

17 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION COMMUNE DE ROSNY-SOUS-BOIS

Type de réunion :	Réunion commune
Date de la réunion :	17 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Rosny-sous-Bois

Introduction et rappel du cadre législatif

Claude Capillon, maire de Rosny-sous-Bois, rappelle que les participants sont réunis dans le cadre de deux débats publics visant à améliorer la circulation des Franciliens de banlieue à banlieue par une liaison circulaire. Il note que ces projets sont particulièrement importants pour développer l'Est parisien, parent pauvre de la région-capitale et qu'un rapprochement des deux projets est nécessaire. Comme le Conseil général de Seine-Saint-Denis, l'association des collectivités de l'Est parisien a présenté un avis motivé sur les tracés d'Arc Express. Mais Rosny-sous-Bois attend avant tout le prolongement de la ligne 11 vers l'Est, de Mairie des Lilas à Rosny Bois Perrier avec un arrêt à Londeau-Domus. Il exprime son souci que le financement de ce projet soit mis en péril par le financement de ceux sur lesquels porte le présent débat.

François Leblond, président de la CPDP Réseau de Transport du Grand Paris rappelle les objectifs et fondements législatifs de ce débat public.

Jean-Luc Mathieu, président de la CPDP Arc Express, anime la séance.

Projet « Réseau de transport public du Grand Paris » – SGP

Projection d'un film de présentation.

Nadir Bentouta, membre de la SGP, détaille les caractéristiques et enjeux du Grand Paris, projet d'urbanisme global visant à répondre aux besoins de déplacements des franciliens tout en satisfaisant aux exigences de développement à plus long terme de l'Île-de-France, prise dans un environnement international de plus en plus compétitif. Les principales caractéristiques du projet de métro automatique proposé sont les suivantes :

- un réseau de trois lignes totalisant 155 km de lignes nouvelles ;
- une quarantaine de gares en correspondance avec les radiales actuelles ou futures
- une amélioration des liaisons de banlieue à banlieue
- des gains de temps (grâce à une vitesse de 65 km/h en moyenne ;
- la désaturation du réseau existant ;
- la connexion avec les aéroports, les gares TGV et les grands pôles économiques.

Le besoin de transports collectifs est particulièrement important en Seine-Saint-Denis où seuls 21 % des déplacements internes, 30 % des déplacements vers la petite couronne et 18 % des trajets vers la grande couronne sont effectués en transports en commun. Les Rosnéens qui travaillent à Paris utilisent à 75% les transports en commun, mais ils ne sont plus que 30 à 40% à les prendre lorsqu'ils vont travailler dans d'autres communes.

Nadir Bentouta rappelle les tracés des lignes verte, bleue et rouge.

La Seine-Saint-Denis est concernée par les 3 lignes du Grand Paris avec 11 gares nouvelles sur son territoire. La ligne rouge qui dessert plus particulièrement le pôle Est de ce département, lequel couvre 4.000 hectares pour 240.000 habitants, va créer 6 gares et desservira des quartiers tels que la Rose des Vents, le Merisier, la cité Emmaüs, les grands ensembles de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, les quartiers de Sevran, Rougemont, Pont-Blanc, des Beaudottes, du Blanc-Mesnil, etc. Assurant la correspondance avec les liaisons existantes ou en projet (lignes 7, A, B, E, P, T4 et tangentielle Est), elle dessert Chelles au Sud, puis reprend le trajet d'Orbival et rejoint La Défense. De Noisy-Champs au Bourget, la traversée de l'Est de la Seine-Saint-Denis s'effectuera en 20 minutes au lieu de 72 minutes aujourd'hui.

Ce projet d'intérêt national nécessite un investissement de 21,4 à 23,5 milliards d'euros selon les tracés et les gares retenus.

Les travaux débiteront en 2013 et le réseau sera mis en service de 2018 à 2023.

Projet « Arc Express » – STIF

Après projection d'un film de présentation, Laurence Debrincat, responsable des Études Générales du STIF, rappelle qu'Arc Express est un des 60 projets (prolongement, modernisation et/ou création de lignes de tramway, métro, RER, TCSP, bus, prolongement du RER E à l'Ouest, création de

trams/trains etc.) inclus dans le Plan de mobilisation pour les transports en IDF. Porté par le STIF, le projet Arc Express est le fruit d'études commencées dès 2008 qui se sont appuyées sur l'analyse des enjeux urbains, des solutions techniques et des correspondances avec les lignes actuelles et futures, ainsi que d'un dialogue engagé avec les élus locaux depuis 2009.

Ces études ont montré que l'arc Sud et l'arc Nord devaient être réalisés en priorité. Les études des arcs Est et Ouest sont désormais achevées, ce qui permet de proposer une rocade complètement bouclée. En ce qui concerne les arcs Nord et Sud, objet du débat public, plusieurs variantes de tracés sont possibles.

Les caractéristiques du projet sont les suivantes :

- une rocade de 70 km, en petite et moyenne couronnes, permettant des gains de temps significatifs grâce à une vitesse moyenne de 40 km/h ;
- un maillage fin grâce à 50 nouvelles stations, espacées en moyenne de 1 à 1,5 km, dont 30 en correspondance avec 28 lignes de train, de RER, de métros, de bus et de tramways correspondant au réseau actuel ou prévu par le Plan de mobilisation ;
- un métro automatique, d'un gabarit large, confortable et utilisant les technologies les plus récentes ;
- la desserte des centres-villes, des pôles d'emploi et de nombreux quartiers actuellement isolés ;
- une désaturation du réseau existant de 5 % à 10 % selon les lignes.

Arc Express raccourcira les temps de trajet, ce qui permettra d'accroître considérablement le nombre d'emplois accessibles depuis la majorité des lieux de la région. Par exemple, depuis Montreuil, ce seront 250.000 emplois de plus qu'il sera possible d'atteindre en une heure. Depuis Sevran : 150.000 emplois.

La rocade complète coûtera de 7 à 8 milliards d'euros selon les tracés retenus. Une première tranche de financements de 3,5 milliards est inscrite au Plan, ce qui permettra de réaliser l'Arc Sud et une partie de l'Arc Nord.

L'Arc Sud sera mis en service en 2017. Si les financements sont disponibles, l'Arc Est pourra être mis en service en 2022.

Présentation plus détaillée des tracés sur le territoire des 13 communes situées sur l'Arc Nord.

Arc Express propose deux tracés possibles, un tracé bleu plus proche de Paris et un tracé vert plus éloigné. Les tracés de référence et leurs variantes peuvent le plus souvent être mixés, les stations de correspondance avec les réseaux ferrés étant fixes alors que les stations intermédiaires peuvent plus aisément être déplacées. Ces variantes sont soumises au débat public, sur la base duquel le STIF arrêtera ses choix.

- Le tracé bleu commence au niveau de l'Eglise de Pantin (ligne 5 et TCSP), dessert les zones d'habitat dense de Pantin, traverse le canal de l'Ourcq, zone dont le territoire héberge des projets importants, rejoint la station Liberté (ligne 11) à la limite des Lilas et de Romainville, dessert notamment le quartier Marcel Cachin, Les Malassis à Bagnolet, le quartier de La Noue-Clos Français, où sont prévues plusieurs opérations de renouvellement, la Mairie de Montreuil (ligne 9), centre-ville proche de quartiers résidentiels importants, et la ville de Fontenay au niveau du quartier des Rigollots puis de l'avenue du Maréchal Joffre, avant de rejoindre à Val de Fontenay (RER A et E, T1), station qui dessert le centre commercial et le secteur d'emplois du Péripôle, le tracé proche de Paris de l'Arc Sud.

- Le tracé vert part de Bobigny-Pablo-Picasso (ligne 5, T1) pôle administratif, d'emplois et d'habitat, puis rejoint le Pont de Bondy (T1), la gare de Bondy (RER E, T4), important secteur d'habitat, avant d'atteindre Rosny-Bois-Perrier (ligne 11) qui dessert des quartiers résidentiels et des centres commerciaux. L'autre variante du tracé vert part de Bobigny-La Folie (future tangentielle Nord) et passe par Noisy-le-Sec (RER E, T1), important centre-ville. Les deux variantes rejoignent ensuite un tracé commun qui dessert le centre-ville de Villemomble, Les Fauvettes, puis Les Hôpitaux, où d'importants projets urbains sont prévus, et enfin Noisy-le-Grand-Mont-d'Est, important pôle d'emploi, résidentiel et commercial, où il rejoint la branche du tracé vert de l'Arc Sud le plus éloigné de Paris.

Tous les tracés sont équivalents en termes de desserte d'équipements et de services.

Le tracé bleu est meilleur en termes de desserte des populations et des emplois et irrigue de plus nombreux quartiers en Politique de la Ville. Il est meilleur en termes de correspondances car il permet la jonction avec la ligne 11. Le tracé à l'Est dépend des choix qui seront fait sur ce territoire mais aussi des terminus qui seront adoptés au Sud, Val de Fontenay ou Noisy-le-Grand. Au Nord, tous les tracés rejoignent un tronc commun à la Mairie d'Aubervilliers.

Philippe Sainsard, administrateur du STIF, indique que les transports sont un axe majeur du SDRIF et que Arc Express est l'élément central du Plan de mobilisation. Il a été voté à l'unanimité du Conseil d'administration du STIF qui représente les usagers et les collectivités. La Région a fait des propositions pour rapprocher son projet de celui de l'Etat mais elle ne signera aucun accord tant que

l'État n'aura pas pris d'engagements financiers fermes. Enfin, elle refuse que le STIF reçoive, pour exploitation, un équipement dont il n'aurait pas défini les critères techniques, et demande qui assumera réellement l'amortissement de la dette de la SGP.

Débat avec le public

Jean-Pierre Brard, député de la Seine-Saint-Denis, maire honoraire de Montreuil, demande s'il est encore temps de débattre de propositions pour le tracé de l'Arc Est.

Jean-Luc Mathieu répond que le débat actuel porte sur les arcs Nord et Sud et que la CNDP sera saisie par le STIF d'une demande de débat public pour les arcs Est et Ouest.

Le STIF indique qu'il prend acte des positions de tracés exprimées.

➤ **Les tracés, les stations, incidence du projet Arc Express sur d'autres projets de transport collectif**

Les intervenants ont défendu le principe d'une double boucle à l'Est (arc proche d'Arc Express et arc Grand Est du RTGP), jugée indispensable. Mais contrairement au Conseil général de Seine-Saint-Denis, plusieurs habitants et élus estiment que l'arc Est doit desservir les Hauts de Montreuil et de Rosny, puis Val de Fontenay. Ce tracé maximiserait le maillage avec le T1, les lignes 9, 5 et 11, la tangentielle Nord et le BHNS.

Les avis ont été partagés, en ce qui concerne la jonction avec l'arc Nord, entre les stations Bobigny-Pablo-Picasso et Bobigny-La-Folie.

Des craintes se sont exprimées sur le fait que ce projet viendrait doubler d'autres projets du plan de mobilisation jugés indispensables, tels que le prolongement du T1 et de la ligne 11 (jusqu'à Neuilly-Plaisance ou Noisy-le-Grand).

Claude Bartolone, président du Conseil Général de la Seine Saint-Denis et député, indique que les tracés Arc Express et Grand Paris sont tous deux nécessaires à l'Est. Le ministre de la ville, Maurice Leroy, a d'ailleurs affirmé le soutien de l'État à ces deux projets. Mais il faut désormais en garantir le financement.

Patrice Calmèjane, député-maire de Villemomble, indique qu'en concertation avec le Val-de-Marne, le Conseil général de Seine-Saint-Denis a, le 18 novembre 2010, à l'unanimité, décidé de soutenir la double boucle pour désenclaver l'Est, longtemps défavorisé. Aubervilliers, Bondy, Neuilly-sur-Marne, Villemomble, Noisy-le-Grand et le Conseil général viennent de créer une association de soutien au projet de rocade Nord-Est d'Arc Express. Chacun (habitants et collectivités) peut la rejoindre. L'objectif de cette association est d'obtenir qu'Arc Express relie Saint-Ouen, Bobigny et Noisy-le-Grand en maillant la plupart des lignes de métro et de RER. Elle préconise par ailleurs la reprise d'infrastructures existantes et la conduite d'études complémentaires sur les tracés et les gares.

Pascal Clerget, premier adjoint au maire de Fontenay-sur-Bois, déclare qu'il faut réaliser une double boucle à l'Est comme il est prévu actuellement à l'Ouest. Par ailleurs, il déplore que la ville de Fontenay-sous-Bois soit oubliée du Grand Paris alors que Val de Fontenay est un pôle multimodal. Les 250 000 habitants du Perreux, de Nogent, de Montreuil, de Rosny, de Fontenay ou de Pantin ne doivent pas être mis en concurrence avec ceux de Clichy, Bondy, Noisy-le-Grand, Neuilly-sur-Marne, voire Sevran ou Clichy-sous-Bois

Corinne Valls, maire de Romainville et vice-présidente du conseil général de la Seine-Saint-Denis, rappelle que la délibération du conseil général du 18 novembre 2010 a été prise à l'unanimité et qu'elle concernait les points suivants : le tracé lui-même et la nécessité de la concomitance de la réalisation des deux arcs. En ce qui concerne Romainville, la ville a besoin du prolongement de la ligne 11 (demandée depuis 1900 !) et du T1. Le tracé bleu n'a pas grand intérêt pour la commune si le prolongement du T1 se réalise. En revanche, l'accès au tracé vert, grâce au prolongement de la ligne 11 et à son passage à Rosny-Bois-Perrier, permet aux Romainvillois d'accéder aux départements voisins et maximise les interconnexions.

Jean-Luc Simon, association TRAM-NON (Noisy-le-Sec), déclare que le tracé qui sera retenu doit desservir Bobigny Préfecture, Noisy-le-Sec, l'est et le nord de Montreuil et Val de Fontenay. Le projet soutenu par le conseil général de la Seine-Saint-Denis n'est pas raisonnable en ce sens qu'il dessert notamment Neuilly Fauvettes qui n'est pas une zone d'habitat dense. Il faut un tracé qui prenne en compte les intérêts globaux de la population et qui ne vienne pas en concurrence avec le prolongement de la ligne 11.

Fabienne Vansteekiste, maire adjoint de Montreuil, rappelle que la ville est membre d'une communauté d'agglomération, Est Ensemble, qui va de Montreuil à Pantin en passant par Bondy et Bobigny. Le projet Grand Paris a des priorités, relier les aéroports et les centres d'affaires, qui ne sont pas celles des habitants de la Seine-Saint-Denis. La proposition de desservir Clichy et Montfermeil n'est qu'un alibi social. En ce qui concerne Arc Express, les deux propositions de tracés ne sont pas satisfaisantes car elles ne desservent pas les quartiers Nord et Est de Montreuil ni les quartiers situés à Romainville.

René Meheux, vice président de l'ATMUC, défend la nécessité d'une double boucle à l'Est. Pour le

tracé de la branche proche de Paris dans la Seine-Saint-Denis, l'association s'est prononcée pour un arc médian partant de Val de Fontenay, aboutissement incontournable d'Orbival, passant par les hauts de Rosny sous Bois et de Montreuil pour aboutir à Bobigny La Folie. L'épingle à cheveux que suivrait le tracé bleu depuis Val de Fontenay pour aboutir à Montreuil ne doit pas être retenue car elle ferait l'impasse sur la prolongation de la ligne 1 vers les Rigollots. Ce tracé, à l'inverse de celui soutenu par le Conseil Général, permettrait de desservir Montreuil. Il est le moins cher des 3 tracés et permet un meilleur maillage.

Stéphane Dos Santos Silva, conseiller municipal, association « Jeunesse en mouvement », indique qu'il semble préférable, pour desservir le nord de Montreuil, de faire un tracé qui passe par Bobigny La Folie, Noisy-le-Sec et Bois Perrier avant de rejoindre Val de Fontenay. Le but est d'éviter la saturation du T1 sur ce tronçon.

Jean-François Hélas, directeur des projets d'investissement du STIF, répond que le choix des tracés a été fait en prenant en compte l'analyse des populations et emplois à desservir. Les populations et le nombre d'emplois desservis par les tracés vert et bleu (195 000 et 219 000) sont très proches. Il indique que 18 000 habitants seraient desservis par la gare des Fauvettes, ce qui n'est pas négligeable. Les tracés tiennent également compte du projet de prolongement du T1 et de la ligne du RER E qu'ils évitent de doubler. Le prolongement de la ligne 11 est intégré au Plan de mobilisation et a fait l'objet d'une concertation dont les résultats seront soumis en février 2011 au Conseil d'administration du STIF qui souhaite, comme l'État, que les travaux soient réalisés sans phasage. Malgré le revirement de la Ville de Noisy-le-Grand, la décision de prolonger le T1 est prise depuis juillet 2009. Les études de faisabilité technique ont été lancées après les résultats d'un débat auquel la population a largement pris part. Pour le STIF le T1 est une priorité.

Marc Véron, président du directoire de la SGP, indique que le débat public a montré que le Grand Paris ne sera pas seulement au service des centres d'affaires et des aéroports. Depuis Châtillon et Cachan, le tracé Sud traverse des communes populaires ; quant au tracé Noisy-Champs-Montfermeil, il est le produit d'un choix délibéré et sera réalisé dès que possible. Une vingtaine de maires de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne s'étant unanimement exprimés en faveur du prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Champigny pour se raccorder à la rocade rouge, l'État s'est engagé à débloquent des crédits d'études.

➤ **Craines concernant la non réalisation d'autres projets de transport collectif qui ne seraient plus financés ou qui apparaîtraient comme des doublons du nouveau métro**

Des craintes se sont exprimées sur le fait que le financement des projets du Grand Paris ou d'Arc Express pourrait empêcher la réalisation d'autres projets jugés indispensables, tels que le prolongement du T1 et de la ligne 11 (jusqu'à Neuilly-Plaisance ou Noisy-le-Grand).

Pour **Claude Bartolone**, il faut que les projets du Plan de mobilisation soient maintenus, notamment en ce qui concerne le T1, ce qui permettra la requalification des quartiers de Montreuil séparés par la RN 186.

Jean-François Hélas, directeur des projets d'investissement du STIF, répond que les tracés tiennent compte du projet de prolongement du T1 et de la ligne du RER E qu'ils évitent de doubler. Le prolongement de la ligne 11 est intégré au Plan de mobilisation et a fait l'objet d'une concertation dont les résultats seront soumis en février 2011 au Conseil d'administration du STIF qui souhaite, comme l'État, que les travaux soient réalisés sans phasage. Malgré le revirement de la Ville de Noisy-le-Grand, la décision de prolonger le T1 est prise depuis juillet 2009. Les études de faisabilité technique ont été lancées après les résultats d'un débat auquel la population a largement pris part. Pour le STIF, le T1 est une priorité.

➤ **Questions concernant la tarification**

Claude Bartolone rappelle que le Conseil général de Seine-Saint-Denis demande une tarification qui permette à tous d'utiliser le nouveau métro en rocade.

Patrice Calmèjane demande si la tarification par zones, souvent injuste et illisible, évoluera.

Marc Véron, indique que l'exploitation et la tarification sont de la compétence du STIF et non de la SGP.

Sophie Mougard, directrice générale du STIF, rappelle que la zone 6 sera bientôt unifiée et indique que le STIF travaille actuellement à la réforme générale de la tarification, en vue d'aboutir à une tarification unique, tout en veillant à préserver ses ressources. Cette réflexion est d'autant plus nécessaire que les coûts de fonctionnement vont croître de façon importante (à terme, en 2020, 800 millions d'euros par an supplémentaires pour l'ensemble des projets du plan de mobilisation). Pour y faire face, le STIF a 3 contributeurs : le contribuable local, l'usager et les entreprises par le versement transport. La loi de finances rectificative votée en 2010 n'a pas repris l'intégralité des propositions du député Gilles Carrez, rapporteur de la loi de finances à l'assemblée nationale. Notamment elle n'a repris qu'une partie de l'augmentation du versement transport : le produit du versement transport plafonnera à 100 millions d'euros supplémentaires à partir de 2014, et non à 240 millions comme

l'avait proposé la commission Carrez).

➤ **Rapprochement des deux projets**

La question du financement des projets de l'Etat et de la Région et celle du rapprochement de ceux-ci ont fait l'objet de plusieurs questions.

Jean-Pierre Hélas rappelle que les finances sont un élément-clé de la négociation, car le rapprochement des projets crée des besoins supplémentaires de financements. Le STIF n'entend pas être payés en « monnaie de singe », mais disposer de financements garantis. Le phasage annoncé lors de la présentation tient compte des moyens apportés par les collectivités : en l'état, l'Arc Sud a été jugé prioritaire, les travaux devant débuter en 2017. Ceux de l'Arc Nord seront ouverts avant 2020. Dans le cadre de la stratégie de convergence, sous réserve d'obtenir les financements nécessaires, l'Arc Est serait mis en chantier à cette même date, l'Arc Est pouvant être bouclé en 2023 et l'Arc Grand Est vers 2025. Si l'État apporte davantage de financement, les travaux seront plus rapides.

Marc Véron explique que le projet de la SGP procède de la loi du 3 juin 2010, qui a valeur supérieure à tout document d'urbanisme (SDRIF inclus). Le Conseil d'État a pris la décision d'invalider le SDRIF s'appuyant sur cette loi et sur la loi « Grenelle 2 », mais rien n'empêche la mise en œuvre du Grand Paris. La SGP prévoit de porter la capacité de la ligne 14 à 40 000 passagers par heure, ce qui revient à ajouter 2 voitures aux rames actuelles. De par la loi, la SGP est uniquement chargée de porter un investissement dont le montant dépendra du tracé et des gares qui seront retenus. Le Parlement lui a apporté 6,5 milliards de recettes fiscales dédiées d'ici à 2025, ainsi qu'une dotation de 4 milliards. Le solde sera emprunté et remboursé sur 40 ans environ par la SGP. En outre, dans le cadre des négociations actuelles, l'État semble prêt à apporter 2 milliards sur les 11,9 milliards du coût du Plan de mobilisation d'ici à 2025 : cet engagement va au-delà de la durée habituelle des CPER.

➤ **La question du phasage des travaux**

Xavier Lemoine, maire de Montfermeil, observe qu'il faut se donner les moyens de réaliser les deux projets. Si pour le Grand Paris le barreau nord-est est une priorité, les phasages restent à craindre : or ceux-ci seraient « mortels » pour l'Est de la Seine-Saint-Denis. Il craint que ce territoire soit l'otage de tractations entre l'Etat et la Région. Il demande si la Région et le Département peuvent prendre position sur ce point.

Jean-François Hélas répond que le phasage des travaux a été prévu : 2017 pour l'Arc Sud jugé prioritaire, un démarrage des travaux avant 2020 pour l'Arc Nord. L'Arc Est est la priorité suivante avec une mise en service prévue pour 2022, l'Arc Ouest, qui permettrait le bouclage de la rocade, serait quant à lui mis en service autour de 2023. L'Arc Grand Est avec la desserte de Clichy et de Montfermeil, dans le cadre de la complémentarité entre les deux projets, pourrait être mis en service en 2025.

Marc Véron indique que la société du Grand Paris a toujours été hostile au phasage puisque ceux-ci provoquent des désinvestissements, donc des surcoûts, ce qu'a rappelé la Cour des Comptes. La SGP entend procéder aux travaux sur plusieurs sites de façon simultanée, et mener les travaux d'étude permettant d'entamer les travaux en 2013 afin de contenter les demandes unanimes exprimées sur plusieurs territoires.

Philippe Sainsard précise que le STIF, avec des mises en service successives de 2017 à 2025, et la SGP, qui annonce des mises en service de 2018 à 2023, sont dans des calendriers comparables.

➤ **Les choix techniques**

La question du fer ou du pneu

Un participant demande, quel que soit le projet qui va être adopté, si le nouveau métro sera sur fer ou sur pneu.

Jean-François Hélas répond que les projets internationaux depuis 2000, en service ou en cours de développement, sont des métros sur fer. Le fer représente le meilleur choix en termes d'économie d'énergie, de coûts d'investissement, et d'environnement. Les inconvénients du fer qui existaient au moment où la ligne 14 a été conçue et réalisée (précision d'accostage et d'arrêt) sont maintenant maîtrisés. Pour ces raisons Arc Express a fait le choix du fer. Le choix du Grand Paris de prolonger sur 50 km une ligne de 8,6 km qui roule sur pneus pose problème.

Marc Véron répond qu'il est favorable à la compétition technologique. En tout état de cause, la SGP n'envisage pas d'avoir un métro sans rupture de charge. Le refuser serait prendre un risque technique insensé.

La traversée de la Marne

Claude Lattaud, association Gournay Environnement, note que Marne serait franchie par les deux métros en deux endroits différents (Champigny et Neuilly). Il serait préférable de fusionner ces tracés et de combiner le réseau de transport avec la trame verte des zones traversées. Le projet de l'A103, qui menacerait le parc de la Haute-Ile, est-il toujours d'actualité ?

Jean-Pierre Hélas répond que bien que le détail du tracé de l'Arc Grand Est ne soit pas encore connu, la traversée de la Marne, entre Les Hôpitaux et Noisy-le-Grand, sera souterraine.

Nicole Pouilly, représentante de la SGP, explique que la traversée de la Marne par le Grand Paris sera souterraine au niveau de la cité Descartes. Les études ultérieures préciseront les lieux de franchissement.

➤ **Questions diverses**

L'étude environnementale

En réponse à une question, **Laurence Debrincat**, responsable des études générales du STIF, indique que, selon la loi, les projets de transports n'ont pas à faire l'objet d'une étude environnementale. Arc Express fera l'objet d'une étude d'impact lors des enquêtes publiques et a été conçu pour maximiser le report modal depuis la route. Les contraintes liées aux sous-sols ont été prises en compte. Globalement, les impacts des tracés souterrains sont assez faibles et se concentrent autour des accès de stations.

Marc Véron précise que la SGP a délibérément voulu qu'une évaluation très détaillée soit réalisée en amont afin d'évaluer et de minimiser les impacts environnementaux. Un suivi est prévu au cours des travaux et après l'ouverture des lignes.

Clôture de la réunion

Jean-Luc Mathieu indique qu'il sera répondu sur le site Internet des CPDP aux questions posées par écrit et clôt la séance.