transformations urbaines majeures, le long du Canal de l'Ourcq. Nous citerons par exemple la Zac du Port, en rive Sud du Canal à Pantin.

Nous allons maintenant passer aux variantes de tracé pour le tracé vert. Le tracé vert part aussi de la station Mairie d'Aubervilliers puis rejoint le Fort d'Aubervilliers. Le Fort d'Aubervilliers est en limite à la fois d'Aubervilliers, de Pantin et Bobigny et situé un peu plus à l'Est mais toujours dans la zone d'influence de cette station. Cette station dessert de très nombreux quartiers résidentiels. Sur Aubervilliers, nous allons citer le quartier de la Maladrerie Émile Dubois, qui fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain. Toujours sur Aubervilliers, nous citerons, en termes de desserte des équipements, le Fort d'Aubervilliers qui accueille aujourd'hui le Théâtre équestre de Zingaro. C'est aussi un secteur qui doit faire l'objet de projets de développement, par exemple de logements et d'équipements.

Sur Pantin, cette station Fort d'Aubervilliers dessert le quartier des Courtilières, un grand ensemble d'habitat social des années 60 qui, lui aussi, fait l'objet d'opérations de rénovation urbaine. Sur Bobigny, c'est la desserte du site de l'Université Paris XIII, faculté de médecine, et le quartier du Pont de Pierre.

Le tracé rejoint ensuite le tramway T1 au niveau de la station Bobigny Drancy, qui serait en correspondance avec une future gare de la tangentielle Nord qui portera ce nom Bobigny Drancy. Nous sommes situés aussi au niveau de la station Hôpital Avicenne du tramway T1, et nous desservons donc cet hôpital, extrêmement important dans le secteur. Nous desservons aussi le quartier Jean Grémillon à Bobigny et des zones d'activité.

Le tracé rejoint ensuite la préfecture, la cité administrative, au niveau de Bobigny Pablo Picasso. C'est un point de correspondance majeur, avec le terminus de la ligne 5 et le tramway T1. C'est un endroit où nous trouvons des équipements majeurs pour la Seine-Saint-Denis, la Préfecture, l'Hôtel du département, le Tribunal de grande instance. C'est aussi un secteur résidentiel extrêmement dense, un secteur commercial. En termes d'équipements, c'est la desserte de la Maison de la Culture 93.

Il y a donc une variante possible à ce tracé vert qui consiste, depuis le Fort d'Aubervilliers, à s'incliner un peu vers l'Est et le Sud, pour rejoindre la cité de l'Étoile à Bobigny, ce qui permettrait de désenclaver ce secteur aujourd'hui pas très bien desservi par les transports collectifs. C'est aussi la desserte de la zone industrielle des Vignes. Enfin, nous atteignons la tangentielle Nord à sa future station Bobigny-La Folie, située le long du Canal de l'Ourcq. C'est une station située en limite de Bobigny, de Noisy-le-Sec et de Romainville, une station qui est aussi dans un territoire qui va

connaître une évolution extrêmement forte, avec un projet d'éco-cité côté Bobigny, et puis la Zac de l'Horloge à Romainville, qui porte sur une cinquantaine d'hectares, projet d'activité et de logement.

Pour essayer de résumer les caractéristiques de ces trois variantes de tracés sur votre territoire, nous avons réalisé une petite analyse multicritères. En termes de population et d'emplois desservis, toutes ces variantes sont extrêmement intéressantes. Toutefois, les variantes du tracé bleu et la variante qui dessert Bobigny Pablo Picasso desservent plus d'habitants et d'emplois que la variante qui passe par Bobigny-La Folie et qui donc n'a été créditée que deux plus par rapport aux trois plus des deux autres variantes.

En termes d'équipements desservis, nous avons donné une prime à la variante qui dessert Bobigny Pablo Picasso parce que c'est évidemment la cité administrative de la Seine-Saint-Denis. En termes de desserte des quartiers en politique de la ville, il y en a plus le long du tracé vert que du tracé bleu. Enfin, en termes de correspondance avec les autres transports collectifs, le tracé bleu n'offre pas de correspondance avec la tangentielle Nord. C'est pour cela que nous l'avons crédité seulement de deux plus comparé aux autres variantes créditées de trois plus.

Le choix du tracé sur notre territoire dépend évidemment des points à desservir sur votre territoire mais pas seulement. Il dépend des tracés possibles pour le prolongement d'Arc Express dans le reste de la Seine-Saint-Denis et donc la desserte possible de l'Arc Est. En revanche, nous constatons que comme il y a un tronçon commun invariant à toutes les variantes au niveau de la Plaine Saint-Denis, les choix techniques qui seront faits sur votre territoire n'impactent pas les choix techniques qui seront faits sur le reste de l'Arc Nord. Toutefois, vous pouvez nous faire part de vos avis quant aux points que vous préféreriez voir desservis par Arc Express sur le reste de l'Arc Nord.

Pour éclairer complètement le débat, je vais vous donner quelques éléments sur les tracés possibles de l'Arc Est. Le tracé bleu, qui vient directement en prolongement au niveau de l'église de Pantin, avec le tracé bleu que je viens de vous présenter, dessert les communes des Lilas, de Romainville, de Bagnolet, Montreuil et Fontenay-sous-Bois. Ce tracé bleu permet la desserte de quartiers résidentiels extrêmement denses, la correspondance avec les lignes de métro que l'on rencontre sur ce territoire et il achève sa course au niveau du pôle de Val de Fontenay, un pôle majeur en termes de transports collectifs et un pôle aussi résidentiel et pôle d'emplois en développement.

Les tracés verts desservent le cœur de la Seine-Saint-Denis. C'est une option de desserte radicalement différente de la première. Ces deux tracés verts se rejoignent au niveau de la gare Rosny-Bois-Perrier. Ils permettent notamment la desserte de Neuilly-sur-Marne, qui est aujourd'hui à l'écart des réseaux et en particulier le secteur des hôpitaux de Neuilly-sur-Marne, qui pourraient faire l'objet d'un grand projet de renouvellement urbain. Le tracé vert achève son parcours à Noisy-le-Grand Mont d'Est, en correspondance avec le RER A.

J'en ai fini pour cette présentation des variantes de tracés. Nous sommes à votre écoute ce soir pour pouvoir tenir compte de vos avis dans la suite des études. Je vous remercie de votre attention.

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Merci beaucoup au maître d'ouvrage pour cette présentation toujours extrêmement intéressante, synthétique et précise. Nous allons passer à la deuxième phase de la soirée, c'est-à-dire à la phase du débat proprement dit.

Pour que la parole vous soit donnée, je vous demanderai de vous manifester auprès des hôtes qui sont dans la salle, je crois qu'elles sont deux. Au début de votre intervention, merci de donner votre nom et votre commune, éventuellement votre qualité si vous avez un mandat électif ou si vous êtes membre d'une association, ceci pour que toutes ces caractéristiques soient inscrites au verbatim de la réunion, qui sera mis en ligne sans erreurs et sans fautes d'orthographe. Ceux qui ne souhaitent pas poser de questions orales peuvent poser une question écrite. À ce moment-là, ils demandent aux hôtes de leur donner un imprimé ad hoc. Nous répondrons, si nous avons le temps, aux questions pendant cette séance. Sinon, la question sera mise en ligne sur le site Internet et il y sera répondu sur le site.

Enfin, pour qu'un maximum de personnes puisse poser des questions au cours de cette soirée, je vous demanderais d'essayer de ne pas dépasser deux minutes par intervention, que ce soit pour donner un avis ou pour poser une question. Je demanderais également au maître d'ouvrage d'être, dans ses réponses, aussi précis et aussi concis et synthétique qu'il l'a été lors de sa présentation.

La séance se terminera en tout état de cause à 23h00 au plus tard. Comme je le disais tout à l'heure, le but de ces réunions territoriales est d'apporter un maximum d'éléments au maître d'ouvrage, pour pouvoir parfaire son projet. Je vous demanderais donc de commencer par poser les questions d'intérêt local, questions sur les tracés, sur les gares, etc., qui permettront au maître d'ouvrage de faire ses choix. Dans un second temps seulement, vous pourrez poser des questions plus générales sur les aspects globaux, les aspects techniques, le financement, les délais, les perspectives de rapprochement avec le projet du Grand Paris, si vous le souhaitez. Je vous souhaite donc un bon débat. La séance des questions est ouverte, à moins que Monsieur le Président du Conseil général, qui nous a rejoints, souhaite dire un mot.

### **Daniel GUIRAUD**

Merci. Mesdames, Messieurs, bonsoir. J'habite les Lilas, commune voisine, je suis Maire de cette commune. Je tiens d'abord à vous remercier pour la clarté et la qualité de la présentation du projet Arc Express, qui est un très beau projet. Cela a été souligné dans la présentation, c'est un projet de rocade, alors même que nous avons un déficit très fort en termes de transports en commun mais spécialement de rocade. Si je veux aller à Bobigny, qui est le chef-lieu du département, en métro, je suis obligé de passer par République. Je crois donc que le mot-clé de ce projet est le maillage. De ce point de vue, il y a une double complémentarité. D'abord parce qu'il y a deux débats actuellement, le débat du Grand Huit, projet de grande rocade de transports en commun qui passerait également par la Seine-Saint-Denis, qui permettrait de désenclaver par exemple Clichy-sous-Bois et Montfermeil, des zones qui jusqu'à présent n'ont pas eu la possibilité d'exprimer leur potentiel parce qu'elles sont totalement enclavées. Je pense que c'est parfaitement complémentaire avec Arc Express.

Arc express, dans le cadre du Plan de mobilisation de la région Île-de-France, permet le maillage, avec des lignes existantes, des lignes projetées, cinq lignes de métro, quatre lignes de RER, une tangentielle en voie de prolongement et je pense que, de ce point de vue, et je rejoins ce qui a été exprimé par le département de Seine-Saint-Denis au mois de novembre à l'unanimité, le projet permet enfin de donner également, au cœur du département, à la ville préfecture Bobigny qui est si mal desservie au regard des autres préfectures d'Île-de-France, la possibilité d'exprimer là aussi un potentiel. C'est pourquoi nous avons à l'unanimité, au niveau du département, proposé le projet vert, qui passe par Bobigny et qui nous permet également, en termes d'aménagement de la Seine-Saint-Denis, de donner toutes ses chances à un secteur extrêmement important du département. Je pense à Neuilly-sur-Marne qui a un potentiel avec une centaine d'hectares du terrain des hôpitaux de Neuilly-sur-Marne. Je crois qu'avec ce type de rocade, nous permettrons de faire coïncider avec ce que j'appellerai un véritable projet de territoire pour la Seine-Saint-Denis.

C'est donc un très beau projet. Je pense deux choses. La première est qu'il faut qu'il se réalise rapidement, que nous puissions enfin nous déplacer dans ce département facilement. Je crois que c'est un véritable besoin pour la qualité de vie des habitants, également pour l'économie de la Seine-Saint-Denis, pour l'emploi. Je crois également qu'en termes de financement, nous avons donc ces deux projets actuellement en cours. Je crois qu'il faudrait éviter qu'une partie des crédits, qui sont naturellement disposés à aller sur Arc Express et sur le Plan de mobilisation de la région ne soient pas siphonnés, en quelque sorte, pour être affectés à l'autre projet, néanmoins extrêmement indispensable, qui consiste à désenclaver un peu plus loin, aux alentours de Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Aulnay, Le Bourget etc.

Donc, une préférence très nette pour le tracé vert et, en tout état de cause, une adhésion totale à ce projet Arc Express, qui est une véritable nécessité pour nos territoires de l'Est parisien. Merci de votre attention.

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Merci, Monsieur, pour cet avis. Il n'y avait pas de question précise.

### **Gilbert ROGER**

Je demeure à Bondy, j'en suis le Maire et je suis aussi Conseiller général de la Seine-Saint-Denis. Bien évidemment, je compléterai en disant que nous sommes tout à fait favorables à un tel projet, mon collègue vient de le dire, complémentaire à ce qui est présenté dans une autre partie du débat public, avec le métro rapide. Nous sommes nous aussi favorables au tracé qui a été proposé au débat et adopté au Conseil général, qui est plutôt le tracé vert. Je vous laisserai, si vous m'y autorisez, un document qui montre qu'en même temps, les élus, avec le Conseil général, depuis Aubervilliers, Bobigny, Bondy, Rosny-sous-Bois, Villemonble, Neuilly-sur-Marne et Noisy-le-Grand viennent de créer une association pour promouvoir ce tracé. Pourquoi le promouvoir ? C'est aussi parce que, cela a été dit par le STIF, cela permet d'aller un peu plus au cœur du département et, à partir de là, de mettre en connexion beaucoup plus de zones de développement et de zones habitées et en population. Ce n'est pas le sujet ce soir mais nous pourrions aussi y tracer de la culture, de l'éducation, un peu plus sur ce tracé. Cela montre que c'est une zone en fort développement. En tant que Maire de Bondy, je peux dire qu'en développement INSEE, nous sommes à +17,5 % d'augmentation de population, c'est-à-dire la

troisième plus forte progression après Dugny et Aubervilliers en Seine-Saint-Denis. Ces quartiers d'habitation sont dans un développement extraordinaire et ce tracé est important et rejoindre le cœur administratif et politique de Bobigny me paraît aussi tout à fait essentiel. De pouvoir aller de Noisy-le-Grand à pratiquement Saint-Denis, c'est rejoindre les pôles universitaires en passant aussi par Bobigny, où il y a un pôle universitaire autour de la faculté de médecine. Merci.

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Merci, Monsieur, de cette contribution. Tous les documents que vous pourrez nous remettre seront bien sûr les bienvenus, ils seront mis en ligne et chacun pourra les consulter.

### **Ophélie BROCA**

Je suis plus modestement habitante de Pantin et je travaille à Saint-Denis. Le projet est très séduisant, avec le petit bémol que, dans dix ans, je ne sais pas si j'habiterai encore là et si je travaillerai encore dans le 93 mais c'est une autre question. Visiblement, la préférence va d'emblée au tracé vert, d'après ce que j'ai entendu précédemment. J'ai une question. Dans votre présentation, il n'est pas toujours très clair de distinguer les correspondances existantes et les futures correspondances, ce qui me gêne un peu, notamment par rapport aux futures correspondances avec les autres projets, le prolongement de la ligne 12, la tangentielle Nord, et est-ce que ce sera concomitant ? Prévoir un tracé d'Arc Express Nord avec des stations qui n'existent pas encore et qui, si cela se trouve, n'existeront pas du tout pour des enjeux politiques et économiques, ou qui existeront en 2030, cela paraît-il justifié et ne faudrait-il pas finalement se baser sur ce qui existe déjà ? C'est effectivement le constat que vous êtes obligés de faire, notamment en termes de bassins de population et de bassins de travail. Vous êtes obligés de partir de l'état aujourd'hui mais c'est pareil, dans dix ans, nous ne savons pas tout à fait ce que ce sera. Merci.

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Il y a là une question précise sur les correspondances actuelles ou futures, à laquelle le STIF doit pouvoir répondre.

### **Laurence DEBRINCAT**

Effectivement, nous avons tenu compte bien entendu des correspondances existantes. Ce sont celles avec la ligne 5 du métro, avec la ligne 7 du métro, avec le RER E dont je vous ai parlé. Il y a des correspondances avec des lignes qui sont pour certaines déjà en travaux ou qui vont l'être prochainement, notamment la ligne 12 du métro, qui arrivera avant la mise en service d'Arc Express. Le site propre sur la RN3 qui, lui aussi, pourrait arriver tout à fait avant la mise en service d'Arc Express, le tramway T3 est en travaux aussi et sera mis en service relativement prochainement, à l'échéance de notre projet. La tangentielle Nord, nous sommes sur ce secteur aussi, sur la première phase des travaux qui ont démarré il y a une semaine. Vous voyez que ce ne sont pas des plans sur la comète. Beaucoup de correspondances existent déjà et, pour les autres, c'est déjà en train de se creuser pour l'ensemble des projets que j'ai cités. Nous sommes donc vraiment dans du très concret.

### **Odile FOURNIER**

Je suis adjoint au Maire à la mairie d'Aubervilliers. Je voulais simplement apporter mon soutien au tracé vert, de la part de moi et M. Jacques Salvator et apporter mon

soutien également à l'association Arc Express qui a été créée la semaine dernière. Je vous remercie.

**Carmelo PICCIOTO**

Je demeure à Montmartre. J'aurais voulu éventuellement voir la diapositive sur les projets prévus. Il y avait un projet de transport en commun sur la Nationale qui va de La Villette au Bourget. J'aurais souhaité savoir dans quel état étaient les procédures. Serait-il éventuellement possible d'y faire également un tramway, comme sur la Nationale 3 ? Concernant le projet actuel de TCSP, je regrette qu'il s'arrête à la Porte de Pantin où les correspondances avec le réseau de surface sont très insuffisantes.

Concernant le tracé vert, je voulais faire remarquer qu'il était en rapport avec le chemin de fer de grande ceinture, c'est-à-dire qu'il se contente de le longer. Une électrification devait se faire entre Gretz et Troyes. À une époque, avant que le STP soit régionalisé, il finançait les modernisations du réseau national, c'est-à-dire les lignes SNCF.

**Jean-Yves TAILLÉ**

Monsieur, si vous voulez bien vous limiter aux questions concernant la région et pas le réseau ferré national.

**Carmelo PICCIOTO**

Je suis désolé, elles concernent la région parce que c'est quand même tout le département de Seine-et-Marne. D'ailleurs, je rejoins les préoccupations des élus de la grande Couronne, qui représentent quand même la moitié des habitants de la région, qui se plaignent à juste titre d'être un peu délaissés par ce projet qui ne concerne finalement que le territoire de l'ancien département de la Seine. En Seine-et-Marne, il y avait l'électrification de la ligne de Paris à Provins. Ne serait-il pas possible d'étudier la réouverture de Provins à Coulommiers ? Il y a une chose très simple, c'est que la solidarité se fait dans les deux sens. Étant donné que ce projet est financé...

**Jean-Yves TAILLÉ**

Monsieur, vous avez posé déjà plusieurs questions, nous allons laisser le STIF essayer de répondre aux premières.

**Jean-François HÉLAS**

Oui, effectivement, en ce qui concerne la première partie de l'intervention sur ce que je crois être la RN2 et les projets structurants de type bus à haut niveau de service entre La Villette et le Bourget, pour dire qu'aujourd'hui, un bus à haut niveau de service de grande capacité n'a pas été totalement programmé. Nous sommes plutôt en phase d'un Mobilien d'un côté, qui est une ligne structurante de bus avec aménagement et priorité et bon niveau de fréquence mais qui n'est pas du même niveau que ce qu'on envisage sur la RN3, par exemple, avec la mise en place d'un TZen, qui est la version la plus puissante des bus à haut niveau de service, et que ce secteur est néanmoins irrigué par la ligne 7, qui est par contre une ligne de métro extrêmement puissante.

Sur la question que vous posez, qui est tout à fait intéressante et qui va me coller parce que, sur la question de l'électrification, il y a effectivement des secteurs où le



STIF est amené à financer des opérations de modernisation du réseau ferroviaire, donc de RFF, lorsqu'il y a bien entendu un enjeu de régularité ou de desserte pour les Franciliens et pour ceux qui font l'interrégional. Pour autant, je ne suis pas tout à fait capable de vous répondre comme cela, instantanément sur l'électrification de Provins et de Coulommiers. Je vous propose de poser la question par Internet puisque nous répondons à toutes les questions sur Internet.

### **Marcel TRASY**

Je suis de Romainville. Merci, Mesdames, Messieurs, de vos explications, en complément de tout ce qui a été dit, particulièrement par le Maire des Lilas et de Bondy. Pour moi, ce qui est essentiel est de mailler notre territoire en matière de transports en commun. Certes, il faut des lignes portant de grands flux de voyageurs. Le Grand Huit et Arc Express, surtout tels que le propose le département de la Seine-Saint-Denis, vont impliquer de nouveaux pôles de développement et des emplois. Toutefois, il ne faut pas oublier les interconnexions avec d'autres types de liaisons telles que le tram T1 et la ligne 11 du métro. J'habite moi-même à Romainville, comme je vous l'ai dit, et je vois que l'on propose, dans le débat public de ce soir, une branche possible d'Arc Express 93 qui concrètement se substituerait au T1. Je le dis tout net, cela ne me convient pas. Un phasage est déjà lancé sur le T1, cette ligne est déjà inscrite au Plan de mobilisation des transports de la région Île-de-France. Nous n'allons pas encore attendre vingt ans un autre type de transport et tout détricoter alors que le T1 est, si j'ose dire, déjà sur les rails. Merci, Mesdames, Messieurs.

*(Applaudissements)*

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Le STIF, sur ces interférences entre les projets.

### **Jean-François HÉLAS**

Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris l'intervention mais il n'est pas question, en aucun cas, de détricoter le T1. Le T1 est un projet porté par le STIF, auquel nous croyons beaucoup et sur lequel nous avons beaucoup contribué à ce qu'après trois concertations, nous ayons un tracé qui fait l'objet et travaille avec des ateliers avec la population, un travail qui a semblé de qualité et a permis, avec les délibérations des communes concernées, une sorte d'émergence d'un projet qui pouvait faire ré-adhérer toute la population. Ce projet a été adopté au Conseil du STIF de juillet 2009 maintenant. Les deux maîtres d'ouvrage, le Conseil général de la Seine-Saint-Denis et la RATP sont désormais en situation de poursuivre les études sur ce projet. Il n'est pas question à ce stade de se reposer la question du T1.

### **François LIVARTOVSKI**

Bonjour. Je suis pantinois et n'en suis pas Maire, je tiens à apporter cette précision. J'ai du mal à me prononcer sur les choix, la ligne verte ou la ligne bleue, parce qu'en me renseignant plus précisément sur les projets, je précise que tout cela est très impressionnant par ailleurs, en termes de préparation, d'élaboration et de grands travaux que cela va induire. Je viens de lire que M. Maurice Leroy, et je pose la question aux hommes politiques ici présents, ministre nouveau centre qui, par ailleurs, anime le club du Grand Paris qui regroupe tous les acteurs de tous bords politiques, dans un cadre très consensuel, pour préparer ce projet, M. Maurice Leroy,

donc, vient de dire qu'il n'y aura pas d'accord sur le Grand Paris sans Jean-Paul Huchon, sans les Présidents de Conseils généraux, sans les Présidents des intercommunalité et les Maires, M. Huchon ayant déclaré lui-même que Région et gouvernement sont pratiquement d'accord sur le tracé, pratiquement d'accord sur les financements, soit affectés au Grand Paris, soit affectés à la Région. J'y reviendrai peut-être dans la deuxième partie du débat. S'affirmeront-ils également d'accord pour piocher dans les poches des habitants ? La question se pose. Toutefois, si tout a déjà été décidé à l'avance, à quoi sert ce type de débat public ?

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Notre débat public aujourd'hui porte sur Arc Express. Comme je le disais au début de cette soirée, il a été décidé par la loi que les deux débats publics, sur les deux projets, Arc Express et réseau de transport du Grand Paris, seraient menés simultanément. Si nous pouvons arriver à une convergence entre les projets, je pense que ce sera au moins un des résultats positifs de ces deux débats.

### **Jean-François HÉLAS**

En ce qui concerne le STIF et le projet Arc Express, vous avez bien noté que l'ensemble du dossier a été établi bien avant qu'il y ait un projet gouvernemental appelé Grand Huit, d'une part, qui a d'ailleurs été voté à l'unanimité du Conseil du STIF et déposé par une saisine auprès de la Commission nationale pour qu'il soit réalisé et que tout a été fait, même si à un moment nous avons craint le pire, pour que le débat ait lieu. Ce débat, qui maintenant va se terminer dans une dizaine de jours, nous a permis, réunion territoriale après réunion territoriale et dans les différents secteurs de la proche Couronne, de venir présenter le projet tel qu'il avait été conçu dès le départ et de pouvoir en tirer un bilan sur sa globalité.

Pour autant, cela n'empêche pas qu'après l'émergence d'un projet dont certaines parties sont apparues comme clairement concurrentes, cela a été dit, et devant l'incapacité qu'il y avait à financer les deux, cela a été rappelé par le président Santini comme par le président Huchon lors des premières réunions, cela n'empêche pas, et cela a été sans doute une des attentes qui a émergé le plus dans ce débat, de dire qu'il serait quand même bien qu'il y ait aussi un travail dit de convergence.

Ce travail, je rejoins ce que vous avez cité, il est en cours, il n'est sans doute pas finalisé, il y a un certain nombre de points sur les financements, sur les maîtrises d'ouvrage, sur un certain nombre d'éléments qui ne sont aujourd'hui pas totalement stabilisés mais cela n'empêche pas de prendre position, maître d'ouvrage par maître d'ouvrage, sur chacun des projets. En ce qui concerne le STIF, dans ses responsabilités de maître d'ouvrage, il est porteur du projet Arc Express. À l'issue du débat qui se termine dans une dizaine de jours, la CNDP aura un délai de deux mois pour établir le bilan sur comment elle estime que le débat s'est passé, ce qu'elle en a entendu, et le Conseil du STIF aura ensuite un délai de trois mois pour venir prendre position sur la manière dont il compte répondre aux deux questions essentielles de ce soir : premièrement, est-il opportun ou pas de faire une boucle de transports en commun en proche Couronne, complète, maillée ? De ce point de vue, je rejoins ce qui a été dit à plusieurs reprises ce soir. Deuxièmement, si oui, quelle est la variante de tracé qui apparaît la plus adéquate à la problématique à la fois transport et aménagement, telle qu'elle est issue des différents enseignements du débat ? Cela ne veut pas dire forcément bleu ou vert. Nous avons certains secteurs, nous ne l'avons

peut-être pas redit ce soir, où nous avons la capacité aussi, dans certains cas, de mixer, selon les tronçons, les différents tracés.

**Jean-Yves TAILLÉ**

Avez-vous une question ? Nous allons répondre à cette question puis nous passerons la parole à M. le Président du Conseil général.

**Philippe ORTEGA**

Bonsoir à tous. Je loge à Romainville. De par les tracés en pointillés, je m'aperçois que la ligne bleue est plus courte. Ne serait-il pas possible de faire celle-ci d'abord et l'autre ensuite, qui fait deux fois la longueur et en plus avec deux boucles ?

**Jean-François HÉLAS**

Vous avez raison, la longueur fait partie des éléments d'analyse puisque, grosso modo, plus c'est long, plus cela coûtera cher, à la fois pour creuser le tunnel et puis, en général, nous avons un peu plus de stations aussi. Donc, nous pouvons retenir que le coût est à peu près proportionnel à la longueur.

Toutefois, cela ne suffit pas. L'équation, l'opportunité de savoir si, in fine, nous réalisons à tel endroit ou tel autre, si vous regardez l'ensemble du coût du projet Arc Express, c'est à la fois important puisqu'il y a presque 1 milliard d'écart mais, si je prends systématiquement tous les tracés les plus proches, je suis à 7 milliards. Si je prends systématiquement tous les tracés les plus éloignés, je suis à 8 milliards. Voyez donc que ce n'est pas neutre, 1 milliard, je l'entends mais, en même temps, par rapport aux enjeux que cela représente par rapport au territoire, vous voyez que nous ne pouvons pas mettre uniquement en équation de cette manière la pertinence d'un tracé. Il s'agit bien de se dire que, globalement, du point de vue du transport, il nous semble que dans ce secteur, il y a un enjeu à positionner un transport en commun puissant en rocade porteur d'avenir et de liaison de tous les éléments du territoire, que nous parlions d'activités, d'enseignement, de logement, de zones de loisirs, de culture, etc. Pour autant, nous ne pourrions pas aujourd'hui dire : voilà, l'équation mathématique du coût fait que c'est à cet endroit que nous devons nous positionner.

**Jean-Yves TAILLÉ**

Monsieur le Président, vous allez sans doute nous apprendre des choses intéressantes.

**Claude BARTOLONE, Président du Conseil général**

Intéressantes, je ne sais pas. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je voudrais rebondir sur l'avant-dernière question parce qu'elle me paraît centrale, celle de savoir, après les annonces du Ministre de la ville, quel doit être le comportement de l'État et des collectivités locales. Pourquoi ? Parce que, pour nous, il nous paraît important, pour les collectivités locales en particulier, les départements de la région Île-de-France et la région, qu'il n'y ait pas un renvoi de l'espérance des habitants de la Seine-Saint-Denis en particulier à dans quinze ans. Quand on voit le calendrier des réalisations d'Arc Express, si tout va bien, c'est dans quinze ans. Nous avons donc voulu insister sur maîtriser le court terme, le moyen terme et le long terme, j'y reviendrai tout à l'heure.

Nous avons voulu aussi obtenir de l'État qu'à la fois il puisse reconnaître la nécessité du Plan de mobilisation à court terme, qui permet pour la Seine-Saint-Denis de réaliser l'ensemble des tramways qui sont actuellement en réalisation dans la partie Nord-Ouest du département, qui nous permet d'envisager le prolongement de la 12 – le tunnelier Élodie est arrivé à Paris la semaine dernière et nous allons maintenant le retourner pour continuer le tunnel –, qui nous permet de financer le tramway des Maréchaux, qui va faire une incursion sur Pantin, qui nous permet de commencer à financer le prolongement de la ligne 11, qui nous permet de finir, je l'espère dans de bonnes conditions, le T1, même s'il y a encore quelques discussions à avoir avec la nouvelle équipe de Noisy-le-Sec, et qui nous permet aussi d'envisager le moyen terme. Le moyen terme ici, à Pantin, c'est la modernisation du RER E, puisque nous ne pouvons pas continuer avec des RER A, B, C, D, E dans l'état que nous connaissons actuellement.

Donc, nous voulions à la fois maîtriser le court terme, le moyen terme et le long terme. Sur le long terme, il y avait une inquiétude à avoir avec le gouvernement puisqu'après que le Président de la République ait annoncé son métro rapide, le métro du Grand Paris, qui ne figure pas sur ce Plan, qui est indispensable pour permettre à la fois la liaison entre Orly et Roissy, dans le cadre du développement de la métropole parisienne mais qui est indispensable aussi pour désenclaver les grands quartiers populaires des années 60 qui sont aujourd'hui extrêmement loin de l'ensemble des lieux de travail. Je rappelle que pour un habitant de Clichy Montfermeil qui pourrait prétendre à être intéressé par les emplois de la plate-forme de Roissy, aujourd'hui, son premier handicap est lié aux transports puisqu'il lui faut en moyenne 1h30 pour aller de Clichy Montfermeil à Roissy, puisqu'il est obligé de repasser par Paris. Je rappelle que, pour les habitants de Neuilly-Plaisance, qui aujourd'hui seraient intéressés par les emplois de Plaine Commune, le temps de trajet est 1h30.

Nous étions donc partisans que soit pris en compte, notamment sur le département de la Seine-Saint-Denis, le besoin des habitants des grands quartiers populaires des années 60. Nous étions partisans de cette idée de dire qu'il nous faut réussir la liaison entre Orly et Roissy mais, si cela devait se faire aux dépens d'Arc Express, il y a là un véritable problème. Or, et cela a été un risque puisqu'Arc Express a failli être shunté du débat public, nous ne voulions pas que pour l'avenir, et notamment de ce département, j'y reviendrai dans quelques instants, tout soit renvoyé à la réalisation du métro rapide à dans vingt ans et sans avoir la moindre attention portée au cours terme et au moyen terme que j'évoquais tout à l'heure.

Si nous voulons réaliser et mettre tout cela sur la table, c'est 35 milliards dans les quinze ans qui viennent. Les collectivités locales sans l'État, c'est impossible et l'État sans les collectivités locales, c'est impossible. Donc, c'est vrai, hier soir encore, il y avait une réunion qui rassemblait des gens extrêmement différents, les présidents de Conseils généraux, communistes, socialistes, de droite, le Président de la région, le Ministre, le Président du Syndicat du Grand Paris, le Président de Paris métropole parce que notre volonté était d'essayer de trouver une stabilisation en ce qui concerne les investissements et les financements. Vous vous rendez bien compte que 3 milliards, sur le Plan de mobilisation, 35 milliards pour la réalisation de l'ensemble de ces projets et 800 millions à trouver dans les années qui viennent pour permettre d'équilibrer le fonctionnement du STIF, sans que cela ne soit une pénalisation pour

les utilisateurs, c'est quelque chose qui mérite, si nous pouvons arriver à un consensus qui permettrait d'annoncer dans le même temps les financements pour le fonctionnement du STIF, qui va prendre en charge et sur quel calendrier les différents travaux seront programmés et quelle doit être l'intervention du budget de l'État pour la réalisation de ces projets.

Vous voyez que nous sommes sur un sujet extrêmement important, notamment pour le département qui est certainement le département où la double boucle est complémentaire. Nous avons besoin d'une manière identique, à la fois d'Arc Express et du métro rapide du projet du Grand Paris du Président de la République parce qu'ils ont vocation complémentaire et ils ne sont pas opposables l'un à l'autre.

Quand nous avons pris ce dossier, au niveau du Conseil général, par rapport au Val-de-Marne qui, voilà maintenant sept ans, s'est mis à travailler au niveau du Conseil général pour essayer de faire une proposition sur Arc Express, nous, sur les premières cartes qui étaient présentées par le STIF en particulier, nous étions souvent présentés sous forme de grosses patates parce que la réflexion n'était pas assez avancée sur le département. Là, vous voyez que c'est une situation délicate et je vois les débats, quelquefois, plein d'émotion que nous pouvons avoir avec un certain nombre d'élus parce qu'à la fois, nous devons tenir compte de la situation d'un certain nombre de villes mais il faut que nous nous projetions dans l'avenir. Si Arc Express se déroule dans les meilleures conditions possibles, l'inauguration, si tout va bien, sera dans quinze ans, c'est-à-dire, avec un département qui voit une croissance de sa population de 1,3 % tous les ans, à un moment où nous aurons 200 000 habitants supplémentaires dans ce département et qu'il faut déjà imaginer dans des endroits qui ne sont pas le long du périphérique, même si nous avons des quartiers en développement sur Montreuil, sur Romainville, sur Pantin qui peuvent être envisagés. Le gros du développement de la Seine-Saint-Denis, et c'est déjà remarquable dans les résultats du recensement que nous avons, c'est sur la zone dense moyenne et sur la deuxième périphérie qu'elle va se réaliser.

Il était donc pour nous indispensable, à la fois de tenir compte de ce besoin de rattrapage qui existe sur bon nombre de villes mais aussi de ce besoin de projection dans l'avenir. C'est pour cela que nous avons essayé de voir quelle pouvait être la proposition qui pouvait être portée par le Conseil général, qui tenait compte de cette augmentation de la population, qui tenait compte de ce besoin de modernisation et d'équipement sur un certain nombre de villes. Là, sur Pantin, je crois que le compte y est entre la modernisation du RER, qui interviendra dans les années qui viennent, entre le TCSP sur la Nationale 3, entre le tramway des Maréchaux, qui va faire un petit tour sur Pantin, et tenir compte aussi des zones en plus grandes difficultés, en termes de transport et de développement, que Pantin.

Je dois vous dire, et c'est ma fierté, puisque le département de la Seine-Saint-Denis, ce n'est pas comme dans un certain nombre de départements de province, où il y a beaucoup de non inscrits. En Seine-Saint-Denis, ou on est membre de la majorité présidentielle, ou en est communiste, ou on est socialiste. Pour vous donner une idée du rapport de forces, il y a dix membres de la majorité présidentielle, il y a treize Conseillers généraux communistes, il y a dix-sept Conseillers généraux socialistes. Je dois vous dire que j'ai été très fier de constater qu'à la fin du vote, il y avait unanimité moins trois abstentions pour la proposition du tracé vert qui passe par Bobigny Pablo

Picasso. Nous avons réussi à mettre entre parenthèses quelquefois des égoïsmes locaux. Nous n'avons pas téléphoné à tel ou tel pour lui demander de venir pour défendre ou s'opposer à un projet. Nous avons essayé de porter un projet qui tienne compte de ce que sera la Seine-Saint-Denis dans les vingt ans qui viennent.

C'est pour cela que nous avons formulé ce projet, tout en soutenant la nécessité absolue du prolongement de la ligne 11, tout en soutenant l'idée qu'il faut maintenant terminer le prolongement du T1 vers le Sud parce que cela est nécessaire, à la fois pour Noisy-le-Sec, même s'il y a un débat avec les élus de Noisy-le-Sec, cela est nécessaire pour Romainville, cela est nécessaire pour Montreuil, qui permettra ainsi, avec le prolongement du T1, de réaliser une véritable opération de requalification urbaine puisque cela permettrait d'en finir avec les friches de la réserve autoroutière de l'A186, qui était prévue pour relier deux autoroutes et qui ne se fera jamais.

Pour tenir compte de Montreuil, pour montrer l'appréciation que nous avons voulu avoir dans les détails pour cette ville, nous avons mis dans notre délibération la nécessité de prolonger la ligne 9, dans les années qui viennent, jusqu'aux Murs à pêches parce que le véritable désenclavement de Montreuil pour les années qui viennent, c'est le prolongement de la ligne 9.

Sur le dossier tel qu'il est présenté actuellement par le formidable travail réalisé par le STIF, tout ne figure pas. Pour ceux qui le souhaiteraient, je ne sais si on les a prévus ce soir mais vous pouvez aller sur le site du Conseil général, où nous avons un certain nombre de documents à votre disposition qui mettent sur une carte les territoires qui vont connaître du développement économique, qui vont connaître l'arrivée de nouveaux logements, qui vont connaître l'arrivée de nouveaux lieux d'enseignement, de commerce ou de culture, pour voir exactement les raisons qui nous ont amenés à retenir ce projet.

Pour le reste, un certain nombre de propositions différentes donnent du sens à ce débat public mais, je l'espère, permettront enfin de rattraper le retard que le département de la Seine-Saint-Denis a accumulé en trente ans. C'est toute la difficulté, et ce sera ma conclusion, dans le cadre du projet que nous avons porté à l'unanimité moins trois abstentions au niveau du Conseil général, nous avons voulu tenir compte à la fois de ce besoin de tenir compte du retard mais aussi de penser la Seine-Saint-Denis dans les vingt ans qui viennent. La Seine-Saint-Denis dans les vingt ans qui viennent, vous imaginez que les choses vont beaucoup bouger parce que ce sont bien souvent sur les anciens terrains de l'ère industrielle que la ville intense, la ville qui respecte l'environnement, la ville qui mélange les lieux d'habitation, de travail, de culture, de consommation se fera et nous avons essayé de penser à cette ville intense pour penser notre Arc Express des vingt ans qui viennent. C'est ce qui vous explique pourquoi nous continuons, et je pense qu'au moment où nous sommes réunis, il y a encore des réunions qui rassemblent ensemble des groupes de la région en particulier, pour essayer d'arriver la semaine prochaine à un accord global qui permettrait à l'ensemble des Conseils généraux, à la Région et à l'État, d'annoncer un Plan de mobilisation et de convergence qui permettrait de regrouper les préoccupations de court terme, de moyen terme et de long terme. Merci.

*(Applaudissements)*

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Merci, Monsieur le Président, de toutes ces précisions. Ce qu'il faut souhaiter maintenant est que ce consensus dont vous parlez intervienne aussi rapidement que possible. Ce besoin d'un consensus est d'ailleurs une constante qui ressort de l'ensemble des réunions publiques que nous avons eues sur ce projet. Le STIF souhaite-t-il apporter des précisions sur ce qui vient d'être dit ?

### **Jean-François HÉLAS**

Peut-être juste sur un point concernant la ligne 11. Tout à l'heure, j'ai parlé de la situation du T1 au Sud, en confirmant que le projet avançait. Je pourrais dire aussi que la ligne 11, dont nous avons fait la concertation au mois de septembre, a été un peu masquée par l'importance des débats d'Arc Express du Grand Paris mais c'est aussi un projet très attendu, depuis très longtemps, cent-dix ans diront ceux qui connaissent mieux l'historique mais je crois que c'est effectivement un projet important, également financièrement, ce n'est pas loin de 1 milliard pour aller jusqu'à Rosny. Il va passer, après la Commission de suivi que nous avons faite récemment, au Conseil d'administration du STIF en février pour tirer le bilan de cette concertation et engager tout de suite le schéma de principe et donc la constitution du dossier d'enquête publique de ce dossier.

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Avant de reprendre le cours des questions, mon ami Jean-Pierre Richer me signale qu'il aurait une précision à apporter à une remarque qui a été faite tout à l'heure.

### **Jean-Pierre RICHER**

Avec la permission du Président et après les réponses qu'il a données et qu'a données le STIF, je voudrais donner aussi un point de vue à la personne qui a, je résume, dit : « Dans ces conditions, à quoi sert le débat public ? » Je dirais que le débat public, celui-ci, avec ces conditions particulières puisqu'il y avait deux projets, a, je pense, une triple utilité.

Il a premièrement l'utilité classique du débat public, on écoute ce que chacun a à dire, le public d'abord, sur les tracés, les stations et ensuite, au moment de décider, le maître d'ouvrage en tire les conséquences.

Sa deuxième utilité est que, dès que le débat public a commencé, on a entendu le public dire : « C'est très bien, votre projet, mais en attendant, nous », je simplifie, « on galère. Que voulez-vous faire ? » Cela a mis en valeur le Plan de mobilisation des transports, qui n'était pas l'objet même du débat mais cela a rappelé que c'était essentiel.

Le troisième point est que le débat public contradictoire avec les deux projets n'a pas sitôt commencé que nous avons entendu le public, d'abord, dire avec beaucoup de bon sens : « On ne fera pas les deux projets, on n'a pas les moyens ». Les élus, ensuite, ont parlé en même temps de la nécessité d'un rapprochement. Alors, que sera le rapprochement, ce n'est pas l'objet de notre débat public d'aujourd'hui mais il n'empêche que le débat public, je crois, a eu l'utilité d'y pousser. Le public s'est fait entendre, et les élus pensaient aussi que c'était raisonnable, mais le public s'est fait fortement entendre dès les premières réunions.

Voilà, donc, la triple utilité du débat public. Je crois au débat public, donc je le défends et je réponds à ce monsieur qui posait la question.

**Jean-Yves TAILLÉ**

Merci, Jean-Pierre, de ces précisions.

**Maurice FAIT**

Je suis habitant de Montreuil et secrétaire de l'AMUTC, association des usagers des transports. Il est un peu difficile de parler après vous, Monsieur le président, mais je vais essayer d'être synthétique. D'une part, nous suivons avec beaucoup d'attention les débats, aussi bien celui d'Arc Express que celui du Grand Paris, depuis le début et nous notons effectivement des avancées qui nous semblent considérables et très importantes. Nous allons citer la branche Grand Est d'Arc Express puis les branches que vous nous proposez aujourd'hui pour la partie jusqu'à Pantin. Comme nous sommes un peu plus au Sud, j'aimerais que vous passiez la diapositive numéro 26, s'il vous plaît, et éclairer, comme vous l'avez fait tout à l'heure, les différents tracés que vous nous proposez sur ce territoire dont il est question ici ce soir.

**Jean-François HÉLAS**

C'est la diapositive concernant les différents arcs.

**Maurice FAIT**

Voilà. Alors, déjà, la branche bleue, nous n'y croyons pas vraiment. Pourquoi ? Parce que, dans sa partie Nord, passe beaucoup trop près de Paris, près du T3 qui a déjà une fonction de rocade à l'intérieur de Paris. Donc, la fonction principale d'Arc Express étant celle de la rocade, cela ne me semble pas très bienvenu. Dans la partie Sud, le tracé emprunte le trajet des Rigollots, Maréchal Joffre, Val de Fontenay, qui est un tracé tout à fait adéquat pour le prolongement de la ligne numéro 1 du métro plutôt que celui de la rocade. D'ailleurs, on voit une boucle un peu bizarroïde pour venir passer à cet endroit-là.

Montreuil, là où nous habitons, le point focal est la croix rouge de l'hôpital intercommunal que vous voyez ici et, Monsieur le président, les habitants qui habitent à côté de l'hôpital intercommunal, donc avec Bagnolet, Romainville, Noisy, Rosny et le haut de Montreuil, il nous faut une demi-heure pour aller en tête de métro aujourd'hui, à la Mairie des Lilas ou à la Mairie de Montreuil ou aller à Rosny-Bois-Perrier. Cela veut dire qu'il nous faut plus d'une heure pour aller dans Paris. Nous sommes pourtant dans la petite Couronne, tout proche en distance de Paris. Nous payons en plus le tarif de trois zones mais je vais passer sur ce débat-là.

Donc, nous espérons le prolongement de la ligne 11 qui passera à l'hôpital intercommunal, nous espérons le prolongement du T1, malgré les difficultés, et nous revendiquons avec force le prolongement de la ligne 9 de Mairie de Montreuil, non pas pour aller aux Murs à pêches mais pour rejoindre l'hôpital intercommunal, pour qu'elle soit maillée, parce que notre réflexion est basée sur le réseau, sur le maillage, pour qu'elle soit maillée sur la 11. Ce sera un bénéfice pour la 11 parce qu'elle va gagner des usagers de la 9 et ce sera un bénéfice pour la 9 parce que des usagers, au lieu d'aller du côté de Paris, viendront vers la 11 pour se redistribuer dans les autres zones en particulier du département de Seine-Saint-Denis.



Pour Arc Express, nous soutenons une autre option qui ne figure pas sur cette carte, qui est l'option directe entre Val de Fontenay et Bobigny-La Folie. Pourquoi ? D'abord parce qu'elle passerait à l'hôpital intercommunal où nous habitons. Je ne suis pas hypocrite, c'est quand même une bonne raison mais il y a une deuxième raison, qui est extrêmement importante, c'est parce que c'est réellement le parcours le plus court. Val de Fontenay, pôle multimodal soutenu par tout le 94, le Val-de-Marne, est presque un point obligé d'aboutissement d'Orbival et donc de la branche Sud d'Arc Express. À ce moment-là, de Val de Fontenay à Bobigny, on passe par l'hôpital intercommunal, on coupe au passage le T1 et on maille totalement ce territoire.

Je vous soumetts ces propositions. Il est évident que si nous avions les moyens, nous ferions cette branche plus la branche des territoires Villemonble, etc., parce que ce sont des territoires qu'il faut desservir, qu'il faut mailler, pas seulement par une rocade Arc Express mais aussi par le prolongement de la 11, aussi probablement un jour par le prolongement du T1, etc. Nous sommes dans une situation de nécessité absolument considérable face à laquelle, évidemment, il manque des finances.

J'en terminerai ici. Simplement, je dis que vraiment, notre territoire, être aussi peu desservi pour plus de 60 000 habitants dans la zone que je vous ai indiquée et bientôt, avec les nouveaux quartiers de Romainville, de Montreuil, nous serons prêts de 100 000 habitants et nous n'avons pas de transports en commun efficaces, que des bus. Ce n'est pas possible, ce n'est pas tenable. Il y a beaucoup de jeunes dans les cités qui cherchent des emplois et il faut vraiment faire quelque chose pour ce territoire. Alors : Arc Express et surtout la base du maillage, T1, M11 et la 9 jusqu'à l'hôpital intercommunal. Excusez-moi d'avoir été un peu long. Merci.

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Le STIF a-t-il quelque chose à dire ? Je voulais simplement dire que, Monsieur, vous avez fait, si j'ai bien compris, la proposition d'un nouveau tracé, que nous ne connaissons pas. Ah, il est déjà dans le cahier d'acteur, donc j'allais vous suggérer de le mettre sur le site Internet mais s'il est dans les cahiers d'acteurs... D'accord.

### **Jean-François HÉLAS**

Je crois qu'effectivement, vous avez fait une analyse du tracé bleu sur un certain nombre de points, vous avez également souhaité, comme beaucoup, d'autres projets qui viennent en maillage. N'y voyez aucune malice mais je crois qu'il y a deux jours, je disais à Aubervilliers que, dans ce territoire où c'est vrai qu'il y a du rattrapage et où nous venons souvent, nous arrivons avec cinq projets et repartons avec dix, mais c'est plutôt sympathique.

En ce qui concerne votre proposition de tracé Val de Fontenay direct Bobigny-La Folie, il ne nous a pas échappé que nous pouvions envisager cette version. Pourquoi ne l'avons-nous pas proposée ? Parce que nous avons quand même le T1 sur une certaine longueur et que, même si la puissance et le type de desserte est un peu différent, j'entends bien, malgré tout, les simulations de trafic que nous faisons entre les deux faisaient que l'un tuait l'autre, clairement. Nous sommes quand même sur des investissements importants, d'un côté comme de l'autre. Vous avez d'ailleurs vous-même soulevé la question, moins importante d'ailleurs, entre le tracé bleu Église de Pantin et le T3. C'est vrai qu'on commence à être proche. Là, nous avons regardé aussi la question mais, en réalité, cela ne joue pas, il y a très peu de captation

faite entre les deux. Vous pourriez poser aussi la question du T1 du côté Bobigny Pablo Picasso mais, là aussi, d'ailleurs, nous sommes d'abord sur des distances beaucoup plus courtes et puis le T1 s'éloigne quand même un peu et fait donc un peu de cabotage et de desserte différente. C'est un point que nous avons examiné également mais, franchement, entre Val de Fontenay et Bobigny-La Folie, nous aurions une grosse implication par rapport au T1.

Également, sur Bobigny-La Folie, la connexion est un peu moins bonne vis-à-vis du maillage, nous l'avons déjà souligné, notamment au niveau de la 5, qui serait à construire. Donc, c'est un peu ce qui nous a amenés à ne pas poursuivre cette voie mais j'entends tout à fait et il est légitime que vous ayez posé votre cahier d'acteur avec ce projet.

### **Patrice VIDAL**

Je suis pantinois, je vais parler au nom du groupe local Europe Écologie Les Verts et, en deux minutes, je vais essayer de vous faire part d'une réflexion, de deux demandes, de deux questions et, en contrepartie, je répondrai à votre question sur les variantes.

La réflexion est que, si la mobilité est un droit, ce n'est pas une fin en soi. Par moments, on a un peu l'impression, dans vos présentations, que cela l'est, en disant : « Regardez, à une heure de chez soi, on va pouvoir aller chercher de l'emploi ». Il faut faire attention à cette logique du toujours plus et nous devons être dans le toujours mieux. Il y a peut-être d'autres façons de travailler en termes d'aménagement du territoire à l'échelle de l'Île-de-France, sur des rapprochements domicile travail et sur un développement équilibré des différents pôles, plutôt que de continuer à construire des tours à la Défense, par exemple. Donc, c'est effectivement un droit mais il faut faire attention à cette orientation où la réponse serait la mobilité, la mobilité.

Les deux demandes sont bien de ne pas perdre de vue d'améliorer l'existant, que ce soit en termes de qualité de service, en termes d'accessibilité, notamment physique. Nous savons bien ici, à la gare RER de Pantin, que nous avons un vrai souci de ce côté-là. C'est aussi l'accessibilité en termes de coût et la logique par exemple d'un passe unique qui permettrait à tous, quel que soit le lieu où on habite en Île-de-France, de payer le même tarif paraît quelque chose à mettre en place rapidement.

La deuxième demande, qui a été largement évoquée, est bien entendu de continuer à travailler sur le déploiement du T1, de la ligne 11 et de la ligne 9, qui sont au service du maillage de ce territoire.

Les deux questions sont les liens qui n'apparaissent pas dans votre réflexion, telle qu'elle est présentée là, sur le fret. Notamment, un métro automatique n'est pas forcément une réponse qui permet à un moment d'imaginer qu'on puisse y faire passer du fret ou, en tout cas, c'est une question que nous souhaitons vous poser. Il n'y a pas que des personnes qui se déplacent en Île-de-France, il y a aussi énormément de produits, de biens, etc. Donc, puisque nous allons mettre des milliards dans un réseau, comment cette dimension est-elle prise en compte ?

L'autre question est le lien aussi au Canal et au fluvial. Il est évident que, sur la partie qui concerne Pantin, nous avons une ligne 5 qui longe le Canal et nous ne voyons pas

forcément l'intérêt d'y mettre du fluvial. Cela dit, au-delà, est-ce que ce sont des réflexions qui ont été prises ?

La réponse à votre question est qu'il nous paraît qu'en termes d'aménagements du département, et au-delà de nos égoïsmes ou de nos intérêts propres puisque la ligne bleue est quand même très favorable à Pantin, il nous paraît que la ligne verte est intéressante en termes d'aménagements du département. Par rapport à Pantin, elle dessert aussi le quartier des Courtilières, ce qui est loin d'être négligeable pour ce quartier. Merci.

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Cela fait un certain nombre de sujets intéressants. Je repasse la parole au STIF.

### **Laurence DEBRINCAT**

Pour vous répondre par rapport à la conception de la ville et de la mobilité, effectivement, je crois que nous vous rejoignons tout à fait au STIF sur le fait que l'objectif n'est pas forcément de se déplacer pour le plaisir de se déplacer mais d'arriver à ce que la mobilité des Franciliens soit plus durable. Arc express est vraiment la pierre angulaire qui permet d'arriver à changer de manière quand même radicale le modèle de déplacements qu'on peut avoir aujourd'hui en proche Couronne, notamment parce qu'Arc Express permet de conforter les densités urbaines et nous savons que la ville dense est celle qui est favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo.

L'idée est, grâce à un projet comme Arc Express, d'arriver à troquer un modèle où on ne se déplace quasiment qu'en voiture parce qu'on ne peut pas faire autrement, donc on possède de une à trois voitures par ménage et c'est la course parce qu'il n'y a pas d'autre moyen de transport, d'arriver à troquer ce modèle pour un modèle où, parce qu'on peut se déplacer en transports collectifs pour se rendre à son travail, on va reconsidérer l'ensemble de sa mobilité parce qu'à un moment donné, on va se dire : « Tiens, je n'ai peut-être pas besoin de ma deuxième voiture, je n'en ai plus qu'une et finalement, ma voiture, je m'en sers vraiment quand je vais loin le week-end mais, le reste du temps, j'arrive à me débrouiller avec la marche ou le vélo ».

C'est vraiment cette logique d'évolution de la mobilité que le STIF prône dans le cadre de la révision du Plan de déplacements urbains, qui arrive à son terme puisque nous allons passer ce document au Conseil de février, avec des objectifs de réduction des déplacements en voiture à l'échelle de l'Île-de-France dans les dix prochaines années, à objectif raisonné et raisonnable, grâce justement à tous les projets de transports collectifs que nous allons pouvoir faire et grâce aussi à la promotion des pistes cyclables. Nous espérons évidemment avoir un relais des collectivités locales en la matière.

Je répondrai maintenant à votre deuxième question sur le fret. C'est vrai que la question du fret, c'est d'ailleurs aussi une question abordée par le Plan de déplacements urbains, aujourd'hui, 90 % des marchandises transportées en Île-de-France le sont par camions, et seulement 10 % par le train ou par la voie fluviale. Sur les livraisons en ville, c'est quasiment 100 % par camions ou par véhicules utilitaires un peu moins imposants. Je crois que nous sommes tous d'accord pour arriver à ce que le transport de marchandises soit plus vertueux, plus respectueux de l'environnement. Quelles sont les solutions adaptées que nous pouvons préconiser ? Le problème essentiel des marchandises, par rapport aux voyageurs, est que le colis

de marchandises a du mal à changer de mode de transport tout seul. Par définition, chaque fois qu'il faut le faire passer d'un camion à un train, d'un train à une péniche, il faut une intervention humaine. Globalement, l'économie du transport de marchandises tourne autour de modes de transport qui permettent d'éviter ce genre de rupture de charge et permettent d'amener au maximum les marchandises de leur point d'origine à leur point de destination.

C'est là où l'utilisation des lignes de métro est loin d'être évidente parce que, par définition, elles sont en souterrain et ne sont pas reliées. On ne peut pas amener des métros ou même des véhicules qui rouleraient sur ces lignes de métro, les faire sortir facilement pour ensuite aller vers les plates-formes logistiques existantes ou à venir. Je crois qu'il y a vraiment une question d'adaptation et de concevoir des solutions qui permettent de répondre aux besoins des chargeurs ou des transporteurs, à l'économie de la logistique. Nous devons dire que, pour l'instant, nous n'avons pas trouvé de solution magique avec les infrastructures de type métro. Après, il peut y avoir d'autres infrastructures ferroviaires en surface, qui sont plus faciles à utiliser pour ce type de transport.

Par rapport à notre projet Arc Express, je vous l'ai dit tout à l'heure, nous espérons que le trafic sera extrêmement important donc il faudra clairement le réserver aux voyageurs pendant le temps de l'exploitation du matin jusqu'au soir et imaginer arriver à mixer avec des circulations de marchandises ou même mettre des circulations de marchandises la nuit poserait la question de la maintenance du réseau. C'est vrai que les lignes de métro ne sont pas vides la nuit, c'est le moment où nous les entretenons et c'est ce qui fait qu'elles peuvent fonctionner correctement le jour pour les voyageurs. Aujourd'hui, c'est vrai que nous n'avons pas poussé la réflexion parce que, clairement, ce sont des obstacles qui nous semblent assez forts à l'utilisation d'Arc Express pour le transport de marchandises. Pour autant, cela ne veut pas dire que nous ne devons pas trouver des solutions innovantes de transport de marchandises en ville. C'est un vaste sujet.

### **Jean-François HÉLAS**

J'ajouterai juste un point. C'est vrai que, certes, le fret, dans le cadre de la révision du PDU, rentre dans les compétences du STIF mais ne l'est pas sur le plan général puisque nous sommes en transports collectifs de personnes. Néanmoins, nous sommes assez militants et il y a de nombreuses situations où nous essayons de voir ce que nous pouvons faire. J'ajouterai par exemple que, sur le pôle des Halles, nous nous sommes dits qu'il y avait un enjeu majeur, un centre commercial puissant, nous sommes au ventre de Paris, cela doit être possible. Cela fait un moment que nous tournons autour de la question et nous n'arrivons pas à trouver le modèle économique avec les uns et les autres, toutes les questions d'exploitation qui nous permettraient de trouver une solution viable. Cela ne veut pas dire que nous n'avons rien fait mais cela veut dire que nous avons mis en place des mesures conservatoires pour pouvoir le faire un jour, quand les choses évolueront. Nous espérons qu'elles évolueront mais ce n'est pas si simple. Accessoirement aussi, j'ai toujours le grand rêve, on parle beaucoup de trams-trains et de tramways et je suis persuadé qu'un jour, nous devrions être capables de faire des trams-trains de type cargos fret légers, pour les distributions d'aujourd'hui. Il y a à inventer le système, le système économique n'est pas calé.

### **Marie-Jeanne CALSA**

Bonsoir. Je suis élue à la ville de Romainville et je me bats chaque jour, avec mes collègues élus, pour mettre en œuvre des projets et des équipements qui doivent changer le quotidien de mes concitoyens. J'œuvre pour réaménager nos quartiers, les désenclaver, faire venir des entreprises nouvelles, construire ensemble un projet de ville, un projet de vie impliquant une véritable prospérité partagée. Mais ces politiques publiques volontaristes n'auront que peu de portée si elles ne sont pas adossées à des transports en commun modernes et performants. C'est pour cela que les débats quasi philosophiques sur la ville dense, la ville intense d'après-demain, sont nécessaires mais les investissements immédiats et la concrétisation à court terme du prolongement du T1 et de la ligne 11, ainsi que l'interconnexion de celles-ci avec le tracé Arc Express à Rosny, sont tout simplement vitaux pour l'avenir de nos territoires. Ce qui induit à l'évidence le choix du tracé vert, passant par Bobigny Pablo Picasso et qui desservira d'autant plus de villes, allant jusqu'au bout du territoire. Merci.

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Y a-t-il d'autres questions ?

### **M. BREGIÈRE**

Bonsoir à tous. J'habite à Romainville et suis membre du MGC. J'ai trois questions. Je voudrais savoir le nombre d'habitants desservis par les deux tracés. Je suis plus favorable au tracé vert qu'au tracé bleu, qui me semble plus cher pour le nombre desservi. Je voudrais savoir si des stations Vélib seront associées aux nouvelles stations sur le tracé vert.

### **Jean-François HÉLAS**

Sur la question du nombre d'habitants, je vais parler en nombre de populations plus emplois puisque c'est un peu notre jargon, c'est-à-dire que nous regardons qui va être desservi directement par chaque projet. Nous considérons qu'autour de chaque station, pour un métro puissant de type Arc Express, la zone d'attraction est autour de 800 m autour de la station. À moins de 800 m à pied, quand vous avez un métro de type ligne 14, vous venez à la station. Dans ce périmètre, je regarde, à l'échéance de mise en service du projet, la population en tenant compte des projets de développement qui ont été identifiés par les collectivités et grâce au travail de l'IAU, qui a été conduit avec le STIF sur cette question. Donc, d'un côté, j'additionne les populations prévisibles et, de l'autre, les emplois prévisibles puis je fais l'addition de cela pour toutes les stations.

En ce qui concerne le territoire de ce soir, c'est effectivement pour nous un indicateur essentiel. Ce n'est pas le seul parce qu'il y a aussi les enjeux de correspondance et d'aménagement mais c'est un point important. Le tracé bleu, c'est 135 000. Le tracé vert, qui passe par Bobigny-La Folie, c'est 103 000. Le tracé vert qui passe par Bobigny Préfecture, c'est 138 000. Donc, globalement, de ce point de vue, le tracé vert qui passe par Bobigny-La Folie est un cran en dessous des deux autres, qui sont à peu près équivalents. C'est pour la partie Mairie d'Aubervilliers à la fin de l'Arc. J'avais évoqué les chiffres pour les deux Arcs Est, qui confirment que, de mémoire, les enjeux étaient à peu près équivalents. Si cela vous intéresse, nous sommes capables de séparer la partie population de la partie emplois, y compris ce soir, je les ai ici. Vous pouvez venir nous voir à la fin et nous vous le ferons.

### **Laurence DEBRINCAT**

Comme j'ai les chiffres pour la population, je peux vous les donner tout de suite. Pour le tracé bleu, nous sommes à 87 000 habitants desservis ; pour le tracé vert par Bobigny Pablo Picasso, à 93 000 et, pour le tracé par Bobigny-La Folie, à 69 000.

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur, vous avez déjà parlé.

### **Un intervenant**

Juste une remarque. Les chiffres sont très intéressants mais il est important de noter que le territoire de Bobigny-La Folie est un territoire en devenir. Il y a pour l'instant des voies de chemin de fer, des hectares et des hectares disponibles. Aujourd'hui, nous avons ce déficit mais, dans une dizaine d'années, nous serons peut-être à égalité.

### **Jean-François HÉLAS**

Je n'ai peut-être pas été assez clair dans ce que j'ai évoqué mais il m'a semblé avoir précisé que, bien entendu, nous tenons compte des projets de développement. Cela a peu d'intérêt de travailler sur l'existant aujourd'hui. Nous nous projetons et, en l'occurrence, nous sommes en 2020 et, dans les études ultérieures, nous poursuivrons, d'ailleurs. D'une part, nous partons sur l'existant. Deuxièmement, le travail fait avec l'IAU et le STIF permet d'aller voir chaque collectivité et d'identifier les différents projets de développement qui sont connus. Cela donne déjà les premières bases, les grandes opérations d'aménagement, les ZAC, d'un côté. De l'autre, nous avons fait une analyse des terrains en mutation potentielle, pour commencer à identifier le coût d'après 2020. Quand nous ne savons plus faire, en quelque sorte, nous terminons par le projet de SDRIF, qui cale les enjeux tendanciels, sectorisés et positionnés spatialement dans ce projet.

J'en profite parce que j'ai oublié une partie de la question qui portait sur les Vélib, pour dire que nous sommes tout à fait convaincus que ce qui est extrêmement important, c'est de multiplier également les modes actifs pour arriver à la station. Tout à l'heure, quelqu'un a dit, et cela m'a paru tout à fait important, que Pantin a un fonctionnement de gare un peu tournée que d'un côté et il y a un véritable enjeu à l'ouvrir de l'autre. De cette manière, nous multiplierions totalement l'optimisation et le fonctionnement de la gare. Pour ce qui est d'Arc Express, nous comptons favoriser l'arrivée en vélo, par exemple, autour des stations, ce qui veut dire avoir un travail assez fin avec les collectivités pour les pistes cyclables et autres aménagements un peu loin, pour commencer à rabattre dans de bonnes conditions de sécurité. Cela veut dire aussi, sur le plan local, pouvoir accueillir les vélos de différents types. Il y a plusieurs choses, depuis les appuis vélos occasionnels où je viens poser mon vélo une fois de temps en temps, c'est une réponse mais, bien souvent, si nous voulons pouvoir aussi développer cela pour des gens qui l'utilisent régulièrement, qui veulent pouvoir le mettre tous les jours en toute sécurité et le récupérer le soir, nous sommes là plutôt sur des modes de type abris sécurisés, sous forme abonnement ou autre. Le Vélib est également une solution possible de vélos de location de courte durée. Il y a un travail à faire autour de cela.

Nous le pensons assez souvent pour les vélos mais également à pied, c'est-à-dire l'attention à porter pour que, par les cheminements piétons, nous puissions desservir, sur 360° autour de la station, et ne pas avoir ces effets de coupure que nous avons

très souvent, un canal, une voie ferrée, un échangeur routier, enfin toutes choses qui, simplement par cette coupure produite, vous coupent l'attractivité de la station en deux assez facilement.

### **Nadia ZOUG**

Bonsoir. Je vais plutôt intervenir en tant que Conseillère régionale. Rapidement, ce qui me semble important est que, dans toute la campagne que nous avons pu faire en mars dernier, ce qui était extrêmement fort était la question du désenclavement des quartiers et aussi que, pour des zones qui se retrouvaient sans métro, il puisse y avoir à nouveau un équilibre. En même temps, il y avait tout le débat entre opposition Arc Express, Grand Paris, donc déjà, dans un premier temps, ce qui me semble important, est que parmi les différentes options, l'option verte correspond justement à ce choix de désenclavement. Tout à l'heure, nous avons évoqué essentiellement sur cette option le site universitaire. Nous n'avons pas forcément évoqué le Campus des Métiers qui, lui, offre des formations d'un tout autre niveau, une formation professionnelle en direction des jeunes. Ce Campus des Métiers va être amené à doubler sa capacité en jeunes en formation, en apprentissage. Cela concerne la zone de Fort d'Aubervilliers et il me semble important en effet que l'option verte d'Arc Express puisse être retenue.

Il me semble aussi important d'évoquer, parce que ce n'était pas forcément clair, ce sont toutes les questions stations mais en même temps les aménagements qui peuvent exister autour et ce que vous évoquez aussi par rapport aux vélos, Vélib ou autres. Je voulais aussi évoquer, nous n'en avons pas forcément beaucoup parlé, que cet été, la zone 6 sera amenée à disparaître et il me semble important que nous puissions continuer ce chantier sur le dézonage. Tout à l'heure, quelqu'un évoquait le fait que, sur de très courtes distances, nous passons d'une tarification 2 à une tarification 3. Ce débat, nous avons commencé à l'avoir et je pense qu'il faut impérativement que nous puissions le poursuivre d'autant qu'avec Arc Express, avec la percée qui va se faire vers Sevran, nous pourrions passer aussi vers d'autres zones. Donc, oui, en effet, à des mobilités mais il faut aussi que cette mobilité puisse être accessible avec des tarifs moindres.

J'ai bien entendu une chose, parce que cela fait partie des préoccupations, ces prolongements de la ligne 11, engagement, prolongement de la ligne 9, pas d'abandon du T1 puisque c'est quelque chose d'important. Je n'ai pas entendu parler concrètement de la Communauté d'agglomération Est Ensemble qui va se développer dans les mois à venir et, sur tout ce secteur, il semble important que nous puissions bouger autrement.

Par contre, il n'a pas forcément été posé une question concrète sur le Canal de l'Ourcq. Même si ce n'est pas sur du court terme, j'aimerais vraiment savoir quels sont les possibles et les possibilités qui peuvent être utilisés dans l'avenir.

Vous avez aussi évoqué quelque chose de fort tout à l'heure en disant : « La question du fret, on y réfléchit mais on n'y est pas encore, il faut innover ». Justement, je pense qu'il faut vraiment que nous nous innovions. Là, nous sommes sur une perspective de quinze ans. Je vais vous livrer mon âge, 45 ans, donc dans quinze ans, j'en aurai 60. 60 ans, qui veut dire pour des enfants de cinq ans aujourd'hui, ils en auront vingt. Donc, le fret, ce sont peut-être aussi d'autres formes de travail, d'autres types d'emplois et je pense qu'il ne faut pas que nous réfléchissions exclusivement

transports mais aussi quel type d'emplois, quel type de métiers autour de la question du transport et donc tous ces métiers qui peuvent être rattachés aux modes de transport.

Voilà, j'ai peut-être été un peu longue, désolée.

### **Jean-François HÉLAS**

Dans le prolongement de ce que vous avez dit sur le Fort d'Aubervilliers, même si nous n'étions pas très nombreux, il y a deux jours j'ai fait la réunion à Aubervilliers et, effectivement, la question du développement et le choix de passer par Fort d'Aubervilliers est quelque chose qui est ressorti assez clairement de cette réunion mais, encore une fois, nous n'étions pas très nombreux.

Vous avez parlé aussi en matière d'aménagements. J'en profite pour dire que ce qui caractérise aussi le STIF est qu'il a compétence en matière de transports collectifs mais pas en matière d'aménagements. Pour le STIF et la Région, en la matière, l'aménagement reste une compétence essentielle de la collectivité, ce qui n'empêche pas de pouvoir regarder, à chaque fois qu'un projet de transport vient dans un territoire, comment les deux peuvent se mailler, pas seulement sur le plan transports mais s'épauler pour qu'il y ait une synergie entre les deux, sous l'angle de la volonté de chaque partenaire, qui peut d'ailleurs être assemblée. La ligne 11 est un bon exemple puisqu'à l'occasion de la ligne 11, l'ensemble des collectivités, le STIF, la Région, la Caisse des dépôts aussi, je crois, ont travaillé à une charte de développement de l'aménagement et du transport. Je crois que de cette manière, nous faisons vraiment du gagnant-gagnant entre aménagement et transport.

L'unification de la zone 6, vous le savez, est passée au Conseil et, derrière, il y a toute une réflexion aujourd'hui sur la tarification, d'abord pour dire que l'ancienne tarification par zone collait assez bien sans doute à un moment donné, historique, à un réseau plutôt en étoile. Aujourd'hui, quand on commence à développer et, singulièrement, Arc Express en est un, des réseaux en boucle, cela ne veut plus dire grand-chose. Il faut donc inventer autre chose. Des prises de position des présidents, notamment au moment des élections régionales, ont aussi eu lieu et, dans ce cadre, une étude a été lancée sur la tarification unique, comment, etc. Ces études ne sont pas finalisées aujourd'hui mais nous sommes en tout cas dans cette voie. Je voudrais aussi rappeler qu'Arc Express, pour le STIF, est conçu dans le cadre de la tarification francilienne. Ce n'est pas un système à péage, cela rentre totalement comme un projet classique.

Sur le Canal de l'Ourcq, je ne suis pas sûr d'avoir bien compris. Votre question n'est pas la desserte des territoires autour du Canal de l'Ourcq mais l'utilisation de la voie d'eau comme transport en commun. Là, pour le coup, d'abord ce n'est pas trop dans ma direction. Ensuite, le STIF a aujourd'hui fait, sur la Seine, une expérimentation dont il faudra tirer les bilans. Je sais que les choses vont être présentées au niveau du Conseil d'administration mais je crois pouvoir dire que ce n'est pas si facile que cela en a l'air. J'ai d'ailleurs fait l'expérience précédente en étant nantais, où nous avons aussi tenté l'expérience et cela n'a pas été si évident. Là aussi, nous sommes encore dans des choses à sans doute inventer, innover, pour que cela reste dans des coûts de fonctionnement raisonnables. En voie d'eau, nous sommes très vite pénalisés par des temps de transport très longs, donc nous sommes très vite peu concurrentiels sur des petits parcours. Il est invraisemblable d'avoir un service à deux ou cinq minutes sur



de la voie d'eau, cela multiplie de manière considérable les matériels. Même si des villes étrangères, que je connais un peu, ont réussi à le faire mais sur des distances un peu plus longues, comme Brisbane en Australie, cette question n'est pas facile. Il y a Venise, oui, mais là, c'est un peu autre chose et il n'y a pas d'alternatives. C'est vrai que la contrainte est un bon truc, la voiture est mise à l'extérieur, mais cela peut se discuter.

### **Corinne VALS**

Non, Monsieur, pas une question mais, si vous me le permettez, une réponse. Je suis Maire de Romainville mais surtout Vice-présidente du Conseil général, notamment en charge des déplacements et des transports. J'entends avec beaucoup de plaisir les questions de Nadia et de Monsieur au premier rang parce que, quand nous parlons des transports, nous parlons bien sûr des voyageurs, c'est important, mais nous oublions très souvent le fret. Je me bats beaucoup pour qu'on parle du fret et, en général, on a du mal à aborder ces questions. Je vais donc être très brève parce que ce n'est peut-être pas l'objet ce soir mais, pour pouvoir répondre et nous pourrions en rediscuter tout à l'heure, nous avons signé, quinze jours auparavant, au niveau du Conseil général, la charte pour les aménagements portuaires le long du Canal, avec divers partenaires, la Ville de Paris d'abord, puisqu'elle est un peu propriétaire des lieux, les différentes villes qui sont installées tout au long du Canal, le port autonome de Paris, l'ADEME, la Chambre de Commerce et d'Industrie.

L'objectif était de prévoir des aménagements portuaires et, si j'entends ce que dit Jean-François Hélas, c'est vrai que ce n'est pas simple parce que, de manière générale, cela ne fait pas partie de notre culture d'utiliser le Canal pour les voyageurs et cela ne fait plus partie vraiment de notre culture d'utiliser la voie d'eau pour le fret. Donc, il faut inverser les choses et relancer mais c'est vrai que le fret maritime est devenu de plus en plus important.

Sur ce département de la Seine-Saint-Denis, nous avons l'immense chance d'avoir le Canal Saint-Denis, le Canal de l'Ourcq et donc de pouvoir rejoindre la Seine et d'avoir un bout de Marne de l'autre côté. Aujourd'hui, le fret maritime va arriver jusqu'à Gennevilliers notamment et le port autonome de Paris travaille sur des zones portuaires pour le fret. Nous pouvons très bien imaginer que, via le Canal Saint-Denis, on arrive jusqu'au Canal de l'Ourcq. Donc, nous avons imaginé, avec les villes et les différents partenaires concernés, la création de ports, de logistiques urbaines de proximité parce que, si nous voulons réduire les camions, il faut limiter autant que possible ce qu'on appelle le dernier kilomètre, que nous avons là des possibilités de création d'emplois ; qui dit création d'emplois dit aussi déplacements et je pense que c'est dans ce sens qu'il faudra le faire. Nous pouvons dès lors permettre que le transport des passagers par le Canal ait du sens si on va rejoindre son travail. Bien sûr, il y a des temps mais si nous y trouvons un intérêt, c'est bien plus facile. C'est tout cela que nous avons avancé au niveau du département. Il y a encore beaucoup de travail mais je continue à rêver là-dessus, sans parler de l'expérimentation en termes de chemin de fer que nous avons obtenu lorsque le Président a rencontré le Président de la SNCF, M. Pépy.

### **Jean-François HÉLAS**

J'en profite pour dire que, pour ce qui nous concerne en propre, nous comptons bien utiliser la voie d'eau pour l'évacuation des déblais. Il y a là une quantité assez

importante et nous voudrions en profiter pour éviter d'envoyer des camions, ce qui représenterait une assez belle noria, vous pouvez l'imaginer.

**Philippe FAUVELLE**

Je suis habitant de Bondy. Ma question ou mon commentaire portait sur ce que vous venez de dire. En fait, il va y avoir un extraordinaire chantier à faire, souterrain, donc une logistique extraordinaire à mettre en place pour les déblais. Je pense que les travaux pourraient être un chantier préparatoire. Nous allons être obligés d'utiliser le Canal, j'en suis persuadé, et cela pourrait être un formidable chantier d'expérimentation pour pouvoir l'utiliser ensuite à d'autres fins, pour le fret ou pour les passagers.

**Jean-François HÉLAS**

C'est bien prévu comme cela.

**Jean-Yves TAILLÉ**

Y a-t-il des questions ? Monsieur, vous avez déjà parlé et vous levez la main, donc je vous demande d'être bref.

**Carmelo PICCIOTO**

Je voulais soulever un point qui m'avait semblé idéologique. Le métro automatique, alors que nous approchons des 4 millions de chômeurs, ne serait-il pas envisageable quand même d'avoir un métro humain ?

D'autre part, je voulais soulever l'anomalie du T5, qui est un tracteur routier, en fait. Il aurait été souhaitable que ce soit un tramway fer qui puisse être prolongé vers la Porte de Paris à Saint-Denis et la Porte d'Aubervilliers.

Enfin, en ce qui concerne le Canal, je voudrais juste signaler en conclusion la proposition du promoteur du chemin de fer de Paris à Saint-Germain. Il y a 160 ans, il avait tout simplement proposé de combler le Canal pour y faire une voie ferrée. Étant donné que c'est quand même quelqu'un qui a été visionnaire, puisque c'est grâce à lui que le réseau national a été construit, je pense que cela devrait être étudié aussi bien par les édiles que par les techniciens. Cela entraînerait une révolution en termes de transport dans la région mais en France également.

**Jean-Yves TAILLÉ**

Le STIF répond seulement aux deux premières questions.

**Jean-François HÉLAS**

Je vais répondre. D'abord, sur la question du métro automatique humain, je voudrais dire que, non, nous l'espérons. Humain, cela veut dire avec la présence d'un personnel et, dans le personnel qui accompagne un projet de métro, il n'y a pas que le conducteur, il y a aussi tous ceux qui accueillent dans les stations, qui s'occupent de la sécurité, qui distribuent les billets, qui assurent l'entretien, la propreté. Pourquoi, fondamentalement, sommes-nous plutôt sur un métro automatique ? C'est parce qu'il a une caractéristique fabuleuse puisqu'il permet d'adapter le nombre de rames à la fréquentation. Dès lors, par exemple pour une journée tout à fait particulière, parce qu'il y a un événement ou parce qu'une autre ligne est en panne, là où nous devrions normalement être en heures creuses, nous nous rendons compte en temps réel que ce n'est pas du tout cela mais il y a en fait encore un flux très important, le métro

automatique permet de réinjecter dans le système autant de rames que nécessaire et de maintenir le niveau de débit de l'heure de pointe. C'est une caractéristique essentielle. Quand vous n'avez pas cela et que vous avez des conducteurs, vous fonctionnez autrement. Vous regardez année après année ce qui se passe sur chacune des heures, vous prévoyez les tableaux, et c'est tout à fait normal, des personnels de conduite pour cette heure-là précisément. Vous avez prévu quelques réserves mais vous êtes très vite dépassés et vous n'arrivez pas à suivre les événements particuliers, vous ne pouvez prévoir l'incident majeur d'une autre ligne, par exemple. C'est cela, le champ essentiel de l'intérêt du métro automatique.

Pour ce qui est du tramway T5, le choix a été fait parce je crois aussi que, sur un certain nombre de grands réseaux comme le réseau francilien, pouvoir accompagner des développements qui, à un moment ou un autre, semblent intéressants en changeant un peu et en variant les technologies, nous semblait une assez bonne opportunité de s'adapter, sur Garches ou Sarcelles, le T5, sur un matériel à roulement pneu, dont nous pouvions imaginer qu'il y a un certain nombre de développements. Ce n'est peut-être pas aussi certain aujourd'hui mais voilà le choix qui avait été fait à cette occasion.

Pour combler les canaux, je dois dire qu'on peut quand même remercier les ingénieurs des Ponts et chaussées, dont je fais partie aussi, pour en avoir comblé énormément et, de ce point de vue, avoir défigurés pas mal de villes en supprimant ces éléments pour qu'aujourd'hui, nous y réfléchissions à deux fois avant de reboucher de telles traces intéressantes de l'histoire du pays. C'est un avis tout à fait personnel, en fin de soirée, je me l'autorise.

*(Applaudissements)*

**Jean-Yves TAILLÉ**

Y a-t-il d'autres questions ?

**M. BREGIÈRE**

Pouvez-vous me vous dire le nombre d'emplois que créera Arc Express ?

**Jean-Yves TAILLÉ**

Nous en avons déjà parlé tout à l'heure.

**Jean-François HÉLAS**

Nous avons identifié le calcul. Parlez-vous de pendant la phase de travaux ou au-delà ?

**M. BREGIÈRE**

Pendant la phase après, la phase d'exploitation.

**Jean-François HÉLAS**

D'accord. Pendant la phase de travaux, c'est 4000, je l'ai en tête. Ensuite, par contre, je ne l'ai plus en tête mais, là aussi, si vraiment cela vous intéresse, je vous propose de poser la question sur Internet, nous vous donnerons la réponse. Là, désolé mais je ne l'ai plus en tête.

### **Nicolas PIPARD**

Je suis de Pantin, modeste habitant, membre d'association. Juste, à titre personnel, quelle est la plage horaire envisagée pour la circulation du métro Arc Express ? Est-ce du 24-24 ou du 5h-1h du matin ?

Deuxième petite question. Tout à l'heure, il y avait un schéma intéressant qui essayait d'expliquer quels sont les déplacements de population à l'intérieur du territoire ou à l'extérieur, entre le territoire et Paris, 43 % qui naviguaient d'un territoire à un autre, etc., avec le reste de la petite Couronne. J'ai du mal à me rendre compte ce que cela représente par rapport aux autres territoires. Est-ce plutôt plus à l'intérieur de notre territoire, y a-t-il plutôt des déplacements à l'intérieur ou avons-nous à peu près les mêmes chiffres sur les territoires limitrophes ? Que pouvons-nous tirer de ce type de statistiques ?

### **Laurence DEBRINCAT**

Plus le territoire sur lequel nous travaillons est vaste et plus la part des personnes qui restent à l'intérieur du territoire sera forte. Sur un territoire comme le vôtre, trois communes seulement, c'est tout à fait comparable aux autres territoires sur lesquels nous avons pu travailler. Nous prendrions la Défense, évidemment, nous aurions des choses différentes, c'est un cas atypique mais sur le reste de la petite Couronne, c'est tout à fait comparable. Il faut savoir qu'effectivement, une grande partie même des déplacements domicile travail ne se fait pas sur de très longues distances. Elle se fait, vous le voyez, avec un tiers ou un quart des personnes qui restent dans leur territoire immédiat de proximité et ce sont aussi des types de déplacements auxquels nous devons apporter une réponse adaptée.

### **Jean-François HÉLAS**

Ce qui m'étonne le plus dans ce territoire est la disproportion, que nous n'avons peut-être pas vue sur les autres, entre le fonctionnement, ceux qui vivent dans votre territoire et qui vont travailler à Paris par rapport à ceux qui vivent à Paris qui viennent travailler ici. Nous avons du simple au double et cela, nous ne le retrouvons pas dans tous les territoires.

J'en profite pour répondre à votre question. Je confirme bien les 4000 emplois pendant la phase de travaux et 1200 à 1400 emplois pendant la phase d'exploitation. Concernant l'amplitude, nous sommes sur un réseau qui se veut être maillé. Bouclage et maillage, vous avez compris que ce sont les deux fondamentaux de ce projet. De ce fait, nous pensons que de se caler sur les horaires du métro est la bonne idée, 5h30 puis 1h30 ou plus, selon les fins de soirée en fin de semaine.

Après, nous pouvons aller plus loin avec un métro automatique, pour aller sur quelque chose qui n'est pas loin de l'utilisation 24-24. En même temps, quand nous faisons cela, nous avons une autre problématique qui arrive vite, qui est la question de la maintenance. Si je commence à faire du 24-24, cela veut dire, tout d'abord, comment nous articulons-nous avec le reste ? Est-ce que le système fonctionne tout seul à certains horaires mais, si je n'ai plus le maillage avec les autres lignes radiales, cela commence à être nettement moins intéressant. Premier sujet. Puis, deuxièmement, cela veut dire que les opérations de maintenance, ce n'est pas strictement impossible à faire mais il faut les organiser de manière différente et cela veut dire que nous aurons quand même des coupures plus fortes, par exemple en période estivale, assez fortement.

Aujourd'hui, cela se regardera forcément un peu plus loin, dans le stade des études approfondies, mais nous sommes plutôt dans la logique aujourd'hui d'essayer de garder une petite coupure de nuit pour entretenir efficacement le matériel, que nous pouvons aussi faire en dehors, mais surtout les voies.

### **Un intervenant**

Oui, M. Taillé, tout à l'heure, vous aviez séparé le débat en deux parties mais comme je vois que nous nous avançons vers la fin, je voulais me permettre de poser une question d'ordre un peu plus politique. Il y a un grand acteur dont nous n'avons pas parlé pendant cette soirée, c'est la RATP. La loi du Grand Paris ne désigne pas la RATP comme exploitant du réseau du métro du Grand Paris mais lui impose la séparation comptable de son activité de gestionnaire de l'infrastructure, c'est-à-dire les stations, les gares et les voies ferrées, et celle d'exploitant des services des transports en tant que tel, le métro. Tout est fait, semble-t-il, pour préparer l'arrivée sur le réseau de concurrents privés, conformément aux directives de l'Union européenne fondées sur la concurrence libre et non faussée. C'est la même méthode qui a été appliquée à la SNCF, à EDF-GDF, avec les résultats désastreux que nous connaissons. Je voudrais poser la question à M. Bartolone, puisque tout à l'heure, il répondait à ma première question. La convergence des projets dont vous avez parlé va-t-elle jusque-là, M. Bartolone ?

### **Claude BARTOLONE**

Je ne vais pas échapper à cette question mais je voudrais revenir sur le tableau précédent. Je ne sais plus si c'est au cours d'un débat public sur Arc Express ou Grand Paris mais il y a un chiffre que vous devez avoir en tête en Seine-Saint-Denis, qui justifie ces investissements lourds, c'est qu'alors que nous sommes le département le plus pauvre de France métropolitaine, nous sommes le département où les habitants utilisent le plus leur voiture individuelle. C'est aussi un indicateur sur le travail que nous devons faire, à la fois de rattrapage et de développement.

Après, pour répondre à votre question, Monsieur, pour vous dire exactement ce qu'il en était du contenu des discussions que nous avons hier soir, vous le verrez si jamais cette réunion sur la convergence des deux projets se tient, comme cela est possible, la semaine prochaine, un seul transporteur sera à la table et sera un des acteurs du projet, c'est la RATP. À aucun moment il n'a été question, et je pense que cela aurait posé des difficultés pour bon nombre d'acteurs qui participent actuellement au financement, je ne veux pas parler à la place de la Conseillère régionale mais pour nous, il n'est pas question, dans le cadre de ces investissements, qu'il y ait un autre opérateur que la RATP. Je vous dirais même plus, quitte à me faire tirer les oreilles, sur les trois réunions auxquelles j'ai eu l'occasion de participer actuellement, j'ai attiré l'attention de tous sur le fait qu'il serait peut-être bon que, le plus rapidement possible, les entreprises françaises qui ont une spécialité dans le transport soient concernées par ces études pour que, le moment venu, ce soit du matériel d'Alstom et pas d'une autre société qui roule sur ces différents circuits.

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Le STIF veut-il rebondir sur l'intervention de M. Bartolone ? Cette question des transporteurs avait, à mon avis, déjà été évoquée lors d'une précédente réunion, je ne sais pas laquelle, et j'avais cru comprendre qu'il avait été répandu que les transporteurs seraient mis en appel d'offres.

### **Jean-François HÉLAS**

En fait, tout le monde a un peu raison. Il y a deux aspects. La RATP est gestionnaire de l'infrastructure qui, que ce soit dans la loi du Grand Paris d'un côté, que ce soit d'ailleurs dans la loi dite ORTF, qui organise le transport, et donc, sur les lignes existantes et sur les prolongements de lignes existantes, où on dit clairement que ces prolongements de ligne se feront en co-maîtrise d'ouvrage entre le STIF et la RATP, la RATP assurant ce rôle de gestionnaire d'infrastructures pour garder une certaine continuité et assurer des enjeux de sécurité du système. C'est une chose, à distinguer sans doute, même si auparavant la RATP jouait les deux rôles, de l'exploitation au sens de la société qui organise la maintenance, le fonctionnement, l'entretien, les services qui accompagnent le projet, qui sont, depuis décembre 2000, mis, par développement des règles européennes, en concurrence aujourd'hui, notamment pour tout ce qui est des nouveaux projets. Arc Express étant un nouveau projet, qui ne peut pas être considéré comme un prolongement de ligne, c'est vrai, comme l'a plusieurs fois indiqué Marc Veron de la société du Grand Paris, la société du Grand Paris réalise, met à disposition du STIF l'infrastructure pour pouvoir nommer l'exploitant qui viendra assurer l'exploitation de ce service. Cela n'empêchera pas bien entendu la RATP de répondre à l'appel d'offres, à la délégation de service public, pour l'exploiter.

Il y a donc deux fonctions qui sont un peu nouvelles et qui conduisent d'ailleurs, c'est pour cela que vous aviez dit de créer une nouvelle entité au sein de la RATP, de séparer les deux activités de mainteneur de l'infrastructure d'un côté et d'exploitant de l'autre.

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Ce sont des problèmes qui ne sont pas faciles.

### **M. VOGEL**

Un petit complément par rapport à la diapositive n°4 sur les migrations. Intègre-t-on les scolaires dans ce que nous appelons « venir travailler » ?

### **Laurence DEBRINCAT**

Non, là, ce ne sont que les déplacements entre le domicile et le travail. Après, nous pourrions avoir, avec d'autres enquêtes, des informations mais pas forcément à cette échelle aussi détaillée, sur les scolaires. En revanche, quand nous vous présentons des prévisions de trafic, nous intégrons bien l'ensemble des motifs de déplacement, y compris les déplacements pour aller aux achats ou pour affaires personnelles.

### **M. VOGEL**

Ce qui m'étonne est la faible part sur Paris pour les gens qui sont en petite Couronne. Je suis étonné de ne voir que 15 % allant à Paris.

### **Laurence DEBRINCAT**

Cela dépend nettement de la composition de la population et par rapport aux catégories socioprofessionnelles des emplois qu'on peut trouver dans des secteurs avoisinants de la proche Couronne. Par exemple, nous sommes vraiment situés à proximité de la Plaine Saint-Denis où, aujourd'hui, il y a de très nombreux emplois, y compris tertiaires, ce qui explique sans doute aussi ces taux un peu particuliers de relation avec Paris.

**François LIVARTOVSKI**

Abordons-nous les problèmes de financement ce soir ?

**Jean-Yves TAILLÉ**

Si vous avez des questions à poser, oui.

**François LIVARTOVSKI**

Quel financement envisage-t-on pour une somme aussi considérable que 8 milliards d'euros ?

**Jean-François HÉLAS**

La question du financement est à prendre non pas au niveau des 8 milliards d'euros mais de l'ensemble des projets. Ce qui est ressorti des débats, Monsieur le Président du Conseil général l'a évoqué tout à l'heure, est que la première priorité est déjà d'assurer le court terme et le développement de l'existant, c'est-à-dire le Plan de mobilisation. Alors que, dans un système qui n'était pas concurrentiel au départ, le STIF est venu présenter son projet Arc Express, comme il l'a fait pour la ligne 11, comme il l'a fait pour la ligne 13, en réalité, aujourd'hui, à l'occasion de cette révolution envisagée sur l'ensemble des transports, la question est celle du financement global.

Je vais essayer de résumer mais ce qui s'est dit en gros à la réunion du 12 janvier dernier, qui était commune entre Grand Paris et STIF et spécifiquement consacrée au financement, le STIF a rappelé qu'à cette occasion, le Plan de mobilisation s'était globalement 18 à 19 milliards d'euros, pour lesquels, dans cette phase, nous intégrons Arc Express pour 3,5 milliards. Le reste, c'est le schéma directeur des RER, la désaturation de la ligne 13, la ligne 11, toutes les opérations du Plan de mobilisation y compris les tramways. Ces 19 milliards d'euros pouvaient être financés, nous parlons d'investissement, par un plan financé à hauteur de 12,4 milliards par les premiers engagements de la Région et des départements intéressés et d'autre part par des recettes fiscales nouvelles qui avaient été étudiées par le député Gilles Carrez, qui a été missionné par François Fillon, au moment où le Président de la République avait souhaité lancer le projet du réseau de transport du Grand Paris. Ces recettes fiscales étaient basées sur un équilibre entre ce qui vient de la part des employeurs, ce qu'on appelle le versement transport, ce qui peut venir de créations ou de recaptations de redevances pour création de bureaux, pour le fonds d'aménagement de la région Île-de-France sur un certain nombre de points. Puis, une participation de l'État était attendue, dans la mesure où l'État aujourd'hui, dans les différents contrats de projets l'État Région, finance une partie, en gros, actuellement 30 % des projets et nous attendions la poursuite de ce financement. C'était donc sur les 19 milliards.

Vous savez que la société du Grand Paris est venue avec un projet, au départ, entre 22 et 27 milliards d'euros, en reprenant des éléments communs pour certains, d'où l'idée de travailler sur le plan de convergence. Ce plan de convergence conduit non pas à l'addition des deux, non pas à 19 + 27 mais à quelque chose qui a été évoqué autour de 35 milliards. Le STIF avait fait avec la Région un pré-calage entre 29, 30, 32, enfin nous sommes autour de cette question et il faut voir ce qui peut être confirmé de ce point de vue. C'est tout l'enjeu des discussions actuellement. Le 12 janvier, il a été clairement montré que des efforts avaient été faits, des recettes fiscales nouvelles avaient été mises en place mais assez peu côté STIF ou Région, pour les projets du

Plan de mobilisation, mais plutôt du côté du Grand Paris, ce qui faisait qu'au global, le compte n'y était pas et c'est pour cela que le protocole n'a pas encore été totalement abouti. Pour autant, des avancées ont été faites, en particulier le ministre, M. Leroy, a confirmé que l'État maintiendrait son effort pour le Plan de mobilisation, c'est-à-dire que ce qu'il donnait, ce qu'il subventionnait dans le cadre des contrats projets État Région serait maintenu, ce qui représente environ 3 milliards jusqu'en 2025, qu'il doterait la société du Grand Paris progressivement sur une sorte de capital de 4 milliards, qu'il créerait ces recettes fiscales mais plutôt du côté Grand Paris, comme je l'évoquais tout à l'heure.

Est apparu également un autre point qui est pour nous d'une très grande importance, sur lequel nous sommes extrêmement vigilants, c'est la question du fonctionnement. La particularité d'un projet de transport est que ce n'est pas un projet dans lequel vous vous investissez et, ensuite, vous avez des recettes qui vous permettent de le financer. En réalité, vous le financez une première fois et, ensuite, pour le faire tourner chaque année, c'est structurellement déficitaire et vous devez également abonder. Donc, le STIF s'est évidemment posé la question d'abord pour le Plan de mobilisation et pour l'ensemble du Plan de mobilisation, ligne 11, ligne 13, les métros, les tramways, les tangentielles, les bus à haut niveau de service. Il avait estimé qu'en fonctionnement, ce n'était pas loin de 800 millions d'euros annuels qu'il lui fallait, sur un budget très important, de l'ordre de 8 milliards mais 800 millions, c'est quand même extrêmement important, et pour lequel un Plan de financement avait été établi, en partie sur une réévaluation du versement transport. Tout à l'heure, j'ai dit une bêtise, j'ai parlé du versement transport mais le versement transport concerne exclusivement le fonctionnement, excusez-moi. Le FARIF concerne bien l'investissement et le versement transport concerne le fonctionnement. Donc, une réévaluation du versement transport, au niveau fonctionnement, une prévision également raisonnable mais néanmoins importante d'évolution de la tarification parce que les trois grands piliers du fonctionnement sont un tiers versement transport, un tiers tarification, donc ce qui est payé par les usagers et les voyageurs, et le reste qui sera payé par les contributions notamment des collectivités locales.

Il nous semble qu'il faut aussi là une évolution de la tarification, de ce point de vue, progressive en fonction de la mise en place des différents services et une participation aussi des collectivités locales, le tout devant être raisonné et équitable entre les trois grands contributeurs au fonctionnement du système de transport. Cela, c'était pour le Plan de mobilisation à 800 millions.

Quand nous discutons maintenant du plan de convergence, nous sommes cette fois-ci sur un investissement plus important. Les coûts de fonctionnement sont de plutôt, estimés selon nous bien que nous n'ayons pas les éléments précis de la société du Grand Paris mais plutôt autour de 1,2 milliard au global, Plan de mobilisation et éléments du réseau du Grand Paris. Pour le coup, en face notamment des évolutions que nous évoquons sur le versement transport, la loi rectificative de 2010 prévoit bien 30 millions pour l'année 2011, qui devrait monter à autour de 100 millions d'euros dans deux ans, mais nous sommes bien en deçà de ce qui est nécessaire pour le financement du fonctionnement. Donc, la réunion du 12 a effectivement montré que la question essentielle était bien celle de la garantie à apporter pour que nous puissions faire fonctionner le système. C'est bien une responsabilité du STIF puisque, comme le répète à chaque occasion l'Institut du Grand Paris, à chaque réunion, qui



consiste à dire on réalise le réseau et on le remet ensuite au STIF qui désigne l'exploitant, je l'ai évoqué tout à l'heure, et qui finance son coût d'exploitation.

Enfin, un des derniers grands enjeux aussi est qu'il semble qu'il y ait également des garanties à apporter sur ce qu'on appelle l'étanchéité de la dette, c'est-à-dire, pour être concret, la société du Grand Paris dit aujourd'hui : « Là où je n'ai pas de recette, j'emprunte sur un très long temps mais je vais demander une redevance à celui qui va exploiter le réseau ». Oui, sauf que la redevance, nous savons ce que cela veut dire. Cela veut dire que c'est le STIF qui va la payer. Par ce biais, on pourrait obliger les contributeurs du fonctionnement, y compris les collectivités locales, à refinancer et à rembourser la dette qui a été faite pour l'investissement. Donc, il n'y a pas aujourd'hui cette garantie d'étanchéité telle que cela a été présenté. À cette occasion, nous avons rappelé qu'un amendement avait été proposé pour bien la garantir et qu'il avait été, à l'époque de M. Blanc, certes, mais qu'il avait été refusé au Sénat.

Ces questions de financement tournent autour de réussir à boucler le Plan de mobilisation d'un côté et le réseau du Grand Paris mais surtout, parce que si nous n'avons pas l'argent pour investir dans la construction, c'est un grand mal parce que nous ne faisons pas les travaux en question mais au fond, si nous ne le faisons pas, nous ne les exploitons pas, mais surtout à garantir le fonctionnement parce que ce serait très grave de se retrouver sur une impasse en termes de fonctionnement. C'est sur ces grands sujets que Région et État travaillent en ce moment.

### **Philippe DUMONT**

Bonjour. Je suis du CLIP Pantin, Collectif libertaire d'initiative pantinoise. Je voulais juste poser une question parce que j'ai entendu plusieurs mots. J'ai entendu DSP, délégation de service public, j'ai entendu appel d'offres et j'ai entendu, de la bouche de M. Bartolone, un opérateur public qui allait intervenir. Je me pose la question, si on commence à nous mentir sur ces choses, à savoir, comme cela s'est passé sur la question de l'eau, avec le CEDIF et Véolia, où on nous a fait passer la pilule d'une société privée en délégation de service public qui nous gère l'eau aujourd'hui... Est-ce qu'on commence à nous mentir aujourd'hui sur cette question ou non ? Est-ce qu'en plus, on va dire des choses et on va faire le contraire ? Est-ce que nos élus socialistes vont faire des choses et nous dire le contraire, comme à l'habitude ? C'est la question que je pose.

### **Jean-Yves TAILLÉ**

Monsieur, vous posez une question au maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage se sent-il compétent pour répondre ?

### **Jean-François HÉLAS**

Je crois que j'ai répondu tout à l'heure, en disant qu'il y avait deux aspects dans la question. Il y avait une question de gestion du domaine de la voie, des équipements, des installations. De quel réseau parlez-vous ? Pour ce qui concerne Arc Express, de ce point de vue, et comme je l'ai dit tout à l'heure, depuis décembre 2009, tout réseau de transport nouveau doit faire l'objet d'une délégation de service public avec mise en concurrence des différents opérateurs. C'est la transposition de la loi européenne au régime français. Bien entendu, pour la construction, comme cela se fait déjà aujourd'hui pour toute réalisation, elle se fera à partir d'appels d'offres, bien entendu

européens compte tenu des montants, pour l'ensemble des réalisations, tant des études que des travaux.

**Jean-Yves TAILLÉ**

Bien, je ne vois plus de main qui se lève, je crois donc que nous allons... Monsieur, vous avez déjà beaucoup parlé, si vous avez d'autres questions, vous pouvez toujours les mettre sur le site Internet. Je crois que nous allons clore la séance. D'abord, une information. Cette réunion était la dernière réunion territoriale du projet Arc Express. La prochaine réunion, qui sera une réunion de synthèse de l'ensemble de l'Arc Nord, aura lieu mardi prochain à 20h à Saint-Denis, à la Bourse du Travail. Il y aura une deuxième réunion de synthèse deux jours après pour l'Arc Sud à Créteil.

Voilà, je remercie les différents participants d'avoir fait l'effort de venir à cette réunion et je souhaite que le consensus dont nous avons parlé finisse par voir le jour rapidement.