

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

Asnières, le 13 janvier 2011

Commission particulière du débat public

- Jean-Luc MATHIEU, Président de la Commission Particulière du Débat Public, membre de la CPDP, Conseiller maître honoraire à la Cour des Comptes
- Jean-Pierre RICHER, Préfet de région honoraire, membre de la Commission Particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage

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

La séance est ouverte à 20h15 sous la présidence de Monsieur Jean-Luc Mathieu, Président de la Commission Particulière du Débat Public

Jean-Luc MATHIEU

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Nous avons attendu un quart d'heure pour que les retardataires puissent nous rejoindre, et nous allons commencer la soirée. Je vais demander à M. le maire, qui a eu l'amabilité de nous prêter cette merveilleuse salle, de nous dire avec quel cœur il nous accueille.

Sébastien PIETRASANTA, Maire d'Asnières

Merci beaucoup Monsieur Mathieu pour l'organisation de ces débats, vous êtes le Président de la Commission particulière du débat public sur le projet arc express. Nous avons eu la chance le 2 novembre dernier, également dans cette salle, d'avoir un débat de présentation, du projet du Grand Paris. Je suis très heureux que les deux projets soient présentés aux Asniérois et à nos amis des communes voisines. Il est vrai que l'on aurait pu espérer un peu plus de monde ce soir, l'actualité fait que l'on en parle beaucoup en ce moment, surtout depuis quelques jours. Nous avons le sentiment que les deux projets se rapprochent, et c'est une bonne chose. C'est ce que nous souhaitons depuis le début à Asnières, et d'ailleurs le Conseil municipal a voté un vœu dans ce sens. Une fois que les débats sont avancés, il est peut-être moins intéressant de participer à ces réunions.

En tout cas, je suis très content que vous soyez là. Le projet Arc Express, présenté par le syndicat des transports Île-de-France, est extrêmement intéressant et important en matière de transport, de desserte et notamment sur notre territoire d'Asnières, et plus largement de la boucle nord des Hauts-de-Seine.

Parler de transport, c'est aussi parler de développement durable et Arc Express est aussi un projet de développement durable, mais le STIF aura l'occasion de le présenter.

Je voulais redonner en quelques mots la position de la Ville d'Asnières. Nous souhaitons vraiment que les deux projets puissent trouver un avis commun. De toute façon, il y a eu hier une réunion très importante sur la question des financements. Evidemment, on sait que les financements ne pourront concerner qu'un projet, et que les deux projets ont des choses positives. Il nous faut arriver à trouver un bon axe et une bonne synergie pour ces deux projets.

Nous souhaitons vraiment que l'ensemble de la Ville puisse être desservi. La Ville d'Asnières s'est orientée sur 4 gares potentielles :

1. Une gare sur le RER C des Grésillons ;
2. Une gare sur la ligne 13, prioritairement sur le métro Les Agnettes ;
3. Une gare sur la gare de Bécon ;
4. Et potentiellement ce qui est dans le projet du STIF d'ailleurs, une gare en centre-ville.

Nous sommes conscients qu'il n'est pas évident d'avoir 4 gares, car il peut y avoir des détours.

Sur la gare de Bécon les Bruyères, nous avons réalisé un cahier d'acteurs commun avec les villes de Courbevoie et de Bois-Colombes. Sur les gares des Agnettes et du RER C des Grésillons, nous avons fait aussi une déclaration commune avec la Ville de Gennevilliers pour soutenir ces trois gares.

La Ville d'Asnières, et vous l'avez eu à votre disposition à l'entrée, a fait un cahier d'acteurs commun, qui a été voté au dernier Conseil municipal et qui prévoit effectivement les quatre gares potentielles que j'ai citées.

En tout cas, nous sommes très heureux de pouvoir, même si encore une fois, on aurait pu espérer plus de monde, avoir la présentation du projet Arc Express par le STIF et du fait que vous ayez accepté, Monsieur le Président, une réunion sur Asnières.

Je terminerai juste par dire que les projets très importants d'Arc Express et du Grand Paris sont essentiels pour l'avenir, et notamment pour le long terme. En matière de transport, cela peut être le moyen terme (2022-2025), et vous nous préciserez peut-être le calendrier, mais au-delà de ces projets à moyen ou long terme, il est important pour nous (et je profite de la présence du STIF) de procéder à l'amélioration du quotidien en ce moment. Je pense à la réunion que nous avons eue avec le maire de Bois-Colombes et un représentant de la ville de Courbevoie sur la mise en accessibilité de la gare de Bécon les Bruyères. Nous avons eu une réunion la semaine dernière au STIF, le STIF avec la SNCF et RFF avancent bien dans ce sens-là. Il ne faudrait pas que le fait d'avoir une gare d'Arc Express ou du Grand Paris, puisse handicaper la rénovation et la mise en accessibilité de cette gare. De la même manière, il est extrêmement important pour nous qu'il y ait une amélioration concrète de la ligne 13 (vous en avez entendu parler) et que le projet de prolongation de la ligne 14 ne soit évidemment pas abandonné, car le projet présenté par le STIF nous permettrait de désaturer de 25 % la fréquentation de la ligne 13, qui est la ligne la plus fréquentée du réseau francilien. Il nous faut aussi avoir ces choses à l'esprit, et j'imagine que ce doit être le cas du STIF.

Merci beaucoup et bon débat.

Jean-Luc MATHIEU

Merci, Monsieur le Maire. Je vais vous présenter assez brièvement les règles du débat public, et vous tracer un peu l'environnement de cette soirée, car il est absolument nécessaire de vous expliquer ce qu'est un débat public en quelques mots, comment se situe cette réunion dans le cadre du débat public, et ensuite de laisser la place au projet lui-même qui va vous être présenté.

La réunion de ce soir fait partie d'un débat public qui dure quatre mois, et qui se termine dans une vingtaine de jours. On est confronté à une situation spéciale, puisqu'il y a deux projets, Monsieur le Maire vient d'en parler, donc deux débats qui sont coordonnés.

Ce soir, nous avons une réunion sur le seul projet Arc Express. Celle dont parlait Monsieur le Maire tout à l'heure était une réunion qui concernait les deux projets, les deux maîtres d'ouvrage et parlait des financements (et des problèmes de financement) dans la perspective d'un rapprochement, dont Monsieur le Maire vient

de rappeler qu'il réunissait les souhaits de beaucoup d'élus et de beaucoup de citoyens.

L'objectif d'un débat public, c'est de permettre aux citoyens de s'informer et de s'exprimer. Pour ce qui est de s'informer, vous avez vu abondamment la documentation sur les tables à l'entrée de la salle, que nous avons préparée avec le STIF. Vous avez trouvé des dossiers, des synthèses. On peut aussi s'informer en posant des questions par écrit ou par oral au STIF, c'est l'objectif même de la réunion de ce soir. Vous pouvez donc vous exprimer soit par écrit, par le biais de cahier d'acteurs, des avis, des prises de position.

Pour vous donner une impression de ce qui se passe actuellement en Ile-de-France, les réunions publiques, dont certaines sont communes et d'autres non, ont vu 15 000 participants, 1 600 demandes de documentation. A ce stade, 640 questions ont été posées sur Arc Express.

Ceci intéresse largement toute la population d'Ile-de-France, et particulièrement de la petite couronne. La réunion publique de ce soir, comme les autres réunions publiques, est un élément phare de ce débat public. Monsieur le Maire vient de le redire, depuis la première réunion, nous entendons les citoyens, les élus qui demandent à cor et à cri la fusion des deux projets. Ceci chemine lentement. Vous avez entendu ou peut-être lu la proposition du Président Huchon (Président à la fois de la région Ile-de-France et du STIF) au Premier ministre le 15 novembre. Vous avez aussi vu que le Ministre, Monsieur Leroy, sur le principe, a accordé toute sa faveur à cette tentative de rapprochement.

Vous savez aussi que les difficultés sont grandes. Ceux qui ont lu « Les Echos » aujourd'hui par exemple ont vu l'énormité des problèmes à régler pour essayer de trouver la synthèse qui est demandée partout.

Vous avez vu le projet du réseau de transport du Grand Paris, présenté par la société du Grand Paris le 2 novembre dans une réunion publique qui a eu lieu ici, et vous avez aussi ce soir la présentation de ce projet Arc Express.

Pendant à peu près 45 mn, vous aurez une présentation globale du projet dans son intégralité, puis nous viendrons sur les implantations des gares, et donc sur l'Arc Nord –et la partie qui passe ici- mais néanmoins toute l'expérience des réunions publiques antérieures montre que dans les questions qui seront posées, nous tâcherons de commencer par les questions locales, afin que toutes les curiosités sur les emplacements des gares, sur les problématiques de maillage, puissent être abordées. Nous verrons ensuite si vous posez un certain nombre de questions sur la globalité du système ou sur l'issue éventuelle du rapprochement entre les deux projets. Je pense que c'est la meilleure façon (l'expérience qui l'a prouvé), de gérer la soirée.

Ceci étant, vous avez à droite M. Hélas et Mme Debrincat, membres du STIF, et à cette table M. Richer et moi-même qui faisons partie d'une Commission particulière du débat public, c'est-à-dire une équipe de 6 membres qui, depuis un an et demi presque, travaille et suit le STIF, l'ayant accompagné dans l'élaboration de ces documents.

Nous veillons à ce que vous soyez bien informés. Ils ont fait tous leurs efforts pour que vous le soyez, ils le feront encore ce soir, et ensuite pour que vous puissiez poser vos questions. Toutes celles que vous poseriez éventuellement par écrit, auxquelles il ne serait pas répondu ce soir, nous demanderons au STIF de vous y répondre, et nous veillerons à ce que vous ayez les réponses.

Je leur cède la parole pour la présentation filmée et leur exposé.

Laurence DEBRINCAT, responsable des études générales au STIF

Bonsoir, je suis Laurence Debrincat et je suis responsable de la division des études générales au STIF. Je vais faire une présentation en deux temps, d'abord une présentation générale du projet Arc Express, et dans un deuxième temps une présentation des tracés et des stations possibles sur votre territoire.

On va commencer d'abord par visionner un film qui va vous donner les grandes lignes du projet.

(Projection d'un film)

Il est important de rappeler, qu'Arc Express est un projet porté par la région Île-de-France et de nombreux partenaires, notamment les départements, dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports dans notre région.

Le Plan de mobilisation pour les transports est un ensemble de 60 projets pour améliorer la situation dans les transports collectifs pour les dix prochaines années. C'est un projet piloté par le STIF, comme le sont tous les projets de transports collectifs en Ile-de-France, un projet sur lequel nous avons engagé un dialogue avec les élus locaux dès 2009.

Je vais vous expliquer en quoi Arc Express s'inscrit dans l'évolution de l'Ile-de-France, pourquoi il répond aux besoins des Franciliens, quelles en sont ses principales caractéristiques et comment le projet avance.

Arc Express s'inscrit dans le développement du réseau de transports collectifs : principalement les lignes de métro dans Paris qui ont été prolongées en proche couronne, des lignes de trains et de RER organisées en étoile autour de Paris. Quand on regarde aujourd'hui où sont situées les densités de population et d'emplois, on constate qu'elles sont extrêmement fortes dans Paris et aussi en proche couronne. Le besoin de déplacement généré en proche couronne est lui aussi très important : 10 millions de déplacements chaque jour se font à l'intérieur de la petite couronne. Pourtant, le réseau de transports collectifs n'y répond qu'imparfaitement, et l'immense majorité de ces déplacements se fait par la voiture particulière (75 % de déplacements motorisés réalisés en voiture chaque jour).

Aujourd'hui, il manque un chaînon dans le réseau de transport collectif, et ce chaînon est bien une rocade performante en proche couronne. Quand on regarde l'évolution récente, on constate que ces 15 dernières années, la moitié de la croissance de la population d'Ile-de-France s'est localisée à moins de 20 km de Paris. C'est là que nous avons donc décidé de localiser le fuseau d'études d'Arc Express.

Vous le voyez, le besoin ne date pas d'hier. Arc Express est bien un projet que nous avons envie de faire de longue date. C'est aujourd'hui un projet qui est soutenu par

les acteurs locaux, notamment pour la partie sud-est dans le Val-de-Marne, par l'association Orbival.

C'est un projet sur lequel nous avons engagé les études dès 2008, études financées par l'État et par la Région. Nous nous sommes posé plusieurs questions.

1. Où faut-il passer ?

Nous avons analysé les enjeux urbains, où sont les centres-villes, les pôles d'emplois importants.

2. Solutions techniques ?

Nous avons ensuite analysé les solutions techniques pour faire les meilleurs choix. Peut-on passer en souterrain ? Faut-il choisir un matériel roulant plus ou moins large ? A quelle vitesse commerciale Arc Express pourra-t-il aller ?

3. Points de correspondance avec les lignes du réseau de transport collectif existantes ou futures ?

Nous avons regardé où il était le plus facile de se raccorder. Nous avons conclu de ces études que les Arc Nord et Sud sont prioritaires : l'Arc Sud parce qu'il dessert le Val-de-Marne, là où les liaisons en rocade sont vraiment particulièrement difficiles à réaliser, compte tenu de la Seine, de la Marne, du franchissement des réseaux ferrés. L'Arc Nord parce qu'il dessert des territoires extrêmement denses tant en populations qu'en emplois.

Nous avons récemment achevé les études sur les Arc Est et Ouest, ce qui nous permet aujourd'hui de vous proposer un projet de rocade complète autour de Paris en proche couronne.

A quoi va servir Arc Express ?

Le premier apport est de permettre de diminuer les temps de déplacements. Je vais vous donner quelques exemples, les temps de déplacements seront diminués sur les parcours qui seront rendus directs par le projet. De Saint-Denis à La Défense Grande Arche, nous mettrons 17 minutes contre 34 aujourd'hui. De Colombes à Nanterre-Préfecture, nous gagnerons 16 minutes.

Mais, le projet Arc Express, grâce aux correspondances qu'il va offrir avec l'ensemble des lignes de trains, de RER, de métro va permettre aussi d'améliorer les temps de déplacement depuis la grande couronne vers la proche couronne.

Par exemple, d'Ermont à Nanterre, nous mettrons 25 minutes contre 46 aujourd'hui, soit un gain de 21 minutes. Gagner du temps, c'est bien en soi, mais cela permet surtout d'accéder à plus de destination sans passer plus de temps à se déplacer. Cela permettra un accès plus facile aux loisirs, aux équipements et aux emplois. Cela vaudra aussi bien pour les habitants de la Grande que de la Petite Couronne.

Sur cette carte, chaque petit carré vous montre le nombre d'emplois supplémentaires que l'on pourra atteindre en moins d'une heure grâce à Arc Express. Plus les carrés sont rouge foncé et plus on va gagner. Je vous donne deux exemples. Depuis Aubervilliers, ce seront plus de 250 000 emplois supplémentaires que l'on atteindra en moins d'une heure. Depuis Conflans-Sainte-Honorine, ce seront 150 000 emplois.

Vous le voyez, les gains seront importants pour les habitants de petite couronne, mais aussi ils s'étendront sur l'ensemble de l'Île-de-France, grâce aux correspondances avec les lignes notamment du Transilien.

La conséquence directe des gains de temps, c'est le trafic attendu sur le projet. Nous l'avons estimé à 270 000 voyageurs sur l'Arc Sud et 250 000 sur l'Arc Nord lorsqu'ils seront réalisés chacun séparément, et un million de voyageurs par jour sur la bouche complète. Je vous donne un élément de comparaison, aujourd'hui sur la ligne 1 du métro, on a 750 000 voyageurs par jour. Vous le voyez, Arc Express sera donc une ligne de métro extrêmement performante.

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

Arc Express est un projet de transport pour la ville, celle d'aujourd'hui et celle de demain. Avec une desserte fine, en offrant une station tous les 1 à 1,5 kilomètre, Arc Express desservira les centres-villes et les équipements importants. Il permettra de désenclaver des quartiers qui aujourd'hui sont à l'écart des réseaux, notamment de nombreux quartiers en politique de la ville (soit une vingtaine le long du tracé d'Arc Express). En desservant les pôles d'emploi importants, Arc Express va accompagner le développement économique de notre région. Il favorisera aussi la réalisation des projets de logements, d'activités qui sont portées par les villes, et permettra d'en susciter de nouveaux.

Arc Express est un projet bénéfique pour l'environnement, notamment en améliorant considérablement l'attractivité des transports collectifs. On estime que ce seront 150 000 voitures en moins chaque jour. Ce sera autant de pollution, d'émission de gaz à effet de serre, de bruit, d'insécurité routière en moins.

Quelles sont les caractéristiques du projet ?

Pour faire les meilleurs choix techniques, nous avons mené une étude comparative de ce qui se fait aujourd'hui à l'international. Nous en avons conclu qu'Arc Express sera un métro automatique, car c'est la solution qui permet de s'adapter au mieux à la demande de déplacements. Ce sera un métro automatique plus moderne que celui que vous pouvez connaître sur la ligne 14, car il sera doté des équipements de dernière génération. Ce sera un métro avec des rames larges, plutôt comme un RER, à l'intérieur desquelles il sera facile de se déplacer, et où les entrées et sorties seront aussi beaucoup plus aisées.

Enfin, nous concevrons ce système de manière évolutive pour pouvoir anticiper une augmentation du trafic. On va se garder la possibilité d'allonger les rames.

Quelques chiffres clés :

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

Sur cette carte, vous voyez d'afficher les différentes variantes possibles pour les tracés d'Arc Express. Toutes ces variantes sont techniquement faisables. Elles sont toutes intéressantes du point de vue des transports. En revanche, elles diffèrent localement par les territoires qu'elles desservent, et c'est pour cela que nous avons besoin de votre avis sur ces différentes possibilités. Je ne vais pas les détailler maintenant, puisque nous y reviendrons dans la suite de l'exposé.

En revanche, le débat porte sur l'opportunité du projet Arc Express dans son ensemble, et plus précisément sur les tracés de l'Arc Nord et de l'Arc Sud. Arc Express est un des 60 projets du Plan de mobilisation d'un total de 19 milliards d'euros pour permettre d'améliorer considérablement la situation des transports collectifs.

Le Plan de mobilisation est constitué de différents projets :

- Des prolongements des lignes de métro, par exemple le prolongement de la ligne 14 pour dessaturer la ligne 13.
- Ces prolongements seront en correspondance avec Arc Express. Le prolongement des quatre lignes de tramway existantes et la création de quatre nouvelles lignes.
- La modernisation des lignes de RER, soit toute l'amélioration de la régularité, du confort et des dessertes sur ces lignes.
- La création de nouvelles lignes, notamment le prolongement du RER à l'ouest, la création de lignes de tram-train en Grande Couronne.
- La création de 300 km de sites propres pour autobus.

C'est bien l'ensemble de ces projets qui permettront de répondre aux besoins de déplacements des Franciliens. Arc Express est évidemment une pièce très importante de ce dispositif.

Mi-novembre, la région Ile-de-France a proposé un plan de complémentarité à ce Plan de mobilisation pour répondre encore mieux aux besoins qui ont été identifiés. Ce Plan comporte notamment un deuxième niveau de rocade à l'Est, qui s'affiche en rouge sur cette carte, et différents projets complémentaires avec par exemple la desserte améliorée des aéroports, par le projet CDG Express, qui pourrait être intégré à la tarification francilienne ou le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la rocade Arc Express au nord.

Arc Express est un projet qui avance. Le coût de l'ensemble de la rocade est estimé entre 7 et 8 milliards d'euros. Une première tranche de financement est inscrite au Plan de mobilisation à hauteur de 3,5 milliards d'euros. Cela permettra de mettre en service l'Arc Sud et de réaliser les premiers travaux de l'Arc Nord.

Nous avons choisi de réaliser ce projet par arcs successifs, qui puissent fonctionner dans un premier temps de manière autonome. Nous avons prévu la mise en service de

l'Arc sud en 2017. Si les financements sont disponibles, nous pouvons aller plus vite et nous prévoyons dans ce cas une mise en service l'Arc Nord en 2020.

Arc Express est un projet qui répond concrètement aux besoins de déplacements des Franciliens. C'est un projet qui est porteur d'avenir pour le développement du territoire régional. C'est un projet que nous avons conçu au plus près des besoins des Franciliens. C'est votre avis qui nous permettra d'améliorer encore ce projet et de tenir compte de vos avis lors de la suite des études.

Nous allons maintenant passer à une présentation plus détaillée des tracés sur votre territoire, en commençant par la projection d'un nouveau film qui vous présentera les grandes variantes de tracés de l'Arc Nord avant de voir les positions possibles pour les stations.

(Projection du film)

Nous allons maintenant nous intéresser plus spécifiquement au territoire de six communes : Colombes, Bois-Colombes, la Garenne-Colombes, Asnières-sur-Seine, Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne. Ces communes présentent des visages avec des points communs et des différences. Elles ont toutes un fort caractère résidentiel d'une part, avec des quartiers d'habitat collectif notamment extrêmement denses, et d'autre part des pôles d'activité et d'emplois extrêmement forts (pôle du port de Gennevilliers, pôles tertiaires qui se développent sur votre territoire).

Je vais vous expliquer comment nous avons construit les tracés d'Arc Express, que nous vous proposons ce soir. Nous nous intéressons d'abord à la question des déplacements. Les projets doivent répondre aux besoins de déplacements sur les territoires qu'ils desservent. Cette analyse est basée sur les résultats du recensement de la population de l'INSEE.

- Première question : où travaillez-vous ? 30 % des habitants de ces communes travaillent à l'intérieur du territoire, mais 33 % travaillent dans le reste de la Petite Couronne.
- A l'inverse, qui vient travailler sur votre territoire ? A 23 %, ce sont des personnes qui résident dans le reste de la petite Couronne. Cela conforte la nécessité du lien à l'intérieur de la proche couronne en transports collectifs.
- Comment le projet va-t-il se situer à l'intérieur du réseau de transports collectifs ? Pour cela, nous analysons évidemment les carences de desserte du réseau de transport collectif actuel, en intégrant les projets qui sont déjà décidés.

Projets qui sont notamment sur votre territoire :

- Prolongement du tramway T1.
- Prolongement du tramway T2 jusqu'au Pont de Bezons.
- Projet de prolongement du RER E à l'ouest.
- Plus au nord, au-delà de la Seine, le prolongement de la Tangentielle Nord, ainsi que le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen pour décharger la ligne 13.

Nous nous sommes intéressés aux enjeux urbains. C'est une analyse que nous avons menée avec l'Institut d'Aménagement Urbain d'Ile-de-France, et aussi en relation avec les communes, puisque nous sommes venus les voir toutes, les unes après les autres en 2009.

Nous analysons les enjeux urbains sous l'angle de l'habitat. Les hachures oranges de cette carte représentent les quartiers d'habitat collectif dense, les étoiles oranges les quartiers ANRU en politique de la Ville et les secteurs grisés les territoires qui sont aujourd'hui à l'écart des réseaux de transport collectif.

Nous nous intéressons aux enjeux en termes d'emplois. Les secteurs hachurés en violet sont les secteurs d'emplois importants, et les carrés bleus sont les pôles d'emplois tertiaires qui se sont développés.

Nous verrons aussi les enjeux en termes d'équipements, qui sont représentés sur cette carte par des pictogrammes, par exemple une croix rouge pour les hôpitaux.

Nous verrons aussi les enjeux en termes de desserte des centres-villes. Ils sont matérialisés sur cette carte par les cercles rouges et les centres-villes secondaires en couleur orange.

Evidemment, nous nous intéressons à l'avenir, avec les grands projets urbains dont les contours sont matérialisés sur la carte par un pointillé rouge.

C'est l'ensemble de ces enjeux urbains que je vais maintenant vous détailler station par station. Vous avez pu prendre cette carte à l'accueil. Nous allons donc maintenant regarder tracé par tracé les possibilités de desserte.

Il est important de rappeler que toutes ces variantes sont techniquement faisables. Elles s'appuient d'une part sur des stations de correspondance, elles ne peuvent être placées que là où passent déjà des lignes de transports collectifs, et sur des stations intermédiaires que nous proposons. La localisation de ces stations intermédiaires peut tout à fait être ajustée en fonction, notamment des enjeux locaux, dont vous pourrez nous faire part.

Nous verrons d'abord le tracé proche : le tracé bleu depuis la Garenne-Colombes sur votre territoire rejoint le RER C aux Grésillons avant de rejoindre la Plaine-Saint-Denis qui est un invariant de toutes nos variantes de tracés ; puis le tracé vert qui venant de La Défense Grande Arche dessert la boucle des Hauts-de-Seine plus au nord et rejoint lui aussi l'invariant de tracés.

- Tracé bleu

Sur votre territoire, le tracé bleu dessert la gare de la Garenne-Colombes. Cette gare desservie par le Transilien ligne L, dessert de Saint-Lazare à Cergy le Haut. Cette station est située à proximité de la future station du tramway T2 au niveau de la place de Belgique. Elle dessert notamment le centre-ville de la Garenne-Colombes, le quartier de Charlebourg et aussi des zones d'emplois importants situées plus à l'Ouest, et un peu plus loin le quartier du Petit Nanterre qui fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain, ainsi que l'hôpital Max Fourestier à Nanterre.

Le tracé bleu poursuit ensuite vers la gare des Vallées. Celle-ci est située en limite des communes de la Garenne-Colombes, Bois-Colombes et de Colombes. C'est une station qui sera donc en correspondance avec le Transilien ligne L en direction de Cergy le Haut. Le quartier de la gare des Vallées est à dominante résidentielle. On

pourra atteindre depuis la gare des Vallées le secteur en développement de la zone d'activité des Bruyères grâce à la future coulée verte.

Le tracé rejoint ensuite la gare de Bois-Colombes. Celle-ci, desservie par le Transilien ligne J (desserte d'Erment-Eaubonne). C'est l'ensemble du centre-ville de Bois-Colombes qui pourra profiter de cette station.

Puis, nous proposons une station intermédiaire au niveau de la mairie d'Asnières. Celle-ci desservirait donc le centre-ville d'Asnières, qui est un peu situé à l'écart des réseaux entre la ligne 13 et le Transilien. Cela permettrait de répondre à une carence de desserte.

Au-delà, nous rejoignons la ligne 13 à la station Asnières-Gennevilliers Gabriel Péri. Celle-ci permet de desservir des secteurs extrêmement denses, notamment le quartier qui fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain des Grésillons. C'est aussi la station qui dessert le théâtre de Gennevilliers.

Il existe donc une variante de tracé possible pour le tracé bleu, consistant à rejoindre la ligne 13 non pas au niveau de Gabriel Péri mais des Agnettes. Aux Agnettes, on dessert des quartiers particulièrement denses, en particulier le quartier des Agnettes et le quartier du Fossé de l'Aumône.

Nous rejoignons dans cette variante une nouvelle station intermédiaire Gennevilliers centre, qui serait située au sud du stade Louis Boury au niveau de la rue Bronue. Cette station permettrait notamment de desservir des quartiers déjà denses d'habitat collectif et la Zac Chandon République qui doit faire l'objet de l'aménagement d'un éco-quartier avec notamment un nombre important de logements prévus. Cette station dessert aussi le centre musical Edgar Varèse, conservatoire à rayonnement départemental.

Les deux variantes de ce tracé bleu se rejoignent au niveau de la gare des Grésillons du RER C, secteur qui est déjà dense en emplois et qui doit encore connaître des développements importants avec la Zac des bords de Seine située à l'extrémité Sud-Est de la ville d'Asnières.

Au-delà des Grésillons, le tracé bleu traverserait la Seine pour rejoindre le quartier du pont de Saint-Ouen.

- Tracé vert

Le tracé vert part aussi de la gare de la Garenne-Colombes, mais cette fois-ci en provenance de La Défense et non de Nanterre-Préfecture. Ce tracé pourrait desservir une station nouvelle située au niveau des quartiers qui sont aujourd'hui fort mal desservis dans la ville de Colombes, quartier effectivement à dominante plutôt pavillonnaire. Cette station permettrait de desservir notamment le quartier Est en renouvellement urbain des Grèves Petit-Colombes et l'hôpital Louis Mourier.

Le tracé vert rejoint ensuite la gare de Colombes où nous trouverons une correspondance avec le Transilien ligne J, desserte d'une part d'Erment-Eaubonne, de Pontoise et de Mantes-la-Jolie par Conflans. La gare de Colombes dessert le centre-ville de Colombes par sa partie Est. C'est aussi une gare qui dessert des quartiers très peuplés, notamment le quartier des Champarons.

Le tracé poursuit ensuite vers les Quatre Routes, station située en limite de Colombes et d'Asnières, secteur très fortement résidentiel, avec le quartier des Fossés-Jean Les Bouviers qui fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain. Cette station serait en correspondance avec le prolongement du tramway T1.

Le tracé vert poursuit sa route vers la ligne 13 qu'il rejoindrait à son terminus, à la station des Courtilles. Cette station permettrait notamment de desservir la cité du Luth à Gennevilliers.

Au-delà, le tracé vert rejoint la station Gennevilliers centre, puis la gare des Grésillons, avant de traverser la Seine.

Une autre variante du tracé est possible, passant à l'intérieur de la boucle des Hauts-de-Seine avec une station au niveau de la gare de Gennevilliers RER C. Elle permettrait d'assurer la correspondance avec le RER C. Elle permettrait également de desservir le village de Gennevilliers, des secteurs de zones industrielles et des secteurs en développement, telles que la Zac des Louvresses.

Deux stations sont ensuite possibles avant de quitter la boucle de Gennevilliers, au niveau des zones d'activité avec des positionnements qui restent à optimiser : une station notamment au niveau du parc d'activité de La Litte et une station au niveau du secteur de La Bongarde, secteur d'emplois et secteur commercial.

Ce tableau essaye de résumer les différentes caractéristiques de ces tracés avec les variantes. En termes de populations et d'emplois desservis, l'ensemble de ces variantes sont équivalentes. Elles desservent toutes un nombre extrêmement important d'habitants et d'emplois. En termes d'équipements desservis, elles sont aussi quasiment équivalentes, la variante par les Agnettes dessert un peu moins d'équipements, mais c'est assez relatif. En termes de quartiers en politique de la ville desservis, il y a évidemment plus de quartiers de cette nature au nord de la boucle des Hauts-de-Seine et donc les tracés qui passent le plus au nord sont les meilleurs. En termes de correspondance avec le réseau de transport collectif, le tracé offre en réalité le même nombre de correspondances avec le réseau de transports collectifs. Nous avons mis seulement deux plus au tracé vert, parce qu'il est situé relativement près du prolongement du tramway T1. C'est une question de cohérence d'ensemble qu'il faudra assurer.

Le tracé sur votre territoire dépend évidemment à la fois des enjeux locaux et des points à desservir sur votre territoire. Il dépend relativement peu en réalité des choix qui seront faits à l'extérieur de votre territoire, car la Garenne-Colombes est un point invariant dans toutes les variantes. Donc, on peut aussi bien venir de Nanterre-Préfecture que du secteur La Défense Grande Arche, et côté Plaine-Saint-Denis, tous les tracés se rejoignent dans un tronçon invariant depuis le carrefour Pleyel qui dessert ensuite les gares du RER D et du RER B sur la Plaine Saint-Denis.

J'en ai terminé pour cet exposé, nous attendons maintenant vos avis sur ces différentes propositions pour pouvoir en tenir compte dans la suite de nos études. Je vous remercie de votre attention.

Jean-Luc MATHIEU

Merci Mme Debrincat. Comme je vous le disais tout à l'heure, l'efficacité de cette soirée passe par une première phase sur laquelle je vous demande de poser

essentiellement des questions sur le territoire qui nous concerne directement maintenant pour réserver des questions plus générales, sur les technologies, sur l'arc dans son ensemble pour la deuxième partie de la soirée.

Je vous demanderai juste d'être synthétique dans la façon de poser vos questions et de vous présenter lors de vos interventions.

Hervé AMIEL

Je suis résident de la commune de Bois-Colombes. Ma question concernait en particulier la planche 32 de votre présentation portant sur les 4 possibilités (2 tracés et 2 variantes). Que ce soit le tracé bleu ou le tracé vert, ces trajets ont-ils vocation à privilégier du souterrain versus de l'aérien ?

En comptant vos croix, on note quasiment autant de points entre le tracé bleu variante Gabriel Péri que le tracé vert variante Gennevilliers. Sans spéculer sur la décision, sur ces quatre trajets et en particulier les deux dont je viens de parler, avez-vous une idée des coûts de ces solutions ?

Jean-Luc MATHIEU

D'autres personnes veulent intervenir sur le même sujet ?

Jean-François HELAS :

Bonsoir à tous, merci d'être présents, même si effectivement on a constaté que vous n'étiez pas nombreux, cela nous fait toujours autant plaisir de voir que vous venez à ces réunions, qu'elles vous intéressent.

Je me présente, Jean-François Hélas, quand je ne suis pas en représentation comme ce soir, et comme beaucoup de soirées en ce moment, mon métier est Directeur des projets d'investissement du STIF. On a parlé du Plan de mobilisation et des 70 projets qui sont en cours aujourd'hui et dont j'assume la direction.

La question que vous avez posée comporte différents aspects. Partout, Arc Express est en souterrain. Il faut lire l'analyse multicolores que nous vous avons présentée avec la diapositive 32, non pas comme une sorte d'équation mathématique figée, vu de Syrius ou du STIF, mais comme une première lecture en quelque sorte des enjeux tels qu'on peut les voir à partir des travaux faits par l'IAU et par le STIF. Nous sommes tout à fait conscients que c'est également en fonction des projets de développement des communes, des avis des citoyens et de l'histoire aussi de ces différents territoires qu'il faut pouvoir faire les choix finaux. De ce point de vue, ce n'est pas le nombre de croix précisément qui fera la distinction.

L'essentiel de la construction d'Arc Express est de pouvoir assurer un bouclage d'un côté, et de l'autre un bon maillage avec l'ensemble des grandes lignes radiales (tramways, trains), et à partir de là de raccorder ces différents points. Pour la lecture, on a fait figurer des tracés proches de Paris (tracé bleu) et des tracés un peu plus éloignés. Techniquement, on peut aussi réfléchir à mixer les tracés. On peut avoir une partie qui démarrerait par le tracé vert, puis le tracé bleu ou inversement. Naturellement, on ne peut pas faire n'importe quoi non plus. On doit avoir un tracé relativement tendu, il ne s'agit pas de faire des baïonnettes, des festonnages qui rendraient le parcours extrêmement long. De ce point de vue aussi, on peut être le plus ouvert possible à la réflexion des différents mixages qui ne sont pas toujours techniquement possibles et à vérifier, mais dont beaucoup sont faisables, et peuvent encore, dans le cadre du débat, être évoqués. Cela a d'ailleurs été évoqué à plusieurs

endroits, dans l'Arc Sud en particulier, et également ici. Aurais-je oublié une partie de la question ?

Hervé AMIEL :

Les coûts ?

Jean-François HELAS :

En première approximation, les coûts sont liés à la longueur des différents tracés. Evidemment, en fonction du tracé définitif retenu (mixage ou pas), on viendra déterminer le coût global du projet. C'est sans doute quelque chose que l'on fera dans un deuxième temps, une fois qu'on établira la proposition de tracé définitive. Entre le tracé le plus proche qu'on estime aujourd'hui matériel roulant compris à 7,1 milliards d'euros et le tracé le plus éloigné que l'on estime à 8,3 milliards, même si l'on ne peut pas faire l'économie de la différence, le coût n'est pas le point fondamental du projet.

Jean-Luc MATHIEU :

Peut-être pourriez redonner aux citoyens présents dans la salle votre estimation du coût au kilomètre moyen pour toute la boucle, ce que cela représente sur deux tracés en fonction de leur longueur ?

Jean-François HELAS :

On n'a pas calculé le coût moyen au ratio, mais à partir des études précises qui ont été faites, station par station. C'est le tunnel en section courante qui a été calculé au ratio, mais les stations qui sont les points les plus névralgiques de ce dossier ont été étudiées station par station, et on arrive autour de 110 millions d'euros du kilomètre matériel roulant compris. A partir de là, on peut avoir dans une première approche une idée des coûts.

Une station intermédiaire, c'est-à-dire une station toute seule, isolée, sans correspondance sera autour de 30 à 40 millions d'euros, alors qu'une station de correspondance sera plutôt entre 50 et 60 millions d'euros, avec une très grande dispersion. Evidemment, les conditions techniques nous conduisent à des choses assez compliquées. On ne peut pas comparer la station de La Défense à toute autre station.

Marthe CHABROL :

Je suis Asniéroise et usager de la ligne 13. Je trouve lamentable que la promesse de dédoublement de la ligne 13 ait été abandonnée, d'autant que je pense que votre projet ne se désaturera en rien la ligne 13, et je ne trouve pas de cohérence, le projet apparemment retenu de prolongation de la ligne 14 jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen, ne se trouvera pas en correspondance avec Arc Express.

Aucun cas où la station les Agnettes serait retenue, qu'en serait-il de la gare de bus qui se trouve à Gabriel Péri ? Sera-t-elle transposée ailleurs et où ?

Jean-François HELAS :

Puisque nous ne sommes pas très nombreux ce soir, et que vous posez une question qui intéresse les gens de ce territoire, en particulier sur la désaturation de la ligne 13, et je peux comprendre votre avis, je voudrais rappeler que la concertation sur la désaturation de la ligne 13 a eu lieu il n'y a pas si longtemps (une petite année), que j'ai d'ailleurs conduite pour le STIF. Nous avons proposé à cette occasion, et le Conseil a ensuite validé ce choix, de relier les deux branches de la ligne 13 par la ligne

14, ligne extrêmement puissante et extrêmement rapide, pour pouvoir décharger cette ligne. De ce point de vue, nous avons dans ce cadre déjà annoncé les 25 % de réduction de trafic que nous confirmons bien évidemment ce soir, ce projet continue d'avancer à grands pas, car il y a urgence sur la question.

Nous avons d'ailleurs dit à cette occasion que cela ne fermait pas définitivement pour le très long terme les questions du dédoublement que vous semblez appeler de vos souhaits, mais au contraire, cela permettrait, si l'on devait le faire un jour ou l'autre, des conditions d'exploitation plus faciles puisque l'on aurait une solution intermédiaire, alors que dédoubler aujourd'hui, c'est quand priver pendant très longtemps les voyageurs d'une des lignes de conditions de transport correctes, si tant est que l'on puisse dire qu'avec la saturation actuelle, ce sont des conditions de transport correctes, mais cela peut être pire.

Le lien entre la désaturation de la ligne 13 apportée par la ligne 14 et Arc Express, Arc Express contribuera également à désaturer la ligne 13 d'environ 10 à 12 %. Dans la présentation, on a parlé de 5 à 10 % pour l'ensemble du réseau de métro ; ceci doit s'affiner ligne par ligne. Concernant la ligne 13, on l'avait fait notamment dans le cadre de la concertation que je viens d'évoquer, c'était de l'ordre de 10 %, quelle que soit la question qu'on n'a pas prise en compte et que vous soulevez dans la deuxième partie de votre intervention sur la liaison entre la ligne 14 à Saint-Ouen ou raccordée à Arc Express. Ce n'est pas cela qui contribue à la désaturation.

Dans le cadre de la complémentarité ou de la convergence entre les différents projets, malgré tout l'idée de prolonger la ligne 14 au-delà de Saint-Ouen, jusqu'au Stade de France, pour le connecter à Arc Express, a fait son chemin. Globalement, dans ce cadre, et le Grand Paris porte plutôt l'idée d'étendre la ligne jusqu'à Roissy. C'est un choix industriel que nous interrogeons pour un certain nombre de raisons, sur lesquelles j'y reviendrai si cela vous intéresse un peu plus tard. Mais au moins, on considère que sans doute venir jusqu'au Stade de France Saint-Denis permettrait effectivement une connexion intéressante avec Arc Express.

De ce point de vue, le projet que nous portons de prolongement jusqu'à Saint-Ouen pourrait être poursuivi jusqu'à Arc Express.

Concernant votre deuxième partie de question sur les Agnettes et Gabriel Péri, pour garantir la meilleure efficacité du réseau, il est important de s'assurer d'un bon fonctionnement de rabattement (tous modes permettant de venir à la gare), à pieds, en vélo (et il y a des progrès à faire dans le domaine), et à partir de bus. Des phases d'études ultérieures, une fois que l'opportunité serait confirmée de ce projet, que l'on en aurait un tracé et que l'on passerait à un deuxième stade d'études, doivent s'engager sur l'ensemble du réseau de bus pour bien articuler ces différentes échelles de réseau de transport. A cette occasion, il ne s'agit pas de diminuer les réseaux de bus autour, mais en général dans les grands principes d'éviter d'avoir des lignes de bus qui passent là où l'on aurait Arc Express, car cela n'aurait pas beaucoup de sens. Si l'on met un moyen puissant souterrain, ce n'est pas pour laisser des bus congestionner au-dessus. Par contre, on pourrait en profiter pour faire des rabattements plus efficaces et aller à cette occasion irriguer des secteurs qui ne le seraient pas bien aujourd'hui. Voilà à peu près la philosophie des problématiques de restructuration des réseaux de bus.

Françoise CLERO :

Concernant le tracé rapproché qui ne retient pas forcément ma préférence, optant pour le tracé éloigné, je suis assez surprise que l'on soit passé de la Mairie d'Asnières à la gare de Bois-Colombes. Il y a du côté de la gare de Bécon l'ancienne gare de marchandises de Bécon les Bruyères qui offre un espace assez important pour implanter une station. J'ai été un peu surprise que l'on n'utilise pas cet espace qui ne sert plus à rien aujourd'hui.

Jean-Luc MATHIEU :

C'est donc une question, pourquoi un tracé n'est pas passé par là ?

Françoise CLERO :

Bécon donne aussi sur Bois-Colombes, la gare de Bois-Colombes occupe un espace assez réduit et je suis surpris qu'on n'utilise pas l'ancienne gare de marchandises de Bécon les Bruyères, qui donne sur l'espace de Bois-Colombes où il y a plein d'entreprises actuellement.

Laurence DEBRINCAT :

Je rappellerai comment nous avons construit ces tracés. Nous avons vraiment souhaité avoir des correspondances entre Arc Express et toutes les lignes radiales, donc toutes les lignes de trains, de RER ou de métros. C'était pour nous indispensable qu'Arc Express soit en correspondance aussi bien avec la ligne L qu'avec la ligne J du Transilien. La gare de Becon est aujourd'hui desservie uniquement par la ligne L, et d'ailleurs elle ne peut pas être physiquement desservie par la ligne J qui passe au niveau justement de la gare de Bois-Colombes, et plus au nord au niveau de Colombes gare.

Pour nous, il était extrêmement important de ne pas manquer cette correspondance. Si l'on n'a pas de correspondance, il n'y a pas de gains que je vous ai montrés tout à l'heure pour les habitants de la Grande Couronne, car ils ne pourront pas accéder au système Arc Express, et donc continueront à devoir aller jusque dans Paris, reprendre des correspondances et retrouver en rebroussant chemin le projet Arc Express. Ce n'est pas performant, d'où le choix que nous avons fait de desservir dans ce tracé bleu et vous proposer des stations au niveau de Bois-Colombes et des Vallées plutôt que Bécon les Bruyères. Il nous semble aussi que l'espace que vous mentionnez au niveau de Bécon les Bruyères n'est pas situé vraiment au droit de la gare actuelle, mais un peu à l'écart. Là aussi, c'est un point extrêmement important, si l'on veut effectivement assurer des correspondances, elles doivent être de qualité, c'est-à-dire limiter au maximum le trajet que les voyageurs auront à faire à pied. Ce n'est pas seulement car ce n'est pas agréable, mais à un moment donné si les correspondances sont trop longues, on ne les fait pas. C'est vraiment aussi un point important. Techniquement, au niveau de la gare de Bois-Colombes, nous n'avons pas décelé de difficultés majeures de réalisation d'une correspondance entre Arc Express, située en souterrain et la gare de Bois-Colombes. Ce sont les principales raisons qui expliquent le choix que nous vous proposons ce soir.

M. DUJARDIN :

Je me permets d'intervenir, même si je n'ai pas droit à la parole, puisque je suis parisien, et que nous avons tout ce qu'il faut.

Jean-Luc MATHIEU :

Mais bien sûr que si.

M. DUJARDIN :

C'est aux banlieusards de dire quelque chose, mais je pense que vous vous entêtez à mettre tout en souterrain. Ne peut-on pas mettre de la Garenne-Colombes à la gare en tramway ? C'est un exemple au hasard. Cela ne coûterait-il pas moins cher ?

Jean-Luc MATHIEU :

Cela coûterait-il moins cher de mettre en aérien ? Y a-t-il d'autres personnes qui ont des questions du même type ?

Jean-François HELAS :

On ne décide pas quand on veut faire un projet de transport sur un métro, un métro automatique ou un tramway. Notre métier consiste à observer les déplacements des Franciliens. On part des insuffisances que l'on peut constater, des déplacements au quotidien des Franciliens. A partir de là, on imagine pouvoir relier des points, les mettre en correspondance avec un certain nombre de lignes. En les reliant de cette manière, le modèle de trafic du STIF, sous la direction d'ailleurs de Laurence Debrincat, permet d'évaluer les estimations de trafic. Ces estimations de trafic sont faites pour dimensionner le projet à l'heure de pointe, c'est-à-dire au moment où dans chaque sens, on a le maximum de voyageurs. Il faut derrière mettre en place un dispositif de transport qui le permet.

En comparant globalement un tramway avec un métro automatique, tel qu'on l'envisage pour Arc Express, on compare un dispositif de tramway limité au maximum à 7 000 voyageurs par heure et par sens, alors qu'Arc Express est d'ores et déjà calibré autour de 20 000 voyageurs par heure et par sens, avec une sensibilité, c'est-à-dire une capacité technique ultérieure pour se garder de la réserve de capacité, jusqu'à environ 30 000. Nous ne sommes donc pas du tout dans les mêmes ordres de grandeur. On ne dit pas que le STIF est défavorable au projet de tramway, au contraire on en développe beaucoup, en construction ou en projet. Pour Arc Express, avec cette prévision de 1 million de voyageurs par jour sur l'ensemble et des pointes de dimensionnement autour de 15 à 18 000, une fois la boucle totalement faite, on n'est pas du tout adapté à un tramway.

Avant ce projet d'Arc Express, il y a eu dans l'histoire de nombreux projets, et ce projet vient de loin, à un moment donné il y a eu une période que l'on a appelée « Grand Tram », que l'on n'a jamais réussi vraiment à insérer dans les espaces urbains, dans les voiries de la proche couronne qui était déjà extrêmement dense, et qui ne le permettait pas facilement. On avait cette double impossibilité en quelque sorte.

Vous avez raison, un tramway même de très grande qualité, comme on peut les faire à Paris, va coûter en moyenne 50 millions d'euros du kilomètre, alors que je vous ai évoqué un coût de 110 millions d'euros pour Arc Express. Des projets de type ligne 14 sont plutôt situés autour de 200 millions d'euros du kilomètre. C'est pour se fixer là encore des ordres de grandeur.

Jacques MOUGENOT :

Je suis conseiller municipal de la ville d'Asnières et j'avais plusieurs remarques à faire sur notre présentation. Le trajet vert pour la ville d'Asnières double complètement la ligne T1, et cela va même au-delà de la commune d'Asnières. Je pense que dans votre tableau avec les croix tout à l'heure, vous n'avez pas pris en compte ce critère qui est un élément de pondération, me semble-t-il, relativement important.

Vous avez insisté sur l'intérêt d'avoir des correspondances avec les lignes de banlieue actuelles. Je me demande pourquoi ne pas avoir envisagé de passer par la gare d'Asnières, car il y passe absolument tous les trains se dirigeant vers la Gare Saint-Lazare, ce qui permettait d'avoir des correspondances non seulement avec les lignes J et L, mais les autres lignes qui passent par cette gare aujourd'hui et qui s'y arrêtent. On aurait même pu envisager de prévoir un arrêt pour d'autres lignes, ce qui permettrait une correspondance très large sur l'ensemble du réseau Saint-Lazare. À mon avis, il serait plus intéressant que d'avoir une station à la mairie d'Asnières, sachant que le secteur de la mairie d'Asnières, et je l'ai regardé très concrètement, est à moins d'un kilomètre à vol d'oiseau d'une des stations existantes aujourd'hui.

Pour rebondir sur la question de la saturation de la ligne 13, on dit partout que la ligne 13 sera désaturée de 25 % grâce au prolongement de la ligne 14. Mais, ceci ne se fera évidemment qu'à partir de la station Porte de Clichy. Or, aujourd'hui nous avons déjà des problèmes de saturation importants entre Gabriel Péri et la Porte de Clichy. Le prolongement de la ligne 14 est intéressant, mais il ne résoudra pas le problème de saturation de la ligne 13 pour la ville d'Asnières.

Jean-François HELAS :

Laurence l'a dit tout à l'heure, mais peut-être faut-il le repréciser. Il ne faut pas additionner brutalement les différentes croix. Dans le dernier critère, sur la qualité des correspondances, en réalité entre le tracé bleu et le tracé vert, on couvre bien exactement le même nombre et la même qualité des différents réseaux en radiale. Donc, normalement, on devrait avoir trois croix pour les deux opérations. On en a mis que pour le tracé vert, justement pour tenir compte de ce tracé T1. Ceci dit, il faut regarder cela séquence par séquence également, car on a dans d'autres endroits également d'Arc Express des lieux où l'on peut avoir pendant l'inter-station d'une station par exemple une redondance entre deux réseaux.

Par rapport au T1, on pose différemment la question ; si en quelque sorte on prend tout le tracé vert, qui finalement serait un peu redondant avec le T1 depuis la connexion T2 à la Garenne-Colombes jusqu'à Gennevilliers, ou si l'on en prend qu'une partie, chose qui a été très longuement débattue et appuyée à Colombes pour mixer les deux tracés. On imaginait d'envisager le tracé vert sur un secteur entre la Garenne-Colombes jusqu'aux Quatre Routes, avec un tracé T1 beaucoup plus au nord, plus proche de la Seine, ensuite un mixage avec le tracé bleu allant vers les Agnettes et les Grésillons. A la réunion de Gennevilliers, de nombreuses voix s'élevaient pour desservir ces différentes stations. Dans ces conditions, les questions de redondance que j'évoquais précédemment, que l'on ne cache pas sur ce tracé, sont à apprécier des différentes manières.

Une deuxième partie de la question concernait la gare d'Asnières. Vous avez raison, c'est une gare en termes de positionnement pour les différentes lignes du Transilien

tout à fait intéressante, sauf qu'il y a des souterrains et un encombrement du sol et du sous-sol. Lorsque nous avons mené des études précises, cela nous a un peu conduits à annuler cette possibilité, car elle était techniquement trop difficile ou trop contrainte à réaliser.

En quelques mots, pour donner un éclairage sur notre façon de procéder, à chaque fois que l'on croise une ligne en radiale, et on a regardé les différentes stations qui étaient possibles, on s'est intéressé à différents critères. Avait-on la place de pouvoir mettre une nouvelle station de type arc express ? Était-on en capacité de pouvoir mettre aux normes la station que l'on croisait ? Évidemment, avec Arc Express on va augmenter le flux dans la station existante. Dans ce cas, il faut que les conditions de sécurité d'évacuation puissent se faire dans de très bonnes conditions. Il faut donc pouvoir la remettre en sécurité avec ces nouveaux flux.

À partir du moment où l'on touche ces gares et que l'on réalise des travaux, même si ce sont des correspondances piétons, on doit les mettre en accessibilité. C'est à la fois tout à fait normal mais en même temps ce n'est pas toujours possible techniquement, donc on examine ce point.

On regarde également les capacités d'inter-modalités et de développement en surface. Va-t-on bien pouvoir amener un bon rabattement de bus ? A-t-on une place suffisante ? C'est l'ensemble de ces paramètres qui fait que l'on a retenu ou non en termes d'opportunité et de risques, telle ou telle station.

De ce point de vue, il nous aurait intéressé effectivement de penser à cette gare dans le panorama. Mais là, on a vraiment des contraintes techniques trop fortes.

Laurence DEBRINCAT :

On peut préciser que c'est la seule gare que nous avons vraiment abandonnée comme point possible de correspondance d'Arc Express sur l'ensemble du tracé d'Arc Express en réalité, car vraiment les équipes techniques ont montré à la fois que la configuration en talus de la gare, que les couloirs pour accéder aux quais sont trop exigus, cela rendait la chose totalement impossible, d'où les différentes variantes de tracés proposées. Vous avez d'ailleurs quelques éléments techniques sur la gare d'Asnières dans le dossier du maître d'ouvrage à l'accueil.

Jean-Luc MATHIEU :

Si j'ai bien compris, Monsieur le conseiller municipal, votre propos sur la désaturation de la ligne 13 était plus une remarque qu'une question. Si ce n'était pas le cas, je vous demanderai de reformuler votre question.

Jacques MOUGENOT :

C'était une remarque. Ce débat n'est pas clos pour nous, car ce problème de saturation va perdurer, et même s'accroître lorsque le T1 aura pour terminus les Courtilles ; il ne faut pas se faire d'illusions.

Même si les solutions Arc Express vont forcément apporter une amélioration, celle-ci est très loin dans le temps. Pour la ville d'Asnières, nous avons une période noire qui va continuer, pour laquelle nous n'avons pas de solution même provisoire pour résoudre ce problème.

Je fais une suggestion. On peut très bien mettre des lignes de bus fréquentes avec un parcours réservé depuis les Courtilles jusqu'à la place de Clichy. Il y a des tas de villes qui le font, en attendant que le problème de la saturation de la ligne 13 soit résolu.

Jean-François HELAS :

On va peut-être répondre à deux voix.

Sébastien PIETRASANTA :

Pour aller dans le prolongement de ce qui a été dit sur la ligne 13 avant de laisser le STIF répondre. La problématique de la sur-fréquentation de la ligne 13 est évidente, et nous nous sommes réjouis de l'ouverture des deux nouvelles stations de métro : les Courtilles et les Agnettes, mais cela a accentué sur la sur-fréquentation de cette ligne. Evidemment, les Asniérois et les Gennevillois également sont les premiers à se réjouir de l'ouverture de ces deux stations, ce qui a permis de désenclaver nos quartiers.

Je pense qu'il n'y a pas forcément une seule solution sur la désaturation de la ligne 13, mais un certain nombre de palettes. Mi-décembre, j'ai à nouveau écrit à Monsieur Mongin, Président de la RATP, copie à Jean-Paul Huchon Président du STIF, et d'ailleurs cela a été relayé ce matin dans « Le Parisien », plusieurs choses ont été envisagées par le STIF et par la RATP sur la question de la ligne 13, des portes palières. On s'éloigne un peu du sujet, même si la question de la fréquentation de la ligne 13 est essentielle.

Les portes palières devaient commencer à être installées en 2010. Comment cela va-t-il se poursuivre en 2011 ? L'importance des portes palières est que cela aille jusqu'aux Courtilles, mais que cela ne s'arrête pas à Place de Clichy.

Nous entendons parler du système Ouragan depuis des années. Il devait être mis en place à la fin de l'année 2011. Est-ce toujours d'actualité ?

Je suis d'accord sur le fait que la ligne 14 va désaturer en partie la ligne 13, mais pas sur l'ensemble du tronçon, notamment qui concerne Asnières et en même temps cela concernera les Asniérois, car ils ne s'arrêtent pas forcément à la Place de Clichy ou à la Mairie de Clichy.

Par ailleurs, la jonction entre la station de RER C Les Grésillons se fera à deux stations éventuellement du raccordement de la ligne 14 prolongée jusqu'à Mairie de Saint-Ouen. Cela permettra aussi de désenclaver cette partie sud-est du territoire d'Asnières.

Le projet Arc Express désature de 10 à 12 % la ligne 13. J'imagine que 25 % + 12 % représentent environ un tiers de désaturation. En même temps, je me méfie aussi des chiffres, car l'arrivée du tramway, même si le prolongement est prévu au-delà des Courtilles, voté par le STIF récemment avec la région et le département jusqu'aux Quatre Routes va aussi augmenter la fréquentation. Sur la question des bus, on a écrit là aussi avec William Lanz mon adjoint aux transports, à plusieurs reprises à la RATP, pour demander un renforcement notamment de la ligne 54 du bus, ce qui a été relayé par Annick Lepetit, maire-adjointe en charge des transports à la Ville de Paris, pour augmenter l'offre de transport sur la ligne 54. Pour l'instant, ce n'est pas ce qui est prévu.

Plusieurs palettes de solutions doivent être mises en œuvre sur la ligne 13, et évidemment faire en sorte que l'on ait un peu plus de machinistes et de métro. La ligne 13 est la seule ligne de métro où encore à minuit on arrive à ne pas avoir de places assises. C'est quand même assez hallucinant. Vous disiez que l'on était encore dans ces conditions humaines de voyage de la ligne 13, vraiment cela dépend des heures, des moments et des jours. Parfois, on frôle le pire.

La question de la ligne 13 est essentielle. Le projet présenté Arc Express va dans le bon sens, mais ce ne sera pas la solution miracle qui permettra de résoudre d'un coup de baguette magique en 2020 au mieux le problème de désaturation de la ligne 13. Il y a une urgence à le traiter et il faut que la RATP notamment se mobilise.

Jean-Luc MATHIEU :

Sur cet ensemble de questions : bus supplémentaires, portes palières sur la ligne 13 pour accélérer le flux et aussi le système Ouragan, avez-vous quelques compléments d'information à apporter ?

Jean-François HELAS :

Ce n'est pas tout à fait le sujet de ce soir, mais cela fait partie, et on le comprend bien, de vos préoccupations majeures et des nôtres également. La désaturation de la ligne 13 fait partie des premiers points à traiter en urgence dans le cadre du Plan de mobilisation.

Cette affaire comprend plusieurs horizons de temps, un horizon avant notamment la prolongation de la ligne 14 (court ou moyen terme). Je signale à ce sujet qu'un prochain comité de ligne sera organisé à l'initiative du STIF, en présence de Mme Lepetit, pour examiner toutes les conditions, à la fois les évolutions des rénovations des rames qui se mettent en œuvre, la mise en place des portes palières, le système Ouragan pour faire le point de l'ensemble de ces sujets.

Cela faisait aussi partie des enseignements que l'on avait tirés dans le cadre du bilan de la concertation sur la ligne 13. Il avait été mis en place une première vague d'évolutions du réseau de bus. Le STIF avec les opérateurs, notamment RATP, en ont fait une évaluation, un bilan et au prochain comité de ligne ils l'évoqueront pour savoir s'il y a encore des choses qui peuvent être faites ou pas pour améliorer un peu les conditions.

Je me rappelle qu'à un moment donné, quand on parlait du dédoublement comme solution, certains avaient envisagé des solutions assez drastiques, en demandant de réserver une voirie avec des bus pour pouvoir compenser pendant le temps des travaux. Je n'ai plus les chiffres en tête, mais cela peut se refaire assez facilement. Chaque branche de la ligne 13 doit correspondre à une charge de 12 000 voyageurs par heure. Un bus en prend 100. Vous vous rendez compte que pour pouvoir effectivement de manière dimensionnelle compenser un arrêt d'exploitation, c'est quasiment une autoroute à deux fois deux voies de bus, et des systèmes à 2 ou 3 bus qui s'arrêtent sur chacune des stations. C'est quelque chose de tout à fait irréalisable. De ce point de vue, on avait essayé de le démontrer au moment des différentes réunions publiques.

Dans les enseignements de ce bilan, on a également pris acte de ce que nous avons entendu dans le débat. Les portes palières sont bien dans le choix de la RATP. Pourquoi ne les généralise-t-on pas sur l'ensemble de la ligne, en particulier sur les bouts de fourche qui seront les moins désaturées. J'entends bien la critique là-dessus, le point de congestion essentiel se situe bien entre La Fourche et Saint-Lazare. De ce point de vue, on règle bien la question mais vous avez raison de dire aussi qu'on ne va pas améliorer considérablement la situation au-delà de Porte de Clichy et de la Mairie de Saint-Ouen.

De ce point de vue, nous avons effectivement sollicité la RATP et le Président Mougin, lorsqu'il a fait sa dernière audition au niveau du STIF a confirmé qu'il étudiait cette question, et qu'il rendrait prochainement les premiers résultats d'études auprès du STIF qui y tient beaucoup et qui appuie beaucoup dans ce sens. Nous portons aussi cette question, il n'est pas certain aujourd'hui que l'opérateur nous suive instantanément sur la généralisation des portes palières. Nous attendons ses arguments, s'il ne devait pas l'envisager. Quelque part, cela ne pourrait être des arguments de financements, car les financeurs des projets (région en particulier) sont prêts à suivre cette question. C'est le court et moyen termes.

Malgré tout, je voudrais revenir sur l'orientation à long terme, c'est-à-dire après 2017 ligne 14, 2020 à 2022 l'horizon de l'Arc Express Nord. Certes, cela paraît compliqué a priori à présenter, mais on n'a pas trouvé de solution miracle de désaturation de la ligne 13 d'un seul bloc facile à réaliser, enfin pas trop contraignante en exploitation. On a bien conscience que l'on vient sur un ensemble de solutions, dont le prolongement de la ligne 14 et dont Arc Express.

Par contre, l'ensemble de ces solutions nous semble largement robuste. Evidemment, on a tenu compte aussi des évolutions de développement des différents territoires et des projets prévus.

Enfin, et vous l'avez bien souligné, même si cela n'a pas toujours été bien compris dans le débat, dans le même temps, alors qu'on entend aussi des demandes de prolongement des lignes des deux fourches, jusqu'au Port de Gennevilliers pour ce qui vous concerne, il faut rester attentif à la problématique actuelle et être bien certain d'avoir engagé suffisamment les choses du côté de la désaturation avant d'envisager un prolongement.

Laurence DEBRINCAT :

Le T1 dans son prolongement aux Quatre Routes va-t-il amener plus de voyageurs sur la ligne 13 ? Ce n'est pas évident du tout que les choses se passent ainsi. En réalité, les habitants qui aujourd'hui viennent sur la station les Courtilles la rejoignent déjà avec les bus qui existent. On peut supposer au contraire que le T1 leur donnera un accès plus rapide au pôle RER D et Transilien de Saint-Denis. Eventuellement, ils seraient prêts à diversifier leur ligne d'accès au réseau ferré plutôt que de continuer à se concentrer sur la ligne 13.

Vraisemblablement, il ne devrait pas y avoir d'effet d'accroissement sur la ligne 13. Je ne vous dis pas que cela aura un effet de décharge qui se verra. Il ne faut pas forcément avoir peur de ce prolongement en ce sens.

Jean-Luc MATHIEU :

Après ce vaste panorama sur les tentatives pour essayer de désaturer la ligne 13, on peut peut-être essayer de revenir à Arc Express dans la région. On posera tout à l'heure les questions plus générales.

Pierre FABRE :

J'habite Asnières. Mesdames et Messieurs, en dehors de votre grand projet, n'auriez-vous pas envisagé d'utiliser la petite ceinture, en la réhabilitant et d'utiliser également la grande ceinture, ce serait un complément très important, permettant d'avoir moins de frais (expropriation et autres) ?

Jean-François HELAS :

Cette question est souvent soulevée, qui part d'un des principes que nous appliquons au maximum, c'est-à-dire la réutilisation des plates-formes ferroviaires existantes abandonnées ou limitées en usage à d'autres utilisations par exemple comme le fret. Je citerai par exemple la tangentielle Nord où l'on vient utiliser cette Grande Ceinture, exclusivement réservée au fret. On construit le long de la plate-forme une nouvelle plate-forme spécifiquement dédiée à un tram-train (train léger qui a un fonctionnement un peu intermédiaire entre le train et le tramway). Cela nous semble pouvoir constituer une rocade de grande qualité performante, qui reliera globalement à terme, en 2017, Sartrouville à Noisy-le-Sec. La première tranche de travaux a commencé entre Epinay et Le Bourget.

On a d'autres propositions, la Tangentielle Ouest entre Saint-Cyr, Saint-Germain, prolongée jusqu'à Achères. Pour autant, on ne peut pas tout le temps réutiliser les infrastructures, car elles sont dans certains cas à des endroits où l'on ne va pas beaucoup capter de population ou d'emplois, ce qui est quand même notre première réflexion : aller chercher dans la densité en quelque sorte, et on l'a montré dans les différentes présentations, en populations en emplois. C'est un bon principe, on essaie d'optimiser nos infrastructures, mais là en l'occurrence et principalement pour quelque chose d'aussi puissant qu'un métro, cela ne nous semblait pas du tout adapté.

Enfin, en ce qui concerne votre inquiétude par rapport aux expropriations, j'ai dit tout à l'heure qu'on était sur quelque chose de totalement souterrain, entre 16 et 25 m de profondeur. C'est quelque chose qui ne passe pas tout à fait dans la cave. Cela nécessite expropriation du tréfonds, et après vérification en fonction des coûts géologiques, que l'on ne vienne pas perturber ce qui se passe au-dessus. Ce sont des nuisances modestes de ce point de vue en matière d'expropriation.

Concernant les sorties des stations, selon les cas, cela peut être aussi simple que les stations de métro que vous connaissez dans Paris, à la Madeleine, où vous avez l'escalier et l'escalator qui sortent sur la voie publique. Cela peut être un peu plus important si à l'occasion d'un projet avec la collectivité il y a l'idée de transformer ou de construire un bâtiment autour de bureaux ou d'activités par exemple. On peut avoir des choses un peu différentes, mais on reste par ces projets souterrains sur des logiques d'expropriation extrêmement limitées.

Jean-Luc MATHIEU :

Cette question concerne Petite Ceinture, Grande Ceinture et nous sortons complètement de la zone. Y a-t-il des personnes qui ont des questions à poser sur le territoire voisin ?

Mme CESARI :

J'habite Bois-Colombes et je m'interrogeais sur les variantes qui comportent des différences. Qu'apporterait le projet Arc Express à Bois-Colombes si l'on ne choisissait pas le tracé bleu ? J'ai l'impression que l'on n'aurait aucune incidence positive liée à ce projet.

Par ailleurs, j'ai une autre question sur le trajet court. Pourquoi l'avoir fait démarrer à Nanterre-Préfecture plutôt que La Défense ?

Jean-François HELAS :

Nous avons présenté des variantes pour porter au débat ces interrogations. Je comprends que vous défendiez votre territoire. Nous avons essayé de montrer que ce projet d'Arc Express a un intérêt pour l'ensemble de l'Ile-de-France, pour ceux qui ne sont pas très loin de chacune des stations qui vont être raccordées, pour ceux de Paris intra-muros, car cela va contribuer à décharger l'ensemble du réseau de métro, et pour ceux qui viennent d'un peu plus loin car ils pourront par les différentes lignes de RER, de trains, de tramways venir se rabattre sur Arc Express, qui va leur offrir des possibilités de connexion avec d'autres lignes à droite ou à gauche de leur point de passage, plutôt que revenir obligatoirement sur Paris pour procéder aux différents échanges. Il est conçu pour le développement de l'ensemble de l'Ile-de-France.

Même si ce n'est pas le tracé bleu, mais le tracé vert, cela apportera quand même énormément, car cela vous permettra que le rabattement soit par bus, par les lignes de Transilien qui existent entre Bois-Colombes et Colombes gare (si l'on passait sur le tracé vert) ou avec La Garenne-Colombes (si l'on veut pouvoir relier de ce point de vue) permettra de raccorder Arc Express, et de pouvoir aller ensuite d'un côté ou de l'autre selon votre destination. Je comprends que l'on veuille la gare au plus proche de son domicile, mais on est quand même sur une cinquantaine de gares, et c'est énorme.

Nous avons un projet dont la conception consiste justement à avoir une desserte extrêmement fine. C'est un peu ce qui fait la différence avec le Grand Paris. De ce point de vue, dans votre secteur, globalement, on a quasiment deux fois plus de stations prévues que le Grand Paris, mais pour autant, on ne pourra pas mettre les stations partout. A un moment donné, un choix de tracé sera fait ; ce qui satisfera certains et mécontentera d'autres. Il faut le voir avec cette vision de la connexion, du maillage et des rabattements possibles que cela va permettre.

Laurence DEBRINCAT :

On peut préciser que la station des Quatre Routes est aussi en limite de Bois-Colombes, côté nord. Pour les personnes qui habitent au sud de Bois-Colombes, cela n'apporte pas directement un accès à pied, mais on dessert aussi le quartier des Chambards à Bois-Colombes par cette variante.

Mme CESARI :

Si vous êtes à plus d'un kilomètre d'une station, cela n'a aucun intérêt.

Laurence DEBRINCAT :

Non, je ne crois pas.

Jean-François HELAS :

A pied, vous avez raison Madame. Globalement, dans la zone d'attractivité, on considère qu'un métro puissant, comme Arc Express, c'est 800 m. Au-delà de 800 m, le comportement moyen fait que l'on n'y va pas à pied. Mais, il n'y a pas qu'à pied.

Jean SICRE :

Je m'occupe d'une amicale de locataires sur Asnières. Je rejoins la dernière intervention, car je suis très surpris que votre tracé bleu n'aille pas directement à La Défense. Lorsqu'on demeure à Asnières ou Bois-Colombes, et même au centre de

Courbevoie, c'est une galère pour aller à La Défense. Il n'y a que l'autobus 178. Or La Défense comprend un centre commercial très important, qui n'est pas très loin de chez nous. Cela engendre des clients. De nombreuses personnes travaillent à La Défense. Ces personnes sont obligées de passer par Paris, remonter par la ligne 1 ou le RER, Arc Express pourrait participer à la désaturation de la ligne 13.

Avec le tracé vert, vous passez à La Défense et vous filez vers la Garenne-Colombes, alors qu'actuellement la prolongation de tramway en construction va doubler cette ligne verte à cet endroit-là.

Jean-François HELAS :

Votre question complète la deuxième partie de la question de Madame. Le point commun au tracé vert et bleu est La Garenne-Colombes. Par rapport à la logique de mixage que j'évoquais tout à l'heure, on pourrait très bien considérer que l'on prend le bleu ou le vert du côté de la Défense et le bleu ou le vert indépendamment au-delà.

La question autour de La Défense est assez complexe, je vais essayer de la résumer. On a eu aussi des réunions sur le territoire. Le pôle de La Défense est un pôle complètement majeur. On l'a présenté dans le film, un RER aujourd'hui, un deuxième demain avec le RER E, la ligne 1 qui est la plus chargée du réseau francilien, le T2, les lignes de Transilien L, U. Au bout d'un moment, cela devient un pôle très complexe. On en a un deuxième dans la région parisienne : Châtelet. On essaie de moderniser ce pôle et c'est terriblement compliqué. Quand vous voulez bouger quelque chose, entre les gares souterraines, les gares RER, les connexions RER ou de métro, l'espace commercial au-dessus, la Canopée, les enjeux de sécurité. Cela devient absolument gigantesque, extrêmement coûteux. Est-ce aussi intéressant que cela de continuer à centrer sur un point unique ?

D'ores et déjà autour de La Défense, toute la question de l'irrigation de l'Esplanade, du retour sur la ligne 1 n'est déjà pas une mince affaire. Donc, il y a une vraie problématique de fonctionnement de ce secteur.

Donc, nous avons proposé deux choix : La Défense. Nos anciens nous ont laissé une réservation sous l'espace des Quatre Temps, nous avons donc la possibilité, pas très simple et pas en continu, de faire raccorder l'Arc Nord et l'Arc Ouest en les superposant sous les Quatre Temps. Même si ce n'est pas simple, nous avons trouvé une solution technique pour le faire.

Nous avons envisagé une deuxième possibilité du côté du secteur de Nanterre-la-Folie, les Groues, qui est également liée au RER E, puisque celui-ci aurait deux gares dans le secteur, un au niveau de Cœur Défense sous le CNIT et une autre au niveau de La Folie. Donc, nous aurions un dispositif assez puissant à cet endroit, avec un futur secteur de développement des Groues, où l'on peut positionner une station intermédiaire. L'enjeu est un peu différent, on va moins toucher directement le cœur le plus puissant, mais on va commencer à participer à élargir le système à cet endroit, sans doute accompagner un peu mieux les projets de développement envisagés, ce qui n'empêchera pas que la question de l'irrigation générale un peu de l'Esplanade et de l'épaisseur du Cœur Défense devra être de toute façon retravaillée par sans doute quelque chose à inventer. L'établissement public de l'Etat (EPADESA) qui s'occupe du secteur y réfléchit, le STIF y est très attentif aussi. Nous suivons ces études d'assez près, car il y aura des choses à faire de ce point.

Nous avons bien ce choix. Aujourd'hui, je n'ai pas encore de bilan à en tirer, mais il semble que la réflexion pour un certain nombre d'acteurs de ne pas tout concentrer avec gourmandise au niveau de La Défense semble sage pour beaucoup.

Laurent GUILLARD :

Je suis Maire-adjoint au développement durable de la Ville d'Asnières. Je vais revenir sur un point concernant la gare de Bécon qui a été évoquée tout à l'heure dans une précédente question. Je suis arrivé en cours de débat et j'ai peut-être raté des choses.

Les trois maires des villes d'Asnières, de Bois-Colombes et de Courbevoie se sont exprimés publiquement pour que le trajet bleu passe par la gare de Bécon et non la gare de Bois-Colombes ; appel d'autant plus pertinent du maire de Bois-Colombes, et surtout sur un territoire dont ils sont quand même les édiles, les responsables politiques qui ont une certaine expertise.

Quelle réponse va apporter le STIF à cette demande forte des trois maires pour avoir choisi plutôt la gare de Bois-Colombes qui a quand même une circulation et un trafic moindre plutôt que la gare de Bécon, même si elle est vétuste, a aussi un trafic nettement plus important que celui de la gare de Bois-Colombes ?

Jean-Luc MATHIEU :

On retrouve une question comme celle des trois maires à Champigny, entre la position des maires et la position de la population.

Jean-François HELAS :

L'intérêt d'un débat public, c'est bien de mettre à plat, face à des propositions qui sont faites, différentes variantes en ce qui nous concerne, un autre projet que vous connaissez avec le Grand Paris, de manière la plus transparente possible pour que les uns et les autres puissent réagir. À partir de là, comme dans n'importe quel projet, le STIF doit en tirer un bilan pour que son conseil d'administration, constitué d'élus, puisse prendre position.

Vous avez raison, les choses peuvent parfois être antagonistes. Trois maires ici veulent une gare à Bois-Colombes, je l'entends. D'autres maires, par exemple celui de Colombes, considèrent que le tracé vert doit être privilégié.

Globalement, on essaie d'arriver à une convergence, mais cela ne veut pas dire pour autant que l'on va arriver à desservir l'un et l'autre. À un moment donné, il faudra trancher. Le STIF sera aussi attentif aux enjeux transport et d'aménagement, et aux arguments qui sont présentés dans le cadre du débat. Il y a ceux que l'on a identifiés et ceux qui viennent, qui n'avaient pas été perçus exactement de cette manière, quand on a fait des études de fond, et on l'a vu dans certains cas. D'ailleurs, on a modifié et proposé des adaptations et des mixages de solutions à certains endroits.

A Bois-Colombes, un maillage nous semble très important avec une ligne de Transilien qui serait sinon oubliée. D'ailleurs, je note que le projet du Grand Paris, qui au départ n'y avait pas pensé, mentionne une gare à Bois-Colombes maintenant. Je ne sais pas quel est le statut de cette gare, mais manifestement dans une réunion publique que l'on a eue avec le Grand Paris, il reconnaissait que cet oubli était relativement majeur. Il faut distinguer la question de la pertinence de Bois-Colombes par rapport à la pertinence de Bécon. De ce point de vue, c'est Bois-Colombes ou

Colombes gare, c'est la même fonctionnalité, c'est-à-dire connectée avec la ligne J du Transilien.

Nous avons considéré dans notre approche que malgré tout Bécon dans sa liaison notamment avec La Défense aujourd'hui et avec Saint-Lazare avait déjà une ligne structurante, avec la ligne L du Transilien. Il y a une fréquence à l'heure de pointe autour de 10 minutes. Il nous a semblé intéressant qu'Arc Express privilégie d'autres dispositions. Je ne reviens pas sur les propos de Laurence Debrincat sur la création de la gare de Bécon, la qualité de sa correspondance et les enjeux de développement autour. C'est un ensemble d'éléments qui ont conduit à cette position.

Anna CROZ :

J'habite à Asnières Grésillons. Je voulais rejoindre la question de l'intervenant précédent. Le passage par la gare de Bécon n'aurait-il pas permis de joindre en même temps La Défense et Nanterre ?

Je trouve que le tracé vert est un doublement de la ligne de tramway. Les voies sont plutôt larges entre les Quatre Routes et Gennevilliers, pourquoi passe-t-on en souterrain ?

Jean-François HELAS :

Vous avez raison de le souligner, et cela a été dit de manière constante dans toutes les réunions, au moins dans cette partie, entre les Quatre Routes et Gennevilliers, tracé vert qui correspondrait globalement au tracé du T1 pose question. Il ne semble effectivement pas pertinent de faire les deux en tout cas.

Il n'y a pas de mise en concurrence, les communes de Gennevilliers et de ce secteur trouve que les Agnettes et les Grésillons sont aussi des centres importants à desservir. Là, il semble qu'il y ait des convergences possibles à mettre en place.

La première partie de votre question fait référence au tracé du Grand Paris qui vient avec un système à double gare, voire à triple gare au niveau de La Défense, en venant desservir à la fois Nanterre avec une manivelle et La Défense avant de venir sur Bécon ; c'est un autre choix qui a été fait. Remettre un métro puissant entre Nanterre et La Défense alors qu'on a déjà le RER A, demain on met le RER E, on ne discute pas de bricoles mais de projets extrêmement structurants, là aussi cela nous paraît un peu de la gourmandise.

Par ailleurs, quand on a un peu caressé cette idée, au niveau des études, on a essayé de regarder la géométrie de nos stations. Très franchement, ce qu'a fait le Grand Paris en mettant la station entre le socle de la Grande Arche et le CNIT, nous n'arrivons pas à le faire passer. On a des quais tellement étroits que pour nous cela ne passe pas. Comme nous avons commencé les études bien avant eux, je ne sais pas comment ils font.

Hervé AMIEL :

Vous parliez des moins de la configuration de la gare d'Asnières qui est en talus, celle de Bois-Colombes est enterrée. Votre projet, et en particulier vos pré-études, ont-ils intégrés le recouvrement par une dalle de cette saignée dans la commune ?

Jean-François HELAS :

On n'en est pas là.

Laurence DEBRINCAT :

On s'est intéressé aux conditions de passage du tunnel d'Arc Express, de réalisation de la station d'Arc Express, et comment on pouvait se raccorder aux gares existantes, mais on n'a pas réfléchi à intervenir sur les voies existantes par ailleurs. Effectivement, pour l'instant, ce n'est pas un sujet que nous avons abordé.

Jean-François HELAS :

Il faut se donner la manière dont on travaille dans le temps. Le premier temps aujourd'hui de ce débat consiste à répondre à deux questions essentielles :

Est-il opportun pour vous de faire un projet de type Arc Express, c'est-à-dire une boucle, un métro automatique, en rocade complète en proche couronne, maillé sur l'ensemble des réseaux de trains, de métro, de RER, etc. ?

Quel bon scénario de tracé est à retenir ?

Les études que nous avons menées ont visé à dégrossir la faisabilité, les coûts, les intérêts de ces choix. Si l'on poursuivait et qu'un tracé était retenu, on recommencerait un deuxième niveau d'études. Une deuxième phase (l'enquête publique) permettra de représenter l'ensemble des projets avec toutes les contraintes en termes d'impact sur l'environnement, en termes d'expropriation, en termes de positionnement précis cette fois-ci des différentes gares.

Josiane FISCHER :

Je suis première Adjointe à la ville d'Asnières. Je voudrais revenir sur une question qui a été évoquée au début du débat concernant les Agnettes et Gabriel Péri. Une personne a posé une question sur la gare routière, je voudrais que l'on ait une réponse bien claire. Aujourd'hui, la gare routière pose un problème à la ville d'Asnières et de Gennevilliers en termes d'aménagement. Un comité de pôle n'a pas abouti à une solution satisfaisante. Des projets importants de développement sont envisagés aussi bien sur Gabriel Péri pour les deux villes que sur les Agnettes. Est-ce qu'une station Arc Express aux Agnettes signifierait que la gare routière serait déplacée ? Autrement dit, que devient la gare routière de Gabriel Péri si la station Arc Express est aux Agnettes ? C'est très important pour nos projets d'aménagement.

Jean-François HELAS :

Je comprends bien la question, malheureusement, je ne pense pas avoir dit exactement cela tout à l'heure. Si le choix était fait de passer aux Agnettes, dans la phase suivante d'études que j'évoquais, la question de la restructuration du réseau de bus a commencé à être étudiée en parallèle. Effectivement, il est important de dégager les points essentiels dont celui-ci : au niveau des Agnettes, aura-t-on plutôt un fonctionnement de rabattement mais simplement de lignes dites en passage ? Aura-t-on des lignes en terminus ? Y aura-t-il nécessité de faire une gare routière ?

La question que vous posez apparaîtra à tous les partenaires, c'est-à-dire les collectivités, les opérateurs, le STIF, une question intéressante ou pas ? Je suis incapable de le dire pour l'instant, on l'intègre dans le processus globalement dans la phase ultérieure. À un moment donné, il faut dégrossir la question. Si de ce point de vue, vous avez une position extrêmement établie considérant qu'il est impossible d'envisager à cause d'un projet urbain aux Agnettes ou à Gabriel Péri, et que vous

privilégiez la connexion à l'un ou l'autre, c'est bien ce qui nous intéresse ce soir et dans le cadre du débat globalement.

À ce stade, avant d'avoir repensé, car ce n'est pas une mince affaire, tout le tissu de bus de la boucle des Hauts-de-Seine, c'est un travail de longue haleine à coordonner très finement avec les collectivités locales. Ce n'est pas quelque chose qui peut se faire instantanément.

Josiane FISCHER :

C'est très important pour le choix, car il y a la gare routière mais aussi le dépôt bus RATP qui pour nous prend une surface très importante. S'il devait y avoir un déplacement, ce site est à envisager et à réfléchir, car cela a des incidences importantes pour le projet de développement urbain sur le quartier Voltaire comme sur le quartier des Agnettes pour la ville d'Asnières en tout cas.

Dominique CESARI :

Vous nous avez bien expliqué que les deux projets (tracé vert et tracé bleu) sont équivalents en termes de services aux populations qui sont éloignées, aux voyageurs et clients qui viennent de loin et qui viendront y faire une interconnexion avec des destinations plus éloignées. Je reviens donc, étant Bois-Colombien, à mon aune, c'est-à-dire qu'il est toujours plus agréable d'avoir une station en bas de chez soi que de devoir commencer par prendre un rabattant pour aller plus loin.

Par ailleurs, les deux projets sont visiblement très contrastés. Le tracé vert dessert des cités et on comprend bien qu'il essaye de donner aux personnes qui y résident la capacité d'aller vers l'emploi et l'activité par une nouvelle desserte. Le tracé bleu offre à des gens qui sont déjà employés et cadres à La Défense ou de l'autre côté vers la Plaine-Saint-Denis un agrément plus grand dans leur transport, une facilité dans leur vie. En tant qu'habitant, on ne peut pas aller plus loin que l'exposé.

Je voulais surtout insister, en tant qu'utilisateur éventuel de la ligne bleue, si elle est choisie et qu'elle passe en bas de chez moi, vous nous avez expliqué que pour aller à La Défense, destination essentielle pour aller à l'Ouest vers Saint-Quentin-en-Yvelines ou vers la Plaine-Saint-Denis ou vers Roissy, destination capitale dans l'enjeu de la ligne qui passera, il était difficile de la faire passer à La Défense pour des raisons techniques. Si vous la faites passer à Nanterre-Préfecture, il serait bon de prévoir un renforcement mais très soutenu de la desserte de la zone de La Défense qui repose actuellement sur le RER A pour aller de Nanterre-Préfecture à la Grande Arche, qui sera insuffisante et pénible à vivre.

Jean-François HELAS :

Vous avez tout à fait raison et je croyais l'avoir expliqué tout à l'heure, en parlant de la nécessité de desserrer en quelque sorte le fonctionnement de La Défense, avec deux séquences, celle entre Nanterre et La Défense où l'on a globalement à terme au même horizon de temps le projet Eole, c'est-à-dire le doublement du RER, on apportera là une réponse massive. La deuxième séquence est plus compliquée entre La Défense et Esplanade où l'on a une bonne saturation aujourd'hui de la ligne 1. On sait avec l'aménageur qu'un travail est à réaliser pour améliorer cette question. Nous avons bien conscience du problème que vous posez et il faudra le traiter.

Laurence DEBRINCAT :

On peut aussi noter que le tracé bleu sera en correspondance avec le prolongement du T2, cela a été évoqué tout à l'heure, au niveau de la Place de Belgique. Le T2 permettra un accès à La Défense depuis le tracé bleu. Si l'on se projette bien dans ce que seront ces deux projets à terme, Arc Express, c'est un métro toutes les deux minutes, le T2, c'est un tramway toutes les quatre minutes. On commence à être dans un système où l'on aura deux lignes en correspondance avec des fréquences comparables à celles que l'on a dans le métro parisien. Donc, la correspondance est aisée et on n'attend pas (ou très peu) le métro suivant. Il faut vraiment se projeter puisque les conditions de desserte de l'ensemble de la boucle des Hauts-de-Seine changent drastiquement avec Arc Express, plus ce tramway T2 et le complément apporté par le tramway T1.

M. BOEL :

J'habite à Asnières vers Gabriel Péri et je travaille vers La Défense. J'aurais savoir dans votre étude de quelle façon vous avez intégré la densité des routes et de la circulation dans les voiries, dans cette zone de territoire, en sachant qu'il est extrêmement compliqué de circuler entre Asnières et La Défense, à travers les petites rues d'Asnières, Bois-Colombes, alors que les territoires plus au nord disposent de grandes avenues pour la circulation automobile. J'aurais voulu comprendre le lien que vous faites entre la circulation automobile et ces transports en commun souterrains.

Laurence DEBRINCAT :

Notre objectif est clairement d'offrir des solutions en transports collectifs qui soient plus performantes que celles que nous avons aujourd'hui, justement pour devenir concurrentielles avec les temps de parcours que l'on peut constater en voiture. L'idée étant bien d'arriver à supprimer des voitures de la voirie, et reporter les déplacements des automobilistes vers les transports collectifs. On prend en compte cet aspect, notamment en faisant nos prévisions de trafic, puisqu'il considère l'état de la circulation en voiture aujourd'hui. Pour calculer les temps de parcours en voiture, on calcule les temps de parcours aujourd'hui en transports collectifs et demain avec le projet Arc Express. Le gain, qui est apporté en termes de temps de déplacement en transports collectifs, est comparé au temps de parcours en voiture, ce qui nous permet d'estimer quelle est la part des usagers qui vont effectivement changer de mode de transport et utiliser leur voiture. On n'est pas forcément capable de dire, rue par rue, quel sera l'impact sur la circulation automobile. Je vous ai donné un chiffre général, on est capable de donner un impact sur les très grandes voiries du type A86 ou des radiales en termes de pourcentage de voitures enlevées. On en tient compte, et aussi en se disant que les conditions de circulation en voitures vont continuer à se détériorer dans le futur, la situation risque d'être pire ; ce qui permet aussi d'estimer assez correctement les trafics dans Arc Express. Je ne sais pas si cela répond complètement à votre question.

Frédéric MANZALON :

Je suis un habitant de Colombes et j'ai eu la possibilité de vous poser une question lors de la réunion à Colombes, car nous avons eu la chance de vous avoir et nous vous en remercions, c'était une très belle réunion.

J'aimerais poser une nouvelle question et compléter mes propos. Il me semble que le tracé vert est meilleur à la fois pour Colombes et pour Asnières. Ce tracé permettrait de desservir des zones à fort potentiel, en particulier dans la zone du stade de Colombes, qui pourrait être rénové et agrandi ; ce qui apporterait beaucoup de trafic avec des spectateurs fréquents. Cela solvabiliserait le projet en partie bien sûr.

A côté, le parc de Lagravère est une zone verte, et il n'y a pas beaucoup de zones vertes. Donc, le tracé vert permettrait aussi de connecter ces zones vertes, qui peuvent répondre aux besoins des habitants.

Il y a aussi beaucoup d'entreprises dans cette zone avec la Zac Kléber et aussi du côté d'Asnières beaucoup d'entreprises, et des zones d'habitations très denses qui aujourd'hui sont mal desservies. Donc, ce tracé vert aurait beaucoup d'avantages.

Je n'en oublie pas pour autant le tracé bleu. J'avais proposé à Colombes et je réitère ma proposition, si l'on raisonne à long terme ou en cherchant des financements innovants, on devrait pouvoir faire parfois deux tracés sur certains segments d'Arc Express. Comment pourrait-on faire ces deux tracés ? Le tracé vert passe près du port de Gennevilliers, on pourrait imaginer des systèmes innovants -puisque l'objectif de ce grand projet Arc Express est aussi d'innover au niveau mondial, il ne faut pas avoir peur de lancer des appels d'offres pour des solutions très innovantes- des systèmes adaptés de fret qui passeraient par cette ligne verte, avec un intérêt évident de desservir La Défense avec le port de Gennevilliers, ce serait intéressant pour les marchandises.

On pourrait aussi faire passer dans ces tracés peut-être des réseaux d'eau, de gaz, des égouts, de communication qui apporteraient des ressources.

J'ai assisté à la réunion Porte Maillot sur le financement, vous avez beaucoup insisté sur les aspects taxes, dotations et emprunts. Mais, les recettes propres commerciales doivent être plus importantes que vous ne pouvez le penser, si l'on développe vraiment des gares importantes avec des commerces à l'intérieur, et peut-être des espaces d'entreposage, aussi des parkings. Comme on aurait des équipements pour faire des travaux, on peut imaginer de développer une ville souterraine qui là aussi serait une dimension intéressante du projet, et novatrice.

Avec ces financements améliorés, je pense que dans un deuxième temps, on pourrait peut-être faire le tracé bleu. Entre-temps, s'il y a des besoins de desserte, on peut imaginer de prolonger les lignes du métro, solution intermédiaire dans un deuxième temps, avant d'avoir dans un troisième temps le tracé bleu.

Vous avez dit que lors de la construction de La Défense, des espaces avaient été retenus en réserve pour faire une gare future. Ne pourrait-on ici retenir un deuxième tracé futur ? D'une certaine manière, ce serait peut-être mieux qu'un mixage qui serait intéressant à court terme, mais qui à long terme ne permettrait pas de desservir cette boucle nord des Hauts-de-Seine, qui est quand même très peuplée et qui a besoin de très nombreuses infrastructures de transport.

Jean-Luc MATHIEU :

Si je comprends dans votre très riche intervention, Monsieur, partie de l'appréciation très positive sur le tracé vert, vous évoquez des problèmes généraux, sur lesquels nous reviendrons dans un instant, les problèmes du transport de fret, des problèmes aussi de tracé dans un très grand futur d'une sorte de 2^{ème} arc à l'ouest, et des problèmes de financement.

Y a-t-il encore des questions ponctuelles sur cette zone ?

Un intervenant :

Une question très ponctuelle, en début d'intervention, vous avez parlé d'un planning qui privilégierait d'abord une mise en service du tronçon Arc Sud, si j'ai bien compris, puis dans un deuxième temps, sous réserve de financement, de disponibilités de ressources financières, le tracé Arc Nord. Dans le cas particulier des six communes qui sont impactées par cette réunion, j'aimerais que vous nous placiez quelques dates, quel que soit le tracé (vert ou bleu) de début de travaux et de mise en service ?

Jean-François HELAS :

Effectivement, notre dossier Arc Express a été construit dans le cadre du Plan de mobilisation il y a déjà un certain temps, bien avant que l'on parle du Grand Paris, qui a été présenté au Conseil du STIF en juillet 2009, au moment où il a permis de faire la saisine de la Commission nationale du débat public.

Dans ce cadre, le financement alloué au Plan de mobilisation concernait d'abord et en priorité -ce que l'on a largement évoqué ce soir- les opérations d'urgence, les modernisations du réseau existant, car cela nous semble côté STIF et côté Région la première des priorités, donc désaturation de la ligne 13. C'est l'ensemble des modernisations des RER.

3,5 milliards d'euros ont été réservés sur les 19 milliards pour Arc Express. Cela correspondait au bouclage complet avec mise en service envisagée en 2017 de l'Arc Sud qui a été jugé prioritaire, puisque c'est l'endroit où l'on a le taux d'utilisation des transports en commun le plus faible en rocade en Ile-de-France. C'est compliqué par un certain nombre de coupures par les éléments naturels, comme la Marne, la Seine, les grands réseaux ferroviaires, et des éléments moins naturels comme les réseaux autoroutiers par exemple. Et en deuxième priorité, compte tenu de la densité de population à desservir, l'Arc Nord.

Compte tenu du budget retenu, 3,5 milliards d'euros, c'était l'Arc Sud en totalité et l'engagement des premiers travaux pour l'Arc Nord avec un objectif du coût de financement de cette partie, au-delà de 2020. Donc, on envisageait à ce moment-là une mise en service qui aurait pu être 2022-2023. Depuis, le Grand Paris a fait ses propositions, là où nous envisagions 3,5 milliards d'euros, le réseau Grand Paris est passé d'un seul coup entre 22 et 27 milliards d'euros. On est dans une toute autre dimension. Dans la convergence, on dit bien que la partie modernisation du réseau existant est quand même la priorité. A un moment donné, côté STIF et Région, on estime que s'il y a des capacités financières, l'Etat et la Région doivent se mettre d'accord. Vous avez compris qu'hier soir, ce n'était pas tout à fait cela. A supposer, et on y travaille tous qu'on puisse y arriver, il n'y aurait pas de difficulté technique à ce que l'on puisse mettre en service plus tôt l'Arc Nord, autour de 2020 par exemple. En ce qui nous concerne, la limitation à 2022 était purement financière.

Si l'on est en capacité d'en dégager le financement, une réalisation 2017 pour l'Arc Sud et 2020 pour l'Arc Nord est possible.

L'Arc Nord part de La Défense (Nanterre ou Grande Arche) et va jusqu'à Pantin ou Bobigny. A l'échelle des milliards que l'on brasse, on a l'impression que c'est peu de chose, mais il y a combien de temps que l'on n'a pas fait, même si je ne prends qu'un seul Arc, 25 km de métro automatique en région Ile-de-France. Je rappelle nos

dernières grandes réalisations : la ligne 14 qui représente 8,6 km. Un seul arc d'Arc Express représente trois fois la ligne 14.

Laurence DEBRINCAT :

Je voulais revenir sur la question du fret que vous avez évoquée et vous avez tout à fait raison de la poser. Le fret est transporté très majoritairement par les camions (90 % en Ile-de-France). Pour autant, transporter des marchandises dans Arc Express n'est pas simple pour deux raisons principales, la première est que les marchandises, contrairement aux voyageurs, ne peuvent pas faire de correspondance toutes seules. S'il faut passer d'un train à un camion, c'est une rupture qui nécessite une manutention. Donc, on privilégie –et c'est bien la logique des acteurs économiques en matière de logistique- la relation directe permettant d'amener la marchandise depuis son point de départ jusqu'à son point origine.

Utiliser Arc Express supposerait que l'on ait des intérêts logistiques à desservir au niveau des stations d'Arc Express. Comme on a positionné les stations d'Arc Express plutôt par rapport aux habitants et aux emplois, on voit que cela ne colle pas tout à fait.

Il est tentant d'imaginer d'utiliser les infrastructures la nuit, puisqu'il n'y a pas de voyageurs, pour mettre des trains de fret. La nuit, sur Arc Express comme sur le réseau de métro existant aujourd'hui dans Paris, on utilisera les heures pendant lesquelles les voyageurs ne circulent pour faire la maintenance du réseau. Ce n'est pas forcément aussi simple de trouver des solutions qui soient économiquement intéressantes pour les acteurs de la logistique et faisables.

Jean-François HELAS :

On est quand même assez volontariste sur le fret, même si ce n'est pas directement dans nos compétences, en dehors de la révision du Plan de déplacement urbain. Dans le secteur des Halles, quand on a réfléchi à la modernisation de ce pôle (ventre de Paris) un endroit où il y a un centre commercial très important, cela semblait assez naturel. En réalité, quand on a voulu faire les études économiques et trouver un marché pour un fret de petite capacité, on n'a pas réussi, jusqu'à présent en tout cas, même si l'on garde des mesures conservatoires pour le faire un jour, à trouver le modèle économique pour le faire.

J'entends vos propos, nous y sommes prêts et nous pouvons y souscrire, mais on n'arrive pas à trouver d'une manière ou d'une autre les bonnes solutions. Il y a peut-être des choses à inventer, mais on n'arrive pas à trouver ces sujets.

Quelques éléments très rapides sur les propositions que vous avez faites, notamment de valorisation économique. En tout cas, j'apprécie les gens qui nous font des propositions de valorisation économique, c'est quand même bien la difficulté majeure de ces projets. Vous dites que l'on peut vendre des réseaux en parallèle, vous avez raison, sans doute notamment les réseaux de téléphonie à un moment donné ont été des enjeux économiques extrêmement importants. C'est peut-être un peu moins vrai aujourd'hui, car il y a quand même un équipement de haute qualité qui a été mis en place. Il y a quand même sans doute des juxtapositions de réseaux, type gaz, où l'on ne se risquerait pas trop, car cela pourrait notamment poser des problèmes de sécurité, et des réseaux gravitaires qui ne sont pas aussi faciles à cadrer avec nos problématiques de type métro. Mais, retenons la suggestion, elle peut s'étudier.

Je rappelle que le STIF a compétence en matière de transports collectifs, mais pas en matière d'aménagement urbain, c'est du ressort des collectivités locales. Dans une logique de décentralisation, on est assez respectueux de ces principes, considérant que l'on doit essayer de bâtir des projets qui s'enrichissent mutuellement : les projets portés par les collectivités d'aménagement de leur territoire et les projets de transport que l'on peut porter. Cela n'empêche pas de travailler ensemble, de bâtir des chartes de développement gagnant-gagnant en quelque sorte, si les choses s'y prêtent bien.

Quand bien même, on voudrait effectivement développer un peu fortement la partie immobilière, les études que l'on a faites montrent qu'au grand maximum on peut espérer entre 5 et 10 % maximum du coût de l'opération. Ce n'est pas non plus quelque chose qui permettrait de financer aussi facilement, même s'il faut reconnaître que dans le monde (en Hollande, au Japon), des lignes de transport ont été essentiellement financées par la création de grands centres commerciaux, directement reliés à la gare, construits et exploités par les opérateurs ferroviaires. Certes, les centres commerciaux sont des centres de profit importants, ce qui n'est pas le cas d'un projet de transport, malheureusement.

Concernant l'innovation « le fromage et le dessert », avec la réservation de la possibilité de faire le bleu et le vert, rien n'interdirait techniquement d'en faire un aujourd'hui et un autre demain. Malgré tout, et les discussions le démontrent, les mises en concurrence entre la ligne Transilien et certains tronçons du tracé, entre le T1 et certains tronçons du tracé existant. Si à un moment donné, il nous viendrait l'idée de faire un deuxième tronçon vraiment parallèle, on essaierait de le mettre un peu plus loin, afin que l'on vienne irriguer d'autres secteurs qui le sont moins. C'est un peu tout le jeu aujourd'hui des mises en perspective des différentes rocade : la rocade des tramways maréchaux T3 par exemple, la rocade d'Arc Express dont on parle aujourd'hui, la rocade plus lointaine des tram-trains avec la Tangentielle Nord et la Tangentielle Ouest, et éventuellement la rocade TGV dont on parle dans un avenir encore plus lointain. On est plutôt dans cette logique de construire progressivement une géométrie générale de l'Ile-de-France, mais en évitant de mettre en quelque sorte les moyens puissants trop proches les uns par rapport aux autres. C'est une question d'équilibre général.

Luc TESSIER :

Je suis Conseiller municipal d'Asnières. Vous nous proposez deux tracés, avec 7 gares pour les Asniérois, a priori, on pourrait dire qu'on est gâté. En les examinant les unes après les autres, elles n'ont pas à nos yeux toutes la même importance.

De mon point de vue, sur ces 7 gares, deux d'entre elles sont plus importantes pour l'avenir et le développement d'Asnières. Autour de la gare des Grésillons, nous avons plusieurs opérations de grande taille qui sont directement connectées à cette gare. Vous avez parlé tout à l'heure de notre Zac Bords de Seine qui est en cours d'achèvement, mais il y a une autre Zac Parc d'affaires, les terrains Citroën, les terrains de Villeneuve qui sont dans votre rayon de 800 m. Cela me paraît un point absolument essentiel. La gare des Grésillons n'est actuellement desservie que par le RER C, qui n'est quand même pas la panacée en matière de relation avec Paris et avec tous les points de forte densité.

Une autre nous est également sensible, la gare des Agnettes. Elle va permettre justement à travers une question, et la réponse que vous avez apportée tout à l'heure est un peu lyrique -mais c'est normal- de restructurer le réseau de transports en commun de surface, de réaménager d'une part les abords et l'environnement immédiat de Gabriel Péri et bien sûr ceux des Agnettes. Cela fait pour notre Est asniérois deux éléments majeurs d'un coup.

C'est pourquoi je me permets d'insister, car tout à l'heure, j'ai entendu le vibrant plaidoyer du résident de Colombes sur tous les mérites du tracé vert, mais pour le développement d'Asnières, de mon point de vue, c'est le tracé bleu qui est le plus déterminant pour notre avenir.

Jean-François HELAS :

Nous prenons note de votre point de vue, nous sommes là pour vous écouter. Il m'a semblé que sur les différentes réunions que nous avons pu avoir, et ce soir est la dernière réunion de cette boucle des Hauts-de-Seine, ce point de vue était assez partagé, et pas concurrentiel. Il faut regarder avec les mixages des différents secteurs dont on parle. En face de ce tracé bleu des Agnettes aux Grésillons, le tracé vert d'Arc Express, qui serait éventuellement concurrentiel, irait des Quatre Routes, les Courtilles, Gennevilliers, en pleine concurrence avec le T1, éviterait les Grésillons ; ce qui n'est pas ressorti a priori du débat. Sur cette partie, j'entends bien votre position.

Thierry DELVAUX :

Je suis un habitant d'Asnières. Vous avez évoqué le fait que l'on pourrait revenir à un moment donné au vélo et qu'au-delà de 800 m à pied, cela commence à poser des problèmes. J'ai cru comprendre que vous aviez sur ce thème préparé quelque chose, et j'aimerais vous entendre. Sera-t-il possible quel que soit le tracé retenu de venir de n'importe quel point de l'intérieur de la boucle de la Seine aux stations, y compris à vélo ?

Laurence DEBRINCAT :

C'est vraiment une question très importante. Pour nous, le vélo est vraiment un mode de déplacement d'avenir. Ce n'est pas seulement un mode de déplacement pour la promenade. Notre objectif porte sur le développement du vélo déjà pour se déplacer d'un point origine à un point destination, et se développe aussi en correspondance avec les transports collectifs. A toutes les stations d'Arc Express, il y aura la possibilité de garer son vélo en sûreté. C'est le point principal. Aujourd'hui, on peut aller à vélo partout mais il n'y a pas toujours les conditions adéquates dans la circulation pour le faire. C'est parfois encore dangereux. C'est la question de la mise en place de pistes cyclables ou de circulation apaisée pour que l'on puisse faire du vélo en toute sécurité. C'est un partenariat qu'il nous faudra mettre en place avec les collectivités concernées pour que des itinéraires spécifiques continuent de se développer. La question de la sécurité de l'équipement, à savoir retrouver entier son vélo qu'on a laissé à la station de métro ou à la gare à son retour. C'est vraiment notre objectif de développer des parcs vélos sécurisés en nombre suffisant. Ce sera à adapter en fonction des stations et de l'environnement urbain.

Il y a des territoires qui sont plus plats que d'autres, et qui sont plus favorables au vélo et d'autres le sont moins. Tout cela sera regardé en détail.

Jean-Luc MATHIEU :

Comme vous avez mis la carte sur les différents enjeux du territoire, nous pouvons prendre une question écrite, et peut-être Mme Debrincat pourra insister sur ses propos. « *Le projet est censé desservir des emplois, des métiers. A-t-on fait cette cartographie précise ?* ».

Laurence DEBRINCAT :

Nous avons fait grâce à l'Institut d'Aménagement Urbain d'Île-de-France, et je les en remercie, un travail extrêmement fin de recensement des emplois qui existent aujourd'hui et des emplois qui existeront demain, sur la base des projets de développement que nous connaissons des collectivités, des projets d'ailleurs au-delà en termes de mutabilité et d'évolution des territoires. Nous avons quantifié tous ces emplois avec un découpage relativement fin de la boucle des Hauts-de-Seine, et nous l'avons fait pour l'ensemble du projet Arc Express, ce qui nous permet à la fois de pouvoir calculer les populations et les emplois qui seront desservis par chacune des stations. Nous avons intégré ces éléments dans nos projections de trafic.

En vous indiquant tout à l'heure que le trafic du projet était estimé à 1 million de voyageurs pour l'ensemble de la boucle, c'est bien sur la base de projection d'emplois à l'horizon 2020 que nous l'avons fait. Dans un second temps d'études, nous ferons aussi des projections de trafic à l'horizon 2030 pour pouvoir notamment estimer la capacité nécessaire à terme sur ce projet. Nous avons des éléments extrêmement fins en la matière.

Jean-Luc MATHIEU :

Cela figure sur le site ?

Laurence DEBRINCAT :

Ils ne figurent pas de manière détaillée sur le site, nous le reconnaissons. Nous pourrions tout à fait répondre à des demandes ponctuelles. Nous avons mis sur le site les évolutions de populations et d'emplois à l'échelle des départements de l'Île-de-France, qui ont été utilisées dans les projections de trafic.

Josiane FISCHER :

Je voudrais revenir sur les deux tracés bleus proposés pour Asnières. Un point très important concerne la proposition, à laquelle nous ne croyions pas tout à fait lorsque nous avons vu les premiers tracés, d'une station Mairie d'Asnières. On n'a pas beaucoup insisté, pourtant le tracé bleu sud présente une qualité, c'est le seul qui propose une station Mairie d'Asnières. Comme l'a dit notre collègue, Luc Tessier, nous avons des projets très importants à la ville d'Asnières, avec trois Zac, dont une en voie de finalisation et deux à venir. C'est près de 30 ha de développement urbain avec du développement économique, des logements dans le quartier Est de la ville, et avec une problématique déjà existante aujourd'hui -je parle là aussi en tant que déléguée à l'urbanisme mais aussi en tant qu'élue du secteur Grésillons- c'est la jonction, l'accessibilité pour les habitants de ce quartier Est vers le centre-ville d'Asnières. C'est déjà un problème aujourd'hui et cela le sera plus encore demain. Je pense qu'il faut vraiment se poser la question pour nous de l'intérêt des deux trajets bleus, et je rejoins Luc Tessier. Pour la ville d'Asnières, il me semble que les trajets bleus sont de toute évidence plus intéressants pour les Asniérois. Mais, entre les deux trajets qui sont proposés, le trajet Sud a aussi une qualité évidente. Le fait que vous

ne proposiez effectivement, ce dont nous n'étions pas sûrs et ce qui a d'ailleurs fait l'objet du vœu du Conseil Municipal d'Asnières que nous avons voté une station centre-ville, nous devons véritablement réfléchir en intégrant cette question solutionne l'accessibilité du quartier Est vers le centre-ville. Je le relie aussi à mes propos précédents, la réflexion doit aussi intégrer les conséquences du déplacement éventuel et probable de la station RATP.

Jean-Luc MATHIEU :

Ce n'est pas une question mais un témoignage.

Jean-François HELAS :

On est bien sur la question du débat et de l'articulation aménagement transport. De notre point de vue, il y a des enjeux et des intérêts en transports dans les deux cas. On se connecte bien sur la ligne 13 à Gabriel Péri ou aux Agnettes dans les deux cas. Par contre, je ne sais pas faire les deux. A un moment donné, dans un ensemble général, ce n'est pas que cette problématique qui emporte l'ensemble de la décision, manifestement ce n'est pas simple pour la ville d'Asnières dans ce secteur d'arbitrer en quelque sorte différents projets d'aménagement. On peut sans doute d'ailleurs poursuivre le travail avec vous pour essayer d'approfondir un certain nombre de points. J'ai entendu notamment la question du dépôt de bus et les problématiques d'aménagement autour. Si l'on peut vous apporter des éclairages, on est à votre disposition jusqu'à la fin du débat et au-delà. C'est un processus continu. Manifestement, le projet a de l'avenir. Je n'ai pas eu beaucoup d'endroits où l'on ait dit que cela ne servait à rien de faire une rocade complète en proche couronne. Le projet a de l'avenir, on peut essayer de travailler ensemble pour regarder un peu cette question. Par contre, dans certains cas, on sait mixer et on peut envisager certaines choses. Là, je ne sais pas raisonnablement avoir un tracé qui passe par Mairie d'Asnières et les Agnettes. On est vraiment orthogonal à la philosophie générale de la rocade. In fine, il y aura un vrai choix à faire.

Les mixages, qui ont été évoqués, sont plutôt des choses qui pourraient raccorder dans l'autre partie. Il y a ce qui semblait un peu tout à l'heure les Agnettes – les Grésillons comme des sujets essentiels, côté Est qui fait à peu près le tracé nord-est dans cette partie. Il y a ensuite le choix que vous évoquez les Agnettes, Mairie d'Asnières il faut sans doute approfondir. Ensuite, il y a la partie Colombes ou les Vallées Bois-Colombes qu'il faut aussi approfondir sans doute. Le mixage évoqué à la réunion précédente portait autour de Colombes gare aux Quatre Routes se rabattant sur les Agnettes.

Daniel VERON :

J'habite résidence Émile Zola qui est à 50 m du métro les Agnettes. Je vois avec effroi de nouveaux travaux pendant deux ou trois ans. Nous avons subi les travaux du métro avant d'avoir la ligne actuelle pendant trois ou quatre ans, la RATP était venue faire un état des lieux au début, je ne crois pas qu'elle l'ait fait après. S'il y a les mêmes dégâts qu'on a eus dans nos immeubles avec les nouveaux travaux, je me demande où j'habiterai en 2020.

Jean-François HELAS :

Vous me faites peur ! Effectivement, nous n'avons pas parlé des conditions de travaux. Encore une fois, nous sommes sur un projet Arc Nord ou Arc Sud à 25 km, que nous envisageons afin qu'il soit rapide, efficace, pas trop cher au tunnelier

systématiquement. On envisage même de mettre quatre tunneliers sur chacun des arcs en question. On est dans le système qui évite le moins de perturbations géologiques autour. Les réseaux construits avant se sont mis le plus haut possible. On sait bien qu'il faudra passer en dessous la ligne 13. On est plutôt entre 16 et 25 m, donc on est encore un peu plus profond, ce qui de ce point de vue évite les perturbations.

On a quand même des moments où l'on se rapproche de la Seine ou d'autres voies fluviales, et l'on envisage d'utiliser cette voie fluviale pour les évacuations qui vont être considérables. Ce serait un peu désagréable de noyer la ville sous une noria de camions pour cela.

La question que vous posez, qui reste sans doute la plus délicate, porte sur la construction des stations. Effectivement, il y a un enjeu économique important à essayer de construire les stations en tranchée plutôt que totalement souterraines. L'enjeu est tel qu'on essaiera de le faire à chaque fois que possible. A certains endroits, on peut profiter de tènements qui seront réaménagés, et donc il y aura peut-être des projets un peu différents. Mais, bien souvent, on se repositionne en espace public pour les émergences et pour la boîte qui dépasse en quelque sorte du tunnel. Là, malgré tout, on a quand même des travaux aériens et donc des précautions et un travail un peu fin à réaliser ; ce qui n'empêche pas que ce sont des désagréments, vous avez raison.

De ce point de vue, généralement chaque propriétaire veille à bien conserver son patrimoine, les opérateurs ou les constructeurs prennent aussi des précautions suffisantes consistant à un référé préventif, ce que vous appelez le constat préalable, permettant de rassurer tout le monde sur les évolutions, et de chercher des réparations légitimes, si effectivement des fissures apparaissaient sur les immeubles et étaient constatées.

De même que nous avons un dispositif vis-à-vis de l'appareil commercial, si dans certains secteurs l'activité de génie civil conduisait à baisser le chiffre d'affaires des commerçants. Cela ne rassure jamais les commerçants, car un commerçant préfère bien travailler qu'être indemnisé, mais néanmoins des dispositifs permettent de passer certains caps difficiles.

M. MASSET :

J'habite à Asnières aux Quatre Routes. Dans le cadre de vos études préalables, avez-vous pris en compte les conséquences et les effets d'une crue centennale, que l'on attend vraisemblablement dans quelques années ? Vous êtes dans les boucles de la Seine et ce territoire va être complètement immergé. Je peux vous assurer qu'aux Quatre Routes le sous-sol est gorgé d'eau, nous sommes sur une nappe phréatique.

Pourriez-vous nous apporter des précisions sur la nature et le contenu des négociations qui ont lieu actuellement entre M. Maurice Leroy et le ministre de la ville, également M. Jean-Paul Huchon, Président du Conseil régional ?

Lionel MARQUANT :

Je suis d'Asnières. On n'a pas eu la chance à Asnières d'avoir un débat public commun entre Grand Paris et Arc Express. Sur cette boucle nord, le trajet Arc Express se réintègre-t-il dans les schémas ? Comment s'intègrent les deux : Grand Paris et Arc Express dans la boucle nord ?

On a bien vu aussi que la boucle Sud avait un trajet assez commun entre Grand Paris et Arc Express. Que vont devenir les parties Est et Ouest, car il y aura certainement une fusion entre la boucle Nord et Sud entre les deux tracés ? Comment se passent les négociations ? Comment va se poursuivre le débat pour la fusion de ces deux tracés au moins sur les boucles Nord et Sud ? Je pense que cela va se poursuivre en dehors du débat public.

M. DUJARDIN :

Vous parlez de 22 % de financement de l'État. En 2012, il y aura les présidentielles, peut-être y aura-t-il un financement plus important ou moindre ? M. Leroy ne sera plus là. Des sommes colossales sont envisagées, chiffrée en milliards. On parle de remboursement jusqu'en 2065, cela fait beaucoup à payer pour nos enfants. De plus, j'ai noté une augmentation du prix du billet.

Jean-Luc MATHIEU :

Quelle est votre question ? Je comprends bien il y a des remarques sur les financements, sur la durée.

M. DUJARDIN :

En 2012, l'État interviendra plus ou moins dans le financement.

Jean-Luc MATHIEU :

J'espère que le STIF aura une boule de cristal pour répondre à 2012.

Jean-François HELAS :

Je vais quand même essayer de dresser quelques éléments de réponse. Sans jeu de mots, je vais essayer d'évacuer la question de la crue centennale. La problématique d'eau et de crue doit être prise en compte quand on fait des travaux souterrains. Le sous-sol francilien est tout sauf homogène, on a des couches et des horizons faciles et beaucoup d'autres qui sont extrêmement compliqués du fait de la géologie et du fait des hommes (carrières, etc.). Je ne peux pas vous dire précisément, même si c'est sans doute dans notre dossier d'études, comment le problème de la crue centennale aux Quatre Routes a été traité, mais ces points continueront à être pris en compte de plus en plus sérieusement au fur et à mesure que l'on sait où l'on passe, et que l'on avance dans le niveau de définition des études.

Dans son calendrier, que le STIF ne connaissait pas au moment où a été établi le projet du Grand Paris, il a déposé un dossier approuvé à l'unanimité du conseil d'administration pour réaliser cette boucle Arc Express, comme il en avait fait un autre juste avant sur le prolongement du RER E, comme il avait fait pour la désaturation de la ligne 13 par la ligne 14. Le projet du Grand Paris est venu avec la loi proposer le double huit. Dès le début du débat, et je vous passe les péripéties du débat, les uns et les autres ont dit que l'on ne pourra pas tout financer. Il ne serait pas raisonnable d'un côté d'envisager les 19 milliards du Plan de mobilisation et de l'autre les 22 à 27 milliards.

Après la réflexion des uns et des autres, appelée côté Région « plan de complémentarité », appelée « protocole » côté de l'État ou « début d'amorce de négociations », qui n'est pas niée entre les uns et les autres, cela a conduit de mon point de vue (je prends un peu de risque ce soir en vous le disant) à reconnaître le Plan de mobilisation au sens de d'abord traiter l'existant. Dans le grand huit, les

financements qui étaient gigantesques, mais nécessaires pour le réaliser, ne traitaient en rien tous les problèmes que vous connaissez, c'est-à-dire les tangentiels, les tramways, les RER, les prolongements du métro, les lignes de bus, l'inter-modalité. Tout cela était totalement en dehors du projet, et malgré tout, aujourd'hui, que ce soit l'État ou la Région qui le porte avec le STIF, il y a consensus sur le fait qu'il faut commencer par sécuriser l'amélioration du réseau existant.

Quand on a fait cela, on a moins d'argent disponible pour le reste. Sans doute, il y a un travail de réexamen global sur ce que l'on garde entre les deux. Je crois pouvoir dire aujourd'hui que la boucle d'Arc Express dans son esprit fait partie des choses qui sont conservées. Je ne dis pas que ce sera le tracé d'Arc Express, mais globalement l'idée d'une première boucle en proche couronne qui trace ce dessin semble consensuelle.

Vous avez vu aussi apparaître un arc Grand Est, qui vient desservir Clichy Montfermeil, Noisy Descartes, etc. C'était plutôt une proposition forte amenée par le Grand Paris, sur laquelle la région a estimé qu'il y avait un enjeu, une attente du débat. Par contre, des questions sont beaucoup plus en contestation : la ligne verte entre La Défense, Versailles et Saclay. Vous avez compris qu'il y a une telle différence entre nous d'approche des estimations de trafic, de l'intérêt dans l'immédiat par rapport au développement de ce secteur, qu'il existe encore des interrogations sur ces questions.

Puis, il y a la question de la desserte des aéroports. Globalement, et c'était un point important développé par le grand Paris où la région a dit qu'il y avait sans doute une complémentarité à faire, mais pas avec un prolongement de la ligne 14, qui n'est pas faite pour cela avec un matériel à pneus qui coûte 30 % plus cher en investissements et en fonctionnement, et qui est à 200 millions du kilomètre, alors qu'on a par exemple des solutions de type CDG Express, peut-être pas sous la forme « privatisée » avec une tarification un peu spécifique, mais peut-être remise dans un système de type « tarification francilienne ». Puis, au sud, peut-être pas sous la forme ligne 14, mais cela peut se discuter un peu différemment. Peut-être qu'il existe d'autres solutions, comme le prolongement de la ligne 7 avec un maillage à Maison Blanche. C'est ce que l'on entend par réflexion autour de convergence de projet.

Si j'affine, sans doute y aura-t-il bien un bout de la rocade qui passera dans les boucles des Hauts-de-Seine. Pour autant, cela ne veut pas dire qu'il ne faudra pas rester vigilant sur son tracé. Est-ce le choix La Défense – Bécon – les Agnettes – les Grésillons, est-ce le tracé mixé d'Arc Express, est-ce le bleu ? est-ce le vert ? Pour l'instant, on n'en est pas là, d'abord parce que le débat doit se poursuivre, tout le monde en est parfaitement conscient et souhaite le mener au bout. Il faut ensuite le traiter, et il reste encore du travail à faire.

Une deuxième question est apparue assez clairement hier concernant les financements. Le STIF et la Région avaient dans le cadre des 19 milliards d'euros un projet qui était bouclé en financement d'investissements et de fonctionnement sous réserve qu'au-delà des contributions apportées par les collectivités locales et le STIF de 12 milliards, on pouvait compter sur un certain nombre de ressources fiscales complémentaires et la poursuite de l'effort de l'État. Hier, des premières propositions ont été faites par l'État. Malgré tout, et le Président a dit que le tamis était encore à maille un peu large, là où côté Région et STIF on espérait que c'était financé par l'État, en fait cela apparaît comme financé par l'État, mais en réalité par un emprunt dont l'annuité serait couverte par des péages (payés par le STIF). Globalement, il y a des effets de siphonage possible entre l'État et le STIF, mais ce n'est pas financé,

même si cela peut apparaître comme tel. Il s'agit de 200 millions d'euros par an en fonctionnement, ce n'est pas neutre. Il s'agit d'une taxe spécifique de 80 millions d'euros sur l'IFER. Il s'agit du financement du matériel roulant.

Globalement hier, on a montré que s'il y avait la volonté de travailler sur ces sujets, si manifestement la loi de Finances rectificative a apporté des premières pistes de nouvelles ressources, néanmoins brutalement le compte n'y était pas, mais le travail continue.

Le dernier point qui n'a pas été spécialement évoqué hier, mais qui fait aussi partie de nos travaux, concerne la maîtrise d'ouvrage. Il faudra aussi définir le « qui fait quoi ». On essaie de faire du mieux que l'on peut, mais le grand mérite du STIF est d'être une seule autorité organisatrice de l'ensemble ; et donc, d'avoir à coordonner depuis les grands schémas structurels du type révision du Plan de déplacement urbain, animé par Laurence Debrincat actuellement, jusqu'à la desserte majeure en train, en métro, mais aussi en bus, en pôles inter-modaux : il y a une certaine mise en cohérence de tout cela. Or, on a vu hier que le Grand Paris souhaite faire son réseau sans s'occuper du raccordement avec les gares existantes, ni de l'inter-modalité, ni des bus ; c'est au STIF de le faire. Mais, comment fait le STIF ?

C'est compliqué d'assurer la cohérence entre celui qui décide initialement, et qui ne prend pas en compte l'avis du STIF, et le STIF qui finalement devra financer et mettre en exploitation le système, mais qui n'a pas participé au choix.

Ces questions sont devant nous.

Jean-Luc MATHIEU :

Je vous remercie pour ce brillant exposé final sur le futur d'un éventuel accord. Je crois que nous n'avons pas été très nombreux ce soir, mais que la qualité du débat, des questions et des réponses a été particulièrement bonne. Je crois que c'est une très bonne réunion. Je tiens à vous remercier d'y avoir participé et remercier particulièrement Monsieur le Maire de nous avoir offert cette salle. Je vous indique avant de nous séparer que nous avons avec la Société du Grand Paris une réunion à Rosny-sous-Bois lundi 17 qui parlera de ce qui va ou peut se passer à l'Est. Vous avez dans le cadre d'Arc Express une réunion mardi 18 à Aubervilliers, et une réunion le jeudi 20 octobre à Pantin. Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs.

Fin à 23 h.