

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

La Defense - le 13 décembre 2010

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN, Magistrat honoraire à la Cour de Cassation, membre de la Commission particulière du débat public
- Doris YOBA, Directrice de post-production dans le cinéma, 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

La séance est présidée par Monsieur Olivier GUÉRIN, membre de la Commission Particulière du Débat Public Arc Express

Olivier GUÉRIN

Quelques indications sur le cadre de notre débat. Il est organisé en application d'une Convention internationale et, en France, en application du Code de l'environnement. À la suite du projet présenté par le Syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF, la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante, a décidé d'organiser un débat et en a confié l'animation à une Commission particulière, dont nous sommes deux membres ici et un troisième dans la salle. Les membres de cette Commission particulière sont indépendants du maître d'ouvrage. J'ajoute aussi, parce que c'est une particularité de ce débat, qu'il est coordonné, en application d'une loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris, avec celui qui est organisé sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Les objectifs du débat sont d'abord d'informer toute personne concernée sur le projet, de répondre aux questions, de recueillir les avis, les observations, à la fois sur l'opportunité du projet et sur ses caractéristiques, et notamment sur le tracé. Nous vous présenterons ce soir les différents tracés dans le secteur.

Je précise aussi, parce que c'est important, que ce débat a lieu avant toute décision de principe sur le projet. C'est une phase de discussion antérieure à la décision de

principe de réaliser ou de ne pas réaliser le projet. C'est pour cela que les avis émis par les uns et les autres ont une importance particulière.

Les principes de ce débat : la Commission veille au respect de la transparence. Les informations doivent être claires et accessibles ; le principe d'équivalence : toute personne, quel que soit son statut, peut s'exprimer et poser une question, émettre un avis ou une proposition.

Pour que le débat soit constructif, la Commission demande aussi que ces avis et interventions soient argumentés, explicités, pour qu'ils puissent être débattus.

Comment se déroule ce débat ? D'une part, l'information est assurée par le dossier du maître d'ouvrage, vous avez pu l'obtenir avant d'arriver dans cette salle et il est accessible aussi sur le site Internet ; l'information aussi est faite de façon plus précise, plus détaillée, lors des réunions publiques comme ce soir où nous présenterons le tracé du secteur. Différents documents, en plus de ce dossier et des présentations, et notamment des études préalables à la définition du projet lui-même, sont diffusés sur le site Internet dont vous avez l'adresse. Enfin, l'information est également assurée par les réponses aux questions, à la fois lors des réunions publiques et sur le site Internet. À cet égard, la Commission regrette que le délai de réponse soit souvent trop long.

Toute personne peut donner son avis, d'une part lors des réunions publiques mais aussi sur le site Internet où sont également diffusées des contributions qui sont plus développées. Enfin, des cahiers d'acteurs, qui sont présentés par les personnes morales, sont aussi publiés et vous en avez eus de nombreux disponibles aussi à l'entrée de la salle.

Ce débat se clôt le 31 janvier prochain. Après le débat, dans les deux mois de la clôture du débat, la Commission particulière publie un compte rendu de l'ensemble des arguments échangés et le président de la Commission nationale fait le bilan de ce débat. Je rappelle, et c'est important, que la Commission particulière ne prend pas parti pour ou contre le projet. Elle est neutre. Ses membres, comme elle-même, n'expriment pas d'avis, ils sont neutres. Enfin, dans les trois mois qui suivent la publication du compte rendu et du bilan, le maître d'ouvrage, qui prend en considération les avis émis au cours du débat, publie sa décision sur les suites du projet. Le STIF, en l'occurrence, indiquera s'il décide de réaliser ce projet et dans quelles conditions.

Le projet va maintenant vous être présenté par Jean-François Hélas et Laurence Debrincat et nous débattons à la suite de la présentation qui sera faite. Merci, à vous la parole.

Laurence DEBRINCAT

Merci, bonsoir. Je vais commencer par me présenter. Je suis Laurence Debrincat, responsable des études générales au Syndicat des transports d'Île-de-France. Avant de rentrer dans les présentations, nous allons commencer par visionner un film qui va nous présenter le projet Arc Express dans ses grandes lignes.

(Projection d'un film)

Je vais maintenant vous présenter, de manière plus détaillée, le projet Arc Express. Il est important de rappeler tout d'abord qu'Arc Express est un projet porté par de nombreux partenaires, la région Île-de-France et les départements, notamment, dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports dans notre région.

Ce Plan est un ensemble de 60 projets à réaliser d'ici 2020 pour améliorer la situation des transports collectifs en Île-de-France. Arc Express fait donc partie d'un ensemble cohérent de projets, il n'est pas l'unique projet de transport que nous portons en Île-de-France.

C'est un projet piloté par le STIF, à l'instar de tous les projets de transports collectifs, et c'est un projet sur lequel nous avons engagé dès 2009 un dialogue avec les élus locaux.

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 les caractéristiques et comment le projet avance.

Arc Express répond à l'évolution de l'Île-de-France. Aujourd'hui, le réseau de transports collectifs, vous le connaissez, c'est le métro dans Paris qui s'est étendu en proche Couronne, des lignes de train et de RER organisées principalement en étoile autour de Paris.

Quand on regarde les densités de population et d'emplois, qui s'affichent en bleu plus ou moins foncé sur cette carte, on constate qu'elles sont extrêmement fortes à Paris mais aussi en Petite Couronne. Le besoin de déplacement est aujourd'hui extrêmement fort en proche Couronne, environ 10 millions de déplacements quotidiens se font chaque jour à l'intérieur de la petite Couronne mais le réseau de transports collectifs n'y répond qu'imparfaitement et l'usage de la voiture est majoritaire pour ces déplacements à l'intérieur de la proche Couronne.

Aujourd'hui, il manque donc un chaînon dans le réseau de transports collectifs. Ce chaînon, c'est une rocade performante en proche Couronne.

Quand on regarde l'évolution récente de l'Île-de-France, on constate que près de la moitié de la croissance démographique de la région ces quinze dernières années s'est localisée à moins de 20 km de Paris. C'est là que nous avons décidé de positionner le fuseau d'études d'Arc Express, qui s'affiche en rouge sur cette carte.

Vous le voyez, le besoin de déplacements et de projets de transports en rocade ne date pas d'hier. Aujourd'hui, Arc Express est un projet porté par les élus, par exemple l'association Orbival, qui porte la partie Sud-Est du projet dans le Val-de-Marne.

Arc Express est un projet que le STIF étudie depuis 2008, des études financées par l'État et par la Région. Nous nous sommes posé différentes questions et nous aurons l'occasion d'y revenir durant cette soirée. Tout d'abord, la question des enjeux urbains : où sont les centres-villes, les pôles d'emplois importants ? Cette analyse nous a permis de déterminer les endroits où il faut passer. Deuxième question, les solutions techniques : par exemple, quel matériel roulant choisir, à quelle profondeur pouvons-nous passer ? Troisième question, les points de correspondance : c'est extrêmement important, nous nous sommes demandés où nous pouvions nous

raccorder au réseau de transports collectifs existant et futur et si c'était plus ou moins difficile.

Nous avons conclu de ces études que l'Arc Sud et l'Arc Nord sont prioritaires :

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

Nous avons terminé les études sur les Arcs Est et Ouest qui nous permettent de présenter aujourd'hui une rocade complète.

Arc Express est un projet pour tous les Franciliens. Premier apport du projet : faire gagner du temps. Je vous donne deux exemples. Arc Express va faire gagner du temps sur des relations qui vont devenir directes grâce au projet, par exemple pour aller de Saint-Denis à La Défense, nous mettons aujourd'hui 34 minutes et nous en mettrons 17 demain, soit un gain de 17 minutes. Autre exemple, une relation entre la grande Couronne et la proche Couronne rendue possible grâce aux correspondances qu'Arc Express offrira avec le réseau de RER, de train ou de métro. D'Ermont à Nanterre, nous mettrons 25 minutes soit 21 de moins qu'aujourd'hui.

Gagner du temps est intéressant en soi. C'est surtout intéressant parce que cela permet d'atteindre des destinations plus intéressantes sans passer plus de temps à se déplacer. Cela vaudra aussi bien pour les habitants de la Grande que de la Petite Couronne.

Sur cette carte, chaque petit carré montre le nombre d'emplois supplémentaires que l'on pourra atteindre en moins d'une heure en transports collectifs grâce à Arc Express. Plus les carrés sont rouges foncés et plus on va gagner. Par exemple, depuis Aubervilliers, ce seront 250 000 emplois de plus que l'on pourra atteindre en moins d'une heure. Depuis Conflans-Sainte-Honorine, autre exemple, ce seront 100 000 emplois de plus que l'on atteindra en moins d'une heure. Vous le constatez, Arc Express fera gagner aussi bien aux habitants de petite Couronne que de grande Couronne, et c'est une partie importante de l'Île-de-France qui va bénéficier du projet grâce aux correspondances qui seront assurées.

Conséquence directe de ces gains de temps : nous estimons que le trafic sur le projet sera extrêmement fort : 270 000 voyageurs attendus sur l'Arc Sud lorsqu'il sera mis en service, 250 000 sur l'Arc Nord et, lorsque la boucle sera réalisée complètement, 1 million de voyageurs par jour. Je vous donne un ordre de comparaison, aujourd'hui, sur la ligne 1 du métro, aujourd'hui, il y a 750 000 voyageurs par jour. Nous sommes tout à fait dans des gammes comparables par rapport aux lignes les plus chargées du métro que nous connaissons aujourd'hui.

Arc Express permettra aussi une décharge significative du réseau de transports collectifs. Certaines lignes atteignent aujourd'hui la saturation. Arc Express permettra de les décharger d'environ 5 à 10 %. Alors, 5 à 10 %, par exemple sur une ligne de métro extrêmement chargée, cela représente trois à quatre rames pleines de métro.

Nous voyons donc que ce sera plus de confort pour les voyageurs qui les utilisent. Arc Express aura aussi un effet immédiat sur les lignes de bus de rocade en petite Couronne, qui sont aujourd'hui, pour certaines, surchargées.

Arc Express est un projet de transport pour la ville d'aujourd'hui et celle de demain. Avec une desserte fine, une station tous les 1 à 1,5 kilomètre, Arc Express desservira les centres-villes et les équipements importants. Il permettra de désenclaver les quartiers aujourd'hui mal desservis, de nombreux quartiers en politique de la Ville, on en compte une vingtaine de longs des stations d'Arc Express. Arc Express accompagnera le développement économique de l'Île-de-France en desservant les pôles d'emplois. Il favorisera la réalisation des projets de logements, des projets d'activités portés par les villes et permettra la réalisation de nouveaux projets.

Arc Express est un projet bénéfique pour l'environnement. En favorisant l'usage des transports collectifs, ce seront 150 000 voitures de moins chaque jour, c'est-à-dire autant de pollution, d'émissions de gaz à effet de serre, d'insécurité routière en moins.

Nous allons voir maintenant les caractéristiques du projet. À quoi ressemblera Arc Express ? Arc Express est vraiment le métro de demain. Nous avons mené une étude sur ce qui se fait aujourd'hui à l'international en matière de métro pour faire les meilleurs choix techniques. Nous en avons conclu plusieurs choses. Premièrement, Arc Express sera un métro automatique parce que c'est la technologie qui permet de s'adapter le plus facilement à la demande, un métro automatique plus moderne que celui que vous connaissez aujourd'hui sur la ligne 14 parce qu'il sera doté des équipements de dernière génération. Ce sera notamment un métro avec des rames larges, plus larges que celles que nous connaissons sur le métro parisien, plutôt 2,80 m, larges comme un RER. Ce seront des rames dans lesquelles il sera plus facile de circuler. Nous prévoyons aussi une évolutivité du système, c'est-à-dire pouvoir augmenter la capacité de personnes transportées en allongeant par exemple les rames.

Quelques éléments, quelques chiffres : Arc Express, ce sont 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 intermédiaires. À chaque station, il y aura des correspondances avec le réseau de bus. Une vitesse de 40 km/h, c'est la vitesse constatée aujourd'hui sur la ligne 14 du métro, une rame toutes les deux minutes à l'heure de pointe et un métro accessible aux personnes à mobilité réduite.

Voilà le tracé des différentes variantes d'Arc Express. Normalement, cette carte vous a été distribuée à l'entrée. Toutes les variantes que nous vous proposons sont techniquement faisables. Elles ont toutes un fort intérêt du point de vue des transports. Elles diffèrent en revanche localement par les territoires qu'elles desservent. C'est pour cela que nous avons besoin de votre avis ce soir parce qu'au-delà de l'opportunité du projet de la rocade dans son ensemble, le débat public doit nous permettre de faire émerger le tracé de l'Arc Sud et de l'Arc Nord.

Nous allons voir maintenant les tracés possibles pour l'Arc Nord :

- Le tracé bleu part de Nanterre-Préfecture, dessert la boucle des Hauts-de-Seine, rejoint un tronc commun qui est invariant à toutes les variantes, dans la Plaine Saint-Denis, depuis le carrefour Pleyel, Plaine Stade de France et Plaine Voyageurs. Puis, le tracé bleu rejoint Pantin ;
- Le tracé vert part de La Défense Grande Arche, dessert aussi la boucle des Hauts-de-Seine dans un tracé qui est plus au Nord. Nous reviendrons sur ces tracés dans la suite de la présentation. Il rejoint le tronc commun invariant dans la Plaine Saint-Denis et achève son parcours au niveau de Bobigny-La Préfecture.

Il est important de noter que ces variantes de tracés peuvent se combiner entre elles, tronçon par tronçon. Il est possible de les mixer. Concernant les tracés de l'Arc Ouest et de l'Arc Est, juste un mot sur l'Arc Ouest, nous y reviendrons aussi. Vous voyez qu'il a lui aussi un tronc commun invariant au niveau de Rueil-Malmaison et qu'il rejoint ensuite soit Nanterre soit Grande Arche pour se raccorder au tronçon de l'Arc Nord.

Arc Express n'est pas le seul projet de transports collectifs en Île-de-France. Il s'inscrit dans le cadre des soixante projets du Plan de mobilisation. Soixante projets pour un montant d'environ 19 milliards d'euros, qui vont nous permettre d'améliorer considérablement la situation dans les prochaines années. La moitié de ces projets est actuellement en travaux et sera mise en service avant 2014. Il s'agit de prolongement de lignes de métro, qui seront en correspondance avec Arc Express, du prolongement des quatre lignes de tramway existantes et de la création de nouvelles lignes de tramway, de la création de projets nouveaux, tels que le prolongement du RER E à l'Ouest qui intéresse évidemment au premier plan La Défense, la création de lignes de tram-train en Grande Couronne, la création de pôles de transport importants, de nouvelles gares et la création de 300 km de sites propres pour autobus.

Le Plan de mobilisation a été complété récemment par la Région Île-de-France. Ce projet de complémentarité tient compte de nouveaux projets, notamment un Arc à l'Est, qui s'affiche en rouge sur cette carte, qui sera un deuxième niveau de rocade par rapport à Arc Express, le prolongement de la ligne 7, qui permettra de rejoindre Arc Express à cet Arc Grand Est au niveau du Bourget, le prolongement de la ligne 14 du métro depuis son futur terminus Mairie de Saint-Ouen jusqu'à Pleyel, au niveau du RER D au Nord, et le projet CDG Express, avec une version modernisée du projet CDG Express pour améliorer la desserte de Roissy, notamment parce que ce projet serait intégré à la tarification francilienne avec des arrêts supplémentaires par rapport au projet initial.

Concrètement, comment le projet avance-t-il ? Le coût de l'ensemble du projet Arc Express est estimé entre 7 et 8 milliards d'euros pour la boucle complète. Une première tranche de financement est inscrite au Plan de mobilisation à hauteur de 3,5 milliards d'euros, avec un engagement de la Région et des départements de la Petite Couronne et de la Ville de Paris. Ceci nous permettra la mise en service de l'Arc Sud et le début des travaux de l'Arc Nord.

Nous avons envisagé une réalisation par Arc successif qui puisse être exploité dans un premier temps de manière autonome. Mise en service de l'Arc Sud en 2017, début des

travaux de l'Arc Nord en parallèle et mise en service en 2020. L'Arc Est suivra et l'Arc Ouest pourrait être mis en service en 2023.

En conclusion, Arc Express est une réponse concrète pour vos déplacements, un projet porteur d'avenir et de développement pour le territoire régional. C'est un projet que nous avons conçu au plus près des besoins des Franciliens. C'est pour cela que nous avons besoin de votre avis ce soir et dans l'ensemble de ce débat, pour en tenir compte dans les études qui seront menées ultérieurement.

Nous allons maintenant passer plus spécifiquement au projet sur votre territoire. Nous allons d'abord voir un film qui va vous expliquer les variantes de tracés possibles pour l'Arc Nord et nous verrons ensuite la localisation pour les stations.

(Projection du film)

Nous allons maintenant nous intéresser aux territoires particulièrement de six communes, Puteaux, Nanterre, Courbevoie, Colombes, Bois-Colombes et la Garenne-Colombes. Nous allons voir les différents tracés d'Arc Express sur notre territoire. Il s'agit d'un territoire extrêmement dense en population et en emplois. En population, trois communes, Nanterre, Colombes et Courbevoie, qui ont entre 80 et 90 000 habitants, en emplois parce que, notamment, sur votre territoire, se situe le pôle de La Défense mais pas seulement, d'autres communes ont un nombre d'emplois extrêmement important.

Nous allons voir l'ensemble de ces enjeux urbains, dans la suite de l'exposé.

Nous allons commencer par la question des déplacements. Nous avons conçu le projet Arc Express en réponse, d'une part, aux besoins de déplacements que nous connaissons aujourd'hui et en réponse aux enjeux urbains et aux enjeux de développement, notamment pour le futur. Ces chiffres sont issus du recensement de la population de l'INSEE. Que vous disent-ils ?

- D'abord : où travaillez-vous, c'est-à-dire où travaillent les personnes qui habitent sur le territoire des six communes que je viens de citer ? À 31 % sur place mais aussi à 29 %, sur Paris et, à 29 %, dans le reste de la petite Couronne. Cela montre le besoin de déplacements extrêmement important entre ce secteur et le reste de la petite Couronne ;
- De la même manière, 28 % des personnes qui travaillent sur le territoire des six communes habitent dans le reste de la petite Couronne. On voit bien l'importance d'une rocade en proche Couronne.

Nous allons maintenant regarder les projets de transports collectifs qui existent sur votre territoire et sur lesquels nous sommes appuyés pour construire les variantes de tracés d'Arc Express.

Le prolongement du T1, qui s'affiche en bleu sur cette carte à l'Ouest ; le prolongement T2, vers le pont de Bezons, qui s'affiche en rose ; le projet Éole à l'Ouest qui permettra de desservir, depuis Paris, La Défense puis de rejoindre le secteur de Seine Aval. Enfin, l'amélioration de la ligne 1 du métro, avec son

automatisation. Ce sont donc les projets qui permettront de desservir votre territoire et sur lesquels Arc Express vient s'appuyer.

Nous allons maintenant voir les enjeux urbains. C'est une analyse que nous avons menée avec l'IAU, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, une analyse qui a été faite de manière très fine. Nous allons vous montrer les principaux points. Nous allons voir successivement les enjeux en termes d'habitat, où sont situés les quartiers d'habitat dense qui s'affiche en hachures oranges sur la carte, et les secteurs mal desservis aujourd'hui, situés en gris foncé sur la carte, et les étoiles oranges représentent les secteurs en politique de la Ville.

Nous allons voir aussi les enjeux en termes d'emplois. Les gros carrés bleus sont les secteurs d'emplois de bureaux et les secteurs d'emplois forts sont matérialisés par les hachures violettes.

Nous verrons aussi les enjeux en termes de desserte des équipements d'intérêt départemental voire régional. Chaque équipement est marqué par un petit pictogramme, par exemple un caddie pour un supermarché ou un centre commercial.

Nous verrons les enjeux en termes de desserte des centres-villes qui sont visualisés sur la carte par les secteurs rouges. En secteurs oranges, ce sont les centres-villes dits secondaires, des centres-villes, des lieux de vie un peu moins importants mais tout de même très importants à l'échelle locale.

Enfin, la desserte des grands projets urbains, qui sont matérialisés par des pointillés rouges qui délimitent ces secteurs.

Nous allons maintenant expliquer, pour chacun des tracés et chacune des stations d'Arc Express sur votre territoire, ce qu'elle dessert. Tout d'abord, il est important de rappeler que toutes ces variantes sont techniquement faisables. Elles sont réalisées en souterrain sur votre territoire. Elles s'appuient sur des stations de correspondance qui sont fixes par définition et des stations intermédiaires dont la localisation est susceptible d'évoluer en fonction du débat. Nous allons voir successivement :

- le tracé bleu qui, sur votre territoire, part de Nanterre-Préfecture et rejoint le RER C aux Grésillons ;
- le tracé vert qui part de la Défense Grande Arche et rejoint les Quatre Routes, Les Courtilles et Gennevilliers au niveau du RER C.

Nous allons voir maintenant station par station. Nous allons commencer par le tracé bleu :

Le tracé bleu, sur votre territoire, part de Nanterre-Préfecture. C'est un pôle très important en matière de transports collectifs puisque c'est la correspondance avec le RER A et avec le RER E prolongé demain. C'est aussi un pôle très important en termes de desserte de population et d'emplois, et c'est un pôle qui est amené encore à se développer fortement dans les années à venir, avec la suite du projet Seine Arche. Nanterre-Préfecture, c'est aussi la desserte de la cité administrative, la préfecture, le tribunal, et c'est aussi la desserte du futur projet Aréna 92, situé à mi-chemin entre Nanterre-Préfecture et la Grande Arche, projet de stade et de salle de concert. C'est

aussi la desserte du quartier des provinces françaises, qui est accessible à pied depuis Nanterre-Préfecture.

Après Nanterre-Préfecture, le tracé se dirige vers le secteur des Groues, un secteur aujourd'hui à vocation plutôt logistique, avec une dominante ferroviaire importante, 76 ha amenés à connaître un développement urbain et un fort renouveau dans les prochaines années. Nous voyons d'ailleurs sur la photo ce que pourrait être ce secteur dans le futur, un développement extrêmement important en emplois. La localisation de cette station intermédiaire peut évidemment évoluer en fonction du projet d'aménagement. Elle sera même tout à fait à ajuster en fonction de ce projet.

Au-delà du secteur des Groues, le tracé bleu rejoint le Transilien, ligne L, desserte de Paris à Cergy. Cette gare de correspondance dessert le centre-ville de La Garenne-Colombes et notamment le quartier de Charlesbourg, dessert aussi des pôles d'emplois importants à l'Ouest de cette station et l'hôpital Max Fourestier un peu plus au Nord. Au-delà de la Garenne-Colombes, le tracé rejoint la gare des Vallées, qui est aussi desservie par le Transilien ligne L de Paris Saint-Lazare à Cergy. La gare des Vallées est en limite des communes de la Garenne-Colombes, de Bois-Colombes et de Colombes. Elle dessert un quartier à dominante plutôt résidentielle, centralité secondaire.

Au-delà des Vallées, sur votre territoire, le tracé bleu arrête son parcours au niveau de Bois-Colombes. La gare de Bois-Colombes est desservie par le Transilien ligne J, ligne de Paris Saint-Lazare à Ermont Eaubonne. C'est l'ensemble du centre-ville de Colombes qui est desservi par cette station. Au-delà, mais nous ne détaillerons pas le tracé, le tracé bleu rejoint ensuite la ligne 13 du métro, soit à la station Asnières Gabriel Péri, soit à la station les Courtilles.

Nous allons passer maintenant au tracé vert.

Le tracé vert, sur votre territoire, part de La Défense Grande Arche. Je ne vais pas vous le détailler mais c'est la desserte du pôle d'emplois, la desserte du centre commercial des Quatre Temps, un pôle d'emploi qui est amené encore à connaître une forte croissance dans les prochaines années puisque, selon les projets de l'EPADESA, nous estimons encore la croissance à environ 60 %, c'est-à-dire plus de 60 000 emplois supplémentaires par rapport à aujourd'hui. La Défense est aussi un pôle de transports collectifs majeur. Nous trouverons dans ce pôle la possibilité pour Arc Express d'avoir des correspondances avec le RER A, avec le RER E prolongé, la future station qui serait créée, avec le Transilien ligne L, cette fois-ci la desserte de Paris Saint-Lazare, Saint-Cloud, Versailles Rive Droite, Saint-Nom-la-Bretèche, et du Transilien ligne U, qui relie La Défense Grande Arche à Saint-Quentin en Yvelines. On y trouve aussi le tramway T2.

Le tracé va ensuite à la station la Garenne-Colombes, station commune avec la variante bleue. J'ai d'ailleurs oublié de dire tout à l'heure que la Garenne-Colombes est aussi un point de correspondance possible avec le prolongement du tramway T2 qui va desservir la place de Belgique au niveau du quartier Charlebourg.

Au-delà, le tracé vert pourrait avoir une station intermédiaire dans ce quartier qui figure en gris foncé et qui est aujourd'hui à l'écart de tout réseau de transports

collectifs dans Colombes, position de la station qui reste à ajuster en fonction des besoins locaux. Elle pourrait desservir les quartiers résidentiels de Colombes mais aussi des quartiers qui font l'objet d'opérations de renouvellement urbain, tels que les Grèves Petit-Colombes et Europe-Île Marante. Cette station desservirait aussi, un peu plus au Nord, l'hôpital Louis Mourier.

Le tracé vert rejoint ensuite la gare de Colombes, Colombes Gare, située dans la partie Est du centre-ville de Colombes, qui est desservie par le Transilien ligne J, à la fois desserte d'Ermont Eaubonne et desserte de Mantes-la-Jolie par Conflans. Cette station dessert aussi des quartiers fortement peuplés, notamment le quartier des Chambards.

Enfin, dernière station sur votre territoire, la station les Quatre Routes, qui est située en limite de Colombes et d'Asnières, une station intermédiaire qui n'offre pas de correspondance ou qui pourra en offrir avec le tramway T1 mais pas avec le réseau Transilien, une station qui dessert là aussi des quartiers résidentiels extrêmement denses, par exemple le quartier des Fossés-Jean, les Bouviers ou le quartier de l'Agent Sarre. Au-delà, le tracé vert rejoint la station de la ligne 13, terminus les Courtilles.

Quelques éléments de comparaison sur ces différents tracés. En termes de population et d'emplois desservis, donc qui se situent à proximité, à distance de marche à pied des stations, le tracé vert est meilleur par rapport au tracé bleu, notamment parce qu'il dessert La Défense Grande Arche et donc tous les emplois du secteur. En termes d'équipements desservis, ces tracés sont équivalents. En termes de desserte de quartiers en politique de la Ville, le tracé vert est meilleur parce qu'il dessert de nombreux quartiers dans Colombes et Asnières. En termes de correspondances avec les autres lignes de transports collectifs, deux éléments différents, le tracé vert offre des correspondances plus nombreuses par rapport au tracé bleu mais, en revanche, le tracé vert se situe à proximité du prolongement possible pour le tramway T1 et, de ce fait, il offre malgré tout une petite redondance possible avec ce projet. Donc, nous les avons mis à égalité.

Enfin, il est important de noter que le choix de la station extrémité Défense Nanterre, Défense ou Nanterre-Préfecture, est évidemment extrêmement important dans le choix des tracés. L'objectif n'est pas forcément de concentrer tous les moyens de transports en un même lieu. À La Défense Grande Arche, il y a déjà énormément de moyens de transport, ce qui rend aussi l'organisation du pôle de correspondance compliquée. Du coup, essayer de desserrer ce pôle en ayant un deuxième pôle au niveau de Nanterre-Préfecture nous semble un objectif intéressant. C'est pour cela que nous avons mis trois + au niveau du tracé bleu.

Le choix du tracé se fera en fonction de ce qui est desservi sur votre territoire. Il se fait aussi en fonction de ce qui peut être desservi à l'extérieur du territoire. Nous l'avons vu, le tracé vert permet de rejoindre la ligne 13 au niveau des Courtilles et de desservir plutôt le centre de la boucle des Hauts-de-Seine dans Gennevilliers, alors que le tracé bleu est plus proche et rejoint plus directement les autres stations de la ligne 13.

Côté Ouest, donc plutôt au Sud par rapport au secteur de Nanterre et La Défense, là aussi, les tracés sont différents puisque le tracé vert dessert plutôt le secteur du

quartier des Amandiers avant de rejoindre la place de la Boule à Nanterre, alors que le tracé bleu rejoint plutôt les quartiers d'habitat du rond-point des Bergères, au niveau de Nanterre.

Nous avons donc présenté l'intégralité des stations possibles et des tracés possibles sur votre territoire. Maintenant, la parole est à vous pour que vous nous donniez votre avis sur ces différentes variantes. Je vous remercie de votre attention.

Olivier GUÉRIN

Merci. Le débat est donc ouvert. Quelques indications : vous ne prenez la parole que quand une hôtesse donne le micro. Le débat sera animé par Doris Yoba. Vous vous présentez parce que les propos sont retranscrits dans un verbatim. Voilà, nous insistons aussi sur le temps de parole mais, dans la mesure où nous ne sommes pas très nombreux, c'est moins important ici.

Anne LEGUIGNOUX

Je suis présidente de l'association Pour une Défense durable. J'ai entendu que vous disiez que cela allait être un souterrain. Y a-t-il des parties aériennes, des parties souterraines ? Je me pose des questions à ce sujet.

Laurence DEBRINCAT

Sur le territoire qui nous concerne, comme d'ailleurs maintenant sur l'ensemble du projet Arc Express, nous sommes en souterrain. Passer en surface serait beaucoup trop compliqué et poserait de gros problèmes de coupures urbaines notamment. Nous avons donc fait le choix d'un métro en souterrain, ce qui nous permettra aussi d'avoir une vitesse pour le projet efficace. Vous êtes peut-être arrivée après la présentation mais nous envisageons une vitesse de 40 km/h, comparable à la ligne 14, et c'est vraiment en passant en souterrain que nous pourrions être le plus efficace.

Jacques CAPET

Je suis vice-président de l'association Naturellement Nanterre. Ce tracé nous semble intéressant mais il y a un petit problème quand même. Ce n'est pas un mais deux tracés sur beaucoup de parcours, y compris dans notre secteur, ce qui fait que, même si ce réseau était choisi par rapport à celui du Grand Paris, il y aurait beaucoup de gens, parmi ceux qui le souhaitent, qui seraient déçus. Au total, sur les différentes variantes qui nous ont été proposées, il y a cent arrêts mais, en définitive, seule une cinquantaine sera retenue. La moitié de ceux qui souhaitent le succès d'Arc Express seront donc déçus par ce qui sera finalement choisi. Enfin, peut-être pas la moitié parce qu'il n'y a peut-être pas sur chaque variante le même nombre de partisans. Toutefois, cela pose quand même un certain nombre de problèmes.

Une question qui se pose est l'articulation avec l'existant et avec les autres projets de l'engagement de la Région sur les transports. Cela a été présenté dans le film d'introduction au début mais les échéances, pour tous ces projets, ce serait intéressant à connaître parce qu'il y a des urgences. Le gros de ce projet est quand même 2017 pour le Sud, 2020 pour notre secteur. Il y a vraiment urgence et ce qui pourrait soulager les choses, en particulier chez nous, nous aimerions savoir quelles sont les échéances, en particulier le tramway T1. Il est en train d'avancer vers Gennevilliers mais la suite du parcours est en pointillés. Une partie pourra peut-être se faire au moment où la nouvelle gare de Nanterre Université sera en place, vers

2014-2015, non pas sous forme de tramway mais de transports en commun en site propre, à haute qualité de service peut-être mais qui n'est pas aussi performant qu'un tramway. La partie intermédiaire, la traversée de Colombes principalement, est encore plus en pointillés. Beaucoup de choses, comme cela, mériteraient d'être précisées.

Par ailleurs, nous souhaiterions savoir ce que vous pensez du projet des architectes qui a l'avantage de prendre en compte l'existant pour obtenir le plus vite possible des résultats tangibles pour les utilisateurs, pour que, sans attendre l'échéance 2020, qui est l'échéance aussi bien du Grand Paris que d'Arc Express, il y ait une amélioration très notable pour les Franciliens.

Nous aurions aimé avoir des précisions sur ces différents points, s'il vous plaît. Merci.

Doris YOBA

Je vous laisse répondre sur les échéances.

Jean-François HÉLAS

Bonsoir. Comme c'est la première fois que je prends la parole, je me présente également. Dans la vie, quand je ne suis pas présentateur d'Arc Express en tribune, je suis directeur des projets d'investissement au STIF.

Sur le premier point, j'entends bien et vous avez raison, quand nous venons avec des variantes, nous offrons le choix, la réflexion parce que nous pensons que les trajets sont intéressants dans les deux cas sur le plan transports, ils ont des enjeux d'aménagement différenciés mais il nous semble important de discuter avec l'ensemble des acteurs de la meilleure stratégie possible. Dans notre esprit, il y aura in fine un tracé, ce qui ne veut pas dire, entre parenthèses, que ceux qui sont juste à côté n'en bénéficieront pas non plus. La restructuration bus, l'ensemble des lignes en connexion que nous avons évoquées vont quand même permettre de vraiment rabattre la population vers le tracé d'Arc Express.

Enfin, vous avez raison, c'est vrai qu'à un moment, il faudra faire un choix et que sans doute certains auraient privilégié un certain tracé que nous ne retiendrons pas. Il nous semblait qu'à tout prendre, c'était quand même une meilleure position que de venir avec un choix un peu technocratique décidé sur le territoire et que, d'autre part, c'était sans doute la seule solution soutenable de notre point de vue par rapport au Code de l'environnement qui fait obligation, dans les grands débats, de venir présenter des alternatives de décision et de ne plus présenter les souhaits des maîtres d'ouvrage, quelle que soit leur technicité, comme des impératifs. Voilà pour la question déception, mais j'entends bien.

En même temps, nous terminons actuellement l'ensemble des réunions territoriales pour l'Arc Sud. Certains sujets de cet ordre sont compliqués, au niveau déception, mais nous avons aussi beaucoup de secteurs où émergent, dans les attentes, des réflexions assez consensuelles, sur presque les trois quarts du projet, d'ores et déjà. Cela semble donc, dans certains cas, marcher.

Concernant l'articulation avec les autres projets, il est dans la vocation du STIF, qui est autorité organisatrice de l'ensemble des transports en commun de l'Île-de-France, de bien s'assurer de ce maillage. Nous croyons que c'est justement la qualité de

l'ensemble de ce maillage, des réseaux les plus structurants type RER jusqu'aux réseaux bus et même les modes actifs comme le vélo ou la marche, c'est de cette efficacité que l'ensemble du système ira mieux. Nous avons donc besoin de bien voir l'ensemble des articulations. Vous avez vu dans le film que tout est conçu pour s'articuler avec les différentes radiales, les différentes lignes de train, de tramway et de métro qui convergent sur Paris ou qui sont en rocade. C'est vraiment le point d'entrée de ce système, ce qui est quand même extrêmement nouveau en proche Couronne. C'était évident dans Paris, il y a très longtemps que nous sommes habitués, sans nous poser de questions, à avoir des correspondances et à passer d'une ligne à l'autre mais ce n'était pas conceptuellement acceptable en proche Couronne. Aujourd'hui, nous sommes dans cette logique.

Pour répondre à quelques dates précises de ces articulations, il y a le T2 dans son prolongement au pont de Bezons, c'est fin 2012. Il y a le T1, la partie Courtilles, qui est en travaux et là, c'est mars 2012. Et la suite, nous venons de passer au dernier Conseil d'administration du STIF de début décembre la convention de financement pour lancer les études de la partie entre les Courtilles jusqu'au T2, partie qui peut être en partie en superposition avec le tracé vert de notre Arc Express. Là, pour le coup, nous pouvons nous poser la question de l'articulation. Sera-t-elle moins bonne dans ce secteur ? Il faut y veiller, cela peut faire partie des points de réflexion. Le RER E, qui nous paraît un autre projet extrêmement important pour l'ensemble du secteur de la Défense, qui fait aussi l'objet d'un débat public que nous terminerons jeudi, est prévu pour 2020.

Voilà à peu près les grandes dates des projets dans le secteur.

Doris YOBA

Souhaitez-vous vous exprimer sur le projet des Architectes ?

Jean-François HÉLAS

Sur le projet des Architectes, nous l'avons reçu, comme vous, assez récemment. Je n'en ai pas fait une analyse extrêmement forte, d'autant que nous avons un peu d'activité avec ce débat et avec la complémentarité qu'a souhaitée le président Huchon, président du STIF, qui a été présentée le 15 novembre, pour déjà commencer à répondre aux attentes de ce que nous avons vu dans les premières réunions publiques sur les différents enjeux de complémentarité. Je n'ai donc pas véritablement de position. Je constate simplement qu'en termes de grands principes, la question d'utiliser au maximum les maillages, les correspondances, les articulations, est, de ce point de vue, totalement reprise par les architectes et c'est bien l'essence même de notre conception de projets.

Un deuxième grand principe est d'essayer d'utiliser au mieux l'ensemble des réseaux existants quand on le peut. C'est vraiment quelque chose que nous partageons également. Ce n'est pas un hasard si, actuellement, nous venons de démarrer, nous avons fait aujourd'hui la première pierre, la tangentielle Nord qui est la réutilisation d'une voie ferrée plutôt fret, en rocade, pour créer juste à côté une voie dédiée pour des tram-trains qui pourront permettre de raccorder entre Sartrouville et Noisy-le-Sec et, dans un premier temps, Épinay et le Bourget.

En même temps, il y a des endroits où ce n'est pas toujours possible non plus. Dans certains endroits, vous avez une trace ferroviaire, peut-être plus beaucoup employée

mais où les enjeux de développement, les enjeux sociaux et d'activités économiques ne sont plus tout à fait là et vous avez énormément de problématiques, de coupures apportées par ce réseau ferroviaire qui a pris beaucoup de place, qui n'est pas totalement réexploitable. Donc, ce n'est pas non plus toujours la solution miraculeuse, il faut la réfléchir à chaque fois. Typiquement, la tangentielle Nord, nous la faisons à partir de l'emprise ferroviaire, la tangentielle Ouest en grande partie aussi. La tangentielle Est est beaucoup plus compliquée parce que nous sommes déjà redondants avec le RER E et le RER A. Nous ne voyons donc pas bien l'intérêt de refaire les mêmes stations que les RER, nous serons de toutes façons beaucoup moins capacitaires. La tangentielle Sud, c'est la transformation, dans le projet, du tram-train Massy Evry.

Après, dans le projet des architectes, il y a des propositions particulières comme la réutilisation de l'A86 avec un viaduc dessus. Je ne me positionnerai pas dans l'immédiat sur cette question. Nous n'avons pas abordé la question sous cet angle, aussi parce que le raccordement urbain d'un complexe comme l'autoroute A86 n'est pas si facile pour vivre, quand on est piéton, dans un espace de ce schéma. Nous avons plutôt l'impression qu'il fallait avoir des stations plutôt proches de développement urbain, avec des correspondances très rapides avec les différents modes et là, si je suis sur l'A86, je n'ai rien d'autre, je ne connecte plus, en tout cas pas facilement, et je ne suis pas forcément en connexion très facile avec la ville à côté. Je réponds parce que vous me posez la question, je m'en sens un peu l'obligation mais nous devons démarrer nos réflexions sur ces questions. Ce sont les premières bribes.

Doris YOBA

Y a-t-il d'autres questions ?

Éric GALLIANA

Bonsoir. Il me semble qu'à une certaine époque, il était question de prolonger la ligne 1 jusqu'à Nanterre-La Folie et je voulais savoir où nous en étions.

Jean-François HÉLAS

C'est effectivement une idée qui demeure toujours, en termes d'idée. Elle ne fait pas partie du Plan de mobilisation et des urgences actuelles. Cela ne veut pas dire qu'elle est condamnée ni qu'à un moment ou un autre, nous ne la réactiverons pas mais, aujourd'hui, elle n'est clairement pas dans notre vision. Dans la mesure où le choix du RER E de venir à la fois à La Défense et à Nanterre-La Folie renforce cette question et renforce la desserte avec Paris-Saint-Lazare. Il nous semble que le projet du E permet de différer l'enjeu de prolonger la ligne 1 au-delà de La Défense. Actuellement, le gros projet de la ligne 1 est son automatiser. C'est la ligne la plus chargée du réseau métro et le schéma est de gagner en fiabilité, en sécurité et en régularité sur la ligne 1. C'est l'enjeu des projets actuellement, et pas de la prolonger.

Jean-Philippe CLÉMENT

Naturellement Nanterre, également. Sur la question du prolongement de la ligne 1, comme vous avez pu le remarquer, il y a une forte demande de la ville de Nanterre à créer une gare qui n'est pas prévue dans le projet, après la gare de La Folie au niveau du quartier du Petit-Nanterre, au niveau du Pont de Rouen. De notre côté, nous avons posé la question, parce que nous avançons ces questions un peu sur la pointe des pieds. Effectivement, nous avons constaté que, depuis un certain temps, il n'y a

pas, ni de la part des élus, ni de la part du STIF, d'investissement sur un prolongement de la ligne 1. Néanmoins, pensez-vous que, par rapport à la création d'une gare métro ou RER sur le Petit Nanterre, la question peut se poser parce qu'il y a à la fois une densité et de nombreux emplois très diversifiés, et c'est aussi l'Université ? Le prolongement de la ligne 1 jusqu'au Pont de Rouen ne pourrait-il pas être une alternative peut-être moins pénalisante pour le prolongement du RER E que la création d'une gare au Pont de Rouen ? Ce n'est peut-être pas la meilleure solution de prolongement de la ligne 1, qu'il sera peut-être plus intéressant de prolonger à la Boule vers Rueil.

Jean-François HÉLAS

Je vais répondre en deux parties, une partie tramway et une partie plus ferroviaire. Vous posez bien la problématique. Effectivement, pour la raison que j'évoquais tout à l'heure et pour d'autres, notamment la désaturation du RER A, la desserte du Mantois, tous ces sujets que nous avons fortement développés dans le cadre du débat public, nous sommes plutôt sur le choix, comme projet structurant, du prolongement du RER E à l'Ouest avec la double gare La Défense La Folie. De ce point de vue, en rajouter une juste derrière est effectivement pénalisant. Nous y sommes donc assez peu réceptifs jusqu'à présent. Cela a un peu freiné aussi le projet éventuel de la ligne 1 que vous évoquiez tout à l'heure.

Enfin, sur la question de la desserte de la Boule, vous avez vu, peut-être pas suffisamment, que dans les projets d'Arc Ouest d'Arc Express, nous y allons bien. C'est même un invariant. La Boule côté Rueil et la descente sur Rueil est un invariant des deux raccordements. De ce point de vue, nous traitons bien la question et nous sommes tout à fait d'accord pour dire que ce sont des endroits très importants à desservir. Demain, il faut voir ce que veut dire d'être raccordés sur Arc Express à la Boule, cela veut dire qu'en une minute, on est à Nanterre-La Folie pour récupérer n'importe lequel des deux RER E ou A, avec un choix de destinations qui devient extrêmement structurant.

Le deuxième faisceau est sur le côté tramway.

Laurence DEBRINCAT

Nous avons aujourd'hui misé beaucoup sur l'amélioration de la desserte de tout ce territoire par l'irrigation avec le prolongement du tramway T1, avec le prolongement du tramway T2. Pour reprendre le cas spécifique du Petit Nanterre, c'est vrai qu'aujourd'hui, c'est un quartier franchement à l'écart des réseaux de transports collectifs lourds et qui serait situé le long du tramway T1. C'est d'ailleurs parce qu'il serait situé le long du tramway T1 que ces territoires n'apparaissent pas en gris foncé sur la carte, en réalité, parce que nous avons déjà considéré que leur accessibilité allait être améliorée. Ce serait effectivement un gain extrêmement fort, le jour où ce tramway arrivera. C'est toute la question de la complémentarité entre les tracés d'Arc Express et les tracés de ces projets complémentaires de tramways qu'il faut que nous regardions, que nous travaillions pour qu'à la fin, l'ensemble des quartiers aujourd'hui mal desservis soient mieux desservis dans le futur et bénéficient de l'amélioration globale de l'efficacité du réseau.

Henri JOUBIN

Bonsoir. À vous entendre, j'ai quand même quelque chose qui me fait un peu paniquer parce que nous parlons de 2017, 2020. Je serai presque à la retraite et, malheureusement, je n'aurai plus vraiment besoin de transports en commun. Je voulais donc aborder deux choses. Pour revenir à Arc Express, quelles sont les dates des choix définitifs ? Par rapport à ce que nous évoquons sur la modernisation du transport, la modernisation du RER A, quels sont les dates et les projets dans les prochaines années ? Merci.

Jean-François HÉLAS

Sur la partie planification d'Arc Express, au moment où nous avons lancé notre dossier, en juillet 2009, il n'était pas encore vraiment question du projet du Grand Paris ni d'avoir des projets en concurrence. Au contraire, le Président de la République parlait de tout le Plan de mobilisation et que nous ferions des choses en plus. En même temps, il n'était pas question non plus d'une manne financière aussi importante que nous pourrions l'imaginer aujourd'hui, à voir la profusion de projets.

Nous avons donc opté pour un schéma, même si l'idée de la rocade complète, du bouclage, est dans le premier dossier, en réalité, nous considérons que les capacités financières, que nous avons déjà multiplié par trois entre le fil de l'eau fait depuis les deux derniers contrats de projets État Région et ce que la Région entendait mettre, avec l'ensemble des départements, pour aller jusqu'en 2020 et pour aller sur le Plan de mobilisation, c'était déjà un beau coefficient d'accélération ; dans ce cadre-là, comme il y avait de nombreuses urgences à réaliser, désaturation de la ligne 13, modernisation des RER, etc., il était indispensable de rester raisonnable et de faire des choix. Les choix qui ont été faits ont été de dire que le premier serait l'Arc sud, parce qu'il nous semble que c'est quand même lui qui a le taux de carence le plus important en transports en commun, avec des coupures urbaines apportées notamment par les fleuves, la Marne, la Seine, et les coupures ferroviaires et autoroutières extrêmement fortes. Nous avons donc priorisé cet Arc et, en deuxième position, l'Arc Nord. Ce sont ces deux projets qui ont été portés au débat public.

À partir de là, et de la capacité financière que nous pouvions dégager sur ce sujet jusqu'en 2020, 3,5 milliards, nous sommes en capacité de faire totalement l'Arc Sud et nous essayons de le faire le plus vite possible, ce qui fait 2017. C'était le planning calé en juillet 2009. Ensuite, nous avons encore quelques centaines de millions pour pouvoir démarrer le second Arc. À ce moment-là, nous imaginions être financés au-delà de 2020 pour, sans doute, une mise en service 2022-2023.

Aujourd'hui, les conditions sont un peu différentes puisque nous sommes en concurrence ou en présentation simultanée avec un projet qui revient à 25 milliards, excusez du peu. Si nous avons beaucoup plus, il n'y a à ce moment-là aucune difficulté technique d'engager, toujours par Arc de façon à ce que des choses cohérentes puissent se mettre en service en fonction des aléas des chantiers et de l'avancée plus ou moins rapide des secteurs. Nous pouvons avoir une difficulté en un point mais il ne faudrait pas que cela bloque tout le système. Nous continuerions donc à proposer sans doute une réalisation par Arc mais nous pourrions en engager deux voire trois beaucoup plus rapidement. Du coup, il nous a semblé qu'il était possible de resserrer le planning. Cela veut dire 2020 pour l'Arc Nord, sans doute, c'est atteignable.

Au-delà, pour les deux autres Arcs, il faut être prudent parce qu'à un moment donné, nous commençons à attaquer la capacité française de mise en place de tunneliers. Les tunneliers sont de gros engins, un peu comme des taupes qui viennent creuser la terre pour faire le tube dans lequel passera le train et qui, en même temps, permettent de construire au fur et à mesure des coffrages en béton qui soutiennent le tunnel. La profession dit : « Quand vous aurez atteint 10 à 12 tunneliers maximum en Île-de-France, vous aurez le top de ce que nous pouvons faire ». Nous avons prévu quatre tunneliers au Nord et quatre tunneliers au Sud, de façon à pouvoir aller très vite une fois que les travaux sont engagés. Nous pourrions donc peut-être comprimer par rapport à cela mais, franchement, cela reste des délais... Ce sont évidemment des délais du temps ferroviaire mais nous faisons en même temps des travaux assez importants dans notre secteur, les passages de La Défense, vous imaginez bien que ce sont quand même des choses assez compliquées.

Doris YOBA

L'autre partie de la question portait sur la modernisation du RER A.

Jean-François HÉLAS

J'y reviendrai peut-être tout à l'heure, si vous le permettez, parce que je n'ai pas tout à fait les éléments. Comme je repasse, en fait, de la semaine dernière où j'étais sur le Sud, au Nord, il faut que je me remémore les conditions. Enfin, ce qui est évident, sur le RER A, est la modernisation du matériel roulant et l'achat des rames à double niveau, les premières arriveront à partir de l'an prochain. Le travail sur l'ensemble d'un schéma directeur qui, aujourd'hui, est conduit entre RATP et SNCF, puisque nous avons la double exploitation sur cette question. Un schéma directeur est une réflexion sur un réseau existant dans sa globalité pour revoir les conditions qui pèsent le plus sur le fonctionnement du RER.

Michel MATHYS

Association ABERPA, de Nanterre. J'ai plusieurs questions techniques à poser notamment en ce qui concerne les infrastructures. Je m'appuie sur ce qui a été dit sur le réseau Éole. On nous a expliqué que, lorsqu'une gare est terminus, par exemple à Nanterre-La Folie, il fallait des aires de retournement, des voies de garage pour les heures creuses, etc. Je sais qu'Arc Express est un réseau souterrain mais il y a quand même ces infrastructures à prévoir. Comment sont-elles prévues dans le dossier et ont-elles des répercussions de surface, parce que nous pouvons en imaginer ?

Le deuxième point est plutôt du long terme. Comment sera gérée la boucle complète lorsqu'elle sera terminée ? Là aussi, Éole a expliqué qu'il ne fallait pas une ligne trop longue parce qu'une perturbation à un endroit se répercute sur un autre. Je sais qu'Arc Express est un réseau automatique mais il y a aussi des pannes sur les réseaux automatiques. Par exemple, sur le métro de Rennes, je sais qu'il a eu au début pas mal de pannes de jeunesse. Est-ce que ce sera une boucle continue ou est-ce qu'il est prévu un fonctionnement par secteur, avec toujours des terminus où il faudrait, par exemple à Nanterre-Préfecture ou à La Défense, changer de rames ? C'est du long terme mais je pense que la question mérite d'être posée.

Enfin, une observation. Nous parlons souvent, et nous en parlions aussi au RER E, j'y fais toujours référence, des allègements qu'apporteraient les réseaux, notamment le réseau Arc Express. Ce que nous oublions de dire, et j'aimerais que ce soit dit, c'est

qu'entre 2010 et 2020, tout le réseau de transports en commun subira une augmentation de fréquentation, si nous suivons les tendances actuelles, qui seront au moins de 5 %. Dans le transparent tout à l'heure, vous expliquiez que nous allions alléger de 5 à 10 %, donc supprimer quatre rames ou quatre trains par jour, si nous voulons que les chiffres soient le plus objectifs possible, je pense qu'il faut dire quelle sera la progression attendue sur le réseau existant, dans les secteurs qui nous intéressent, dans cette période 2010 – 2020. C'est un argument qui ne va pas contre le réseau Arc Express, au contraire, il faut effectivement un réseau pour ne pas aggraver la situation mais, en termes d'amélioration sur le réseau existant, finalement, il est plutôt modéré.

Jean-François HÉLAS

Plusieurs questions et c'est rare qu'on me pose des questions aussi techniques, je vais essayer d'être le plus clair possible pour que ce soit entendu facilement et sans que je sois trop long. Vous posez une bonne question sur le mode de gestion. Je ne vais pas faire trop de comparaisons avec les RER parce que les RER sont quand même une chose particulière, avec des lignes qui viennent de la grande banlieue, avec un niveau de charges particulier, puis qui se retrouvent dans Paris et que nous essayons de ne pas renvoyer au fond de la banlieue parce que nous contaminons les problématiques de régularité et avons très vite une ligne qui devient très irrégulière. C'est très mal vécu par l'ensemble des voyageurs, à juste titre. Sur un métro automatique de type Arc Express, où la charge est à peu près homogène sur l'ensemble de la boucle, où le fonctionnement est automatique, nous avons moins cette logique de perturbation.

Néanmoins, le point est juste, c'est-à-dire : à terme, imaginons-nous une exploitation dans une boucle complète ? La même rame de métro fait le tour complet et revient à La Défense. Cela a l'avantage que chaque voyageur qui prend la rame, n'importe où, n'a jamais de retour de charge à faire, il peut toujours aller à l'endroit où il souhaite. Cela a l'inconvénient que, quand il y a des charges particulières, ce que nous appelons de la régulation à utiliser, il faut la faire en ligne. Vous le vivez parfois, vous avez des annonces dans les rames RATP quand la rame est arrêtée où on vous dit de patienter quelques instants pour cause de régulation. L'information se fait. Cela peut se pratiquer de cette façon. Il y a des réseaux, par exemple Madrid, son MetroSur utilise une boucle complète et régule en ligne. Une autre manière de faire la régulation est de profiter des moments de retournement ou d'arrêt des lignes en terminus pour la réinjecter au bon moment. On la fait sortir, elle a un décalage, quelques secondes de retard mais, en réalité, nous allons réinjecter à ce moment-là immédiatement, au bon tempo, la nouvelle rame et celle-ci sera réinjectée un peu plus tard. Là, nous faisons de la régulation en terminus sans impact pour les voyageurs.

Inversement, il y a des moments où il faut faire le terminus quelque part. Quand nous faisons le terminus, cela veut dire que, pour ceux qui voudraient aller de cette station à la suite, il y a une rupture de charge. Aujourd'hui, ce choix, nous ne l'avons pas fait, sauf sur un point sur lequel je vais revenir parce qu'il concerne notre territoire. Nous pensons qu'aujourd'hui, nous pouvons concevoir le projet en gardant ces deux options possibles. Nous ne l'avons pas fait car nous ne nous sentons pas obligés de le faire à ce point.

Le seul cas qui concerne votre territoire où nous l'avons, mais pour tout Arc Express, est les Quatre Temps, c'est justement l'arrivée à La Défense. Nous arrivons dans ce

cadre avec la ligne verte, depuis Rueil, la ligne verte qui arrive jusque dans la réservation prévue sous les Quatre Temps, pour ceux-là. Simplement, nous n'arrivons pas aujourd'hui, avec la complexité du système des tours de La Défense, à ressortir en continuité. En réalité, nous aurons sans doute deux gares l'une au-dessous de l'autre et la deuxième gare pour reprendre l'Arc Nord, celui qui vous intéresse, au-dessus. Vous voyez là que celui qui viendrait par exemple de Rueil pour aller à Colombes aurait une rupture de charge à faire à cet endroit. Pas une rupture extrêmement pénalisante puisqu'en les faisant l'un au-dessus de l'autre, c'est un escalator ou un escalier pour se retrouver sur le bon quai mais il y aurait quand même une rupture.

Dans tous les autres cas, nous sommes en continuité. Cela ne veut pas dire forcément que ce soit définitif, nous continuons à chercher une solution technique mais, pour l'instant, nous ne l'avons pas trouvée, pour passer dans des endroits qui nous intéressent à desservir en termes de population et d'emplois.

Si nous prenons le tracé bleu, nous sommes en continuité, il n'y a pas de difficulté. Après, sur le plan technique, vous avez raison aussi, pour reboucler sur la partie retournements, nous les envisageons plutôt dans des secteurs proches de nos sites de remisage et d'ateliers, en particulier au niveau des Ardoines ou côté Ouest près du parc de Tremblay où nous avons identifié une possibilité. Nous avons donc identifié ces endroits particuliers. Là aussi, leur importance dépend du mode de gestion que nous voulons avoir de ce type-là.

Laurence DEBRINCAT

Sur la question des déplacements, nous nous sommes évidemment posé la question que vous nous avez posée, de se projeter en 2020 : que seront les déplacements en 2020 ? Nous avons au STIF un modèle de prévision de déplacements qui nous permet de faire des prévisions du nombre de déplacements global en Île-de-France, de l'endroit où ils se passeront et du trafic attendu sur les différentes lignes de transports collectifs. C'est ce modèle qui nous a permis d'estimer le trafic d'Arc Express à 1 million de voyageurs sur la rocade complète.

Comment faisons-nous ? Nous nous sommes projetés en 2020 en faisant des hypothèses sur les évolutions en termes de population et d'emplois par rapport à aujourd'hui. Ces hypothèses, nous ne les avons pas faites tout seuls, nous avons travaillé avec l'Institut d'aménagement urbain d'Île-de-France qui nous a aidés à les décliner localement dans la région. Il faut savoir que la population et les emplois, dans les dix ans à venir, vont augmenter d'environ 6 à 8 %, suivant que nous parlons de population ou d'emplois, ce qui veut dire que nous attendons une croissance globale de 7 % des déplacements. Toutefois, elle ne sera pas uniforme sur l'ensemble de la région. Dans Paris, il n'y a pas de croissance urbaine très forte attendue, nous sommes plutôt dans une stagnation par rapport à la situation actuelle, donc les déplacements ne vont pas croître dans Paris là où les réseaux sont saturés. En revanche, ils sont déjà saturés donc il faut les désaturer. La croissance sera par contre très forte, notamment en proche Couronne ou dans les secteurs très fortement urbanisés de la grande Couronne et dans les bassins de vie. Ceci veut dire que les déplacements vont augmenter en proche Couronne, de manière importante, et c'est pour cela que nous avons besoin d'un projet comme Arc Express, pour faire face à cette croissance des déplacements sans augmenter le trafic automobile, et même en arrivant à le diminuer.

C'est possible, effectivement, parce que l'amélioration de la desserte sera considérable dans les prochaines années. Du coup, l'effet de décharge du réseau dans sa partie centrale, dans Paris, nous y croyons vraiment. Il faut savoir qu'aujourd'hui, sur les lignes de métro, environ 10 % du trafic correspond à des trajets de banlieue à banlieue. Clairement, avec Arc Express, nous n'aurons plus besoin de passer par Paris pour aller d'une banlieue à une autre et donc nous pourrions constater cette décharge normalement dans les prochaines années, avec la mise en service du projet.

Doris YOBA

Allez-y, Madame.

Marion DUBOIS

Bonjour. Je me pose plusieurs questions, notamment, vous nous avez présenté deux trajets mais sans du tout nous parler des coûts différents de ces deux trajets. En tant que citoyenne qui paie des impôts, cela m'intéresse de savoir quel trajet est le moins cher et quel est le plus cher.

Ensuite, vous avez parlé de la modification de la desserte des bus. Avez-vous déjà des schémas, des trajets des bus qui seront mis en place en fonction des trajets d'Arc Express ? Merci.

Jean-François HÉLAS

Vous avez raison de vous préoccuper des financements car c'est effectivement le cœur de la problématique. À ce stade, globalement, nous pouvons considérer que le coût est à peu près lié à la longueur. Vous voyez qu'entre les différents trajets, nous sommes sur des éléments à peu près comparables. Il y a surtout les variantes côté Est, où nous avons des longueurs franchement différentes. Par contre, sur le reste, si je regarde l'ensemble du tracé le plus court systématique et le tracé le plus long systématique, je suis entre 67 et 78 km, donc nous avons une longueur un peu différente mais ce n'est pas fondamental.

Ensuite, ce qui peut faire la différence dans votre secteur au niveau du coût, c'est le choix de la gare. La gare à La Défense commence à être un morceau de bravoure. C'est même impressionnant. Je ne sais pas si vous avez vu, dans le film, l'ensemble des réseaux, ce n'est pas de la rigolade, des lignes de métro, deux RER, le tramway... On sent que nous sommes sur quelque chose de difficile et, quand on voit le contexte bâtiments autour, c'est aussi impressionnant. Effectivement, une gare de ce calibre est forcément un morceau de bravoure qui coûte assez cher. Alors que Nanterre-La Folie, mais ce n'est pas pour cela que nous l'avons retenue au stade des variantes, est plus classique au sens où les choses sont à construire, donc nous pouvons nous réserver les espaces entre les deux passages du RER A et du futur RER E. même si ce n'est pas simple non plus, puisqu'il y a l'autoroute dans le secteur, en souterrain, mais c'est quand même tout à fait autre chose.

Voilà l'essentiel. Nous avons eu aussi cette réflexion coût au moment du choix, de la manière dont nous avons construit le projet. Comment l'avons-nous construit ? Vous l'avez, je pense, identifié. Nous avions l'objectif de bien se mailler avec l'ensemble des lignes qui venaient en radiales. Prenons par exemple la ligne 13. Nous avons regardé, dans le fuseau qui nous semblait intéressant, c'est-à-dire proche Couronne, qui avait des enjeux de développement en rocade, faible taux de pénétration du transport collectif, quelles sont les stations concernées. Nous avons étudié chacune des stations

sous plusieurs angles : sommes-nous capables d'aller mettre la boîte en dessous ? Est-ce que, quand nous la mettrons, nous pourrons nous raccorder, pour les correspondances à pied, très facilement ? Nous pensons en effet que la qualité de la correspondance est essentielle. Est-ce qu'en faisant cela, nous avons de la place en surface pour bien gérer l'intermodalité : l'arrivée des bus, des espaces urbains différents, de la construction, des projets immobiliers que les collectivités voudraient porter ? Autre question, pour le pôle de correspondances ancien que nous venons mailler, fatalement, sa fréquentation va changer et nous devons le moderniser, rendre accessible aux PMR, à tout handicap, et assurer sa sécurité s'il y a des flux différents.

Nous avons donc regardé ces aspects et cela nous a conduits certaines fois à éliminer des gares trop chères ou trop petites ou qui ne se prêtaient pas facilement à la question. Nous avons donc intégré le coût. Il y a en même temps des gares trop chères mais tellement des points essentiels que nous les avons intégrées, typiquement la gare de La Défense. Nous n'avons pas dit que là, c'était vraiment compliqué et nous préférierions de faire ailleurs techniquement. Non, il y a aussi un enjeu, il faut porter au débat cette question et aller jusqu'au bout de la démonstration technique, de ce qui peut être fait, et c'est faisable. Nous sommes capables de faire cette gare mais elle sera forcément très compliquée.

Sur la question du schéma de bus, non, à ce stade, nous sommes sur le premier temps de discussion avec vous, sur l'opportunité de ce projet, s'il a un sens, est-ce qu'il faut poursuivre et plutôt sur quelques corridors, etc. Ce sont les questions du débat d'aujourd'hui. Si nous poursuivons, quand nous aurons choisi un corridor, nous nous intéressons ensuite, au moment où nous allons présenter le dossier d'enquête publique, aux grands principes de la restructuration bus. Nous ne serons pas encore capables de tout faire dans le détail mais nous serons capables de dire : « Si je fais le corridor là, les objectifs sont d'éviter d'avoir la ligne de bus qui passe juste au-dessus de ma ligne de métro ». Notre principe est de desservir finement le territoire et de mettre une station tous les 1,5 km. Cela veut dire que, quelqu'un qui est sur le tracé n'est jamais à plus de 750 m d'une station. Ces 750 m, 800 m, sont bien la distance d'attractivité d'une station d'un métro. Le voyageur accepte volontiers de faire 800 m à pied pour se raccorder à un métro automatique de type ligne 14. Il fera 500 m pour une ligne de tramway mais 800 m pour un métro puissant.

Donc, nous en espérons au moins, là où j'avais les lignes de bus, si j'ai une ligne de métro qui passe en-dessous, de se dispenser de la ligne de bus présente. Ce n'est pas forcément pour faire économie, encore que les économies et la productivité transports sont forcément quelque chose qui nous intéressent, au STIF, et nous reviendrons peut-être sur le financement, mais aussi parce que nous pouvons redéployer ces lignes dans des rabattements plus fins. Monsieur parlait tout à l'heure de la frustration qu'auront certains parce qu'ils n'auront pas été raccordés. Nous voyons bien que certaines zones, qui ne sont pas aujourd'hui parfaitement desservies, pourraient être mieux raccordées avec des bus en rabattement sur les différents points de maillage que nous évoquons.

Ce travail est pour nous tout à fait lié à tout projet de transport. Ce que je vous dis est absolument valable pour tout projet structurant, même pour les tramways, les RER, les projets de métro, nous raisonnons de cette manière. Par contre, nous avançons

pas après pas. Aujourd'hui, ce serait monstrueux. Le schéma de restructuration du réseau bus d'Arc Express, dans la mesure où cela touche à peu près la globalité de la petite Couronne, est proprement monstrueux. Il faudra des années pour le caler. Toutefois, les grands principes sont là : pas de redondance, accompagnement fin systématiquement et amélioration des rabattements justement sur les points de correspondance.

Michel DELATTE

Bonjour. Je suis un Parisien qui habite dans le 19e. Ce qui se passe, notamment le RER E, m'intéresse pour venir dans ce quartier. Je suis retraité et j'ai été un peu étonné de l'attitude du Monsieur qui disait que cela ne l'intéresse plus. C'est vrai que, quand nous sommes retraités, nous n'avons pas le même type de déplacements que quand nous sommes actifs. Inversement, je devais travailler dans le quartier et si j'avais eu lieu RER E, cela m'aurait été bien commode. Je me dis que je pourrais venir au centre commercial, je pourrais aller me balader au parc de Nanterre-Préfecture et, surtout, je pourrais aller correctement au Théâtre des Amandiers, ce que je ne pouvais pas faire avant. Donc, ce n'est pas négligeable.

Par contre, une chose qui me gêne énormément, ce sont les tarifications telles qu'elles sont faites. Je n'ai pas vu où passaient les trajets. Nous devons être en zone 3, peut-être parfois en zone 4 ou en zone 2. On nous parle de correspondances avec les autobus. Quand on est retraité, on n'achète pas une carte Navigo. En plus de cela, la tarification est idiote. Quand on achète une carte Orange, cela part du début du mois. Donc, si on veut qu'il y ait une attractivité pour les gens qui ne prennent pas régulièrement ces transports, il faudrait complètement changer la tarification, que nous puissions faire des correspondances autobus métro, notamment. J'avoue que c'est un gros problème pour des gens comme nous, et peut-être aussi pour les étudiants qui sont amenés à circuler.

Jean-François HÉLAS

Nous ne l'avons peut-être pas assez dit, c'est effectivement pour les actifs mais aussi pour les retraités, pour les jeunes, les lycéens, enfin c'est pour toute la ville dans ses différentes composantes. Merci aussi pour bien noter notre souci de relier les équipements culturels. Si vous regardez, vous avez parlé du Théâtre des Amandiers mais nous en avons un certain nombre que nous pourrions égrener sur l'ensemble parce que cela nous semble aussi très important de pouvoir permettre un accès assez facile. Le principe d'Arc Express, dans sa finalité, renvoie bien à l'image de la ville telle qu'on l'imagine et telle que j'espère que vous la partagerez, qui est la capacité d'aller sur des distances pas forcément extrêmement importantes mais de pouvoir passer d'un secteur de centre-ville à un secteur d'activité commerciale, un secteur de logement social, de logement résidentiel, un grand équipement culturel. Cela se fait par une desserte assez fine. J'insiste, mais c'est tout à fait fondamental. Ce n'est pas venu de notre petit cerveau mais de l'observation que fait le STIF des déplacements des Franciliens. En rocade, en moyenne, les gens se déplacent de 8 à 9 km. Cela veut dire, si j'ai 1,5 km d'interstation, j'ai quelques stations, donc c'est suffisant pour que cela vaille le coup de prendre un moyen de transport. J'ai une vitesse suffisamment rapide pour que le moyen soit puissant et, en même temps, j'ai une discrétion de pas de territoire qui fait que je pourrais, à la fois à l'origine et à la destination, aller un peu partout. C'est pour cela que nous sommes aussi attachés à cette desserte fine,

notamment par rapport au Grand Paris qui a des interstations beaucoup plus grandes.

Sur la tarification, nous disons aujourd'hui, pour le projet Arc Express, très clairement, que ce projet a pour nous vocation à être intégré dans l'ensemble du réseau mis à disposition par le STIF, c'est-à-dire avec la tarification du STIF au moment où le réseau sera mis en service. Or, vous savez qu'en même temps, il y a eu des engagements, pendant la campagne régionale du président du STIF et du président de la Région, de revoir cette tarification. Cette tarification était dans un schéma un peu concentrique, le système de zone allait assez bien avec un système extrêmement radial. Qu'est-ce que cela veut dire aujourd'hui, d'avoir un fonctionnement en zones quand on veut développer singulièrement des déplacements en rocade ? Cela ne colle plus vraiment bien. C'est en cours de réflexion. Je crois que nous en avons encore pour une petite année.

Laurence DEBRINCAT

Nous sommes en train de définir le programme d'étude qui sera réalisé courant 2011, pour déboucher fin 2011 sur des propositions.

Jean-François HÉLAS

Simplement pour signaler aussi que la fusion des zones 5 et 6 a eu lieu au dernier Conseil d'administration du STIF de début décembre. Cette question a donc toute sa pertinence, vous avez raison. Nous ne pourrions pas en débattre beaucoup aujourd'hui, nous disons simplement que ce n'est pas, dans notre esprit, un système à péage particulier. C'est bien quelque chose qui va être rentré comme un projet classique des transports en commun d'Île-de-France.

Laurence DEBRINCAT

Nous pouvons peut-être préciser qu'au-delà des forfaits Navigo mois ou Navigo semaine, qui sont plus à destination des personnes qui travaillent ou qui se déplacent quotidiennement, c'est vrai qu'il y a aussi les Mobilis, qui sont des forfaits à la journée et qui peuvent s'avérer rapidement intéressants, notamment quand nous sommes sur des distances relativement longues et des déplacements éloignés de Paris, vers Paris. Je crois qu'il existe aujourd'hui une gamme tarifaire assez importante, pour répondre à la variété des situations.

Didier LOURDIN

Je suis directeur du développement durable et des transports pour l'établissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche (EPADESA). Pouvons-nous afficher la carte du réseau, s'il vous plaît ? C'est plus facile. Je ne vais pas poser de question mais je voulais juste apporter un commentaire et le point de vue de l'établissement public sur ce débat.

La première chose, peut-être pour compléter l'exposé de Laurence Debrincat tout à l'heure, la caractéristique de La Défense Seine Arche est premièrement que 85 % des usagers de La Défense viennent en transports en commun. C'est un point remarquable. Toutefois, il ne faut pas oublier que les habitants qui viennent travailler à La Défense et qui habitent à très peu de distance de La Défense viennent majoritairement en automobile. C'est là où les débats publics, notamment celui d'Arc Express ce soir, sont fort contributifs par rapport à cette question parce que, pour

nous, il est essentiel d'accroître la part de transports en commun lorsqu'on vient en transport latéral, qu'on habite La Garenne-Colombes ou au Sud, à Rueil par exemple, qu'on vienne en transports en commun plutôt qu'en voiture parce que l'objectif de l'établissement public est de diminuer encore les 11 % qui viennent aujourd'hui en voiture.

Ensuite, il y a le développement du quartier d'affaires de La Défense, sur lequel je ne reviendrai pas, mais il y a surtout celui des Groues, cité ici, et celui-ci est évidemment très intéressant et que le tracé bleu, nous n'allons pas parlé de tracé ce soir mais enfin, pour nous, le fait que les Groues soient irriguées à la fois par la gare de la Folie desservie par le futur RER Éole, d'une part et que, d'autre part, nous puissions avoir la possibilité de créer une station au Nord des Groues, là où vous l'avez décidé mais elle peut être encore un peu plus haut. En tout cas, il est extrêmement important pour nous, aménageurs, de pouvoir disposer d'une latitude, d'une certaine élasticité quant au tracé, d'une souplesse, pour pouvoir positionner notre station dans ce futur quartier qui est pour nous exemplaire, qui se veut en rupture par rapport à ce qui s'est fait depuis quarante-cinq ans à La Défense. Au contraire, Les Groues, cela se veut un quartier très écologique, très développement durable. Ce sont 6 000 habitants, 10 000 emplois et 650 000 m² à urbaniser, dans des conditions qui ne sont pas connues aujourd'hui et qui vont s'étaler dans les dix à quinze ans à venir.

L'autre priorité pour nous est le desserrement de la station de métro Esplanade, qui n'apparaît pas sur le plan ici mais qui est côté Seine. Il est essentiel pour nous de décharger la station Esplanade de la ligne 1 du métro et je lance un appel au STIF, il faut, quels que soient les tracés retenus, que le futur tracé pense à décharger la station Esplanade, d'une façon ou d'une autre.

Enfin, il ne faut pas oublier, mais Jean-François Hélas l'a rapporté juste avant moi, que la boîte des Quatre Temps existe depuis trente-cinq ans et qu'elle peut accueillir un réseau de métro. Elle est calibrée pour cela et l'établissement public est tout à fait ouvert à cette solution. Je vous remercie.

Jean-François HÉLAS

Je vais prendre les trois aspects de l'intervention. Sur la question de l'élasticité au niveau des Groues, il n'y a pas de difficulté majeure. Tout dépend de la taille de l'élastique. Nous voyons bien que, autant les points de correspondances sont des points fixes, parce que nous venons pour faire une correspondance de qualité courte pour les piétons entre une gare existante et Arc Express et, quand nous arrivons à en mettre une bien située, ce sont des points fixes du tracé ; autant, pour les gares intermédiaires, et les Groues rentrent typiquement dans cette catégorie, en fonction des projets portés par l'EPADESA et par la collectivité, ou dans le débat que nous aurons finement avec chacun des maires des communes concernées, nous pouvons complètement ajuster tant la position de la gare que la position des accès par exemple. Il n'y a pas de difficulté.

En ce qui concerne la ligne 1, nous partageons la réflexion avec l'EPADESA sur l'Esplanade et nous la partageons aussi globalement sur l'idée qu'indépendamment des gros moyens structurants transport que nous évoquons ici, la question plus large de la desserte de l'Esplanade dans sa globalité, avec l'épaisseur du dispositif parce que nous sommes sur un axe, aujourd'hui, avec des développements de tours de part

et d'autre, nous voyons bien que nous allons un peu plus loin si nous voulons nous raccorder au niveau de La Folie. Il nous semble qu'il y a quelque chose à faire autour de cela sur quoi il faut réfléchir. L'aménageur lui-même a lancé des pistes de réflexion qui sont en cours et sur lesquelles le STIF est attentif. Nous allons continuer dans cette voie pour bâtir des projets sur cette question, qui nous paraît inéluctable. Le développement souhaité par les uns et les autres fait que nous devons regarder ce point.

Pour les Quatre Temps, effectivement, c'est tout l'intérêt, d'avoir, de longue date et sur un temps long puisque le temps de l'aménagement est long, réservé des espaces pour qu'un jour nous puissions mettre ce projet, ou un autre mais en tout cas, d'avoir des capacités à réutiliser ces réserves foncières. Ensuite, quand nous avons un champ de pieux ou de parking de grandes tours, à un moment donné, nous ne savons plus rentrer dedans.

Jacques CAPET

J'ai été surpris, à propos des trains à deux étages. Ce n'est pas articulé à votre conférence de ce soir mais, dans d'autres endroits, on annonce qu'il y aura bientôt des trains à deux étages. Je suis désolé mais cela fait deux ans que, sur la ligne A, une partie des trains sont déjà à deux étages. Alors c'est peut-être un modèle plus récent, plus moderne, plus perfectionné et performant mais ce ne sera pas un changement fondamental. Il ne faut pas oublier que, même si cela améliore la quantité de voyageurs transportés, cela ne la double absolument pas. Même si nous partions uniquement des trains à un étage et que nous passions ensuite à une étape avec seulement des trains à deux étages, nous ne doublerions pas du tout le nombre de voyageurs transportés parce les deux étages ont des contraintes qui font qu'il y a moins de places assises, même s'il y a davantage de places debout. La montée en vitesse est plus lente et cela complique un peu les choses. Un autre élément important, puisque c'est une ligne en partie en surface, est que c'est beaucoup plus bruyant.

Justement, la question des lignes en surface me fait dire que vous n'avez pas répondu, je crois, à la toute première question concernant la possibilité qu'une partie du parcours soit en surface, même si la grande majorité est souterraine. Souterrain en totalité ? D'accord, merci.

Maintenant, je voulais poser deux autres questions. La première concerne les gares sur Nanterre. Vous avez montré, quand il a été question de l'emplacement de la gare à La Défense, un plan très précis où on aperçoit une des gares de Nanterre mais je ne sais pas si c'était celle du rond-point des Bergères ou celle des Champs aux Melles et j'aurais aimé que vous nous en disiez un peu plus sur ces gares à Nanterre même et non pas aux franges de Nanterre, c'est-à-dire à La Défense et aux Groues.

Maintenant, à propos des Groues, je crois qu'il serait bon d'être un peu plus clairs parce que tantôt on parle de La Folie, tantôt de Nanterre-Préfecture, tantôt des Groues. Cela complique et embrouille un peu les choses. Historiquement, le site de La Folie était à la fois le triage qui se trouve en contrebas de la station Nanterre-Préfecture mais la gare de La Folie, la station de voyageurs La Folie, rendue célèbre en 68 parce que c'était celle qui desservait l'Université de Nanterre, qui à l'époque s'appelait encore Nanterre-La Folie, ce n'est pas loin, c'est à 1,5 km, mais ce n'est pas

le même site. Quand on parle de Nanterre-Préfecture, est-ce qu'on dit la préfecture, le site de la préfecture, le rond-point des Droits de l'homme, puisque c'est le nom de la place qui se trouve juste à côté à Nanterre, ou est-ce qu'on parle de la gare RER Nanterre-Préfecture qui se trouve tout près de la future gare des Groues du RER E ? Votre gare des Groues, j'ai l'impression qu'elle est un peu plus au Nord, vers la Garenne-Colombes. Donc il y a un peu de confusion dans toute cette affaire et j'aimerais bien que cela soit plus net, en particulier sur le plan que vous distribuez, la nouvelle version, celle où on précise le fuseau Est et le fuseau Ouest, vous ne mettez pas le nom de toutes les gares. C'est un peu dommage, alors que vous les avez affichées aussi bien dans le petit film du début que dans les diapositives à l'appui de votre exposé.

Un dernier point, si ce n'est pas trop abuser. M. Mathys a évoqué la question du nombre d'habitants et surtout d'emplois supplémentaires qu'il y aura dans les dix années qui viennent, avant que votre Arc Express ne vienne desservir et, de même, Éole est à peu près la même échéance. Nous, notre association, nous pensons qu'il devrait y avoir un moratoire de la densification dans ce secteur. Nous sommes déjà en saturation, en asphyxie et cela ne va faire que croître et embellir pendant les dix ans qui viennent ou peut-être, à ce moment-là, nous allons respirer, nous aurons Éole, Arc Express ou d'autres projets mais, en attendant, c'est intenable. S'il y a chaque année 10 000 emplois supplémentaires, 4 ou 5000 habitants supplémentaires, c'est impossible. Merci.

Laurence DEBRINCAT

Je vais commencer par répondre sur la localisation des gares. Commençons par les stations entre Nanterre-la Boule et Nanterre-Préfecture ou la Grande Arche.

Sur le tracé bleu, nous proposons une station au niveau du Théâtre des Amandiers à Nanterre, qui desservirait le théâtre mais aussi les quartiers résidentiels d'habitat dense du secteur. Ensuite, nous rejoignons la place de La Boule qui est invariante, située entre Nanterre et Rueil.

Sur le tracé vert, nous proposons deux stations possibles, qui sont assez mal positionnées en réalité sur ce schéma, qui n'est qu'un schéma puisque nous serions réellement au niveau du rond-point des Bergères, donc en limite de Puteaux et au niveau des Champs aux Melles sur la RD 13. Les deux stations sont en fait sur la RD 13 et donc les Champs aux Melles sont plutôt sur Nanterre. Je ne sais pas si cela répond à la question.

Après, Nanterre-Préfecture, La Folie, Les Groues. Alors c'est vrai qu'il y a un joyeux méli-mélo des noms, dont nous sommes sans doute aussi la cause côté transports. La gare de Nanterre-Préfecture aujourd'hui est située à proximité de la préfecture en elle-même mais quand même à une distance de quelques centaines de mètres à pied, nous en sommes conscients, mais elle s'appelle Nanterre-Préfecture. C'est la gare du RER A. Comme nous l'avons vu mais peut-être trop vite, sur la diapositive de situation spécifique sur Nanterre-Préfecture, en réalité, nous positionnerions la station d'Arc Express entre le RER A et le RER E, donc nous l'appellerions plutôt Nanterre-Préfecture-La Folie. Évidemment, le jour où nous l'ouvrirons, nous lui trouverons un nombre réel, c'est-à-dire un nom qui sera plus parlant pour le voyageur. Mais elle est située, a priori, vraiment là où je vous montre exactement, ce

qui permet d'avoir une correspondance, côté Sud avec le RER A et, côté Nord, avec le RER E.

Après, la station des Groues est située vraiment sur le territoire des Groues, donc largement au Nord du triage de La Folie. Comme nous le disions tout à l'heure avec M. Lourdin, il est tout à fait possible de la positionner de manière encore plus optimale, lorsque le projet de développement du secteur des Groues sera défini avec précision. À ce moment-là, nous pourrons ajuster le positionnement de la station. Je ne sais pas si cela répond à la question de manière suffisamment précise.

Jean-François HÉLAS

Pour ce qui concerne le RER A, nous n'avons pas dit que ce serait les premières rames à double niveau. Simplement, il y a un programme d'investissement de rames à double niveau relativement très important puisque le financement du STIF est à hauteur de 650 millions sur un programme qui, au global, est plutôt de 1,3 à 1,5 milliard, porté par la RATP. Nous ne voulons pas non plus faire croire que nous allons doubler la capacité, pour la raison que vous avez parfaitement évoquée, parce qu'il y a à la fois des escaliers et un ensemble de dispositions techniques qui fait que nous ne profitons pas des deux surfaces à égalité, nous ne multiplions pas par deux la surface disponible. Aussi, et c'est un point de vigilance pour nous, nous augmentons le temps d'échange en station. Si nous avons des rames plus capacitaires mais que nous sommes moins rapides à échanger, nous risquons de perdre un peu.

Malgré tout, si les investissements ont été lancés, c'est qu'ils doivent apporter un soulagement du RER A, c'est donc ce qui a été décidé et qui sera mis en place prochainement.

Laurence DEBRINCAT

Nous pouvons préciser malgré tout que le projet de prolongement du RER E à l'Ouest et le projet Arc Express auront tous les deux un effet bénéfique de décharger le RER A, de l'ordre de 10 à 15 % pour le projet Éole. Nous rajoutons encore 6 à 10 % sur le tronçon aujourd'hui le plus chargé du RER A, entre Châtelet et Auber. Normalement, cela devrait permettre d'avoir une réelle augmentation du confort pour les voyageurs qui resteront dans le RER A. C'est vraiment important de l'avoir en tête. Ce sont des projets aussi conçus pour cette décharge.

Jean-François HÉLAS

S'ils déchargent de manière confortative, il y a aussi une spirale gagnante. Dès lors que le RER A sera un peu déchargé, il fonctionnera mieux dans ses temps d'échange en station et, fonctionnant mieux, curieusement, nous en passerons plus dans une heure. Aujourd'hui, le grand débat que nous avons avec les exploitants est que, compte tenu de ces irrégularités, nous n'arrivons pas à passer le nombre nominal de trains prévus. Donc, si j'ai un ou deux trains en moins dans une heure, j'ai forcément moins de trafic. De ce fait, l'allègement, même s'il peut paraître minime, s'il me refait gagner un train ou deux par heure, apportera un soulagement encore plus important. Il y a une vraie spirale, qui peut être perdante ou gagnante mais que nous espérons cette fois-ci réussir à réinverser.

Nordiam RANJI

Je voulais intervenir sur la question des tracés mais, avant, je voulais d'abord vous féliciter par rapport à cette réunion. Finalement, Arc Express, nous le voyons, est une très bonne chose parce que cela fait plusieurs années maintenant que nous parlons de transports en commun tournant autour de Paris, pour désengorger la ville capitale. Cela rentre dans le cadre du Plan de mobilisation des transports qui a été voté en 2004 par la région, donc à l'unanimité, contrairement à ce que nous entendons beaucoup dans les médias, que le projet Arc Express est très diviseur par rapport au Grand Paris.

Maintenant, pour revenir plus concrètement sur le tracé, je trouve que les deux tracés, que ce soit le tracé vert ou le tracé bleu, sont très intéressants, l'un comme l'autre. Pourtant, je trouve dommage, le tracé vert, par rapport à plusieurs choses. D'abord, entre La Défense et la Garenne-Colombes, nous sommes déjà sur un tracé qui concerne aujourd'hui la construction d'une ligne de tramway, le T2, donc cela va rentrer en doublon. Une dame tout à l'heure parlait des impôts. Cela va coûter cher pour pas grand-chose dans la mesure où il y a déjà le tramway T2 qui passe par là. Ensuite, la Défense est une très grosse gare. Il y a un RER, le A, et Éole qui va être construit. Après, nous avons un tramway et le Transilien. Si en plus, par-dessus, nous rajoutons Arc Express, cela fera quand même beaucoup. Quitte à être utile, si nous retenons le tracé vert, nous pourrions prendre une correspondance au niveau de Nanterre-Préfecture et, inversement, si nous prenons le tracé bleu, nous pourrions faire une correspondance au niveau de la Garenne-Colombes en prenant le tramway T2 pour aller à La Défense.

C'est ce que je trouve réellement dommage. Les deux tracés auraient dû se séparer au niveau de la Garenne-Colombes parce que franchement, ce sont deux tracés vraiment très intéressants, l'un comme l'autre, pour différentes raisons mais par rapport à cette question de La Défense, à mon avis, c'est une erreur grave. Voilà, c'était plus un avis qu'une question.

Jean-François HÉLAS

Si je comprends bien, vous militez plutôt pour le tracé bleu ? C'est bien cela ? Entre Nanterre et la Garenne-Colombes, vous dites le tracé bleu.

Nordiam RANJI

C'est cela.

Laurence DEBRINCAT

Après, peut-être, le tracé vert, en revanche.

Nordiam RANJI

Juste une question à laquelle vous pouvez me répondre rapidement : nous ne pouvons pas prendre une partie du tracé vert et une autre partie du tracé bleu ?

Jean-François HÉLAS

Si, nous l'avons dit, c'est ce que nous appelons le mixage. Mais, pour se comprendre, nous avons fait des tracés à partir des points de correspondance que j'évoquais tout à l'heure, les gares possibles ou non. Ensuite, ce n'était pas très facile à présenter donc nous avons raccordé avec différentes logiques, proche, éloigné, et c'est ce que nous avons montré en indiquant en même temps que, dans certains cas, nous pouvons

mixer. Nous pourrions très bien faire, pour le tracé bleu, nous partons de Rueil, nous allons à Nanterre-Préfecture, la Garenne-Colombes et ensuite nous pourrions aller à Colombes. Au lieu de faire un système en croix, tel que je l'ai fait à la Garenne-Colombes, nous pourrions avoir un système en X, en quelque sorte. Ou le tracé vert : La Défense, Grande Arche et ensuite les Vallées. Ce sont des choses à vérifier mais on voit bien que la géométrie du système n'est pas totalement perturbée à cette occasion. Ce serait à vérifier mais globalement, ce genre de mixage est possible.

Ce qu'il faut regarder, ce sont nos points d'invariant. Je ne veux pas dire que nous avons de bonnes raisons de les avoir mis là mais il y a quand même un certain nombre de faisceaux. Nous avons un premier secteur entre Rueil et la Garenne-Colombes, et là, il y a un peu deux stratégies, Nanterre-La Folie ou La Défense. Après, il y a au-delà de Garenne-Colombes jusqu'à la ligne 13, où nous avons aussi des scénarios contrastés.

Nous pouvons mixer et l'objet d'un débat est aussi de porter, si vous avez l'idée même de quelque chose qui n'est pas simplement un mixage, c'est arrivé, un secteur nous a dit : « Avez-vous regardé cette partie ? » Nous avons dit que nous n'y croyons pas trop, nous allons quand même regarder et nous vous donnerons un premier élément d'information de ce que cela fait en termes de trafic. Nous sommes beaucoup, dans l'analyse transports, sur les populations et les emplois desservis, et les trafics que cela amène.

Laurence DEBRINCAT

C'est vrai que nous avons regardé aussi l'impact d'Arc Express sur les lignes existantes ou en projet. Pour vous rassurer, le tracé vert entre la Garenne-Colombes et La Défense Grande Arche ne viderait pas le tramway T2 parce que l'interstation sur laquelle ils seraient superposés est trop courte, en réalité. Il n'y a donc pas vraiment de concurrence sur une seule interstation, ce n'est pas problématique. En revanche, il faut éviter, sur des grandes distances, de se positionner le long d'une infrastructure qui existe déjà ou qui existerait parce que ce serait objectivement une mauvaise allocation de l'argent public et il vaut mieux desservir d'autres points du territoire. Nous avons été vigilants, dans le positionnement des stations d'Arc Express, à ce titre.

Jean-François HÉLAS

Enfin, le point est juste, quand même.

Yves RÉVILLON

Je suis Maire de Bois-Colombes et je vais vous dire que j'ai très nettement une préférence pour un des deux trajets. Je vais vous expliquer quand même pourquoi. Avec les autres maires, nous espérons que le T1 va avancer le plus vite possible et le T1, à l'heure actuelle, le trajet normalement retenu passe aux Courtilles, devra arriver incessamment sous peu aux Quatre Routes, qui est le bout de Bois-Colombes, et continuer par Colombes-Gare, c'était l'autre trajet revoté par la commune de Colombes. Ensuite, vous traversez le T2, ce qui vous permettra, par le T1 et le T2, de revenir vers La Défense. Nous avons beaucoup de nos administrés, qu'ils soient de Bois-Colombes ou d'Asnières, qui travaillent à La Défense ou qui travaillent vers Plaine Commune, la Seine-Saint-Denis. C'est vrai que je trouve dommage d'avoir le T1-T2 recouvert par une partie du tracé vert d'Arc Express alors que l'autre, le tracé

bleu, permettra de desservir des zones qui, à l'heure actuelle, si vous travaillez à La Défense ou Seine-Saint-Denis, vous prenez votre voiture, je vous le dis franchement.

Une autre question que je voudrais vous poser. Il se trouve qu'à Bois-Colombes, nous avons développé la zone des Bruyères, du côté de Bécon-les-Bruyères, le parc des Bruyères où nous aurons bientôt 10 000 emplois. Il se trouve que nous sommes en train de réfléchir, plus que réfléchir, avec la suppression des voies ferrées, de la voie stratégique, nous allons avoir une coulée verte qui ira de la gare de Bécon à la gare des Vallées et, de là, à la gare de Colombes. Chez nous, elle pourra se faire à pied ou en vélo. C'est aussi un moyen d'y arriver.

Enfin, je voudrais vous demander si le fait que cela va coûter très cher, ces lignes de transport, ne va pas retarder les projets dont s'occupe STIF, comme par exemple la rénovation de la gare de Bécon-les-Bruyères, qui intéresse Courbevoie, Asnières et Bois-Colombes. Nous ne voudrions pas que les futurs projets ralentissent ce qui se fait à l'heure actuelle, que ce soit le T1, le T2 ou la rénovation des systèmes de transport actuels. Merci, et merci pour cette enquête publique.

Jean-François HÉLAS

Merci, Monsieur le Maire. Je prends note du citoyen mais également du représentant de la commune, pour votre préférence que vous avez parfaitement explicitée sur ce tracé et sur la question singulière de l'articulation avec le T1, qui est tout à fait pertinente et que Laurence Debrincat avait évoquée dans la présentation.

Je prends note également, et c'est plutôt une très bonne chose, de l'idée de la coulée verte entre les Vallées et Bécon, que nous avons identifiée, surtout pour le développement de votre zone qui est en projet dans ce secteur des Bruyères, qui n'est pas si loin des Vallées et qui pourrait même être renforcée après avec du bus, enfin il y a peut-être des choses à voir mais il nous semble qu'il y a là quelque chose d'intéressant. D'autant que, pour être clair, nous ne passons pas à Bécon quand d'autres y passent et que nous nous sommes quand même posé la question. Si vous ne me posez pas la question, je vais quand même vous dire pourquoi nous ne sommes pas très Bécon. Nous n'avons rien contre cette gare mais, pour nous, elle fait déjà l'objet d'un raccordement à La Défense, avec le groupe 2, celui qui va vers Saint-Nom-la-Bretèche ou Versailles, et le groupe 3, un peu moins bien, mais sur Cergy. La problématique n'est pas tant que Bécon n'a pas de train, c'est qu'elle les voit bien passer mais qu'un certain nombre ne s'y arrêtent pas.

Dans le cadre du prolongement du RER E à l'Ouest, nous avons clairement une nouvelle capacité, apportée par le tunnel direct Saint-Lazare, Porte Maillot, La Défense, d'amener entre 22 à 28 trains à terme qui vont nous alléger la desserte sur les lignes déjà utilisées actuellement. Cet allègement, nous pouvons l'utiliser pour améliorer la desserte, en particulier, j'ai eu l'occasion de le dire, sur Paris en particulier, au niveau de pont Cardinet, que nous avons 12 arrêts à l'heure de pointe sur pont Cardinet et nous passerions à 28, donc avec une cadence de type métro. La question pourrait aussi se poser côté Bécon parce que, là aussi, il pourrait y avoir une amélioration de la desserte. Il nous semble donc qu'en rocade, d'un côté Saint-Lazare et de l'autre La Défense, nous pourrions avoir là quelque chose d'assez structurant. Enfin, la desserte des Vallées viendrait traiter d'autres quartiers et la zone des Bruyères, entre les deux, qui pourrait aller préférentiellement du côté des Vallées,

d'après ce que j'ai regardé sur les plans mais qui pourrait aussi se raccorder sur Bécon.

Vous m'avez posé une dernière question extrêmement importante sur les financements. Si je mets l'argent là, je ne le mets pas ailleurs. C'est vrai. Même si nous faisons valser les milliards, que ce soit du côté d'André Santini comme du côté de Jean-Paul Huchon, il est clair que nous ne pourrons pas tout financer, c'est évident. En particulier, bon nombre des projets que je vous présente font partie du Plan de mobilisation, des 19 milliards que nous avons évoqués, partie infrastructure, partie superstructure mais, si les élus et les collectivités, départements, Ville de Paris et région se sont engagés sur 12 milliards sur les 19, c'est-à-dire que le bouclage du plan de financement n'est pas fait. Il est encore moins fait pour la partie du Grand Paris donc, à un moment donné, il faut être certain qu'il n'y ait pas d'arbitrage parce qu'en même temps, très clairement dans la concertation, nous en sommes à peu près à mi-parcours et je n'ai vu personne dire que nous ferions mieux d'arrêter la modernisation des RER, la désaturation de la ligne 13, les acquisitions de matériel roulant, les projets de tramway, etc. Nulle part.

Il nous semble donc indispensable que la Région et le STIF continuent à se mobiliser pour assurer le financement du Plan de mobilisation. C'est le premier objectif. Le président Huchon l'a dit d'ailleurs dès la première réunion publique à porte Maillot. Ce n'est pas gagné, il faut pouvoir travailler sur la question, cela fait bien partie des sujets à venir.

Doris YOBA

Mademoiselle, pourriez-vous donner le micro à Monsieur qui souhaite poser une question, s'il vous plaît ?

Carmelo PICCIOTTO

Je viens de Paris. Je souhaitais donner une opinion et des suggestions. Nous voyons bien que le projet est absolument redondant avec les réseaux ferrés de surface. En particulier, je réagis aussi, c'est vrai que si, d'un côté, nous avons l'irresponsabilité de certains élus qui transforment des plates-formes ferroviaires en voie ouverte alors qu'elles peuvent être réutilisées en RER, ou que l'on implante un tramway sur une ligne qui aurait pu voir passer également un RER, nous nous retrouvons quelques années plus tard avec de graves difficultés. À ce moment-là, il faudrait que le STIF se penche sur la question du recyclage des voiries. Le réseau du Grand Paris l'a lui-même reconnu, pour un transport souterrain, on peut avoir trois fois plus de lignes de tramway, donc avoir un meilleur réseau maillé. Il devrait être étudié un tramway gare de Rueil, gare de Puteaux, Porte Maillot qui déchargerait le RER A, ce qui permettrait un retour de la mixité des trains venant de Saint-Germain ou Rueil vers la gare Saint-Lazare.

Jean-François HÉLAS

Je l'ai dit tout à l'heure. Je crois que partout où nous pouvons réutiliser des plates-formes et des voies ferrées, nous le faisons. J'ai même d'ailleurs cité les différents projets de tangentiels que nous essayons de développer.

Ensuite, on ne décide pas de faire un tramway, ou un métro, ou un RER quelque part. On décide de faire une ligne de transport, on simule ses caractéristiques et on regarde

le trafic qui est dedans et là, le trafic nous impose le mode. Clairement, quand on regarde Arc Express et qu'on en fait la vérification, on tombe dans une charge dimensionnante qui est celle d'un métro. Un tramway ne rendra pas le service attendu pour ce projet. Le million de voyageurs estimé aujourd'hui sur la boucle complète ne peut se faire qu'avec un projet de type métro. En charge dimensionnante, c'est-à-dire en nombre de voyageurs transportés à l'heure dans un sens, nous allons être autour de 13 à 15 000 pour Arc Express alors qu'un tramway, quand il arrive à 8000 maximum, il est vraiment au bout de son efficacité. C'est la raison pour laquelle nous ne proposons pas un tramway.

Laurence DEBRINCAT

Il faut rappeler aussi que nous avons étudié, à la fin des années 90, nous avons cherché à faire passer le projet qui s'appelait Orbital en surface et donc à avoir des lignes de tramway en proche banlieue. De nombreuses études ont été menées par la RATP notamment, certaines ont été pilotées par l'ancêtre du STIF, le Syndicat des Transports Parisiens. Elles ont montré que les voiries en proche Couronne, plus on se rapproche de Paris, sont très étroites. Pour faire passer un tramway, il n'y avait guère d'autre solution que de faire de nombreuses expropriations, ce qui est par définition complètement impossible. Nous avons donc abandonné cette piste, qui ne répondait pas à la question en termes de trafic.

Ce sont ces deux éléments qui, combinés, nous ont conduits à privilégier un projet ambitieux et donc un projet de rocade de métro en souterrain.

Doris YOBA

Une autre question là-haut.

Aurore GILMAN

Bonsoir. J'ai deux questions, l'une qui s'adresse à la Commission du débat public. J'ai vu un tout petit astérisque, en bas à gauche de votre présentation, qui précisait que les faisceaux Est et Ouest seraient soumis à un débat public ultérieurement. Quand sera-t-il ? Je crois qu'il y a une réunion à Saint-Cloud prochainement sur le faisceau Ouest, commune à Arc Express et Grand Paris, où nous pourrions peut-être revenir sur le détail. Y aura-t-il un nouveau débat public et dans quel timing ? Je crois que celui de la loi est assez serré, assez précis, donc quelle est la marge de manœuvre pour remettre en débat ce faisceau Ouest, comme le faisceau Est également ?

Une autre question, parce que j'ai entendu le monsieur du STIF parler du problème de coût, avec le tracé vert qui desservirait la zone de La Défense. Avez-vous pris en compte, à l'instar d'Éole, puisque j'avais assisté au premier débat d'Éole à Paris où il avait été question de la déviation du tracé d'Éole vers La Défense, vous aviez dit qu'on n'avait pas pu coller à la ligne de métro 1 pour rejoindre La Défense à cause d'un projet de très grande tour en front de Seine, Hermitage pour ne pas la nommer, donc une contrainte qui a dû pousser l'opérateur à dévier son projet de RER, ce qui n'est quand même pas rien. Je vois que le tracé vert que vous prévoyez doit passer à proximité d'un second projet de tour géante à la Défense, le projet Phare qui vient récemment d'être lancé sur le secteur, 300 m de haut. Qui dit très haut dit également très profond. N'est-ce pas un risque de complexification et de surcoût pour ce faisceau vert sur le secteur ? Je vous remercie.

Olivier GUÉRIN

Quelques indications d'abord sur le débat public. Le débat actuel d'Arc Express porte sur le principe même d'une rocade et sur la définition des deux Arcs qui ont été présentés, au Sud et au Nord. C'est le projet qui est présenté dans le dossier du maître d'ouvrage, qui est à votre disposition, que vous avez pu avoir à l'entrée de cette salle et qui a été complété plus récemment par des propositions de tracés, à la fois à l'Est et à l'Ouest. Ces propositions de tracé, qui sont des avant-propositions, qui feront l'objet d'une présentation un peu rapide lors des réunions à l'Ouest et à l'Est, ne sont pas actuellement en débat et le STIF s'est engagé, lorsque le tracé sera plus précisé, à saisir de nouveau la Commission nationale du débat public pour qu'il y ait soit un débat public sur ces deux tracés, soit une autre forme de concertation.

Ce sont actuellement simplement des indications, par rapport à ce qui était un tracé qui restait très vague dans le dossier d'origine, les indications qui sont données sans qu'elles soient mises exactement en débat public.

Jean-François HÉLAS

Pour compléter, vous avez évoqué tout à l'heure le calendrier contraint de la loi par rapport au schéma. Ce sont deux choses différentes. Il y a la loi d'un côté, qui organise le réseau du Grand Paris, et de l'autre, les statuts du STIF et le fonctionnement classique des projets de transport qui fait que le STIF, comme l'a rappelé M. Guérin, a déposé un premier dossier pour l'opportunité de la boucle dans son ensemble et des deux projets Arc Sud et Nord, et peut saisir aussi à tout moment, lorsqu'il l'aura passé en Conseil d'administration, les Arcs Est et Ouest pour enclencher le dispositif de concertation de ces deux parties.

Simplement, nous avons poursuivi les études, cela a été assez chaotique, je pense que vous avez suivi ce qui s'est passé cette année sur ce débat, nous avons continué les études parce qu'il nous semblait intéressant de donner un éclairage des tracés possibles, qui nous paraissent pas inintéressants, de la partie Est et Ouest pour juger aussi des points de raccordement. Typiquement, pour le choix entre le tracé bleu ou vert concernant le secteur dont nous parlons, à partir de La Défense, ce n'est pas inintéressant de voir comment les choses se raccordent, à Puteaux-Rueil ou aux Amandiers-Rueil. Cela permet de repointer les grands invariants et de voir de quoi nous parlons. C'est la même chose du côté Ouest, nous voyons que nous avons des options différentes et qui peuvent amener d'autres acteurs à rentrer dans le débat. Une fois qu'un corridor sera choisi, je ne dis pas qu'il n'y aura pas après, dans la concertation, d'autres variantes encore mais cela limite quand même un peu les grands choix. C'est pour cela que nous avons tenu à faire cela plus globalement.

Après, la deuxième question sur les coûts du tracé vert, je ne vous ai pas caché que le coût de la station à La Défense était forcément beaucoup plus élevé que la partie qui passe par Nanterre et les Groues. Nous n'avons pas non plus tout à fait les mêmes problématiques que celles d'un RER. Je connais aussi forcément le dossier côté RER. Nous n'avons pas le même type de gares, les mêmes contraintes de géométrie que le RER et, surtout, nous n'avons pas la même obligation d'être très proches du RER A. L'efficacité du RER E ne tient qu'à sa bonne correspondance à La Défense avec le RER A. Nous sommes venus positionner la gare sous le CNIT, ce qui est quand même un beau morceau de bravoure, là aussi. Une gare de RER fait 220, 230 m, donc c'est quelque chose d'important, quatre fois plus important qu'une gare de type Arc Express.

Bien entendu, de notre côté, nous avons regardé aussi les différentes contraintes en sous-sol, grands réseaux, et ils sont très nombreux dans le secteur, et grandes tours pour pouvoir les éviter. C'est ce qui me fait dire qu'un tracé continu, qui repasserait par le Sud alors que j'ai bien une réservation, en réalité. M. Lourdin a évoqué la réservation des Quatre Temps mais en fait, elle se poursuit, parallèlement à la ligne 1 quasiment jusqu'à la Seine, sauf que je n'arrive pas à trouver l'endroit pour arriver assez tôt à retourner pour remonter vers le Nord et qu'il nous semblait indispensable de desservir la boucle de Gennevilliers alors que, sinon, j'y échappais totalement et je pouvais simplement desservir le cadran Nord Ouest de Paris. Nous continuons donc à chercher des passages de sortie entre les tours mais ce que nous annonçons là a été vérifié.

Laurence DEBRINCAT

Nous pouvons peut-être préciser que les correspondances entre Arc Express et l'ensemble des réseaux de transport qui sont à La Défense seraient extrêmement bonnes puisque cette réservation faite pour la ligne 1 est le quatrième niveau de sous-sol des parkings des Quatre Temps. Il suffit donc de remonter dans les Quatre Temps et on se retrouve très facilement en correspondance avec le RER A, la ligne 1 ou le tramway T2, par exemple.

Anne LEGUIGNOUX

Je me pose beaucoup de questions sur la gare de La Défense. Pour un trajet, on doit partir d'un point A pour aller à un point B et je ne vois pas du tout l'utilité d'avoir beaucoup de gares au point A et d'avoir des endroits où il n'y a pas de gare au point B.

Jean-François HÉLAS

Ce que je dois comprendre, ce que vous n'êtes pas favorable à la concentration de tous les points à La Défense. C'est ce que vous voulez dire.

Anne LEGUIGNOUX

Voilà. Il y a un carrefour qui ne s'appelle pas le carrefour de la folie mais pourtant, cela va le devenir parce qu'avec les constructions qui arrivent, si on rajoute encore des gares, c'est le carrefour Serpentine où il y a un nœud routier incontournable pour aller vers Paris. Les trottoirs sont sous-dimensionnés, enfin ce territoire est sous-dimensionné ou ce sont plutôt les futures constructions et les futures gares qui sont surdimensionnées par rapport au territoire.

Jean-François HÉLAS

Vous posez une question qui est très intéressante et qui nous mobilise, dont nous n'avons pas forcément la réponse définitive. Il y a un premier temps où on se dit que c'est vrai, il faut plutôt diffuser et donc c'est plus sage de répartir les gares d'origine et les gares de destination pour pouvoir faire simple.

Dans un deuxième temps, on se dit que de se regrouper dans un certain point, c'est quand même sacrément fort parce que cela permet de faire des hubs, des petits nœuds de correspondances très puissants, comme La Défense l'est aujourd'hui, comme Châtelet, comme Val de Fontenay. Quelque part, et c'est très important, à La Défense, il y a beaucoup de gens qui viennent et qui repartent, qui ne sortent pas sur l'Esplanade. Cela fait un point de correspondance et cet enjeu n'est pas neutre en matière de transports. Nous étions dans le schéma diffus, nous passons dans un

schéma un peu plus concentré et ensuite, nous finissons par être franchement concentrés, genre Châtelet et La Défense. Là, cela devient de la gourmandise parce que Châtelet, où nous sommes quand même beaucoup plus loin avec la RATP sur le projet, la plus grosse gare d'Europe, 850 000 personnes qui transitent chaque jour. Nous n'en avons pas perdus jusqu'à présent mais quand même, chacun a l'impression d'être complètement égaré quand il est à Châtelet, il ne sait pas par où il passe. Des RER, des métros, la ligne 14, des voies souterraines et, dessus, un complexe fabuleux avec la canopée. Là, on finit par avoir des projets d'une complexité hallucinante. Il y a un moment où ce n'est peut-être plus forcément raisonnable. Châtelet, c'est quand même un point extrêmement nodal de toute l'Île-de-France, nous faisons le morceau de bravoure mais, ailleurs, il arrive une limite à cela, une limite où il faut peut-être profiter de certaines occasions pour desserrer ces points de maillage. La stratégie Nanterre-Préfecture, pour moi, commence à participer de cela. Je ne dis pas que c'est ce qu'il faut choisir mais nous pouvons rentrer cette logique, quitte à retravailler finement la desserte de l'ensemble du secteur, nous l'avons évoqué tout à l'heure, l'Esplanade, je n'y reviens pas, il y a des choses à faire sans doute encore.

C'est vrai qu'il y a un moment où cela va perdre de son sens. Dit autrement, du côté des voyageurs, il y a un moment où, comme vous le dites et je partage totalement votre analyse, les trottoirs, toutes les circulations vont devenir totalement encombrées et nous allons reperdre beaucoup de temps dans ces circulations. Sans compter que, dès lors que je multiplie le nombre de personnes, les conditions de sécurité, les évacuations réglementaires en x minutes pour chacune des gares deviennent des prouesses techniques considérables et donc très coûteuses.

Il y a donc bien cet équilibre et, franchement, il n'existe pas aujourd'hui d'équation disant à quel moment il faut arrêter un pôle majeur et commencer à essayer de desserrer le sujet. En Île-de-France, nous pensons que là, nous avons peut-être l'occasion, parce que nous ne faisons pas non plus un abandon de maillage, nous venons nous mailler avec le A et le E, excusez du peu, ce n'est quand même pas tout à fait rien, Nanterre-Préfecture, parce que nous venons dans des secteurs en plein développement, qui permettent aussi d'autres liaisons, Amandiers Les Groues, parce que nous nous laissons plus de souplesse en exploitation, avec pas de rebroussement ou pas d'arrêt terminus mais je peux le gérer en continu ou pas, parce que j'ai de l'espace et qui dit espace dit que je peux mieux intégrer harmonieusement mon projet, lui donner plus de souffle architecturalement. Je peux donc développer cela mais, en même temps, nous pouvons aussi comprendre qu'il y a beaucoup de gens et encore un développement à venir dans le secteur de La Défense qui pourraient justifier que c'est bien là qu'il y a les flux et il faut mettre à nouveau une desserte là.

Doris YOBA

Il y a une autre question ici et ensuite un monsieur au quatrième rang.

Nicolas ROLLET

Bonsoir. Je voudrais continuer sur cette réflexion par rapport aux variantes et aux gares de départ entre Nanterre et La Défense. C'est vrai que les deux pôles ont une densité urbaine et une zone d'attractivité assez forte et qui va augmenter encore. Je rebondis sur ce qu'a dit une personne avant. Je ne vois pas trop la nécessité d'avoir un trajet qui part de La Défense pour remonter sur la gare de la Garenne-Colombes, puisqu'il y a le T2 en prolongement et ce sera vraiment redondant. Par contre, je

m'interroge sur le fait il n'y ait pas eu un projet évoqué d'avoir une zone qui parte de La Défense et qui passe par Nanterre-Préfecture. Là, nous sommes sur deux schémas, un bleu qui part de Nanterre et un vert qui part de La Défense alors que Nanterre et La Défense sont deux gros pôles d'attraction. Vouloir passer uniquement par Nanterre ou La Défense, je trouve que c'est un peu risqué parce qu'il y a beaucoup d'interconnexions sur ces deux pôles et dire que nous allons en privilégier un plutôt que l'autre me semble très dommage, d'autant plus que nous savons bien que, sur tous les tracés pour aller d'un point A à un point B, ce qui perd du temps lorsque nous sommes dans les transports, ce sont les correspondances. Se dire que ce sera à Nanterre, donc si je suis à La Défense, il faudra reprendre le A ou le E, faire des correspondances pour regagner Arc Express ou, à l'inverse, si c'est à La Défense, depuis Nanterre, il faudra prendre le A ou le E ou d'autres modes de transport, il me semble un peu dommage de ne pas avoir eu cette interrogation et cette réflexion d'avoir un Arc qui puisse récupérer directement à la fois La Défense et Nanterre.

Jean-François HÉLAS

C'est aussi une suggestion. Alors, comment avons-nous pris cette question ? D'abord, sur le plan technique, ce n'est pas si évident. Ce que je vous dis va vous paraître bizarre parce que le Grand Paris propose cette baïonnette. J'ai été interrogatif, je l'ai d'ailleurs dit en réunion publique commune, sur la question de la gare à La Défense dite de Carpeaux, en ce qui nous concerne, puisque nous avons cru à un moment avoir une possibilité, si les gens connaissent la rue des Carpeaux, entre le CNIT, le socle de la Grande Arche et avant, un petit peu à l'Ouest des Quatre Temps. Nous avons donc identifié, grâce à la RATP qui nous avait signalé ce goulet, un point intéressant. Nous l'avons fait étudier mais il nous semble que c'est vraiment trop juste pour pouvoir le faire passer dans de bonnes conditions, et encore, nous avons des petites gares, côté Arc Express. Nous ne nous en sortions pas si nous voulions pouvoir repartir correctement du côté Bois-Colombes.

Faire cela, c'est faire aussi un schéma à nouveau redondant entre Nanterre-Préfecture et La Défense. Ce n'est pas très long mais, malgré tout redondant alors que, par ailleurs, nous sommes en train de faire le RER E qui va renforcer cette desserte structurante. Cela ne nous semblait pas totalement pertinent.

Enfin, en termes de fonctionnement de vitesse commerciale générale, même s'il ne faut pas voir que cela, forcément, quand je coupe de manière orthogonale ou grande radiale, c'est-à-dire que je suis vraiment en rocade pure sur l'un ou sur l'autre, je perds moins de temps que l'arrêt, les détournements, la vitesse réduite des courbes qui seraient forcément importantes.

Donc, contraintes techniques d'un côté pas totalement résolues, redondance avec le RER E, perte de temps et de vitesse commerciale sur l'ensemble et un peu l'exploitation, nous n'avons pas poursuivi dans cette voie.

Doris YOBA

Monsieur, vous souhaitiez peut-être poser une question ?

Daniel SIMON

Je voulais revenir un instant sur le financement. Je sais que ce n'est peut-être pas la réunion et le lieu pour en débattre puisqu'il y a une réunion spécifique le 5 janvier

pour cela mais, malgré tout, parler de tous ces projets sans jamais parler argent, c'est un peu choquant.

La semaine dernière, il a été voté à l'Assemblée une taxe sur les Franciliens qui rapporterait 117 millions d'euros par an, qui serait versée à la Société du Grand Paris qui va elle-même être dotée de 4 milliards d'euros. Ces 117 millions seront versés pendant vingt à trente ans, donc cela fait quelques milliards. Arc Express arrive à un financement bouclé de 12 milliards. Il en resterait donc cinq à financer. Est-ce que cet argent de la société du Grand Paris ira au financement du projet ou des projets globaux qui seront retenus ?

Jean-François HÉLAS

C'est toute la question et l'ambiguïté sur le financement actuel. Il faut bien distinguer d'abord, quand on parle de financement du projet, l'investissement du fonctionnement. L'investissement est pour créer au jour J le tube, les voies, acheter les matériels roulants. Le fonctionnement, c'est pour payer l'entretien, les mécaniciens, les gens qui vendent les billets, qui assurent la sécurité du dispositif, je ne vais pas dire le conducteur puisque nous parlons de métro automatique.

Pour l'investissement, on dit, le Plan de mobilisation, 19 milliards, les collectivités ont mis 12 milliards et ont proposé à l'époque à Jean-Louis Borloo, au gouvernement, d'apporter la réponse, c'est-à-dire le complément, sous deux formes. La première forme est la poursuite du contrat de projets État Région. Tous les quatre ans ou cinq ans, l'État et la région contractualisent sur des programmes d'investissement, avec une participation de l'État. Il y avait la possibilité d'avoir, au fil de l'eau, un prolongement de ces financements qui auraient pu apporter 2 milliards, pour aller jusqu'en 2020. Un certain nombre de pistes avaient également été évoquées par le député Gilles Carrez, qui avait été missionné par François Fillon pour envisager un certain nombre de recettes : redevance sur la création de bureaux, récupération du fond FARIF, qui était un fonds d'aménagement à la Région Île-de-France mais qui a été plutôt capté en partie par l'État. Pour l'instant, il n'a pas été donné suite à ces propositions de financement. Au contraire, elles ont plutôt tendance à être captées, comme vous l'avez évoqué tout à l'heure, dans la loi du Grand Paris pour financer le Grand Paris. Cela éloigne d'autant plus la question du financement du Plan de mobilisation.

À partir de là, cela n'empêcherait pas, à un moment ou un autre, s'il y a convergence des projets et des financements, de faire en sorte que, sans doute en modifiant la loi, il y ait des financements sur les autres. Toutefois, pour l'instant, nous en sommes très loin. Même les 117 millions que vous évoquez, même sur vingt ou trente ans quand vous les multipliez, cela fait très loin des 35 milliards qui correspondent aujourd'hui au Plan de mobilisation plus Grand Paris. 117 millions, cela fait 2 à 3 milliards, même sur trente ans. 3 milliards, ce n'est pas grand-chose. Plus les 4 milliards qui ne sont pas encore totalement avérés mais, admettons, vous voyez que nous sommes encore très loin du dispositif. Nous sommes donc inquiets de ce point de vue.

Nous sommes encore plus inquiets pour le fonctionnement. Le fonctionnement, au STIF, nous savons bien ce que c'est. En 2009, c'était 7,9 milliards, pour faire tourner l'ensemble du dispositif des transports en commun. Comment est-ce financé ? À 40 % par le versement transport, c'est-à-dire le monde économique, les entreprises de plus de neuf salariés, à peu près à part égale, 37 %, par les voyageurs, le Navigo et les

autres titres de transport, et le reste, c'est par la contribution des collectivités locales. Nous sommes sur ce trépied. Dans le cadre du Plan de mobilisation, la réflexion a été menée, et d'ailleurs revalidée par Gilles Carrez, pour voir un peu comment faire. Il a été dit qu'il faudrait quand même faire participer tout le monde. Les collectivités locales, c'est-à-dire les impôts de tous, qui ont déjà beaucoup augmenté leurs contributions depuis 2006, devront sans doute encore le faire un peu mais on voit bien qu'il y a une limite, la limite des impôts ; le monde économique, il faut aussi sans doute qu'ils participent également, parce qu'il est aussi intéressé, à ce que les employés, les agents viennent rapidement dans l'entreprise et aient moins de problèmes d'irrégularité, donc il y a aussi un enjeu économique. Nous parlions de 0,1 point supplémentaire de versement transport ; puis, les voyageurs, parce que nous considérons aussi que, dès lors que le Plan de mobilisation était en place, il n'était pas illégitime que nous ayons un peu plus de hausse que l'inflation sur la tarification. Toutefois, il faut là aussi rester raisonnable parce qu'il y a un moment, et beaucoup le disent, où les transports coûtent cher.

Une fois identifiés ces trois points, nous arrivions globalement à un financement de fonctionnement de l'ordre des 800 millions qui étaient nécessaires pour faire fonctionner le Plan de mobilisation. Les 19 milliards que j'ai évoqués tout à l'heure, non seulement ce sont 19 milliards d'investissement mais en plus, cela nécessite en gros 800 millions par an de frais de fonctionnement. Et cela, nous y arrivions avec les différentes sources que j'ai évoquées tout à l'heure, à peu près.

Dès lors que nous ferions les deux, aujourd'hui, Grand Paris et Arc Express, pour la partie Grand Paris, même en enlevant la partie Arc Express qui est un peu redondante, ce n'est pas loin de 1 à 1,1 milliard supplémentaire de fonctionnement. Vous voyez ce que cela veut dire. 1,1 milliard supplémentaire de fonctionnement par an. Là, nous n'avons plus aucune piste parce que le versement transport, nous avons déjà considéré que nous avons tapé un peu, la recette des voyageurs aussi, les contributions des collectivités locales, idem. Donc, comment fait-on ? Aujourd'hui, nous ne savons pas le faire. Sophie Mouguin, directrice générale du STIF, a dit qu'il faudra peut-être faire une tarification spéciale, faire un péage, faire quelque chose. Nous ne savons pas. Pour l'instant, cette équation de fond n'est pas réglée.

Doris YOBA

Je vais prendre la question de Madame et nous terminerons ensuite par une question écrite.

Marion DUBOIS

Je voulais revenir sur la question des gares et de la dualité des deux tracés. Très clairement, je suis beaucoup plus favorable à la gare de Nanterre qu'à celle de La Défense, pour la raison notamment des correspondances à La Défense qui vont devenir infernales et aussi parce que le secteur de Nanterre, qui est quand même un centre administratif important du département est assez sous doté en transports. Avec le développement du secteur des Groues, dans lequel je travaille aujourd'hui, et je peux vous dire qu'en termes de transport, il n'y a rien à moins de dix minutes à pied, il faut absolument prévoir quelque chose. Là-dessus, le trajet bleu paraît plus pertinent sur la partie entre le pôle Nanterre La Défense et la Garenne-Colombes.

En revanche, nous n'avons pas trop évoqué la partie d'après, ce qui m'étonne un peu vu les communes conviées au débat aujourd'hui mais, de très loin aussi, le trajet bleu paraît beaucoup plus pertinent, notamment à cause de la redondance avec le T1 et du fait de la gare des Aniettes, qui gagnerait à être desservie, ainsi que de la gare de Gennevilliers Centre.

Doris YOBA

Je vais lire la question écrite.

Jean-François HÉLAS

Est-ce que je pourrais aussi poser une question ? Au fond, l'adhésion au tracé bleu et à Nanterre-Préfecture semble presque massive, ce soir. Sans voter, y aurait-il des positions de gens qui voudraient défendre La Défense et qui n'osent pas le dire pour l'instant ou est-ce vraiment un consensus ?

Olivier GUÉRIN

C'est aussi cette intervention écrite.

Doris YOBA

Romain Bentesat demande : « Quels seront les enjeux urbains, financiers, de calendrier de connexion à la rocade TGV autour de Paris ? »

Avant, il y avait un avis : « Je trouve la présentation tout à fait claire et l'ouverture du débat au public réelle. Dommage que toutes les réunions publiques ne soient pas conjointes avec le projet Grand Paris. Plus, un petit sondage sur les tracés serait intéressant à chaque réunion. »

Olivier GUÉRIN

Cela répond à votre demande. Je voudrais dire que l'optique de la Commission nationale et de la Commission particulière n'est pas de faire un sondage. C'est d'écouter les avis argumentés qui sont émis, et je crois que des avis ont été très argumentés, même si c'est plutôt dans un sens. Ceci dit, ces avis peuvent être aussi diffusés sur Internet et il y en a de nombreux. Ce n'est pas la méthode du sondage qui est celle du débat public.

Jean-François HÉLAS

Ce n'était pas un sondage, c'était juste s'il y avait des positions qui pouvaient argumenter pour La Défense, en fait.

Olivier GUÉRIN

J'ajoute, en ce qui concerne l'organisation du débat, comme vous avez pu voir, nous avons organisé à la fois des réunions communes avec la Commission particulière sur le réseau de transport du Grand Paris et des réunions propres à chaque Commission, à chaque projet, et notamment ce soir pour Arc Express. Il y a eu une demande, qui a été importante, pour les réunions communes et un certain nombre, plus que nous l'avions envisagé à l'origine, sont des réunions communes. Toutefois, nous voyons bien en même temps l'intérêt de réunions, nous ne sommes pas très nombreux ce soir, où des opinions assez nombreuses ont pu être émises et une discussion un peu fine du projet, des tracés, qui souvent n'est pas possible lors de réunions communes parce que nous débattons plus des problèmes d'opposition d'un projet par rapport à

l'autre que de problèmes concrets de tracés. C'est pour cela que la réunion de ce soir me paraît montrer l'utilité aussi de réunions particulières.

Dernier point par rapport à la question, nous avons évoqué, lors d'une réunion déjà à La Défense, ce problème de TGV. Voulez-vous ajouter quelque chose à ce sujet ?

Jean-François HÉLAS

D'abord, je ne peux pas résister à donner aussi mon avis sur les réunions particulières et les réunions communes. Pour tout dire, le STIF était très attaché aux réunions particulières et je crois que celle de ce soir, nous n'avons pas encore complètement terminé mais nous avons pu aborder dans la sérénité vraiment des questions très précises et qui répondaient, j'imagine, au questionnement, comme j'ai d'ailleurs pu le voir à Bagneux ou à Clamart récemment. Ces réunions sont même plutôt agréables, j'ai plaisir à ces réunions où nous essayons d'approfondir avec vous vos questionnements. Cela nous interroge aussi et c'est assez intéressant. Pour ceux qui ont vécu les réunions communes, je vous encourage à venir les voir, vous verrez que c'est quand même un tout autre sport, pour moi comme pour ceux qui sont dans la salle.

Pour la rocade TGV, le sujet est complexe parce que nous sommes, particulièrement dans ces territoires, éventuellement concernés par l'arrivée de la ligne nouvelle Paris Normandie et que nous nous sommes attachés, dans le cadre d'Éole, à garder des champs possibles pour pouvoir avoir une gare avec un certain dimensionnement mais au niveau du secteur de La Folie. Là aussi, cela milite plus tôt pas mal pour le secteur de La Folie, qui est un secteur technique de retournement du RER E dans la branche Est puisque, vous l'avez bien compris, nous allons avoir pour le RER E ce que nous appelons une sorte de mode d'exploitation en recouvrement. Les trains qui viennent de l'Est, Tournan Chelles, traversent Paris, s'arrêtent à La Folie, se retournent et repartent vers Chelles Tournan. Les trains qui viendront demain de Mantes passeront à La Défense, traverseront Paris, s'arrêteront à Évangile techniquement, commercialement à Magenta, peu importe, dans ce secteur-là, et retournent sur Mantes. Nous avons un vrai sujet technique et, dans ce secteur, nous aurons la compatibilité avec une gare TGV reliant la Normandie. Donc, si nous choisissons, à l'issue du débat, le tracé bleu dans ce secteur Nanterre-Préfecture, nous voyons qu'il est en train de se construire quelque chose d'assez intéressant.

Après, encore au-delà, la rocade TGV est une vraie question de longue date. Attention, nous sommes sur des échelles de temps, nous ne sommes pas dans le panorama du Plan de mobilisation puisque les premiers barreaux de cette rocade, c'est l'interconnexion Sud dont le débat public démarre ce soir, entre Massy, Orly et Marne-la-Vallée. C'est l'interconnexion Sud qui permettra de relier, sans passer par Paris, les TGV qui viendront de Rennes, de Nantes, de Bordeaux avec ceux de Lyon, de l'Est, avant de remonter sur Roissy, qui existent déjà. Ensuite, le bouclage complet de la rocade, même si nous en parlons, nous sommes quand même sur des sujets à beaucoup plus long terme.

Doris YOBA

Nous allons conclure le débat. Souhaitez-vous dire quelques mots de conclusion ?

Jean-François HÉLAS

Je les ai dits tout à l'heure. Pour moi, c'était extrêmement intéressant d'avoir votre point de vue et j'ai trouvé beaucoup d'argumentations très précises, notamment pour le tracé bleu de Nanterre-Préfecture et de développement des Groues, et je crois que ce sera à porter au débat. Merci de vous être déplacés et d'avoir été aussi attentifs toute cette soirée.

Olivier GUÉRIN

Merci de votre attention. Je rappelle les prochaines réunions, dans deux jours à Gennevilliers et puis, le 5 janvier, une réunion sur le financement, dont nous avons déjà parlé, et le 6 janvier, une autre réunion à Colombes. Merci, bonne soirée.