

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

Arcueil le 25 novembre 2010

Commission particulière du débat public

- Jean-Luc MATHIEU, Président de la Commission Particulière du Débat Public, membre de la CNDP, Conseiller maître honoraire à la Cour des Comptes
- Jean-Pierre RICHER, Préfet de région honoraire
- Claude AGARD, Ingénieur

Maîtrise d'ouvrage

- Christine REVAULT d'ALLONNES, Conseillère régionale d'Ile-de-France, membre du Conseil du STIF
- Jean-François HÉLAS, Directeur des projets d'investissements du STIF, Directeur du projet Arc Express
- Laurence DEBRINCAT, responsable des études générales

La séance est ouverte à 20h05 sous la présidence de Monsieur Jean-Luc MATHIEU, Président de la Commission Particulière du Débat Public

Christian MÉTAIRIE

Monsieur le Député, Monsieur le Sous-préfet, Mesdames Messieurs les élus, Mesdames Messieurs, permettez-moi, au nom du Maire et de la municipalité, de vous souhaiter la bienvenue à Arcueil, dans cet espace Jean Vilar dédié au cinéma public. Je voudrais tout d'abord vous prier d'excuser Daniel Breuiller, maire d'Arcueil qui, pour des raisons personnelles, ne peut absolument pas être présent ce soir.

Je souhaiterais aussi dire un mot d'introduction pour vous accueillir et vous dire combien nous sommes heureux, contents, satisfaits qu'un des débats qui se déroulent dans la région parisienne depuis maintenant quelques semaines et qui vont encore durer quelques mois, puisse se tenir à Arcueil. Il s'en est tenu un quelques semaines plus tôt à Cachan, sur l'autre débat, et nous sommes tous sûrs que le débat de ce soir sera riche et intéressant pour tout le monde et fera avancer, une fois de plus, ce dossier. Merci.

Jean-Luc MATHIEU

Merci, Monsieur le Maire adjoint, de nous avoir ainsi accueillis pour une réunion qui va peut-être prendre un air presque familial étant donné que nous ne sommes pas très nombreux dans cette salle. Je suppose qu'un certain nombre d'entre vous ont déjà participé à la réunion publique qui a pu avoir lieu au sujet du projet de réseau de transport public du Grand Paris et connaissent un peu les méthodes du débat public. Je serai donc conduit à vous les rappeler très brièvement.

Ce débat public, qui a la spécificité d'être prévu par le Code de l'environnement, a été décidé par la Commission nationale du débat public pour porter sur le projet Arc Express. Il porte sur l'opportunité et sur les objectifs principaux de l'ensemble de la boucle, de ses 60 km, mais il ne porte actuellement que sur les objectifs particuliers et sur les caractéristiques principales des deux Arcs qui ont été tracés par le Syndicat des transports d'Île-de-France, qui sont l'Arc Sud, sur lequel nous nous trouvons ce soir, et l'Arc Nord.

Les objectifs d'un débat public sont d'abord de s'informer. Vous avez de nombreux documents à l'entrée, dont le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse. C'est une façon de s'informer mais la meilleure façon est d'écouter tout à l'heure les présentations qui seront faites et la présentation du film. Vous pouvez aussi poser des questions dans cette salle par écrit. Vous aurez d'ailleurs des documents que vous pourrez remplir pour poser des questions dont nous serons les porte-parole si vous n'osez pas les poser vous-même, ou que vous poserez vous-même, et, que vous les posiez ce soir ou que vous les déposiez, ce que nous devons voir, M. Richer et moi, qui faisons partie de la Commission particulière de ce débat public, et que nous verrons, avec les membres du Syndicat des transports d'Île-de-France, que vous receviez, ce soir ou ultérieurement, des réponses.

Le débat public a aussi pour objectif que vous exprimiez votre avis, vous, les citoyens, parce que les élus, les corps constitués, ont déjà, dans un certain nombre de cas, émis des votes, que ce soit sur Orbival, par exemple, qui concerne cette région, un certain nombre de communes. Je sais que la commune d'Arcueil envisage de délibérer le 9 décembre sur le projet Arc Express, elle aura donc son expression. Toutefois ce soir, nous espérons que vous, les citoyens qui ne sont pas des élus, aurez plus de place pour vous exprimer.

À l'issue de ce débat public, qui durera quatre mois, nous rédigerons un compte rendu, nous, Commission, dans lequel nous essaierons de dégager les grands axes de ce qui se sera dit pour participer et collaborer avec le STIF à la décision qu'ils prendront en fonction des éclairages qu'ils auront tirés de ces réunions publiques. Je souligne simplement, avant de leur laisser la place, qu'à la table à ma gauche se trouvent les trois représentants ce soir du Syndicat des transports d'Île-de-France, qui est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Vous avez Mme Revault d'Allonnes, M. Hélas et Mme Debrincat. Ce sont eux qui vont s'exprimer, présenter les films et les diapos, et répondre aux questions.

Il y a dans ce débat quelque chose de très particulier. Ce débat fait partie d'un ensemble coordonné avec un autre débat public qui a lieu sur le réseau de transport public du Grand Paris, avec un certain nombre de réunions communes mais aussi de réunions spécifiques qui portent plus précisément sur les tracés et sur l'implantation

des gares. L'autre situation particulière est que la convergence des deux projets est sans cesse réclamée, vous le voyez quand vous lisez la presse, gratuite, payante et que vous écoutez la radio, nous sommes au cœur d'une avalanche de projets, que ce soient des projets comme celui dit des architectes urbanistes, qui prévoit un rebattage général des cartes ou que ce soit le projet de la région présentée par le président Huchon le 15 novembre. Tout ceci fait un halo un peu particulier autour de ce débat et je comprends qu'un certain nombre de citoyens se demandent à quoi va aboutir le débat que nous tenons actuellement puisque ces convergences et ce rebattage des cartes vont substituer aux projets actuels d'autres choses que nous ne connaissons pas encore très bien.

Ce soir, l'objectif est donc de donner avant tout la parole aux citoyens, de vous demander de présenter vos questions en maximum deux minutes, de les ramasser le plus possible. Je demanderai aussi à ce que les réponses soient les plus brèves possible. Nous regrouperons vos questions en tant que de besoin mais, comme vous n'êtes pas très nombreux, nous pouvons penser que nous arriverons à répondre à toutes vos questions ce soir dans un débat qui ne devrait pas dépasser trois heures. Nous nous séparerons, en tout état de cause, au plus tard à 23 h 00.

La présentation se fera d'une seule traite. Nous aurons ensuite une phase pour parler d'abord des questions extrêmement locales, les différents tracés et les stations, et nous reviendrons ensuite sur l'opportunité générale d'avoir cette boucle de 60 km. Vous aurez donc la parole en deux phases. Je vous passe la parole.

Christine REVAULT d'ALLONNES

Merci, Monsieur le président, M. Métairie représentant M. le maire d'Arcueil, Monsieur le député-Maire, Monsieur le Préfet, Monsieur le Conseiller régional, chers collègues, Mesdames et Messieurs, nous sommes à mi-chemin des débats publics Arc Express et Grand 8. En introduction, je voudrais faire un constat et présenter une inquiétude.

Le constat est que la région, les collectivités et le STIF continuent d'avancer en proposant une complémentarité crédible des projets quand d'autres restent à quai et changent encore le ministre du Grand Paris. Une inquiétude persistante concernant les financements des transports en Île-de-France, l'État ne semblant pas prêt à prendre toute sa part dans l'amélioration des transports en Île-de-France et le projet de loi de finances rectificative est à ce titre inquiétant.

La réunion de ce soir concerne la pertinence d'Arc Express et du plan de mobilisation pour les transports par la preuve. Jean-Paul Huchon a présenté le bouclage complet de la rocade le 15 novembre dernier, afin de rassurer ceux qui persistaient à ne voir dans notre projet que deux arcs. C'est un projet d'avenir mais aussi un projet qui participe à l'amélioration des transports existants. Nous avons identifié deux arcs prioritaires pour la désaturation rapide du réseau central. Nous compterons 250 000 voyageurs sur l'Arc Nord, 270 000 sur l'Arc Sud, soit un demi-million de voyageurs par jour sur les deux arcs prioritaires dès leur mise en service. C'est colossal.

C'est un projet qui laisse toute sa place au débat. Nous proposons plusieurs hypothèses des tracés, conformément à la loi, et c'est le cas ici dans le Val-de-Marne

et plus particulièrement sur le secteur d'Arcueil Cachan, mais nous avons entendu et respecté les souhaits des élus locaux en intégrant leurs propositions et leurs recommandations dans les tracés que nous soumettons à la consultation publique.

La question des financements est plus que jamais une question centrale du débat. Jean-Paul Huchon a formulé une contribution régionale pour la complémentarité des projets portés par le STIF et l'État. En complétant Arc Express par un Arc à l'Est desservant Marne-la-Vallée, Chelles et Clichy-Montfermeil, en proposant des solutions de desserte renforcée des aéroports, la desserte de l'aéroport d'Orly par la prolongation de la ligne 14 ou de la ligne 7, solution bien moins coûteuse, la desserte de la plate-forme de Roissy par un projet Charles-de-Gaulle express revu en profondeur, piloté par le STIF, intégré à la tarification francilienne et avec plusieurs arrêts desservant la Seine-Saint-Denis, et une meilleure utilisation des TGV qui traversent l'Île-de-France, pour qu'ils assurent une desserte régionale.

Le chiffrage de cette proposition est sérieux et crédible, en se projetant à quinze ans car il faut arrêter de dire que nous pouvons tout faire en même temps. Le plan de mobilisation représente un effort sans précédent, de plus de 19 milliards d'investissements nouveaux dans les transports sur les dix prochaines années. Il nous faudra ajouter 5 milliards d'ici 2025 pour prolonger notre effort et poursuivre la modernisation des RER en profondeur. Réaliser la desserte de Roissy, d'Orly et l'Arc Grand Est est aussi de l'ordre de 5 milliards d'euros. Ce sera d'ailleurs là une manière intelligente d'utiliser les 4 milliards d'euros que l'État promet depuis des mois pour la Société du Grand Paris.

Il faut répéter la nécessité de corriger la loi Grand Paris pour approuver le schéma d'aménagement et redonner au STIF ses pleines compétences. C'est indispensable. Mais nous pouvons nous interroger sur la bonne volonté du gouvernement autant que sur sa réelle compréhension des enjeux franciliens en matière de transport. La Cour des Comptes a rendu public récemment un rapport déplorant l'état des transports collectifs en Île-de-France. Il a pointé l'irresponsabilité et l'impécuniosité de l'État depuis des années dans l'amélioration des conditions de transport. Dans ce domaine, les collectivités ont plus investi en cinq années à la tête du Syndicat des transports que l'État en vingt ans. L'urgence reste l'amélioration des conditions de transport sur les RER et la ligne 13, et Arc Express est un bon projet car il participe précisément à la désaturation du réseau central. Mais, la loi de finances rectificative, que l'on nous promet depuis des mois et qui vient d'être présentée en Conseil des ministres, n'apporte toujours pas les 4 milliards d'euros de dotation à la Société du Grand Paris et il n'y a surtout aucun moyen supplémentaire pour les investissements du STIF et de la Région, aucun crédit supplémentaire pour la modernisation des RER et l'amélioration des conditions de transport des Franciliens. Tous les financements sont fléchés pour la Société du Grand Paris, donc le Grand 8. Il n'y a rien pour le plan de mobilisation donc rien pour répondre aux urgences des Franciliens. Dans le Val-de-Marne, je connais le soutien des élus locaux réunis au sein de l'association Orbival pour le projet Arc Express et pour le plan de mobilisation et je m'en réjouis. Plusieurs tracés sont soumis au débat ce soir et nous allons pouvoir en discuter ensemble. Je vous remercie.

Laurence DEBRINCAT

Bonsoir. Je vous propose de commencer par un film de présentation générale du projet, avant de rentrer plus dans le détail.

Présentation du film (3mn)

Nous allons maintenant passer à une présentation du projet de manière générale. Nous aurons ensuite, dans un deuxième temps, un film plus spécifique sur l'Arc Sud et une présentation plus détaillée des stations du projet Arc Express sur notre territoire.

Il est important de commencer par rappeler que le projet Arc Express est porté par la région Île-de-France et de nombreux partenaires, notamment les départements, dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports de la région. Arc Express fait donc partie des 60 projets du plan de mobilisation et c'est bien cette ambition que nous portons, ce n'est pas l'unique projet pour améliorer la situation dans les transports en Île-de-France. C'est un projet, à l'instar de tous les projets de transports collectifs, piloté par le STIF et sur lequel nous avons engagé des études et un dialogue avec les élus locaux dès 2009.

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

Tout d'abord, il est important de noter qu'Arc Express s'inscrit parfaitement dans l'évolution de notre région et du réseau de transport. Le réseau, aujourd'hui, vous le connaissez. C'est principalement le réseau de métro dans Paris, qui a été prolongé en proche couronne, le réseau de RER et de trains, essentiellement radial. Aujourd'hui, quand nous regardons où sont situées les densités de population et d'emploi dans notre région, nous constatons qu'elles sont très fortes à Paris mais aussi en proche couronne. Le besoin de déplacements y est extrêmement fort. Nous comptons environ 10 millions de déplacements quotidiens qui concernent la Petite Couronne chaque jour. Le réseau de transports collectifs n'y répond qu'imparfaitement puisqu'il n'existe pas aujourd'hui ou peu de rocade performante. Du coup, c'est l'usage de la voiture qui est majoritaire pour assurer ces déplacements puisque nous comptons, dans les déplacements motorisés intérieurs à la Petite Couronne, 75 % effectués en voiture.

Aujourd'hui, ce qui manque dans ce réseau de transports collectifs est donc bien une rocade performante en proche couronne. L'évolution récente de l'Île-de-France nous a encore confortés dans ce diagnostic. Ces quinze dernières années, la moitié de la croissance de la population s'est localisée à moins de 20 km de Paris. C'est donc là que nous avons choisi de positionner le fuseau d'études d'Arc Express, qui s'inscrit en rouge sur cette carte.

Arc Express, vous le voyez, est un projet que nous avons envie de faire de longue date parce que le besoin ne date pas d'hier, bien au contraire. C'est aujourd'hui un projet porté par les collectivités locales et notamment par l'association Orbival, dans sa partie Sud-Est, dans le Val-de-Marne et une partie des Hauts-de-Seine.

C'est un projet que nous étudions au STIF depuis 2008, des études financées par l'État et par la région. Les questions que nous nous sommes posées dans le cadre de cette étude sont, tout d'abord, l'analyse des enjeux urbains. Nous nous sommes interrogés pour savoir quelles étaient les polarités à desservir, où sont situés les centres-villes, les quartiers à l'écart des réseaux, les pôles d'emploi. Cela nous a permis d'identifier les points auxquels nous devons passer. Nous nous sommes ensuite intéressés aux équipes techniques : quelles sont les meilleures solutions, faut-il passer en aérien, en souterrain, quel matériel choisir, quelle vitesse commerciale est possible pour ce projet ? Nous avons ensuite regardé la question des correspondances qui est une question essentielle pour un projet comme Arc Express. Où pouvons-nous nous raccorder au réseau existant de métro ou de RER, dans quelles conditions de facilité plus ou moins grande ?

Ces études nous ont conduits à conclure que les Arcs Sud et Nord sont prioritaires :

- l'Arc Sud parce qu'aujourd'hui, dans le Val-de-Marne, existe un déficit flagrant de transports collectifs alors même que les déplacements en rocade y sont particulièrement difficiles, notamment du fait des nombreuses coupures, la Seine, la Marne ou les faisceaux ferroviaires par exemple ;
- l'Arc Nord parce qu'il dessert des territoires extrêmement denses en population et en emplois.

Nous venons de terminer les études sur les Arcs Est et Ouest, ce qui nous permet aujourd'hui d'afficher des corridors vous permettant de voir qu'Arc Express est bien un projet complet, bouclé, en rocade autour de Paris.

Nous allons maintenant regarder à quoi sert Arc Express. Arc Express est un projet qui fait gagner du temps, sur les trajets qui seront rendus directs. Par exemple, pour aller de Châtillon à Créteil, nous mettons aujourd'hui 54 minutes ; demain, grâce à Arc Express, nous en mettrons 34. C'est un gain de temps de 20 minutes. Des gains de temps aussi pour des relations entre la Grande et la Petite Couronne, grâce aux nombreuses correspondances qu'Arc Express offrira avec le réseau de trains et de RER. Exemple : de Versailles à Villejuif, nous mettons 63 minutes aujourd'hui et en mettrons 44 demain. Gagner du temps, c'est bien en soi mais cela permet surtout d'atteindre des destinations plus importantes et plus nombreuses sans passer plus de temps à se déplacer. C'est donc un accès facilité aux emplois, aux équipements importants, aux destinations de loisir. Cela vaudra aussi bien pour les habitants de la proche que de la Grande Couronne.

Sur la carte qui s'affiche, chaque petit carré montre le nombre d'emplois supplémentaires que nous atteindrons en moins d'une heure grâce à Arc Express. Plus les carrés sont rouge foncé, plus le gain sera important. Par exemple, depuis Créteil, ce seront 250 000 emplois de plus que nous atteindrons en une heure. Depuis Orsay, ce seront environ 200 000 emplois de plus. Donc, là aussi, vous le constatez, le gain vaut aussi bien pour les habitants de la proche que de la Grande Couronne, grâce aux correspondances qui seront assurées par le projet.

Conséquence directe de ces gains de temps, le trafic que nous attendons sur le projet est considérable. Un million de voyageurs par jour sur la boucle complète et, comme

l'a dit Mme Revault d'Allonnes, 270 000 voyageurs dès la mise en service de l'Arc Sud, 250 000 voyageurs par jour dès la mise en service de l'Arc Nord.

Deuxième apport important du projet : la décharge du réseau de transports collectifs existant. Vous le savez, aujourd'hui, de nombreuses lignes atteignent la saturation dans leurs tronçons centraux dans Paris. Arc Express permettra une décharge de l'ordre de 5 à 10 % en moyenne selon les lignes. 5 à 10 %, pour vous donner un ordre de grandeur, cela correspond à trois ou quatre rames de métro sur les lignes les plus chargées dans Paris. Ce sera donc évidemment plus de confort pour les voyageurs. Il y aura aussi un effet immédiat sur les lignes de bus en rocade, en proche Couronne, qui sont pour certaines aujourd'hui saturées.

Arc Express est aussi un projet de transport pour la ville d'aujourd'hui et la ville de demain. Avec une station tous les 1 à 1,5 kilomètres, Arc Express assurera une desserte fine et permettra la desserte des centres-villes, des équipements importants, conforter les centres-villes, les commerces par exemple. Arc Express désenclavera les quartiers, notamment de nombreux quartiers en politique de la ville. Nous en comptons environ une vingtaine le long des stations du tracé d'Arc Express. En desservant les polarités d'emplois, Arc Express accompagnera le développement économique de notre région. Il favorisera la réalisation des projets de développement urbain des villes, les projets de logement, les projets d'activité et pourra en susciter de nouveaux. Arc Express est bien un projet d'avenir. C'est un projet bénéfique pour l'environnement grâce au report modal de la voiture vers les transports en commun. On estime qu'environ, ce seront 150 000 voitures en moins chaque jour, ce qui permettra de participer au développement d'une véritable éco-région.

Quelles sont les caractéristiques du projet ? Arc Express, c'est le métro de demain. Nous sommes allés étudier ce qui se fait aujourd'hui à l'étranger pour faire les meilleurs choix techniques. De cette étude comparative, nous en avons conclu qu'Arc Express doit être un métro automatique parce qu'aujourd'hui, c'est clairement la solution technique qui permet d'assurer performance et fiabilité. Arc Express offrira une vitesse élevée, environ 40 km/h, et un niveau de confort important. Les rames seront des rames larges, de l'ordre de 2,8 m, c'est-à-dire plutôt larges comme des RER que comme le métro que nous connaissons à Paris, ce qui permettra d'assurer un confort et une facilité de montées et de descentes dans les rames. Enfin, le système sera conçu pour être évolutif, pour anticiper notamment une augmentation de la fréquentation en se gardant la possibilité d'allonger les rames.

Quelques éléments clés : Arc Express, une fois que nous aurons aussi réalisé les Arcs Est et Ouest, ce seront aussi 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, et plus de 20 stations intermédiaires. À chaque station, il y aura des correspondances avec le réseau d'autobus, une vitesse moyenne de 40 km/h, une rame toutes les deux minutes à l'heure de pointe et, bien entendu, Arc Express sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Nous allons maintenant voir une carte qui nous présente le tracé. Elle vous a été distribuée à l'entrée. Si elle n'est pas très lisible à l'écran, vous pouvez vous y reporter. Grâce aux études que nous avons menées, nous sommes donc en mesure de présenter plusieurs tracés alternatifs pour les différents arcs du projet. Toutes ces solutions

sont techniquement faisables et intéressantes du point de vue des transports, notamment parce qu'elles assurent toutes de nombreuses correspondances avec le réseau existant et le réseau futur. En revanche, localement, elles diffèrent par les territoires qu'elles peuvent desservir et les quartiers.

C'est bien pour cela que nous avons besoin de votre avis ce soir. Au-delà de l'opportunité du projet, le débat doit nous permettre de faire émerger le tracé pour l'Arc Nord et pour l'Arc Sud d'Arc Express.

Nous allons maintenant regarder plus en détail les différentes possibilités. Nous allons commencer par le tracé bleu. Il part du tramway T2 à Issy-Val-de-Seine, dessert le Sud des Hauts-de-Seine, rejoint un tronçon invariant dans Villejuif, et notamment dessert Villejuif-Louis Aragon, puis dessert la Seine amont au niveau de Vitry, rejoint ensuite Saint-Maur RER A pour achever son tracé au niveau de Val de Fontenay RER A.

Le tracé vert, maintenant, part lui aussi du T2 mais de la station Meudon, passe plus au Sud dans les Hauts-de-Seine, rejoint le tronçon commun invariant dans Villejuif, dessert le secteur des Ardoines dans la Seine amont, dessert ensuite Créteil et rejoint le RER A avec deux possibilités, soit Val de Fontenay, soit Noisy-le-Grand.

Le tracé rose est une combinaison de ces différents tracés. Il est important de noter que ce tracé rose, en partie, et d'ailleurs d'autres tronçons du tracé, correspondent stricto sensu au projet Orbival qui va s'afficher en rose plus large sur cette carte.

Voilà donc clairement tous les tracés que nous vous proposons. Il est possible de combiner, tronçon par tronçon, les propositions faites et nous y reviendrons dans la suite de l'exposé.

Je l'ai dit, Arc Express n'est pas le seul projet de transport en Île-de-France. Il s'inscrit dans le cadre du plan de mobilisation : 60 projets pour améliorer les transports pour un coût total de plus de 18 milliards d'euros. Sur ces 60 projets, près de la moitié d'entre eux sont déjà en travaux et seront mis en service d'ici 2014. Il s'agit notamment de prolongement de lignes de métro, du prolongement des quatre lignes de tramway existantes et de la création de quatre nouvelles lignes, notamment la desserte de Clichy-Montfermeil, de l'amélioration du fonctionnement des lignes de RER pour améliorer leur régularité et offrir plus de confort aux voyageurs, de la création de projets tels que le prolongement du RER E à l'Ouest, de la création de lignes de tram-train en Grande Couronne et de 300 km de projet de bus en site propre en Grande Couronne pour beaucoup, comme la desserte du plateau de Saclay.

C'est bien l'ensemble de ces projets qui va permettre de répondre à la diversité des besoins de transport des Franciliens, Arc Express ne pourrait évidemment pas le faire à lui tout seul, c'est bien cet ensemble.

Arc Express est un projet qui avance. Concrètement, comment sera-t-il mis en œuvre ? Nous estimons le coût pour l'ensemble de la boucle de 7 à 8 milliards d'euros, suivant les variantes de tracé. Une première tranche de financement a été inscrite au plan de mobilisation à hauteur de 3,5 milliards d'euros, avec un engagement de la Région, des départements de Petite Couronne et de la Ville de Paris. Cet engagement de 3,5 milliards d'euros permettra de réaliser la totalité de l'Arc Sud et une partie de

l'Arc Nord. Il nous a semblé réaliste de construire le projet par Arc qui puisse fonctionner de manière autonome dans un premier temps. L'Arc Sud sera mis en service en 2017 et le début des travaux de l'Arc Nord pourra commencer en parallèle.

En conclusion, Arc Express est une réponse concrète pour vos déplacements, un projet qui est porteur d'avenir et de développement pour le territoire régional. Arc Express 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, pour pouvoir continuer les études et tenir compte de vos avis dans ces futures études. Nous allons maintenant voir un deuxième film, qui va montrer de manière plus détaillée les tracés possibles pour l'Arc Sud.

Présentation du film (3 mn)

Nous allons maintenant nous intéresser plus particulièrement à cinq communes : Arcueil, Bagneux, Cachan, Châtillon, Montrouge, et regarder les tracés et les stations possibles pour le projet Arc Express sur notre territoire. Toutes ces communes sont à dominante majoritairement résidentielle, avec des densités de population assez fortes, notamment à Montrouge. Les emplois y sont maintenant principalement tertiaires. C'est aussi un territoire caractérisé par la présence de nombreux établissements d'enseignement supérieur. Nous sommes ici au cœur de la Vallée Scientifique de la Bièvre.

Nous allons déjà voir quelques éléments de diagnostic qui permettent de comprendre à la fois l'intérêt et la logique qui nous a conduits à proposer les tracés que nous vous présentons ce soir. Tout d'abord, des éléments sur les besoins de déplacement. Il s'agit de chiffres issus du recensement de la population de l'INSEE, qui nous disent : première question, où travaillent les habitants de ces cinq communes ? Relativement peu à l'intérieur des cinq communes, c'est même à un taux d'emploi sur place assez faible pour la proche Couronne, beaucoup à Paris, à 38 % et beaucoup dans le reste de la Petite Couronne, à 36 %. De la même manière, qui vient travailler sur notre territoire ? Là aussi, de très nombreux habitants du reste de la Petite Couronne puisque 40 % des emplois sont tenus par des personnes qui habitent dans le reste de la Petite Couronne. Nous voyons donc tout l'intérêt pour votre territoire d'être connecté, mieux relié au reste de la Petite Couronne et, par exemple, aux pôles d'emplois importants que peuvent représenter Issy-les-Moulineaux, Boulogne ou Clamart.

Nous allons maintenant regarder le réseau de transport. Évidemment, Arc Express s'inscrit dans le réseau de transport que nous connaissons aujourd'hui et que nous connaissons demain, et doit permettre les correspondances avec le réseau mais aussi de desservir des quartiers qui seraient situés à l'écart de ce réseau. Nous allons voir apparaître les projets prévus dans ces prochaines années : le prolongement de la ligne 4 depuis la Porte d'Orléans jusqu'à Bagneux, la création du tramway T6 depuis Châtillon-Montrouge jusqu'à Vélizy et Viroflay, et puis, un point qui ne s'inscrit pas sur la carte mais très important, évidemment, le prolongement de la ligne 14 au Nord qui permettra de désaturer la ligne 13 et de restaurer la régularité sur cette ligne essentielle pour notre territoire.

Nous allons maintenant passer aux enjeux urbains. Il s'agit d'une analyse faite en collaboration avec l'IAU Île-de-France. Une carte vous a été remise à l'entrée. Nous allons passer rapidement en revue les éléments que nous trouvons sur cette carte pour bien les comprendre. Cela nous permettra ensuite de détailler, station par station, les points importants que nous allons desservir sur votre territoire.

Tout d'abord, nous nous intéressons aux enjeux en termes d'habitat, les quartiers résidentiels denses qui sont situés sur ces cartes en hachures oranges, les quartiers situés à l'écart des réseaux, même une fois que nous aurons réalisé les projets, qui sont les zones en gris foncé sur la carte, et les projets de renouvellement urbain, qui les étoiles. En termes d'emplois, les pôles d'emplois principaux sont les hachures violettes et les pôles d'emplois de bureau sont les carrés bleus. Nous nous intéresserons aussi aux équipements d'intérêt départemental ou régional. Ils sont indiqués par des pictogrammes, par exemple un caddie pour un centre commercial. Nous nous intéresserons aussi à la desserte des centres-villes, les centres-villes historiques importants, indiqués en rouge, et les centres-villes secondaires qui peuvent aussi être des pôles de vie importants, indiqués en orange. Enfin, nous verrons les grands projets de développement urbain qui s'affichent sur cette carte avec des pointillés rouges.

Voilà donc la synthèse que nous allons maintenant détailler, tracé par tracé. Les différentes variantes de tracés qui répondent à ces enjeux extrêmement importants de desserte s'affichent sur cette carte. Il est donc important de rappeler que tous ces tracés sont faisables techniquement, qu'ils seront réalisés en souterrain sur votre territoire, que ces tracés s'appuient sur des stations de correspondance et sur des stations intermédiaires. Pour un tracé donné, les stations de correspondance, vous le comprenez bien, sont fixes. Évidemment, elles sont là où, aujourd'hui, les lignes passent ou passeront demain. En revanche, la localisation des stations intermédiaires peut évoluer en fonction notamment des avis que vous pourrez nous donner ce soir. Le tracé vert sur votre territoire rejoint le tramway T6 Châtillon-8 mai 45 au RER B Bagneux et à Cachan Centre. Le tracé bleu relie le terminus de la ligne 13 Châtillon Montrouge au RER B Laplace. Le tracé rose, qui correspond donc au tracé d'Orbival, part de Châtillon Montrouge, rejoint le RER B à Arcueil Cachan puis Cachan Centre.

Nous allons donc voir maintenant, station par station, ce que nous allons desservir. Nous allons commencer par le tracé bleu. Châtillon Montrouge, point extrêmement important en termes d'intermodalité de correspondance avec le réseau puisque nous y trouvons aujourd'hui la ligne 13 et que nous y trouverons demain le tramway T6. Cette station dessert des secteurs résidentiels extrêmement denses et qui ont connu un fort renouveau urbain ces dernières années, sur les communes de Châtillon, de Montrouge et de Malakoff.

Le tracé bleu poursuit en direction du prolongement de la ligne 4, à la station dénommée Verdun Sud, qui est située en limite de Montrouge et du cimetière parisien de Bagneux. Il s'agit donc d'une station de correspondance. Il s'agit aussi d'une station qui dessert des quartiers résidentiels, là aussi extrêmement denses et qui ont connu un fort renouveau urbain ces dernières années, par exemple le quartier des Écrivains à Montrouge. Le tracé rejoint ensuite le RER B à la station Laplace. Le RER B Laplace permet la desserte du centre-ville d'Arcueil, du quartier de la Vache Noire, qui a fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain, des équipements

importants, la Maison des Examens ou le centre commercial de la Vache Noire récemment ouvert. C'est un tracé qui permet aussi la desserte, mais plus en marge, de la future Zac Victor Hugo. Au-delà de Laplace, le tracé bleu rejoint le tronç commun invariant à tous les tracés à l'Institut Gustave Roussy à Villejuif.

Nous allons passer au tracé vert. Il arrive depuis la gare de Clamart, il rejoint d'abord le tramway T6 à sa future station Châtillon-8 mai 45. Cette station permet la desserte du centre-ville de Châtillon et de quartiers résidentiels, en particulier le quartier des Sablons. Le tracé dessert ensuite Bagneux au niveau de l'ancien Hôtel de Ville de Bagneux. Il s'agit d'une station intermédiaire, sans correspondance. Sa position pourrait donc être ajustée. Cette station dessert le centre-ville de Bagneux, le site de la Direction générale de l'armement, qui doit connaître dans les prochaines années un projet urbain d'envergure lorsque la DGA aura quitté ce site, le quartier des Tertres et des Cuverons, qui fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain et, côté Nord, les zones d'activité le long de la ligne LGV Atlantique. Au-delà, le tracé rejoint le RER B à la station Bagneux-Pont Royal, qui est située sur la RD 920 à la limite à la fois des départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne et des villes de Bagneux et de Cachan. Cette situation permet de bonnes correspondances avec le réseau de bus qui passe sur la RD 920. Cette station dessert aussi l'École normale supérieure de Cachan. Nous arrivons à la station Cachan Centre, qui est aussi une station intermédiaire, complémentaire au maillage. Outre le centre-ville de Cachan, cette station dessert les quartiers des Coteaux et de la Plaine, l'École normale supérieure de Cachan par l'Est. Donc, au-delà de cette station, le tracé vert rejoint aussi la station Institut Gustave Roussy.

Le tracé rose, qui est donc une combinaison des précédents, part de Châtillon Montrouge, rejoint ensuite le futur terminus de la ligne 4 à Bagneux au niveau de la place des Martyrs de Chateaubriand. Cette station dessert des quartiers d'habitat collectif denses, qui sont aujourd'hui à l'écart des réseaux ferrés. Elle permettrait évidemment une bonne correspondance avec la ligne 4 mais aussi avec les lignes de bus qui permettront de desservir ce terminus dans l'avenir. À proximité de cette station se trouve la Zac Victor Hugo qui prévoit la réalisation d'un importante éco-quartier. Au-delà, le tracé rejoint le RER B à la station Arcueil Cachan, station qui dessert en particulier le quartier de la Grange Ory et l'École spéciale des travaux publics. Le tracé rose achève son parcours dans le territoire qui nous concerne ce soir, à la station Cachan Centre.

Si nous essayons de comparer ces différents tracés sur votre territoire, voilà un tableau qui a tenté de résumer les points forts de chacun des tracés. En matière de population et d'emplois desservis, le tracé rose ressort par rapport au tracé bleu et au tracé vert. En matière d'équipements, l'avantage est au tracé bleu et au tracé rose par rapport au tracé vert qui dessert moins d'équipement. En matière de quartiers en politique de la Ville, l'avantage est plutôt au tracé bleu et au tracé vert et, en matière de correspondance avec les autres lignes de transports collectifs, là, le tracé vert pêche nettement puisqu'il ne permet pas la correspondance avec la ligne 4 du métro.

Évidemment, le choix entre ces trois variantes de tracés n'est pas lié qu'à ce qu'ils desservent sur le territoire de vos communes. Il est lié aussi à ce qui peut être desservi à l'Est ou à l'Ouest. Alors, à l'Est, j'ai envie de dire que la question ne se pose pas puisqu'après votre territoire, nous arrivons dans un tronç commun invariant aux

trois tracés. En revanche, à l'Ouest, on voit clairement que le tracé vert est assez différencié par rapport au tracé rose ou bleu, notamment parce que le tracé vert n'atteint pas le pôle d'emplois d'Issy-Val-de-Seine et passe dans des secteurs qui sont peut-être un peu moins denses au niveau d'Issy-les-Moulineaux.

Voilà, nous vous avons donc présenté l'intégralité des tracés et des positions possibles pour les stations sur votre territoire. Nous avons vu quels sont les points communs entre ces variantes, les différences, leurs atouts respectifs. Nous avons maintenant besoin de votre avis pour nous permettre d'aller plus loin dans nos réflexions. Je vous remercie de votre attention.

Jean-Luc MATHIEU

Je vais donner la parole à la salle. Nous allons procéder de deux façons. D'abord, il pourrait paraître logique à certains d'entre vous de partir du général et d'arriver au particulier. Nous en avons décidé autrement, pour une raison d'expérience. Dans une réunion précédente, il nous a paru important de pouvoir répondre à toutes les questions qui se posaient sur la géographie proche du lieu où se tenait la réunion. Donc, ce soir, nous allons de nouveau tenter de faire de même et, dans une première partie de la soirée, de poser des questions sur la dernière partie de l'exposé, c'est-à-dire tout ce qui se passe par ici, en remettant à un peu plus tard les questions qui porteront sur la fonctionnalité globale du cercle, ou sur l'Arc Sud ou l'Arc Nord.

Je vais donc vous demander de poser vos questions soit par oral, en levant la main. Vous avez deux hôtesses et je désignerai qui aura le micro. Peut-être que nous regrouperons certaines questions pour être plus sûrs d'avoir des réponses à toutes. Pour les autres, vous pourrez toujours demander des papiers et remplir vos questions par écrit si vous n'osez pas les poser par oral. Je vous invite à commencer le débat.

Josiane VILLE

J'habite à Montrouge, tout près de la Vache Noire et, entre les tracés, je trouve effectivement que le tracé vert n'a que très peu d'intérêt puisqu'il ne va pas vers Issy-Val-de-Seine et qu'il dessert des stations hypothétiques de la ligne 4 puisqu'à Montrouge, nous avons attendu au moins deux ans la première station, donc les deux autres dont vous parlez ne sont pour moi que des projets assez vagues. Ensuite, à la Vache Noire, il y a un centre commercial qui a beaucoup de mal à vivre parce qu'il n'est pas desservi par les transports en commun. Je crois que cela fait deux ans qu'il est ouvert et il tient difficilement. Dans Montrouge, il existe un nouveau pôle d'emploi très important en train de s'installer, de 10 000 emplois, qui est le siège du Crédit Agricole. Je trouve qu'un tracé qui dessert ces parties et en connexion avec Issy-Val-de-Seine est beaucoup plus intéressant. Sur ces points, vous pourriez peut-être préciser quels sont les délais de prolongation de la ligne 4 et d'amélioration des autres lignes qui sont très intéressantes pour les correspondances mais qui sont déjà totalement saturées, le RER B et la ligne 13.

Jean-Luc MATHIEU

Merci. Aucune autre question ne se greffant sur celle-ci, M. Hélas, vous avez la parole.

Jean-François HÉLAS

Merci. Bonsoir à tous. Je vais commencer par me présenter. Donc, Jean-François Hélas, je suis directeur des projets d'investissement au STIF. Madame, vous avez raison, effectivement dans votre analyse du tracé vert qui ne se raccorde pas à la ligne 4 et, d'ailleurs, nous ne le présentons pas de cette manière. Nous disons clairement que les tracés sont raccordés aujourd'hui au réseau existant ou au projet quand ils sont suffisamment étudiés et inscrits dans le plan de mobilisation et que nous connaissons leur date d'arrivée. De ce point de vue, nous parlons bien de la ligne 4 dans son prolongement jusqu'à Verdun Sud, qui est la première phase, et ensuite Petit Bagneux, qui est la seconde phase. Ce sont effectivement des études qui sont en cours pour la suite mais nous ne préjugeons pas du prolongement.

Les dates, sur la deuxième partie de la ligne 4, nous sommes plutôt autour de 2018 et la première tranche, nous sommes autour de 2012, sachant que la mise en service d'Arc Express est annoncée pour 2017. Il est important de voir à quel moment l'ensemble des éléments se met bien en correspondance.

Jean-Claude FOURQUET

Je suis à Cachan. J'ai fait le STP à Cachan, c'est le hasard, et ensuite j'ai fait architecture avec Arretche qui a fait le centre de Cachan, c'est le hasard aussi. Ma question porte sur le coût et les financements. Elle est très générale parce que tout ce que j'ai entendu, c'est très bien, je ne vois pas ce que nous pourrions rajouter. Bien sûr, il y aura différents choix sur différents parcours. Ma question est très générale parce que je ne vois pas comment vous pouvez éviter de parler des deux projets. Nous savons très bien qu'il n'y en aura qu'un seul de construit.

Jean-Luc MATHIEU

Puis-je vous demander de repousser à un peu plus tard ce genre de questions qui sont extrêmement importantes mais qui pourraient peut-être...

Jean-Claude FOURQUET

Oui, nous pouvons faire passer avant des choses plus précises puis y revenir mais j'aimerais bien par contre pouvoir le soulever. Merci bien.

Jean-Luc MATHIEU

Bien entendu. Nous restons dans les questions locales. S'il n'y en a pas, nous passerons aux questions générales et je vous redonnerai tout de suite la parole. Madame.

Liliane CHARBONNIER

J'ai un certain nombre de questions. Je vais aborder le problème local mais j'en aurai d'autres pour plus tard et j'aimerais bien que ce soit abordé quand même. Dans l'immédiat, compte tenu des délais, j'aimerais savoir comment vous comptez améliorer le transport actuel, notamment concernant le RER B puisqu'il y a quand même régulièrement des incidents techniques divers. C'est vrai que les projets devraient les améliorer, peut-être ou en tout cas je l'espère, dans l'immédiat, nous avons quand même des soucis extrêmement importants.

D'autre part, j'ai également des interrogations concernant le financement et les répercussions, je crois que c'est une question globale.

Jean-Luc MATHIEU

Nous la reprendrons tout à l'heure, Madame, si vous le voulez bien.

Liliane CHARBONNIER

Puis, j'aimerais également savoir comment les citoyens des villes, les élus, pourront donner leur mot sur l'aménagement du territoire, dans la mesure où les travaux vont forcément affecter chaque commune, en tout cas un certain nombre de communes. Cela aura des répercussions sur les aménagements des villes. Comment pourrions-nous, en tant que citoyens, rester quand même d'une certaine manière maîtres des aménagements des territoires locaux ?

C'est vrai que nous parlons du transport des voyageurs mais je pense que quand on réfléchit sur les transports, j'aimerais que nous abordions aussi l'avenir du fret, qui n'a pas été abordé. Aujourd'hui, il y a le tout routier avec les conséquences que cela a, aussi bien en termes de pollution, de bruit et d'accidents, et j'aimerais que dans l'ensemble des projets, nous abordions l'avenir du fret puisqu'il ne fait que d'être réduit.

Jean-Luc MATHIEU

La première question s'adresse au STIF. Ensuite, peut-être que les édiles locaux voudront parler de l'aménagement des villes, pour autant qu'Arc Express les traversera, et comment ils envisagent de traiter les problèmes d'aménagement urbain avec leurs citoyens.

Jean-François HÉLAS

Vous avez tout à fait raison, Madame, de pointer la problématique du RER B, comme globalement de beaucoup de RER. Aujourd'hui, sans doute qu'une préoccupation majeure est bien ce travail sur la modernisation des RER qui sont quand même les modes les plus structurants du transport en Île-de-France, et particulièrement le RER B, connu pour un taux de régularité qui n'est pas bon, il faut le reconnaître, et sur lequel nous travaillons à plusieurs niveaux. Un schéma directeur du RER B a été réalisé quelques années plus tôt. Il a conclu à ce que la première priorité traite la question de la partie Nord du RER B. Vous allez me dire que c'est très loin de vous mais pas tant que cela parce que, quand nous parlons de régularité, un incident qui se produit dans la partie Nord a des répercussions sur quelque chose de très contraint, très séquencé. Quand on a des arrêts ou des difficultés d'exploitation dans une partie du RER, cela fait une sorte de contagion assez rapide, notamment aux heures de pointe, sur l'ensemble de la ligne. Vous le vivez au quotidien, donc vous le savez.

Pour cette partie Nord, des investissements assez importants, tant sur le matériel roulant, pas loin de 250 millions, même chose à peu près pour la partie infrastructure donc, au total, 500 millions qui visent à séparer les différents modes de circulation. Sur ces RER B en partie Nord, des trains RER circulent mais également d'autres modes, qui n'ont pas les mêmes vitesses, les mêmes fonctionnements ni les mêmes arrêts. Cette juxtaposition est assez astucieuse quand il n'y a pas trop de trains à faire passer mais, quand nous commençons à avoir de nombreux trains à faire passer, cela dégrade un peu tout le système. C'est un peu comme quand vous avez sur une autoroute des camions, des véhicules qui rentrent rapidement sur une voie d'insertion, c'est toujours plus difficile que quand tout est à peu près à la même vitesse.

L'idée est de construire de nouvelles voies, des améliorations dans les gares, un rehaussement des quais également pour améliorer l'accessibilité à la fois pour les personnes qui peuvent avoir un handicap mais aussi pour améliorer les temps d'échange. Quand on a une marche de moins à faire, cela va beaucoup plus vite. Donc, dès 2012, nous aurons, avec la mise en service de cette partie, une amélioration sensible du RER B, de sa régularité, avec en particulier une exploitation un peu différente puisque nous allons plutôt recourir à une sorte de système un peu métro. Tous les trains seront en omnibus, avec une fréquence plus élevée de trois minutes dans la section commune, dans le tronc commun. Ensuite, puisque nous avons deux branches, environ six minutes pour Roissy, six minutes pour Mitry.

C'est la partie qui est déjà bien engagée en travaux puisque, 2012, cela veut dire que les travaux sont déjà largement en cours de réalisation au niveau des ouvrages d'art, de la pose de voies en particulier.

Puis, nous n'oublions pas la partie Sud qui vous concerne encore plus directement. Je peux vous dire que d'une part, un comité de ligne se réunit avec des représentants d'associations, des usagers, les élus lundi prochain sur cette question. Je peux vous annoncer d'ores et déjà ce soir, puisque nous y travaillons déjà depuis un moment, que nous sommes décidés à lancer un schéma directeur également pour la partie Sud. Un schéma directeur est une réflexion globale sur une ligne existante, où nous n'essayons pas de regarder uniquement un point très localisé, une insuffisance électrique à un endroit ou un problème de signalisation ferroviaire. Nous sommes plutôt dans une logique de regarder globalement le fonctionnement de la ligne et d'en déterminer ensemble des dysfonctionnements, d'abord, pour faire un constat que nous connaissons déjà largement et puis pour établir quelles sont les grandes priorités à donner sur les travaux de demain.

De ce point de vue, dans le cadre de ce schéma directeur, et aujourd'hui parce qu'il nous semble, particulièrement à un moment où, dans certains autres projets, les milliards semblent très faciles à annoncer, il nous semble aujourd'hui qu'il n'y a pas de raison de s'interdire de réfléchir à des choses très lourdes, notamment la question du doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, parce que nous avons bien là une conjonction de deux lignes extrêmement importantes, le D et le B, et si, à un moment, il était sans doute d'une bonne mesure d'économie générale de ne pas réaliser un tunnel aussi lourd financièrement et de l'utiliser pour les deux lignes, nous avons aujourd'hui en tête que cela pose un grand nombre de difficultés.

Jean-Luc MATHIEU

Madame, vous avez posé trois types de questions. Je pense que nous avons répondu à la première. La deuxième, qui est extrêmement importante sur le plan environnemental et sur la possibilité de notre pays à terme d'arriver en 2050 au facteur 4 en réduisant le transport routier, est celui du transport du fret. Ce n'est pas l'objet du débat d'aujourd'hui mais, comme la SNCF s'est permise d'envoyer un cahier d'acteurs pour les deux débats sur une question comme Arc Express qui ne la concerne pas directement, lisez d'abord ce qu'a dit la SNCF et, si cela ne vous suffit pas et ne vous convient pas, je m'engage à questionner pour vous la SNCF en fonction des questions que vous poserez et de veiller à ce que vous ayez une réponse.

La troisième partie pose la participation des citoyens à l'aménagement du territoire. Je ne sais pas si Monsieur le député-maire de Cachan ou si Messieurs les adjoints aux maires des communes ici présents souhaitent dire quelque chose sur la façon dont ils travaillent et travailleront avec leurs administrations pour l'aménagement des territoires de leur commune. Je ne cherche pas à vous coincer, Messieurs, mais si vous voulez prendre la parole, ou le STIF aussi, s'il veut dire quelque chose.

Laurence DEBRINCAT

Sur l'aspect pollution, je crois qu'effectivement, la question de la pollution est extrêmement forte, pollution et émission de gaz à effet de serre. C'est vrai que nous mettons beaucoup en cause les poids-lourds qui sont une forte source d'émission de polluants mais, en Île-de-France aujourd'hui, ces émissions de polluants ou de gaz à effet de serre dans les transports, c'est principalement la voiture. Je crois que c'est bien justement l'enjeu d'un projet comme Arc Express de pouvoir aider à contribuer à réduire ces émissions de polluants et de gaz à effet de serre. C'est vraiment la ville que nous souhaitons demain au cœur d'agglomération, une ville plus dense où, grâce à un maillage en transport collectif extrêmement fort, nous allons pouvoir troquer notre voiture contre les transports collectifs, la marche, le vélo et être donc beaucoup plus respectueux de l'environnement. Je vous donne juste un exemple. Aujourd'hui, trois millions de Franciliens respirent un air qui ne respecte pas les normes de qualité de l'air en matière d'oxyde d'azote. Trois millions, c'est quand même extrêmement fort. Nous avons donc des progrès à faire et Arc Express nous permettra d'en faire et d'aller plus loin, ce qui n'empêche pas de prendre des mesures sur le fret mais ce n'est pas notre sujet.

Jean-Luc MATHIEU

Personne, parmi vous, Messieurs, ne souhaite répondre ? Sur la troisième partie de la question de cette dame, je crois qu'il va y avoir quand même des éléments de réponse.

Jean-Yves LE BOUILLONNEC

C'est parce que vous nous y invitez, Monsieur le président, parce que nous sommes plus intéressés d'entendre les habitants que les élus qui participent parce que nous sommes, nous, dans les débats. Donc, c'est uniquement pour circonscrire la question. La démarche Arc Express n'est pas la même que celle du Grand Paris puisque la démarche du Grand Paris emporte nécessairement des stratégies de contrats de développements territoriaux négociés entre les communes, les communautés d'agglomérations et la Société du Grand Paris. Donc, dans le projet du Grand Paris, il y a une stratégie qui impose un débat contractualisé sur les sites des gares, au point qu'il rend obligatoire l'élaboration de contrats territoriaux. S'agissant de notre périmètre de la Vallée Scientifique de la Bièvre, qui est visé dans le dispositif, nous sommes actuellement dans le début de la réflexion. Nous allons sûrement engager une démarche de schéma de développement territorial sur l'ensemble de la Vallée Scientifique de la Bièvre, dans un débat partagé avec la Préfecture de région et qui nous permettra d'exprimer ce que chacune des dix-sept villes de la Vallée Scientifique porte en termes de projet. La plupart de ces projets sont déjà arc-boutés sur les différents emplacements du Grand Paris.

S'agissant d'Arc Express, la démarche est d'une nature différente puisque le STIF et la Région ont élaboré une stratégie éminemment de transports, dans laquelle, comme cela a été dit tout à l'heure, il y a eu l'ouverture d'un débat préparatoire de réflexion,

d'analyse des territoires qui ont permis aux communes d'exprimer au STIF, et donc à la Région, l'intérêt de chaque territoire. S'agissant des aménagements, l'évidence est que les communes ont des plans locaux d'urbanisme, ils ont des règles. Certains les modifient, c'est même laborieux quand on veut les modifier en essayant de potentialiser les sites qui ont été déjà vus. Le réseau Arc Express, sur les itinéraires de notre territoire, Bagneux, Arcueil, Cachan, Villejuif, tous ces territoires sont des territoires sur lesquels il y a un travail. On pense à Villejuif avec le grand Campus Cancer, à Cachan avec les stratégies de part et d'autre du RER B et, bien évidemment, c'est vrai également pour la commune d'Arcueil puisque je rappelle que la démarche des deux communes, en adhérant à Orbival, ainsi que Bagneux, a été de prendre l'option rose qui est, comme vous l'avez souligné tout à l'heure, une option d'Orbival. La stratégie est bien entendu de potentialiser, avec cet Arc intermédiaire, tous les cœurs de ville. Dans l'interprétation que vous faites, le cœur de ville d'Arcueil n'est pas aussi haut que vous le placez, je crois. Les Arcueillais savent que le cœur historique d'Arcueil Cachan est d'ailleurs à Marius Sidobre, je le dis. Donc, il y a effectivement un travail, les PLU s'appliquent, s'agissant d'Arc Express, et s'il y a des exigences liées aux infrastructures, aux travaux d'aménagement, elles donneront lieu nécessairement soit à l'utilisation du PLU, soit aux transformations du PLU dans le cadre de dispositifs adaptés. À ce moment-là, bien évidemment, le public y est associé.

Jean-Luc MATHIEU

Je me demande si cette dame n'évoquait pas, dans les zones des gares, les processus de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, donc des concertations. C'est peut-être cela qu'elle évoquait et vous interrogeait sur la possibilité d'avoir des concertations.

Jean-François HÉLAS

Il y a peut-être un petit complément à apporter à la réponse qui vient d'être faite par Monsieur le député, effectivement, c'est le travail que nous menons aujourd'hui sur le débat qui correspond à la première étape de la concertation. Nous sommes bien sur l'opportunité de faire le projet ou pas, est-ce que cela a un sens de faire ce projet Arc Express, pour tout un chacun ? Est-ce que les caractéristiques principales du projet que nous vous proposons répondent à ce que vous trouvez adapté aux problématiques de déplacement dans votre territoire et, globalement, en Île-de-France ? C'est le temps du débat.

Ensuite, si nous poursuivons, il y aura des études complémentaires beaucoup plus précises. Nous ne serons plus sur différentes variantes, avec ces corridors et ces points de passage mais il y aura un tracé avec des études qui affineront chacune des stations, les émergences, à quel endroit se font les choses et comment les travaux vont se faire. Nous ne sommes qu'en souterrain dans ce projet Arc Express donc, globalement, les gênes sont relativement minorées mais, malgré tout, faire une station en centre-ville, cela veut dire quand même des travaux et il faut évacuer les matériaux de déblais, même si nous utiliserons au maximum, bien entendu, la voie d'eau pour ces grandes quantités. Ces problématiques seront vues dans un deuxième temps que nous appelons une enquête d'utilité publique, qui aura lieu un peu plus tard, où, avec des éléments plus précis, nous viendrons à nouveau vous consulter avec des réunions publiques pour examiner chacun des points dans le détail. Là, à nouveau, nous pouvons regarder de manière beaucoup plus pointue, en quelque sorte.

Isabelle SIEGLER

Bonsoir, je suis une habitante de Cachan. Je me posais la question de l'intérêt réel de la ligne bleue, dans la mesure où elle ne permet pas de relier de nouvelles zones qui sont faiblement desservies par des stations, puisque les autres tracés rose et vert permettent à la fois de connecter et de créer de nouvelles stations si nous faisons l'hypothèse que la station Verdun Sud sera créée sur la ligne 4. D'autre part, n'est-elle pas un peu redondante avec le tram des Maréchaux puisqu'elle n'en est quand même pas très éloignée.

Laurence DEBRINCAT

Effectivement, toute la question de la concurrence éventuelle entre le projet Arc Express et les lignes existantes ou qui seront réalisées prochainement, nous l'avons analysée puisque nous avons mené des études à l'aide de notre modèle de prévision de trafic, extrêmement fines. Nous en avons conclu qu'il ne faut pas être juste au-dessus ou au-dessous, en l'occurrence pour Arc Express, d'une infrastructure existante car, dans ce cas, il y aurait une concurrence extrêmement forte. Là, la distance entre le tramway des Maréchaux et Arc Express et le différentiel de vitesse entre les deux projets fait qu'il n'y a strictement aucune influence de l'un sur l'autre et il n'y aura pas du tout d'effet de décharge du tramway des Maréchaux par Arc Express, quelle que soit la variante retenue.

Après, la question de l'apport et donc de la création de stations complètement nouvelles à l'aide du projet est extrêmement importante et vous avez raison de le souligner. C'est vrai que le tracé bleu à cet égard ne crée pas de stations nouvelles puisqu'il n'y a pas de stations intermédiaires dans votre territoire. Il peut y en avoir de part et d'autre et notamment c'est le cas lorsque nous allons vers l'Est. Pour autant, en termes de trafic sur le projet, le trafic est lié à la fois à la qualité des correspondances et aux points que nous desservons précisément par les stations, donc à l'accès direct depuis les quartiers d'habitat ou d'emploi et les équipements et à la fonction de maillage. De ce point de vue, le tracé bleu n'est pas foncièrement différent non plus du tracé rose. C'est vrai que le tracé rose, nous l'avons vu, permet une desserte des populations et des emplois un peu supérieure aux autres hypothèses de tracé qui vous sont présentées ce soir.

Jacques VALIN

Je suis de Cachan. Je voudrais revenir un peu sur le RER B, j'ai envie de dire l'Arlésienne. Ce n'est pas tous les jours que nous avons des personnes du STIF pour en parler. Vous avez dit tout à l'heure que les RER A et B étaient les pièces maîtresses de l'ensemble du réseau. Comment expliquez-vous que les interventions significatives, tant sur une ligne que sur l'autre, résultent toujours de situations conflictuelles ? RER A, vous savez très bien que nous avons eu une intervention par les associations et cela a entraîné certaines modifications sur les flux, sur les accompagnements sur les quais. RER B, vous savez très bien que les Maires de la zone Sud se sont organisés tout récemment en comité pour faire évoluer une situation qui est complètement stérile. À quoi cela tient-il ? Je pense que ce n'est pas un mode de fonctionnement. Nous connaissons ces problèmes. Hier matin, des gens qui devaient rejoindre Paris sont partis par le 187 parce qu'il n'y avait pas de RER pendant une demi-heure. Ce matin, j'ai pris le B en gare d'Arcueil, la rame s'est arrêtée parce qu'une autre rame passait. Il semble quand même que des solutions

doivent être mises en œuvre, peut-être simples mais en tout cas plus immédiates que celles qui interviennent toujours sous le coup des « conflits », entre guillemets.

Jean-Luc MATHIEU

Nous sommes un peu loin d'Arc Express mais vous reprenez la balle sur le B.

Jean-François HÉLAS

Oui, sur l'ensemble des RER. J'entends bien la difficulté qu'il peut y avoir à utiliser le B comme un certain nombre de RER, l'ensemble des RER, le A, le B mais le D également, à l'exception du E qui est le plus récent et qui, de ce point de vue, fonctionne plutôt bien. Après, il y a une question un peu politique dans la manière dont vous le présentez. Pour être extrêmement basique, et reprenant les derniers mots de la Cour des Comptes dans son rapport récent, que le président Migaud a présenté, nous souffrons clairement d'un manque d'investissements sur les RER depuis de très nombreuses années. Avant les projets dont nous parlons aujourd'hui, qui sont très structurants, quels sont les derniers grands projets en Île-de-France ? C'est la ligne 14 en 1998 et le RER E un peu avant. Donc, globalement, depuis vingt ans, l'État, qui était à la commande du STP, du Syndicat des transports parisiens, puis du STIF, n'a pas investi dans la rénovation et dans les extensions des réseaux lourds, que ce soit le train, le RER et le métro, alors même que, depuis les années 2000, nous nous retrouvons avec une augmentation assez forte de la fréquentation.

Après, ce n'est pas que les choses n'ont pas été diagnostiquées mais le tendu ferroviaire est tout de même quelque chose d'assez long. Ce sont des installations extrêmement complexes et, entre le moment où les politiques, comme ils l'ont engagé depuis la régionalisation du STIF en 2005, décident d'intervenir, mais le réseau est extrêmement vaste et les opérations sont assez complexes à mener, jusqu'à ce que nous réalisons les choses, cela prend du temps. De ce point de vue, il est presque plus facile, plus rapide d'intervenir sur un projet comme Arc Express, qui est un projet neuf et n'aura que très peu d'interfaçage avec les réseaux existants. Nous faisons beaucoup de maillage mais cela veut dire que nous allons passer, en général, sous les gares de correspondance et nous allons venir raccorder par les couloirs piétons les différentes facilités de correspondance pour les piétons, pour qu'ils puissent rapidement passer du RER B à Arcueil Cachan avec Arc Express. De ce point de vue, les travaux se font assez facilement et nous avons des délais importants mais quand même raisonnables. Quand nous travaillons sur l'exploitation, où nous ne pouvons pas pénaliser trop fortement, nous ne pouvons pas nous permettre sur le RER B de dire : « Nous allons le mettre en travaux donc nous allons couper tout cela pendant deux ou trois ans et vous aurez quelque chose qui ira beaucoup plus vite ». Donc nous sommes sur des travaux en exploitation à la petite cuillère, faits un peu l'été, un peu la nuit, ce qui est très long en tendu ferroviaire.

J'ai donc plutôt cette grande vision-là, d'un retard d'investissement pendant de très longues années, dont aujourd'hui tout le monde a pris conscience, cela a été rappelé par la Cour des Comptes mais je crois que c'était une lapalissade, c'est extrêmement clair, et d'une volonté très forte de la Région, dans le cadre de ce plan de mobilisation, de mettre en priorité ces projets de RER. Différents axes ont été envisagés, je vous ai parlé du B tout à l'heure, j'ai oublié d'ailleurs d'évoquer l'interopérabilité également, qui est quand même importante ; des choses sont envisagées aussi sur le matériel

roulant du A ; sur le C et le D, des schémas directeurs et des schémas de principe sont en cours, ce n'est pas forcément facile mais nous sommes engagés sur ce sujet.

Quant aux solutions simples, faciles, pour régler, là, par contre, je suis obligé de dire très humblement que si nous voyions des choses simples et faciles à régler, sur des éléments aussi compliqués que les RER, comme le C par exemple, très franchement, nous ne nous en priverions pas. Je crois que les uns et les autres, que ce soient les opérateurs ferroviaires, du côté du STIF ou de l'ensemble des élus, nous serions extrêmement heureux de pouvoir faire des choses simples et rapides.

Carmelo PICCIOTTO

Je vais juste donner un exemple. Je réside à Montmartre et ce soir, pour venir jusqu'ici, j'ai pris quatre autobus et j'ai mis deux heures. Je voulais donc souligner que, malheureusement, comme en 1998, le réseau de surface est systématiquement sous-estimé, au point que la Cour des Comptes avait même indiqué dans son rapport à mots couverts que le STIF était sous influence de la RATP, ne serait-ce que parce que, depuis sa création, il y a eu aucune mise en perspective. Nous en sommes donc réduits à chercher des solutions métro dont plusieurs rapports de la Préfecture de police, le service de circulation, ont, dès 1930, souligné l'inutilité des prolongements en banlieue.

Jean-Luc MATHIEU

Quelle est votre question, Monsieur ?

Carmelo PICCIOTTO

La question est : pourquoi la ligne B du RER serait-elle la seule à ne pas disposer de matériel à impériale ? Nous connaissons les réticences de la RATP puisqu'il a fallu attendre vingt ans pour qu'elle le fasse sur la ligne A.

D'autre part, je voulais souligner que, lorsqu'il y a eu création du TGV Atlantique, la SNCF a délibérément refusé la création du RER F, c'est-à-dire le long des voies, qui avait été prévu par Raoul Dautry dès 1930 pour faire la liaison Châtillon Massy, pour interconnecter avec une ligne qui s'en allait jusqu'à Chartres en traversant la Beauce.

Jean-Luc MATHIEU

Sur ce point, quelle est la question, alors ? De Paris-Chartres par Gallardon, c'est une vieille histoire mais quelle est votre question actuelle sur Paris Chartres Paris Gallardon ?

Carmelo PICCIOTTO

La question serait : le STIF pourrait-il envisager la création de cette ligne de RER qui déchargerait la ligne 13 du métro, puisque ladite ligne a été construite en opposition au transport ferré régional ?

D'autre part, je voulais souligner qu'à partir de la guerre, la Compagnie du métro de Paris a également refusé... Non mais je finis.

Jean-Luc MATHIEU

Oui, d'accord.

Carmelo PICCIOTTO

En une phrase, voilà, mon bisaïeul, il y a cent ans, avait déjà proposé... À l'époque, il s'agissait du Paris-Orléans, l'exploitant étant le Paris-Orléans, les trains partant du Luxembourg devaient aller jusqu'à Chartres par Saint Arnoult en Yvelines. Or cette solution est toujours techniquement possible...

Jean-Luc MATHIEU

Bon, écoutez... Surtout, les représentants du STIF n'étaient pas nés à cette époque mais ils vous entendront peut-être quand même, je n'en suis pas certain.

Carmelo PICCIOTTO

Justement, ce que je voulais souligner, c'est : que devient le site propre sur l'ancienne nationale 20 ? À ce sujet, je voudrais demander quelle réflexion sera faite sur le cantonnement des lignes d'autobus qui s'arrêtent aux portes de Paris, comme si l'octroi existait encore ?

Jean-Luc MATHIEU

Cela fait plusieurs questions, s'il y en a d'autres, nous y reviendrons. Je ne sais pas si le STIF pourra répondre, peut-être sur certaines.

Jean-François HÉLAS

Je vais essayer de répondre au mieux mais je reconnais qu'il y a beaucoup de questions où, effectivement, je devais être en culottes courtes ou même bien moins que cela et sur lesquelles je n'aurai pas sans doute les antécédents historiques. Toutefois, pour donner quelques éléments de réponse et de cadrage, d'abord effectivement, sur la RN 20, il y avait une réflexion d'un site propre, à la fois enjeu transport et enjeu de requalification de cette RN20, maintenant RD 920 dans le département des Hauts-de-Seine, plus d'ailleurs dans la partie essonnoise qui est en cours de réflexion.

Ensuite, dire que côté STIF, qui a le mérite d'être une autorité organisatrice de l'ensemble des transports, c'est-à-dire qui essaie, et nous croyons aujourd'hui que la seule solution pour faire un bon système de transport est justement de réfléchir en termes de système, du plus structurant, et nous avons beaucoup parlé du RER, mais jusqu'aux lignes fines de rabattement bus. Donc, dire que nous oublions le réseau de surface et des bus, pas du tout. Je crois que, depuis 2006, nous avons dû augmenter l'offre annuelle de réseau bus de l'ordre de 400 millions par an, ce qui est quand même tout à fait considérable, c'est-à-dire à peu près quatre fois l'équivalent de l'offre transport du réseau de Nantes. C'est extrêmement important comme développement, cela accompagne aussi ce développement des transports en commun.

Dire également qu'un octroi ou un arrêt existe au niveau des portes de Paris, non, justement, la question d'une autorité organisatrice globale, c'est d'essayer de voir à chaque fois où nous pouvons mailler le plus astucieusement. Par exemple, pour rester dans votre secteur, quand nous réfléchissons au prolongement de la ligne 4 en métro, forcément que la question de la restructuration des bus et du terminus de Porte d'Orléans se pose et qu'il existe peut-être des bus qu'il sera moins intéressant d'amener jusqu'à Porte d'Orléans mais que nous viendrons arrêter à Bagneux ou à Verdun Sud. Nous nous reposons donc bien cette question à chaque fois qu'il y a un projet majeur.

Quant à l'impact sur la ligne 13, je voulais quand même en profiter pour dire qu'Arc Express n'est pas le projet qui désature la ligne 13 dans sa partie Nord. Nous l'avons passé en concertation en début d'année et notre projet est de prolonger la ligne 14 jusqu'à la mairie de Saint-Ouen pour venir shunter avec cette ligne, qui va très vite – la ligne 14, c'est traverser Paris avec des bottes de sept lieues – donc venir shunter les deux branches et amener un allègement de 25 % du trafic de la ligne 13. Néanmoins, Arc Express, parce qu'il évite à un certain nombre de gens de venir dans Paris pour en ressortir, en quelque sorte, va contribuer encore à la décharge de la ligne 13, autour de 10 à 12 % au Nord et autour de 10 % au Sud.

Gilles MICHARD

Bonsoir, j'habite à Cachan. Juste une question, quand vous proposez une gare, pour Arc Express, quelles sont les contraintes que vous posez en termes d'espace, de hauteur ? Avez-vous des exigences particulières pour accepter de poser une gare avec Arc Express, que ce soit à Arcueil Cachan, à Laplace ou ailleurs ?

Jean-François HÉLAS

C'est un ensemble de critères. Ce ne sont pas que des contraintes mais aussi des potentialités qui sont étudiées à chaque fois. Le principe est celui qui nous a permis de construire le projet, nous vous l'avons redit dans la présentation, d'abord regarder le développement du territoire, le développement démographique récent, cela nous a permis de déterminer le fuseau. Ensuite, nous nous sommes dit que, pour que le système soit très performant, il fallait que les correspondances soient quasi systématiques. À chaque fois qu'Arc Express rencontre une radiale, il faut un point de correspondance, cela nous semble essentiel dans ce mode de fonctionnement.

Donc, à chaque fois que nous sommes tombés sur une radiale, prenons par exemple le RER B qui concerne votre territoire, nous avons systématiquement regardé chacune des correspondances possibles. Là, nous avons regardé différents aspects. Le premier aspect, vous avez raison : est-ce que géométriquement nous sommes capables de la mettre en place ? Cela paraît rien mais il y a des cas où ce n'est pas possible, parce que nous serions trop enterrés, parce qu'il y a des problèmes techniques, parce que des fondations font que nous n'arrivons pas dans ce secteur correctement, par exemple. Donc, premièrement, sommes-nous capables de le faire ? Deuxièmement, une fois que nous l'aurons faite et que nous aurons une amélioration des flux et des échanges, il est possible que la station qui est en correspondance, par exemple sur le RER B comme je l'évoquais tout à l'heure, va devenir trop petite, mal dimensionnée, des quais trop petits, des conditions de sécurité insuffisantes, etc. Quand nous faisons un projet comme cela, il faut que nous remettions aux normes, sous l'aspect sécurité et accessibilité, la station en correspondance.

D'autres aspects que nous prenons aussi en compte sont les enjeux et les opportunités, c'est-à-dire : en surface, est-ce que j'ai ou non des enjeux urbains, est-ce que les collectivités portent aussi des projets qui font que nous allons pouvoir mailler quelque chose entre l'aménagement et les transports, qui a du sens, ou pas, c'est-à-dire que j'ai tellement peu de place qu'il ne va pas se passer grand-chose, voire j'aurais du mal à amener toute l'intermodalité suffisante. Par exemple, il faut que les bus puissent venir rabattre la population auprès de la gare, il faut que je puisse avoir une dépose taxi. Alors, cela prend moins de place mais il faut que les vélos puissent

être bien accueillis. Donc, nous regardons aussi les opportunités apportées par la gare.

Quand nous avons fait tout cela, que nous y rajoutons l'ingrédient coût, parce que ces difficultés se traduisent aussi par un coût de réalisation, nous avons une sorte d'analyse multicritères des différentes gares. Cela nous a amené à éliminer certaines stations qui étaient vraiment très difficiles à réaliser, en retenir d'autres, faisables techniquement, et pouvoir faire ces différents points de maillage. C'est ce qui nous a permis de construire les différents corridors. Ensuite, une fois que les corridors sont construits, comme nous sommes sur une logique de desserte fine des territoires, parce que cela renvoie un peu à l'image de la ville que nous avons aussi, c'est-à-dire desservir des quartiers d'habitat, de commerce, de loisir, d'activité et faire en sorte qu'il y ait du lien. Savez-vous quel est le déplacement moyen d'une personne en proche Couronne ? Il est autour de 9 km. Personne ne va s'amuser à faire le tour de la boucle. Très peu de gens vont faire, pour prendre un exemple qui pourrait fâcher, Saclay-La Défense. C'est tout à fait phénoménal. Par contre, les gens qui se déplacent en masse, c'est ce que nous observons aujourd'hui, le font sur des déplacements de proche Couronne, et ils aimeraient pouvoir le faire en transports en commun, plutôt sur des distances autour de 9 km.

Jean-Luc MATHIEU

Je me permets juste d'ajouter une petite question là-dessus. Au stade de vos études, avez-vous une longueur de gare qui est envisagée ?

Jean-François HÉLAS

Oui, c'est une autre question mais je peux répondre aussi. Une fois que nous avons déterminé les corridors, les stations intermédiaires, nous pouvons être en capacité, particulièrement Laurence Debrincat et ses équipes, à partir de nos modèles de trafic, de dire : voilà les populations ou les emplois que nous pouvons desservir et, quand nous mettons tout cela en service à telle année avec les projets de développement prévus, cela conduira à un tel trafic. Quand nous avons le trafic, nous savons que globalement nous aurons une rame qui passera toutes les 1,5 à 2 minutes et, en fonction de cela, nous déterminons quelle est la capacité de la rame. Aujourd'hui, nous avons pris le principe, parce que nous avons regardé les grandes tendances de ce qui se fait dans le monde entier, si nous voulions faire vite et pas cher, deux objectifs qui nous semblaient importants, nous sommes allés voir dans le marché mondial ce qui se passait. La réponse est simple. Aujourd'hui, notamment au niveau asiatique, de très nombreux projets de transport existent donc ce n'est pas la peine d'aller inventer des choses à développer comme nous l'avons fait quelques années plus tôt, quand la France s'est lancée dans le matériel roulant à pneus. Aujourd'hui, ce n'est plus la peine, nous savons ce qui existe sur le marché mondial et en particulier, nous nous sommes rendu compte que les rames étaient plus larges que ce que nous faisons avec nos métros, plutôt 2,80m, donc une largeur de RER plutôt que de métro parisien, et plutôt du roulement fer.

En fonction de cela et de cette largeur, nous sommes partis sur une longueur de station de 55 m. Le principe était d'accepter de payer un peu plus cher sur le tube, parce que le tunnelier nous amène à une certaine économie globalement pour faire l'ensemble du réseau, et de limiter l'implantation de la station. La longueur de la station est importante parce que c'est elle qui va donner à terme la réserve de

capacité. Quand nous aurons déterminé le corridor exact et que nous referons les études de trafic précisément, nous allons sans doute resimuler le trafic, ré-analyser notre surcapacité, pour avoir un projet qui puisse durer longtemps, et nous affinerons à ce moment-là la longueur exacte de la station.

Jean-Luc MATHIEU

Avant de donner la parole aux prochains orateurs, je vous signale que vous pouvez poser vos questions par écrit. Ce n'est pas une nécessité mais, si vous n'osez pas prendre la parole, n'hésitez pas le faire. Nous reprendrons ici les questions posées par écrit et, si vous n'avez pas la réponse avant la fin de la journée, nous vous assurons que vous les aurez dans les semaines à venir.

Un intervenant

Merci, je vais essayer de tenir dans les deux minutes entre deux rames. Une remarque et quatre questions un peu basiques sur lesquelles je donnerai aussi un élément de réponse en attendant les vôtres. La première, je voulais juste le rappeler, parce que cela a été dit par beaucoup de nos concitoyens ici présents, la situation du RER B devient de plus en plus difficile et l'espèce de colère qui monte, la Cour des Comptes a quand même remarqué que, parmi les RER, c'était celui qui avait le plus de difficultés. J'ai quatre questions simples : est-ce utile ? Où cela va-t-il passer ? Quand cela va-t-il se faire ? Qui va payer ?

Juste un mot sur chacune des questions. La première : est-ce utile, est-ce nécessaire ? Je pense que tout le monde répond oui et, dans le Val-de-Marne et un peu autour, je pense que non seulement nous répondons oui collectivement mais les habitants se sont massivement prononcés dans le cadre du projet Orbival, un projet qui a aidé à la réalisation d'Arc Express dans sa conception initiale. Je crois donc que c'est une attente. Où cela va-t-il passer ? C'est une question importante, sans doute secondaire par rapport à « il faudrait que cela passe » mais je crois que là aussi, les collectivités locales ont réussi à travailler ensemble et à se mettre d'accord sur l'arc rose en pensant que c'est celui qui répond au maximum à l'intérêt général, sans prendre en compte toutes les hypothèses car chacun des autres tracés a un intérêt.

Troisième question : quand cela va-t-il se faire ? Je crois qu'il existe une attente forte et ma réponse est qu'il faut que cela se fasse le plus vite possible. Je pense qu'il y a un problème de crédibilité dans le temps. Quand on nous annonce 2017, 2018 et que vous disiez en même temps tout à l'heure que le prolongement de la ligne 4, qui avait été annoncé, nous sommes dans les mêmes délais alors qu'il y a longtemps que cela a commencé. Ce serait bien si nous pouvions avoir quelques éléments de concrétisation sur cette question des délais.

Quatrième question, qui peut aussi être une inquiétude : qui va payer ? Ce sont des sommes, on annonce des chiffres quand même extrêmement importants, des milliards si nous prenons les projets dans leur globalité de transports en région parisienne, ce sont des dizaines de milliards. La Région a déjà annoncé dans le plan de mobilisation des transports une première tranche de 3,5 milliards. Je veux réaffirmer ici en tout cas le souhait ou plutôt l'exigence que chacun participe et en particulier l'État participe à la réalisation de ce réseau de transport. Il est inimaginable de penser qu'il ne participerait pas à une hauteur importante sur un projet d'importance nationale voire mondiale.

Jean-Luc MATHIEU

Donc, nous sommes là délibérément sur l'Arc Sud, son timing, son financement.

Jean-François HÉLAS

Merci en tous les cas car cela répond à une de nos interrogations, de savoir si c'est utile ou nécessaire. Où cela va-t-il passer ? J'ai l'impression que votre question demande un peu comment les choses vont se décider et comment cela va se mettre en place. Vous avez raison de dire que l'association Orbival a œuvré en son temps et encore aujourd'hui en rassemblant de nombreux acteurs, à la fois des élus, des acteurs sociaux économiques et de territoires qui permettent une prise de conscience de l'intérêt du projet, de son enjeu, et fait mûrir un tracé qui, dans certains secteurs, fait quasiment consensus. Le débat public, de ce point de vue, est aussi pour marquer un moment, devant tous les citoyens, y compris ceux qui n'ont pas participé à l'association mais qui ont l'occasion de s'exprimer, de bien donner leur avis, ce qui permettra au maître d'ouvrage ensuite d'entériner le choix du tracé. Le bilan de ce débat tiendra compte de tout ce qui est dit et porté comme cahiers d'acteurs, comme interventions, pour permettre de dégager les grandes tendances. Là où le consensus a été préparé, comme c'est le cas sur le tracé Orbival et dans son prolongement sur le tracé rose, cela facilite le travail de synthèse qui devra être fait au bilan.

Lorsqu'un projet de bilan sera établi par le STIF, il sera, comme pour tous les projets de transport, redébatu avec les collectivités locales, d'une part dans une Commission de suivi où tous les maires sont invités. Vu le nombre, nous le ferons peut-être par secteur mais, globalement, il y a bien l'idée de redébattre des propositions qui pourraient être faites au Conseil d'administration du STIF. Ensuite, c'est bien le Conseil d'administration du STIF, présidé par Jean-Paul Huchon mais qui en son sein regroupe la Région, la Ville de Paris et tous les départements plus le CCI et d'autres partenaires, représentants des usagers par exemple, qui décidera si oui ou non nous poursuivons le projet, si oui, sur quelles bases en termes de corridors et avec quel objectif éventuellement. Voilà, sur la question du comment les choses vont se décider et où. Dans l'immédiat, je ne suis pas capable de vous répondre sur quel corridor sera choisi in fine sur l'ensemble.

Quand ? 2017. À la fois j'avais un peu l'impression que c'était trop long mais qu'en même temps, vous posiez la question de la crédibilité. C'est vrai que nous avons ce calendrier qui nous semble, tant en terme procédural qu'en termes de travaux d'importance... Il faut avoir en tête que nous ne discutons pas, même sur le petit projet d'Arc Express par rapport au Grand Paris à 24 milliards, nous sommes sur des projets majeurs. Depuis combien de temps n'avons-nous pas fait, ne prenons que l'Arc Sud, 25 km de métro en région parisienne ? En 1998, les derniers grands travaux de la ligne 14, nous discutons de 8,6 km, soit un tiers de ce dont nous parlons. L'ensemble du métro parisien, ce sont 211 km. Rien qu'avec Arc Express, 60 km, nous sommes au global sur 30 % du réseau parisien. C'est donc un chantier majeur qui nous permet aussi de dégager des méthodes constructives adaptées. Très clairement, nous avons annoncé que nous étions capables d'aligner quatre tunneliers sur une section comme l'Arc Sud et donc d'avoir du débit dans la construction du génie civil d'Arc Express.

Ensuite, vous l'avez vu, tous nos choix industriels ont été faits pour être sur des choses sur étagère, qui existent, qui sont simples, qui sont connues et développées ailleurs. Nous ne sommes pas dans une logique d'innovation ou de développement de nouveaux produits. Nous voulons faire des choses standard, basiques parce que nous

avons choisi l'objectif d'avoir un coût raisonnable et un délai maîtrisé, aujourd'hui. Donc, nous voulons partir avec des tunneliers en nombre, sachant que le BTP francilien ou national est capable de digérer de quatre jusqu'à dix ou douze tunneliers, donc cela nous semble raisonnable aujourd'hui sur le plan économique de le prévoir de cette manière. Je pourrais développer mais, en gros, c'est cela. Sur le financement, je vais passer la parole.

Christine REVAULT d'ALLONNES

Sur le financement, c'est une très bonne question et je crois qu'elle a commencé à être soulevée par un certain nombre de personnes. Le coût d'Arc Express tel qu'il est prévu dans le Plan de mobilisation de transport, c'est-à-dire les premières tranches, c'est 5,25 milliards d'euros. Nous sommes donc assez loin des 24 milliards d'euros du projet Grand Paris. Ce projet Arc Express est inclus dans le Plan de mobilisation de transport. Son financement pour les projets 2010-2020, 18,9 milliards d'euros, qui va les financer ? Le STIF et les collectivités territoriales pour 12,4 milliards d'euros, dont la Région 7,7 milliards d'euros, et sont attendus de l'État les 2 milliards d'euros. Comme je le disais en introduction, pour l'instant, dans le projet de loi de finances rectificative, nous n'avons rien vu donc nous sommes en attente. Il y a également 4,55 milliards d'euros qui sont attendus en propositions telles qu'elles avaient été établies par le rapport Carrez l'année dernière.

Nous en sommes donc là, sur la question du financement. Les 3,5 milliards d'euros qui sont déjà inclus et votés concernant la première tranche d'Arc Express concerneront l'Arc Sud et donc le financement est déjà là. Toutefois, comme nous le disions tout à l'heure et beaucoup de questions ont été posées sur le RER, notamment le RER B, nous avons voulu faire un projet cohérent et global où nous ne puissions pas simplement financer ce projet de métro en rocade mais aussi l'amélioration des RER B. C'est pour cela que nous avançons ensemble et que nous souhaitons que tout se fasse dans le même sens.

Jean-Luc MATHIEU

Si je peux me permettre de poser une petite question, quand vous évoquez les 2 milliards venant de l'État, vous envisagez des subventions et quand vous parlez des 4,55 milliards, après, ce sont des décisions prises par l'État mais ce sont des ressources nouvelles et non pas des subventions.

Christine REVAULT d'ALLONNES

Ce sont des ressources nouvelles, absolument

Noël CELATTI

Je suis habitant d'Arcueil Cachan. Je voulais poser une question. Je reviens au local mais, sur la fin, c'est quand même une question un peu générale. Je suis surpris que vous n'ayez pas plus parlé d'Orbival, sachant que si vous nous remettez la carte de la Vallée Scientifique de la Bièvre, la partie Nord, c'est le tracé rose. Or il me semble, et quelqu'un y a fait allusion tout à l'heure, que c'est le tracé sur lequel les Maires du secteur sont tous d'accord et cela a été dit lors de la réunion où j'étais à Cachan sur le Grand Paris, c'est en fait le tracé prioritaire ou qui risque de l'être. Je voudrais savoir comment Arc Express se situe par rapport à Orbival. Si c'est ça, ce n'est même pas la peine de perdre son temps sur le tracé vert ou même le tracé bleu, on discute du tracé rose et violet et on gagne du temps.

Christine REVAULT d'ALLONNES

Sauf que le principe d'un débat public est de mettre en débat et de proposer différents tracés. Nous n'avons peut-être pas assez parlé d'Orbival mais, simplement pour refaire l'historique du processus qui a amené Arc Express aujourd'hui devant vous, les débats sur le schéma directeur de la région Île-de-France ont commencé à partir de 2006 auquel ont beaucoup participé les élus, les collectivités locales. Orbival et les élus locaux, notamment ceux de ce territoire, sont beaucoup intervenus auprès de la Région en disant : il faut absolument que, dans ce schéma directeur, pour la partie concernant les transports, il y ait Orbival dans le Val-de-Marne – ils l'appelaient et le défendaient comme cela – et nous l'avons inscrit dans ce schéma directeur.

De ce schéma directeur, a été établie ensuite sa traduction plus précisément en termes de transport et de financement. C'est là qu'Arc Express, petit à petit, est sorti, avec toujours, comme base de départ, ce qui a été fait par Orbival. Maintenant, sur la question des tracés, c'est mis en débat mais il est évident, en tout cas pour ma part et nous sommes nombreux au sein du Conseil d'administration du STIF à défendre le projet Orbival et le tracé rose en particulier.

Jean-François HÉLAS

Y compris ce soir, je n'ai pas l'impression qu'il y ait une remise en cause de ce tracé. Toutefois, j'aimerais répondre parce que c'est une question importante et elle est un peu gênante, quelque part, parce que vous dites que Grand Paris vient avec une proposition de tracé et vous, vous venez avec trois, alors à quoi jouons-nous ? Je voudrais quand même rappeler que nous jouons avec des règles différentes. Le Grand Paris vient avec une loi, donc il peut se permettre de dire : « Je viens avec mon tracé et je vous le montre », alors que le STIF vient avec le Code de l'environnement, c'est-à-dire la règle commune qui dit aujourd'hui que, sur des grands débats d'intérêts nationaux, il faut pouvoir venir expliciter l'ensemble des données à tout un chacun, il faut pouvoir donner des approches différentes, c'est-à-dire des alternatives. Singulièrement, le projet d'Arc Express n'aurait jamais été accepté par la CPDP, Monsieur le président, sans doute, nous le reconfirmera, si nous n'avions pas proposé d'alternative à nos tracés. On nous aurait immédiatement rétorqué que c'est une vision très technocratique en décidant depuis les bureaux du STIF qu'il fallait absolument passer à tel ou tel endroit. C'est une chose de se dire que, globalement, dans la proche Couronne, il y a des besoins que l'on sent très forts, qu'il y a nous semble-t-il un enjeu de développement, d'aménagement et de transport pour qu'il se passe quelque chose par là. C'en est une autre de dire : « Moi, je vous dis qu'il faut passer à tel endroit ou à tel autre ». Nous ne sommes effectivement pas dans cette approche. Nous ne le sommes pas non plus dans les obligations que nous avons. Aujourd'hui, vous pouvez consulter sur Internet les dossiers des études de notre projet. Depuis le mois de juin, nous avons dû les remettre à la Commission particulière du débat public alors que, par exemple, là aussi, par la loi, nous n'avons pas le dossier des études du Grand Paris. Je suis toujours en attente de ces éléments, tant sur le trafic que sur les conditions techniques. Nous sommes donc bien sur deux modes différents, même si nous faisons les deux débats en temps simultané. C'est un peu compliqué.

Ceci dit, je sens que le travail fait par l'association Orbival a permis de dégager un consensus et, encore ce soir, j'ai l'impression que le tracé rose est ici et là présenté comme quelque chose qui semble pouvoir recueillir pas mal d'intérêt.

Philippe DESCOTT

Je suis de Cachan. Je voulais revenir sur le calendrier si nous remontons dans le temps, je voulais savoir quelles étaient les premières échéances importantes prévues pour tenir ce calendrier, notamment en lien avec ce que vous disiez sur le projet concurrent Grand Paris. Ma question est : quelles sont les prochaines échéances dans le processus de décision permettant de lancer ce projet, qui permettront d'arriver finalement à une mise en place en 2017, et qui décide ?

Jean-François HÉLAS

Qui décide, je l'ai dit un peu tout à l'heure. La prochaine étape est, après la fin du débat, d'en tirer le bilan. Le Conseil d'administration du STIF, qui est l'expression de la maîtrise d'ouvrage d'Arc Express, pourra décider si oui ou non il poursuit le projet, sur tel ou tel corridor et avec éventuellement telles ou telles orientations qui seraient apparues au moment du débat. Par exemple, il peut y avoir des modifications de tracé, nous pouvons mixer. Nous avons présenté les corridors comme cela mais je rappelle que c'est juste pour visualiser des corridors proches ou lointains ou des propositions intermédiaires, nous pouvons bien entendu les mixer. Nous ne pourrions pas faire tout et n'importe quoi, nous ne ferons pas un festonnage qui ferait perdre beaucoup de vitesse commerciale et serait peut-être techniquement difficile mais nous pouvons dans certains cas proposer de mixer. Ces corridors sont en quelque sorte une représentation. La prochaine grande décision est donc celle de poursuivre le projet et de lancer l'ensemble des études préliminaires qui conduisent jusqu'au schéma de principe et au dossier d'enquête publique. C'est donc un deuxième temps, également de consultation de la population, pour pouvoir passer le projet.

En parallèle, pendant le temps d'enquête, au fur et à mesure, les études s'affinent et nous allons jusqu'à l'avant-projet et l'ensemble des procédures avant de rentrer dans la phase de travaux ensuite.

Jean-Luc MATHIEU

Avec cette question, nous sommes entrés un peu dans la deuxième phase de la soirée, en repassant dans les généralités, en voyant les choses de plus haut, donc je vais redonner la parole à un des intervenants du tout début qui avait très aimablement accepté de revenir plus tard.

Jean-Claude FOURQUET

Merci bien. Je fais un petit clin d'œil à Loulou Arretche qui nous a quittés il y a quelque temps. J'avais commencé en disant que je pensais que c'était impossible d'éviter de parler des deux projets parce qu'il n'y en aura qu'un seul mais c'est vrai que c'était mieux de passer d'abord dans les détails pour revenir sur un projet plus général.

Je ne voudrais pas avoir l'air trop flagorneur mais dire que votre truc est super – je parle en mon nom propre, d'ailleurs – et en particulier Orbival, que j'ai suivi parce qu'il y avait beaucoup de communication. Cela s'est terminé par une exposition. Ce sont des projets d'architecture et nous savons qu'ils ne seront pas exactement comme ils ont été présentés mais c'est une démarche, c'est un début. Voilà donc tout ce qui est positif sur Orbival et Arc Express.

J'en viens au Grand Paris, à 155 km dans des champs de pommes de terre. Je caricature un peu, je sais, d'accord, mais il faut un peu bousculer les choses sinon on ne dit pas grand-chose.

Sur le financement, je disais qu'il n'y en aurait qu'un seul parce que j'ai lu dans plusieurs articles que la réunion de Nogent avait été annulée parce que la Société du Grand Paris n'était pas prête à répondre aux questions financières. C'est quand même extraordinaire, ils font un débat et ne sont pas capables de présenter un financement.

Jean-Luc MATHIEU

Les problèmes de financement seront repris le 5 janvier dans une réunion.

Jean-Claude FOURQUET

C'est-à-dire qu'ils n'étaient pas prêt le 8. D'autre part, M. Carrez est un élu du Val-de-Marne, je ne veux pas faire de politique mais j'ai lu qu'il estimait le coût du projet du Grand Paris faramineux et qu'il était très sceptique sur la capacité de trouver 35 milliards. Il y a des aménagements extérieurs, je pense, plus que les tunneliers et les gares.

Maintenant, j'en arrive au coût. Pour le Grand Paris, M. Véron nous a parlé de 23,4 milliards. Alors là, sans aucune prétention, il n'y a pas beaucoup de personnes, et j'ai travaillé sur de très gros projets, un aéroport international, qui est comme une ville, et sur trois villes : prévu, six mois d'études, finalisé, trois an et demi. Vous pourrez me dire : « Vous n'êtes pas très bons » et je vous parlerai de nombreux autres projets et de tout ce qui manquait, des reports continuels, du manque de béton, de ferrailage, etc. Plus un projet est important, plus il apparaît d'imprévus et de débordements de projets. Donc, sur le Grand Paris, et c'est mon avis, c'est un délire absolu. 155 km, et M. Hélas nous a dit que le dernier projet de la RATP était de 8 kms.

À cette échelle, on ne discute pas en virgule, c'est absurde, et sur les 23,4 milliards, vous pouvez rajouter 50 %. À chaque fois, tous les grands projets, c'est pareil. Le barrage des Trois Gorges en Chine, alors là, ce n'est pas 50 %, c'est multiplié par trois.

J'avais entendu parler d'un consensus, pouvez-vous l'expliquer ? Les deux projets sont tellement antinomiques que je ne vois pas quel consensus il pourrait y avoir. J'ai le sentiment qu'Arc Express est un phasage Orbival.

Jean-Luc MATHIEU

Je me permets juste de dire, puisqu'on s'est référé à la Cour des Comptes, que le président de la septième chambre, M. Descheemaeker, a évoqué ces projets et estimé qu'ils ne pouvaient pas être sans phasage, quel que soit le projet, Arc Express ou le Grand Paris, mais c'était une parenthèse. Peut-être que pour les retrouvailles ou les fusions, vous pouvez parler de la présentation de la Région. Peut-être que Madame, qui est une élue de la région, est la mieux placée pour dire quelques mots en réponse à la question posée.

Christine REVAULT d'ALLONNES

Je vais parler sur la proximité des deux projets et sur comment nous pouvons arriver à aboutir sur ces questions. Nous défendons le Plan de mobilisation de transport et nous défendons Arc Express, nous le voulons et nous sommes prêts à aller jusqu'au bout, nous sommes très clairs là-dessus. En revanche, Jean-Paul Huchon a écrit à François Fillon la semaine dernière pour lui faire un certain nombre de propositions qui ne sont pas de remettre en cause ces plans mais d'intégrer un certain nombre de

projets complémentaires pour aller plus loin dans le Plan de mobilisation de transport en demandant à ce que l'État s'engage également. Elles concernent également la desserte des deux aéroports. Cela concerne, pour la partie Nord, Charles-de-Gaulle Express notamment mais cela n'empêche pas de continuer de faire notre Arc Express, avec son maillage fin qui est très attendu en Seine-Saint-Denis et, pour la partie sud, un questionnement autour du prolongement soit de la ligne 14 jusqu'à Orly, soit par la ligne de métro 7 qui aurait un avantage certain, c'est que son coût est nettement moins important que celui de la ligne 14.

Voilà, donc nous n'en sommes pas à une phase d'aboutissement mais de propositions pour avancer.

Jean-François HÉLAS

Je peux ajouter un point également. C'est vrai, on dit que nous ne ferons qu'un seul projet, c'est juste. Encore, après, il faut le regarder sans doute secteur par secteur et bien se dire également que même les secteurs où le tracé est assez identique, les choses peuvent être assez trompeuses malgré tout, particulièrement sur l'Arc Sud et même sur votre territoire.

Je me suis amusé à regarder ce que nous appelons « populations plus emplois », qui sont desservis par Grand Paris d'un côté ou Arc Express de l'autre, entre Issy et Villejuif. J'ai donc pris un peu plus large mais quelque chose qui encadre votre territoire. Comment faisons-nous cela ? Nous avons les données de l'INSEE et, au niveau des études générales, nous regardons, dans un rayon de 800 m autour de chacune des gares pour tous les projets. 800 m est le bon rayon d'attractivité de la gare, on se déplace assez facilement de 800 m à pied pour venir prendre le métro, par exemple. Cela nous donne, gare par gare, un nombre d'habitants et un nombre d'emplois desservis, c'est donc un ensemble populations plus emplois. Quand j'additionne, sur le projet Arc Express, entre Issy et Villejuif, je suis autour de 292 000 de populations plus emplois. Quand je fais la même chose sur le projet Arc Express, qui est connu de ce point de vue parce que ces gares sont identifiées, je suis à 195 000. Ce n'est pas du tout pareil, cela veut dire qu'il y a une variation de 50 % de populations plus emplois et services. Ce n'est pas une critique mais simplement un objectif différent. Nous sommes dans un objectif de desserte et d'irrigation de l'ensemble du bassin de vie, qu'il s'agisse de quartiers d'habitat, de quartiers sociaux, de zones d'activités, de pôles, de grands équipements et nous sommes dans cette vision, qu'on peut partager ou pas, de la ville solidaire où l'on fait ces distances assez courtes mais où on va faire ses courses, à l'école, à l'université, on va s'acheter quelque chose, on sort le soir, on va travailler. C'est cela, le mode de fonctionnement et 50 %, ce n'est pas tout à fait la même chose, nous ne sommes pas du tout dans la même logique.

Jean-Luc MATHIEU

Y a-t-il encore des questions ?

Marc PELISSIER

Je suis secrétaire de l'association des usagers des transports d'Île-de-France. J'avais deux petites questions, à la fois locales et qui peuvent s'appliquer ailleurs en même temps. La première portait sur la notion de distance entre stations et la philosophie du projet Arc Express, que nous soutenons mais, en même temps, il y a une petite... La philosophie du Grand Paris nous dit qu'il faut des stations éloignées pour avoir de

la vitesse parce que c'est la vitesse qui va amener du trafic. Vous venez de nous dire que votre raisonnement repose davantage sur la desserte des populations et des emplois. En même temps, il y a une différence localement, qui se fait même avec les propositions d'Orbival, qui est l'hypothétique station Cachan Centre, qui n'est pas dans le Grand Paris ni dans les propositions d'Orbival pour le moment. Sous quels critères considérez-vous que cette station a une pertinence et apporte plus d'avantages que d'inconvénients ? Elle peut se défendre mais c'est vrai qu'elle est relativement proche si le maillage se fait par Arcueil Cachan.

Ma deuxième question porte sur l'aspect effets sur les infrastructures existantes. Si nous prenons l'exemple du RER B, la ligne Arc Express a, vous nous l'avez dit, vocation à décharger le RER B mais, en même temps, nous pouvons penser que des gens qui sont sur Villejuif actuellement et qui n'ont que la ligne 7 du métro pour aller sur Paris trouveront intéressant probablement de se rabattre sur une gare comme Arcueil Cachan car, malgré ses défauts, le RER B est quand même plus attractif pour aller dans certains coins de Paris que la ligne 7 qui bricole un peu dans Paris.

Donc, avez-vous des données plus précises sur les effets en termes de trafic sur le RER B car cela nous renvoie à la question de cette ligne et de la cohérence d'ensemble du réseau et à ce que vous disiez sur la nécessité d'un schéma directeur RER B Sud ? Je signale que, même si le plan de mobilisation est une grande avancée, il faut intégrer dans ce plan de mobilisation des financements pour le RER B Sud, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Laurence DEBRINCAT

Effectivement, toute la question de la distance entre les stations et quelle est la distance optimale, nous l'avons étudiée extrêmement en détail, à l'aide notamment de notre modèle de prévisions des déplacements. C'est d'ailleurs dans les dossiers que vous pouvez trouver sur le site du débat en ligne. Nous avons regardé les situations assez hypothétiques, des situations où, par exemple, nous ne desservons que les lignes en correspondance et des situations où nous mettons des stations intermédiaires.

Avec ces résultats, nous avons montré qu'il vaut mieux mettre des stations intermédiaires mais lorsqu'elles desservent des points importants. Si nous nous amusons à nous arrêter tous les 500 m, nous réduirions la vitesse commerciale du projet et ce serait problématique. Concernant la vitesse commerciale du projet, il faut rappeler que le métro dans Paris a des stations plutôt tous les 400 à 500 m en moyenne et va relativement lentement, à 25 km de moyenne, et sur les prolongements de métro que nous avons faits en banlieue, nous avons opté beaucoup plus pour des stations tous les kilomètres, voire parfois 1,5 km et avons donc des vitesses supérieures. Clairement, pour nous, s'arrêter seulement aux points de correspondance, nous ratons une bonne partie du projet et de l'importance de la desserte de la proche couronne. Si nous le ratons, cela ne permettra pas d'assurer du report de la voiture vers les transports collectifs parce que les gens auront toujours besoin d'avoir une voiture pour un certain nombre de déplacements, car finalement, on n'arrivera jamais relativement proche de sa destination. Je crois que c'est vraiment important à la fois d'avoir des stations près de chez soi et près de la destination où l'on va.

Évidemment, le réseau de bus va nous permettre de continuer à irriguer le territoire mais nous savons qu'au bout d'une certaine distance, le réseau de bus va malgré tout plus lentement. En proche couronne, on ne peut pas faire des sites propres à n'en plus finir. Donc, dans tous les cas, il est beaucoup plus pertinent de s'arrêter là où il y a de fortes densités, soit de populations, soit d'emplois, soit d'équipements.

Dans l'analyse des enjeux urbains que nous avons menée avec l'Institut d'aménagement urbain, il nous a semblé qu'il était nécessaire de proposer une station au niveau du centre-ville de Cachan complémentaire au point de maillage. Après, c'est peut-être aussi un point sur lequel nous souhaiterions avoir l'avis des habitants et des élus de Cachan. La station que nous proposons est-elle bien positionnée ? Faut-il la déplacer ? Sous réserve de contraintes techniques, évidemment, nous pouvons jouer sur l'emplacement de la station que nous vous proposons ce soir mais pour nous, elle n'est pas surfaite, elle est nécessaire car elle dessert des populations et des emplois qui sont tout à fait comparables aux autres stations que nous proposons sur le projet Arc Express. Je crois que c'est vraiment important. En revanche, nous ne pourrions pas nous arrêter tous les 400 m.

L'effet sur les autres lignes, et sur les lignes radiales de RER et de métro, là aussi, nous l'avons étudié et nous avons donné des éléments dans le dossier des études. Globalement, l'effet d'un projet comme Arc Express est de décharger les lignes de métro ou de RER à l'intérieur de la rocade et, au contraire, plutôt d'attirer à l'extérieur. Cela a un effet d'attraction supplémentaire vers les transports collectifs, donc plus de gens vont venir mais, comme nous allons permettre de shunter Paris pour un certain nombre de déplacements, il y a un effet de diminution, à condition de mailler le plus possible. Si nous ratons des maillages, potentiellement, l'effet peut être négatif. C'est donc bien l'intérêt de mailler toutes les lignes que nous rencontrons pour étaler la charge des correspondances sur l'ensemble des lignes, pouvoir bénéficier au mieux de l'attractivité de chacune de ces lignes pour la desserte qu'elles apportent dans Paris ou depuis la Grande Couronne et, globalement, l'effet sur le RER B est positif dans le sens où il est bénéfique, puisque c'est un effet de décharge comme pour la plupart des lignes radiales.

Jean-François HÉLAS

Juste pour compléter, avec une autre image, sur l'importance de cette interstation, à la fois autour de 1,5 km et à la fois régulière. Je disais tout à l'heure que nous avons constaté que les besoins de déplacement en proche Couronne, en rocade, sont de l'ordre de 8 à 9 km en moyenne. On voit bien que 8 à 9 km, quand vous avez des stations tous les 1,5 km, cela veut dire que vous en avez toujours une à peu près à 800 m, donc dans la zone d'attractivité que j'ai évoquée, et vous faites cinq ou six stations, en moyenne cela se passe bien. Si vous avez des stations au contraire très éloignées ou éloignées de manière irrégulière, dans certains cas très proches et dans d'autres très éloignées, cela ne vous permet pas d'y aller facilement ou, une fois que vous arrivez au bout de votre station, de pouvoir vous rendre à votre destination.

Un autre aspect un peu plus technique mais que nous prenons malgré tout en compte au niveau du STIF parce que nous finançons l'ensemble du projet de transport, c'est que quand on imagine une ligne structurante comme Arc Express, avec des stations tous les 1,5 km, quelque part, nous allons restructurer le réseau de bus qui est en surface. Il ne fait pas de sens de laisser un réseau de bus qui va avancer à 15 km/h,

encombré dans la congestion automobile, alors qu'en dessous, nous allons avoir un réseau majeur de type métro rapide ligne 14 avec des stations très réparties. Donc, 1,5 km, nous voyons bien qu'entre deux, n'importe qui qui habite sur cet axe peut toujours se rendre facilement sur la station d'avant ou celle d'après à pied, en mode doux, en mode actif, pas de problème. Du coup, je peux alléger le réseau de bus qui est au-dessus et cela me coûte moins cher en fonctionnement. Si cela me coûte plus cher en réalité, cela veut dire que je vais utiliser le réseau de bus pour rabattre des secteurs plus éloignés de l'axe structurant d'Arc Express pour faire une desserte fine, ce que nous essayons de faire à chacun des projets.

Cette prise en compte, chez nous, est extrêmement importante aussi parce qu'il faut à chaque fois rééquilibrer la problématique du réseau lourd mais aussi le taux d'accompagnement qu'il y a autour.

Jean-Luc MATHIEU

Monsieur le Maire.

Jean-Yves LE BOUILLONNEC

Avec votre permission, Monsieur le Président, dont je vous remercie, je voulais revenir sur cette question parce qu'elle est importante et illustre des questionnements de nos habitants. Je pars de la question de la station de Cachan en centre-ville, je reviendrai sur les dernières interventions que vous avez eues, sur l'hypothèse d'une synthèse, pour montrer combien il est pertinent que les deux débats aient lieu, parce qu'il faut construire la synthèse sur des projets qui ne sont pas les mêmes, vous avez eu raison de le dire, y compris sur le Sud où, en définitive, nous pourrions avoir l'impression que les itinéraires étant quasiment comparable, c'est la même chose. Sauf que ce n'est pas la même chose. Le projet Orbival ne comporte pas de station à Cachan centre-ville, le projet de Grand Paris n'en comporte pas et le vôtre en prévoit. Toutefois, je rappelle que la pertinence de Cachan Centre est encore plus importante si on considère que l'axe vert, qui va à Bagneux, est réalisé. Dans ce cas, il y a une quasi nécessité d'avoir, entre Gustave Roussy et Bagneux, une intersection. C'est pour cela qu'au départ, et la pertinence de l'analyse Cachan l'a accompagné, cela nous faisait penser que si nous sommes à Bagneux, à la station Bagneux-Port Royal, il faut passer au centre-ville. En réalité, la Vallée Scientifique de la Bièvre, nos communautés d'agglomération et Orbival ont rappelé que la station la plus importante en développement de notre territoire, c'est Gustave Roussy. Sur ce point, nous l'avons évoqué, y compris avec la nécessité de faire à la fois Louis Aragon et Gustave Roussy, un débat qui, et sur ce point vous avez un atout que n'a pas le Grand Paris, n'est pas actuellement acté dans le Grand Paris.

Je souligne ces choses-là parce que les projets répondent à des stratégies qui ne sont pas tout à fait les mêmes et ouvrent, depuis le cabotage jusqu'à la connexion entre des grands pôles, des hypothèses différentes qu'accentuent le choix du matériel, la rapidité, etc. Cela veut dire que, sur le Sud francilien, il n'y aura qu'une seule solution ou alors vraiment, nous sommes tous tombés sur la tête. Je pense que nous ne sommes pas encore tous tombés, même si on se demande parfois si on ne s'en approche pas. Donc, la seule solution sera construite sur un débat, un travail. Ce débat est : qu'est-ce qui est le plus pertinent ? Vous apportez des éléments très précieux, de la même façon qu'Orbival et l'association l'a dit, et le Grand Paris le fera. Dans mon esprit, Monsieur le président, je pense que ce qui est important c'est que les deux débats publics chargent la barque de ce qui sera demain la nécessité d'une

synthèse, mais pas une synthèse qui soit la volonté d'aboutir à quelque chose d'unique parce que financièrement on ne peut pas. Il faut que ce soit une synthèse qui répondra à nos demandes, à nos attentes, et je ne parle pas que de notre territoire mais de l'ensemble des habitants. Il va falloir que la synthèse se fasse d'abord sur la stratégie et donc sur les objectifs que nous partageons ensemble. Les points que vous avez abordés sont assez importants puisque l'option d'Arc Express est beaucoup plus proche de celle d'Orbival, dans cette stratégie, un peu, du cabotage.

Par contre, et je l'indique, notre territoire bénéficie, le président de la région Île-de-France vient d'ouvrir un élément supplémentaire, c'est que nous avons toujours considéré que le lien entre Orly et Roissy qui passait par ce territoire devait être à rechercher, donc il y a une nouvelle solution. Je me permets de dire, parce que c'est quand même comique, qu'à la fin, s'il y a un réseau Grand Paris, c'est quand même le STIF qui aura à l'assumer, puisque ce sera lui qui, un jour, aura à le gérer. C'est d'un comique achevé, c'est pour cela que je dis que nous ne sommes pas loin, des fois, de tomber sur la tête même si je comprends qu'à la fin, nous n'allons pas y arriver.

En tous les cas, Monsieur le président, je me permets de considérer que les deux débats actuels doivent charger la barque pour que demain, des synthèses intelligentes se fassent et que, dans ces deux débats, il faut impérativement que la matière des habitants, leurs demandes, leurs besoins, soit au cœur des analyses que vous aurez à faire s'agissant d'Arc Express.

Jean-Luc MATHIEU

J'en profite pour rebondir sur ce que vous dites, Monsieur le maire, et prendre la question écrite qui nous est venue, qui est d'ailleurs double. J'en prends la première moitié : « Le projet, donc il s'agit d'Arc Express, peut-il être mis en œuvre une fois la décision prise à ce Conseil d'administration ? Indépendamment du projet Grand Paris ? Que deviendra alors cet autre projet ? » Que pouvez-vous répondre ?

Jean-François HÉLAS

C'est une question pas si facile, au sens où, juridiquement, sans changement de loi, oui, la seule autorité qui a compétence sur le projet Arc Express, qui en a la maîtrise d'ouvrage, et quelle que soit la loi du Grand Paris, elle n'a pas retiré cette compétence au STIF, donc le STIF a bien capacité à décider de poursuivre ou non le projet Arc Express.

Jean-Luc MATHIEU

Et l'avatar SDRIF, dans tout cela ?

Jean-François HÉLAS

L'avatar SDRIF, ce n'est pas vraiment à moi de répondre sur cette question. C'est un autre grand débat actuellement qui anime les discussions entre l'État et la Région, le président Huchon considérant qu'effectivement il y avait un enjeu et un accord côté de l'État pour faire évoluer et faire accepter ce projet de SDRIF, pour lequel il semblerait que seule une voie législative permette de sortir de l'impasse actuelle qui vient de la création de la loi du Grand Paris, qui vient sur un projet qui n'est pas compatible avec le projet SDRIF qui serait adopté. Bien entendu, ce que je viens de dire est vrai à univers juridique d'aujourd'hui. Tout peut changer de ce point de vue.

Jacques LEVALLIN

Merci. Je voudrais revenir un instant sur les propos qu'a prononcés M. Le Bouillonnet parlant des deux projets. Aujourd'hui, nous avons participé à un débat organisé par l'Union régionale CFDT sur le thème : quel avenir pour la région ? Il est évident que les transports et les deux projets ont occupé une place centrale dans cette journée. Le représentant du Conseil économique et social régional d'Île-de-France disait ce que dit la presse et ce que M. Le Bouillonnet vient de dire mais en d'autres termes. Il disait que, de toute façon, inévitablement, au bout du bout, l'État, la Région et les collectivités seront obligés de s'entendre autour de, alors M. Le Bouillonnet parle de synthèse, c'est vrai que c'est un mot, lui parlait de compromis. Enfin, l'idée est la même.

Ma question, et j'en ai deux autres courtes après : entre un projet qui privilégie la vitesse et l'efficacité économique et un autre projet, j'aime bien le terme, plutôt orienté vers le cabotage, dans le sens de desserte locale, comment peut-on trouver des dénominateurs communs ? C'est une question aux représentants du STIF, quel est de votre point de vue, nous ne vous demandons pas de lire dans la boule de cristal mais, sur quoi pouvons-nous nous orienter en termes de dénominateur commun ?

Deuxième question, c'est une projection dans l'avenir, nous vivons actuellement un chantier non négligeable à l'échelle d'un quartier qui est le pôle Arcueil Cachan, notamment le déplacement des stations d'arrêt de bus d'un côté de la voie par rapport à l'autre côté, dans un but de sécurité. Il s'agit globalement de l'entrée vers une plateforme multimodale, qui est implicitement inscrite dans cet aménagement.

Des contacts ont eu lieu avec les habitants, des informations mais, à mon sens, c'est du balbutiement, je le dis très honnêtement. Il existe à l'échelle de Cachan cinq comités de quartier. Le nôtre, Ouest-Nord, s'inscrit complètement dans la zone du RER et ce comité de quartier n'a pas été consulté – c'est un grand mot, nous ne sommes pas une instance qui doit être consultée ou dont la consultation est inscrite dans la législation – ou, en tout cas, informé de l'état d'avant-projet. Ma question porte sur la réalisation de ce projet. Pouvons-nous penser que, lorsque nous en serons au stade de l'aménagement de la station élargie d'Arcueil Cachan voire de la station Cachan Centre, des débats plus approfondis, permettant de recueillir les sensibilités de la population seront organisés ? Cela, aussi pour permettre aux gens de mûrir le projet. Les événements actuels nous montrent combien cette étape de mûrissement a besoin de temps. Il est important que les gens puissent petit à petit dépasser leur propre sensibilité pour s'inscrire dans des sensibilités plus collectives, où l'intérêt du citoyen intervient davantage que l'intérêt de l'usager. Cela me paraît extrêmement important.

Dernier point, si je puis me permettre, j'ai dépassé mon temps, j'ai lu attentivement la plaquette que vous avez faite, je ne sais pas si cela s'appelle un cahier d'acteurs mais celle sur Arc Express. Il me semble que vous pourriez, à la lumière de ce que vous avez dit ce soir, l'enrichir considérablement sur les finalités d'Arc Express, qui apparaissent assez peu. Finalement, nous avons l'impression que vous voulez aussi dire : « Nous aussi, nous faisons de l'efficacité économique, nous réduisons les temps » mais, toute cette explication que vous avez donnée, Monsieur, sur l'intégration plus profonde dans le tissu urbain, le souci d'aller rechercher les gens qui sont aujourd'hui isolés, la résolution des inégalités résultant de l'éloignement des grandes lignes, tout ceci n'est pas assez inscrit dans la plaquette et nous aurions tout

intérêt, à mon avis, à amender, à compléter l'écrit déjà existant par ces éléments. Là apparaît probablement beaucoup plus nettement qu'aujourd'hui les éléments différenciant le projet soutenu par le chef de l'État et le projet piloté par le STIF et la Région.

Jean-Luc MATHIEU

Sur cette dernière question, nous nous sentons un peu responsables de cette situation parce que nous avons demandé une synthèse au maître d'ouvrage, de 220 ou 230 pages, que vous trouvez à l'entrée. Nécessairement, tout ceci a été réduit à sa presque plus simple expression, c'est de notre fait. Si vous vous référez à ce document, vous trouverez les explications qui vous ont été données plus abondamment ce soir, ce qui ne vous empêche pas de reprendre la parole, bien sûr.

Christine REVAULT D'ALLONNES

Je vais faire une première réponse par rapport à la question du dénominateur commun de ce qu'on oppose assez régulièrement comme cabotage d'une part et développement économique d'autre part. Précisément, ce que nous avons souhaité mettre en avant et qui est toute la vision du schéma directeur, et dont Arc Express est une des propositions, c'est de rapprocher le domicile de l'emploi, avec des transports en commun plus performants. Nous l'avons vu, cela a été dit dans le petit film de départ, les transports les plus fréquents qui existent en Petite Couronne sont des transports courts, 9 km, de Petite Couronne à Petite Couronne. Arc Express répond à cela et, en ce sens, il n'est pas seulement un outil de transport résidentiel mais bien un outil de transport au service du développement économique. Après, il faut regarder ce qu'on entend par développement économique. Est-ce simplement relier des pôles économiques mais sans permettre à ceux qui vont aller travailler vers ces pôles économiques de prendre ce système de transport ? Je ne suis pas sûre que nous allions dans un sens positif en termes de développement économique.

L'Institut d'aménagement d'urbanisme, dont nous parlons énormément aujourd'hui mais ils ont été un support extrêmement fort pour travailler sur ce projet, a d'ailleurs fait une très brillante étude sur les impacts économiques que peuvent avoir Arc Express et le Grand Paris. Je ne l'ai pas avec moi ici et peut-être que Jean-François Hélas a les éléments mais, très clairement, c'est au travers du projet Arc Express et avec son système à la fois de maillage fin mais de liaison de l'ensemble de la Petite Couronne en rocade qu'il y a un impact économique fort.

Jean-François HÉLAS

Pour compléter, sur la partie dénominateur commun, la vitesse, effectivement, vous l'avez compris, côté STIF et Arc Express, ce n'est pas la vitesse en soi mais la vitesse pour le plus grand nombre et pour les besoins des uns et des autres. En plus, très malicieusement, je pourrais faire constater que depuis le démarrage du débat public, dans différents secteurs, notamment pour les réunions communes Arc Express et Grand Paris auxquelles j'ai pu assister, j'ai quand même vu beaucoup de demandes des uns et des autres pour avoir des gares supplémentaires, car le besoin s'en faisait sentir, et plutôt d'ailleurs une certaine ouverture de la part du Grand Paris pour accéder à un certain nombre de ces demandes. J'ai compté presque une dizaine de gares supplémentaires. Il y a donc un moment où, de toute façon, cette question de la vitesse va se réduire un peu parce que là, on peut me dire ce qu'on veut mais si, mathématiquement, j'augmente le nombre de gares, la vitesse chute et pour peu que

nous mettions ces gares de manière à peu près régulière, nous continuerions à faire en sorte que le Grand Paris se rapproche, ce qu'il n'a cessé de faire depuis qu'il a commencé à être sur les fonds baptismaux, du projet Arc Express, particulièrement sur l'Arc Sud et sur les propositions d'Orbival, que nous avons déjà intégrées, mais c'est assez manifeste.

Sur la deuxième question que vous posiez, autour de l'appropriation par la population des projets de gares, c'est vrai qu'aujourd'hui, sur un projet de cette envergure, aussi structurant, sur un parcours de 65 km, nous en sommes vraiment sur les grands choix d'orientation, de corridors. Cependant, dès la phase suivante, quand nous allons commencer à dire qu'a priori, nous passons plutôt dans ce corridor et avec telle station, que le choix fin de l'emplacement de la station et de tout ce que cela veut dire autour, puisqu'après nous allons commencer à discuter emplacements fins mais cela veut dire les émergences, les escaliers, les ascenseurs, comment nous le mettons en place, qu'est-ce que nous construisons autour, quels sont les projets urbains, va se construire en partenariat avec les collectivités et un partenariat très sain, comme l'a rappelé Monsieur le député-maire tout à l'heure. Le STIF n'a pas compétence en aménagements mais en transports et les collectivités locales ont compétence en aménagements. Il faut marier ces deux approches de manière partenariale pour pouvoir construire quelque chose où les deux se complètent bien, où il y a bien synergie transport, aménagements. C'est du gagnant-gagnant mais sans la sanction derrière, du gagnant-gagnant pur parce que de droit, de compétence, les institutions nous ont programmé de cette manière. À cette occasion, viendront les questions, selon la manière aussi dont la collectivité verra le débat avec les comités de quartier, avec des ateliers de réflexion sur place. C'est un peu au choix de chaque collectivité avec son mode de travail classique sur les problématiques urbaines. À cette occasion, nous commencerons aussi à travailler précisément sur la restructuration des autres modes, en particulier la restructuration des réseaux de bus. Je n'y reviens pas mais je l'ai dit, c'est un sujet aussi qui nous tient très à cœur.

Ensuite, vous aviez évoqué un troisième point concernant les finalités du dossier qui était insuffisant. Ce que vous avez dit m'a fait réellement très plaisir parce que je le crois. Je crois que notre dossier, de ce point de vue, n'a pas énormément développé les points de différenciation par rapport au Grand Paris. La raison en est simple, nous avons démarré notre travail il y a deux ans et demi, nous avons saisi la Commission nationale du débat public en juillet 2009, qui a décidé d'organiser un débat public et nous a demandé de préparer notre dossier du maître d'ouvrage à partir de septembre. Nous avons fait valider ce dossier au mois d'avril. À ce moment-là, nous ne connaissions rien du Grand Paris. Nous avons donc monté notre dossier indépendamment de ces problématiques de comparaison. Nous l'avons fait comme n'importe quel autre dossier mais il ne s'agissait pas de mettre en concurrence ou de survendre, de jouer le clivage sur ce projet, pas du tout. Il s'agissait de le présenter normalement, comme n'importe quel projet. À l'inverse du Grand Paris qui a eu l'énorme avantage de connaître totalement notre dossier, nos éléments, d'arriver très tard dans le dispositif, d'avoir des équipes qui ont démarré beaucoup plus tardivement, chacun le sait mais qui, du coup, peut adapter totalement son discours et ses arguments à ce qu'il connaissait du dossier Arc Express. De ce point de vue, j'entends bien que notre dossier ne vend pas bien cette affaire, parce qu'il n'a pas été construit de cette manière. D'ailleurs, de ce point de vue, la Commission particulière

du débat public aurait pu nous reprocher trop d'allant sur un débat public. Le dossier d'ouvrages tels que nous l'avons fait est là pour présenter très objectivement la chose.

Jean-Luc MATHIEU

Non seulement elle ne vous reproche pas trop valant mais elle va reprendre une nouvelle question sur un secteur que Mme Debrincat évoquait tout à l'heure et qui est approfondie par la question de Mme Derival, participant à cette réunion : des impacts environnementaux de ce projet ont-ils été mesurés, en termes de paysage urbain, de biodiversité, de ruissellement urbain ? D'autre part, les gains environnementaux ont-ils été évalués ?

Laurence DEBRINCAT

À ce stade du dossier, le projet Arc Express n'a pas encore fait l'objet d'une étude d'impact puisque cette étude sera réalisée au moment du dossier d'enquête publique. Les effets extrêmement fins du projet n'ont pas été évalués. Le projet ne doit pas non plus faire l'objet, au sens réglementaire du terme, d'une évaluation environnementale. Ce n'est pas comme le projet du Grand Paris. Cependant, le projet Arc Express est, comme l'a rappelé Mme Revault d'Allonnes, une pièce maîtresse du projet de SDRIF qui, lui, a fait l'objet d'une évaluation environnementale et clairement en favorisant la compacité urbaine et le report modal. Nous savons, et cela a été montré dans cette évaluation environnementale qui a été validée par l'autorité environnementale, que les effets du projet Arc Express seront tout à fait bénéfiques pour l'environnement et cela sur plusieurs composantes majeures que sont la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, les effets sur la santé parce que, lorsqu'on réduit la circulation automobile, on réduit aussi l'insécurité routière et les effets sur le bruit. Je crois que c'est vraiment important de le rappeler. Même si, aujourd'hui, cela n'a pas été quantifié spécifiquement pour le projet Arc Express, mais cela va l'être dans les prochains mois lorsque les études avanceront, clairement, c'est un projet extrêmement bénéfique pour l'environnement, directement, par le report modal qu'il va permettre et la ville de demain qu'il va permettre, qui sera une ville beaucoup plus respectueuse de l'environnement parce que favorable aux déplacements de plus courte distance et donc à l'usage des modes tels que la marche ou le vélo, qui sont par nature bénéfiques pour l'environnement.

Jean-Luc MATHIEU

Une autre question écrite posée par Mme Dutilleux : « Ce projet peut-il être mis en œuvre une fois la décision prise par le Conseil d'administration ? ». Donc, sa deuxième question, qui paraît intéressante aussi, à évoquer maintenant est la suivante, elle parle de l'épaisseur du temps qui vient et des décisions qui seront prises : « Quel est le planning prévisionnel des différentes phases, débat public, études complémentaires, enquête d'utilité publique, etc., dans les mois et années qui viennent ? »

Jean-François HÉLAS

Je crois que j'ai un peu répondu tout à l'heure. Je vois qu'on fait cela parce que je ne suis pas suffisamment précis, sans doute. Il faut bien aussi avoir en tête que nous avons des choses précises sur l'année qui vient, en particulier parce que nous voyons bien à quel moment se termine le débat et à quel moment la Commission particulière ou la Commission nationale rendra son rapport et à quel moment nous pourrons passer au Conseil d'administration le premier bilan et le lancement du schéma de

principe. À partir de là, il y aura un recadrage précis de l'ensemble. Nous avons évoqué la DUP et son enquête plutôt en 2012, l'ensemble des avant-projets derrière et ensuite les quatre ans de travaux. Maintenant, toute la question du planning prévisionnel et précis sera aussi affinée, comme le reste des études. La question de l'ensemble des procédures et des assemblages de toutes les pièces est aussi un des éléments d'études.

Gérard NAJEMAN

Je suis de Cachan et je voudrais revenir sur l'exposé qu'a fait tout à l'heure Madame la représentante du STIF, auquel j'adhère complètement. Je dirais que pour poursuivre ce qu'elle a dit, notamment en termes des effets bénéfiques d'un maillage, je suis étonné qu'il n'y ait pas, dans le plan qui nous est présenté, sauf erreur de lecture de ma part, le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la station IGR. Peut-être que ce prolongement fait partie du plan de mobilisation puisque vous avez signalé, M. Hélas, en début de séance, que dans le plan de mobilisation, il y avait le prolongement de certaines lignes de métro. En tout cas, nous donnerions toute sa cohérence au dispositif, au réseau. C'est vrai qu'Arc Express évoque un Arc. Néanmoins, si le plan d'ensemble comprend des prolongements de radiales significatives par rapport à l'Arc, je crois que ce serait bien, en termes de lisibilité, de le dire. Il se trouve que ce prolongement se trouve dans le projet du Grand Paris. Pouvez-vous nous dire quelques mots sur ce sujet ?

Jean-François HÉLAS

Je vais essayer. Pour être d'abord très clair, Arc Express ne traite pas de la question de la ligne 14. Dans le plan de mobilisation, nous avons bien un prolongement de la ligne 14 mais il est au Nord, pour désaturer la ligne 13 partie Nord, jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, avec le shunt des deux branches que j'évoquais tout à l'heure. Avec 60 km de réseau, Arc Express n'a pas la prétention de faire autant qu'avec 23 milliards et 155 km. De ce point de vue, c'est une lapalissade. Ce que vous évoquez, en réalité, c'est la question de ce que Jean-Paul Huchon a déclaré quinze jours plus tôt en termes de complémentarité et qu'a rappelé Mme Revault d'Allonnes tout à l'heure, sur la liaison et le raccordement des aéroports à Paris.

Singulièrement, concernant Orly, dans la proposition du Grand Paris, il s'agit de prolonger la ligne 14 depuis la dernière station actuelle jusqu'à Orly. En ce qui nous concerne, on se dit que cette piste pourrait être gardée mais qu'il existe d'autres possibilités, en particulier de réfléchir à la ligne 7 qui a la particularité de fonctionner avec une fourche. Elle est quand même assez chargée dans ce secteur, cette fourche amène une des branches jusqu'à Villejuif et part de Maison-Blanche. Une idée serait la suivante : prolonger la ligne 14 jusqu'à Maison-Blanche, couper la ligne 7 à Maison-Blanche et la prolonger de Villejuif à Orly, en s'arrêtant à un certain nombre de stations qui seraient en cabotage intéressant puisque nous sommes toujours dans cette logique, nous, de desserte assez régulière.

De sorte que nous améliorons globalement le fonctionnement de la ligne 7, nous obligeons à la correspondance tous ceux qui sont coupés de la branche Maison-Blanche à Villejuif et qui, demain, iraient à Orly mais, en même temps, nous leur apportons un nouveau service. Pouvant se raccorder à Maison-Blanche à la ligne 14, c'est leur donner la possibilité, avec des bottes de sept lieues, de traverser Paris très rapidement, ce qu'ils ne font pas aujourd'hui quand ils sont sur la ligne 7, qui a quand même une petite vitesse commerciale et un schéma beaucoup moins rayonnant. C'est une possibilité, je ne vais pas la développer. Il existe encore d'autres petites astuces

autour de cette question de la ligne 7 et d'autres raccordements potentiels qui nous semblent à regarder de près. Cela n'a rien à voir en termes de coût, et je suis quand même toujours dans une logique d'efficacité globale, cela améliore le reste de l'exploitation de nos lignes de métro. Nous avons aussi une vision, et c'est notre rôle, de mise en cohérence de l'ensemble.

Puis, si je reviens sur la ligne 14 et c'est surtout vrai pour Roissy, j'ai eu l'occasion de dire que le STIF interrogeait, et que j'interrogeais le choix trop fort de la technologie ligne 14, si vous voulez. Pourquoi ? Parce qu'au fond, la ligne 14, mise en service en 1998, ce sont des choix technologiques d'il y a une vingtaine d'années, en particulier pensez à la petite largeur que j'évoquais, pensez aux roulements pneus. Des roulements pneus, c'est 30 % de consommation en plus, des problèmes de recyclage, une assez mauvaise stabilité quand on monte à des vitesses élevées. Utiliser un réseau existant de 8 km pour le prolonger de 50 avec une technologie d'il y a vingt ans, ce n'est quand même pas une très bonne indication pour un métro du futur. Sans compter que la ligne 14, je la connais dans son prolongement puisque j'en réalise, avec la RATP, le prolongement de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen. C'est quand même 200 millions du kilomètre, soit deux fois le prix d'Arc Express. On peut discuter, si on se trompe de 5 ou 10 %, mais l'écart est là. Ce sont donc des choix technologiques qui pèsent très lourd dans le dispositif. Qui plus est, cette ligne 14, quand elle est commune de Pleyel à Roissy, il y a là une très grande distance, commune avec la ligne qui va de Roissy, La Défense et Saclay, cela veut dire que la technologie pneus, sauf à faire de vraies usines à gaz avec des systèmes mixtes, contaminera aussi la partie de la ligne verte. Nous nous retrouvons donc avec des choix technologiques qui ne nous semblent pas du tout pertinents.

Pour le Sud, le prolongement est un peu moins fort. Nous ne passons pas de 8 km à 50 mais de 8,6 à une vingtaine de kilomètres. Cela se regarde, il faut l'affiner sérieusement, ce que nous n'avons pas fait à ce stade. Nous disons simplement qu'il y a un enjeu de desserte de l'aéroport.

Il faut quand même, pour mémoire, dire que, dans le plan de mobilisation, nous avons pris la question de l'aéroport un peu autrement. Nous l'avons prise non pas sous l'angle de la desserte de l'aéroport mais, toujours dans la logique que nous avons, de la desserte de la zone aéroportuaire. Cela veut dire aussi la desserte de l'emploi. Là, nous ne sommes pas sur un point, ce n'est pas le terminal qui nous intéresse mais l'ensemble des activités qui sont autour. Là, il faut du cabotage et c'est le tramway T7 et les bus à haut niveau de service que nous envisageons au niveau de Roissy. Il est un peu illusoire de vouloir desservir avec un point des zones qui sont en réalité multiples, importantes, et qui nécessitent des éléments qui viennent se mailler.

Voilà, la question d'Orly, nous l'avons plutôt envisagée sous cet angle. Pour autant, dans la complémentarité que propose Jean-Paul Huchon, nous entendons bien que nous pourrions aussi essayer d'améliorer cette question.

Jean-Luc MATHIEU

Nous nous acheminons bientôt à la clôture de cette réunion, cinq ou dix minutes. Disons que je prends encore deux questions puis nous nous arrêterons là. Toutes les autres questions que vous auriez, vous les poserez par écrit et il y sera répondu.

Gérard NAJEMAN

Juste une chose parce que M. Hélas a donné des réponses très intéressantes sur la ligne 14 et la technologie mais ma question concernait un tronçon plus court, qui était le barreau jusqu'à l'IGR. Pour Orly, j'avais effectivement bien compris le choix possible entre la 14 et la 7. Il s'agissait de compléter le barreau, d'assurer le maillage entre Arc Express et la ligne 14, prolonger jusqu'à l'IGR et le pôle Cancer Campus.

Jean-François HÉLAS

D'accord.

Jean-Luc MATHIEU

Bien, nous allons clore avec cette dame qui avait ouvert la soirée par ses questions et qui va poser la dernière.

Liliane CHARBONNIER

Je suis d'Arcueil. Je voudrais insister sur mes inquiétudes, qui ne sont pas seulement personnelles, sur les problèmes de financement, compte tenu qu'il y a un désengagement de l'État dans tous les domaines, donc également dans les transports, et que le gouvernement a décidé qu'il n'y ait pas de subventions aux collectivités territoriales pour 2012 et 2013. D'autre part, puisque cela n'a pas été abordé, sur les répercussions concernant le coût pour les usagers de tous ces travaux, dans la mesure où le coût des transports est quand même, dans le budget, quelque chose d'assez important, même s'il y a un financement de 50 % des employeurs. Il faut penser que d'autres usagers ne bénéficient pas de réduction, et les chômeurs, ceux qui n'ont pas l'aide de la région, quand ils ne sont pas complètement aux allocations solidarité, les retraités qui ne bénéficient pas de réduction pour leurs déplacements bien qu'ils aient un rôle social et parfois ils utilisent régulièrement les transports pour des aides familiales ou des aides aux parents âgés. Je pense donc que c'est un problème qui a été soulevé par les organisations syndicales et qui aujourd'hui n'a toujours pas eu de réponse.

Christine REVAULT d'ALLONNES

Sur la question des financements, nous l'avons dit, Arc Express est intégré dans le plan de mobilisation des transports. Sur les 19 milliards que coûte le plan de mobilisation des transports, 12 milliards sont apportés par les collectivités territoriales. Reste à charge les 7 milliards de l'État. En attendant, la première partie et celle qui concerne Arc Express, l'Arc Sud, est intégrée dans le plan de mobilisation financé par les collectivités.

Pour les questions qui concernent les recettes apportées au STIF pour avancer sur ce plan de mobilisation des transports, vous l'avez dit et c'est vrai, il y a une part importante des usagers. Il y a une autre part extrêmement importante que sont les collectivités publiques, les départements, la Région, et il y en a une troisième, qui est le versement transport. C'est le versement apporté par les entreprises aux transports pour l'Île-de-France, dans cette Région mais partout en France. En ce qui nous concerne, ce versement est une partie importante des recettes pour le STIF. Le rapport Carrez l'année dernière faisait un certain nombre de propositions pour abonder ce versement transport parce que, vous l'avez vu, la tarification des usagers a augmenté en juillet dernier et cela fait partie des points qui sont nécessaires si nous voulons avoir un plan ambitieux de mobilisation pour les transports. Les demandes et

les participations des collectivités publiques, c'est la même chose, elles augmentent également. En revanche, sur la troisième partie, qui est le volet versement transport, pour l'instant, cela n'avance pas. Ce qui a été vu dans le projet de loi de finances rectificative en termes de réforme du versement transport est plutôt inquiétant car cela ne va pas dans un sens d'une augmentation de ce versement transport mais plutôt vers une refonte pas très claire, où le STIF aurait encore moins son mot à dire qu'il ne l'a aujourd'hui.

De ce point de vue, en termes de recettes, il existe une inquiétude et il y aura un travail de nos parlementaires pour regarder cela de très près. C'était une des pistes qui avaient été soulevées par le député Carrez pour avancer dans le cadre du financement du plan de mobilisation pour les transports et donc Arc Express.

Jean-François HÉLAS

Je confirme, sur la partie fonctionnement, nous sommes plutôt très inquiets aujourd'hui. Le fonctionnement des transports en Île-de-France n'est pas une petite affaire, c'est un budget de 7 milliards d'euros par an. L'essentiel est le versement transport, la contribution des usagers, mais c'est à peine 30 %, 35 %, et les contributions des collectivités locales.

En regardant l'ensemble du plan de mobilisation, nous avons estimé qu'une fois tous les projets du plan de mobilisation mis en service en 2020, c'était déjà une augmentation de 800 millions d'euros par an supplémentaires qui pouvaient se financer par le triptyque que nous avons évoqué tout à l'heure, un peu plus de contribution des collectivités locales, un peu plus du versement transport et un peu plus également des contributions de l'utilisateur. Je pense que, globalement, nous avons déjà essayé de faire le maximum de ce point de vue. Si nous devons rajouter le Grand Paris, même si j'enlève la partie commune qui serait en quelque sorte la boucle de l'Arc Express, il faut peut-être se mettre d'accord mais nous ne la ferons pas deux fois, si je rajoute le Grand Paris, c'est quand même 1 milliard de plus de coûts d'exploitation, en gros. Cela, nous ne savons pas trop comment le financer. Je crois que M. Braouezec avait dit à Saint-Denis, c'est un peu l'histoire d'une limousine qu'on livrerait à plein de communes et personne n'aura d'essence à mettre dedans. Je pourrais reprendre votre humour en disant : c'est bien le STIF qui va devoir assumer et va même devoir fixer le tarif. Que fait-on ? Un péage ? Comment faire si nous sommes incapables, côté collectivités, côté versement transport, côté capacité de l'utilisateur à payer, à se financer une opération aussi lourde en termes de fonctionnement ? C'est quand même une bonne question.

Jean-Luc MATHIEU

Bien, nous allons peut-être nous arrêter sur cette bonne question qui va nous laisser réfléchir pendant toute la nuit. Je vous remercie d'avoir participé à cette réunion. Je vous indique simplement, pour ceux qui seraient mordus et qui voudraient donner la réponse que nous attendons tous à la question qui vient d'être posée, que les prochaines réunions auront lieu, en ce qui concerne Arc Express, à l'Est, à Vitry, le 1^{er} décembre et à l'Ouest, à Clamart, le 2 décembre, à 20 h.

Vous trouverez l'ensemble des réunions sur le site d'Arc Express, de même que vous trouverez sur le site de la CPDP Réseau de transport du Grand Paris les réunions du Grand Paris ainsi que, sur nos deux sites, les réunions qui nous sont communes. Bonsoir. Fin à 23 h.