

11 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION COMMUNE DE SAINT-CLOUD

Type de réunion :	Réunion commune
Date de la réunion :	11 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Saint-Cloud

Introduction et rappel du cadre législatif

Eric Berdoati, maire de Saint-Cloud, présente ses vœux pour l'année qui s'ouvre, rappelant que la commune a conçu un cahier d'acteurs qui reflète la position de l'équipe de la majorité municipale avant qu'**Olivier Guérin**, président de séance et membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport Arc Express, n'indique qu'il s'agit de la 9^{ème} réunion commune aux deux débats publics conduits parallèlement autour du Réseau de transport public du Grand Paris et du projet Arc Express. Il rappelle ensuite les fondements législatifs du débat public, exercice de démocratie participative qui s'appuie d'une part, pour ce qui concerne le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et son projet de métro en rocade Arc Express, sur la Convention d'Aarhus prévoyant l'information et la participation du public au processus décisionnel en matière d'environnement, le code de l'environnement fixant alors les règles du débat public organisé par la CNDP, et d'autre part, sur la loi du 3 juin 2010 qui fixe les règles du débat pour ce qui concerne le Réseau de transport public du Grand Paris, dossier présenté par la Société du Grand Paris (SGP). Les membres des deux Commissions particulières du Débat Public sont indépendants du STIF et de la SGP, les deux maîtres d'ouvrage ; ils sont neutres et ne prennent pas position sur les projets. Les débats sont des phases préalables à la décision, des moments de discussion transparents, argumentés et explicites. Les deux CPDP publieront des rapports qui devront être pris en compte par les maîtres d'ouvrage pour finaliser leurs décisions. Il précise à cette occasion que le tracé d'Arc express n'est pas formellement soumis au débat, mais plutôt le principe d'un métro en rocade, le STIF s'étant engagé à discuter ultérieurement du tracé des arcs est et ouest. Il ajoute que la presse a rapporté le fait que des rapprochements étaient en cours et invite donc les acteurs à donner davantage d'indications sur les discussions en cours. **François Leblond**, président de la CPDP sur le projet de réseau de transport du Grand Paris, ajoute que des représentants de la SNCF et de la RFF sont également présents pour répondre à d'éventuelles questions qui les concerneraient.

Projet « Arc Express » – STIF

Après un film de présentation, **Sandrine Gourlet**, responsable des projets ferrés du STIF, expose les caractéristiques du projet Arc Express, projet piloté par le STIF et porté par la Région et les départements, formidable outil d'aménagement de la petite couronne, intégré dans le plan de mobilisation constitué de 60 projets pour améliorer les transports dans la région dans les 10 années à venir dont près de la moitié sont déjà en travaux et seront mis en service d'ici 2014. Né de la concertation avec les élus locaux et leurs partenaires (RATP, SNCF et RFF), il répond aux attentes des franciliens. En effet, le réseau actuel est organisé en étoile autour de Paris et il y manque une rocade en proche couronne où se sont concentrées les récentes croissances démographiques et économiques. 75 % des déplacements s'y font en voiture et l'évolution récente confirme ce diagnostic ; c'est ainsi que le fuseau dans lequel s'inscrit Arc express a été défini. Arc Express n'est d'ailleurs pas un projet récent, les études étant financées par la région et ses partenaires depuis 2008. Ainsi, une étude des problématiques urbaines a permis de définir les zones à desservir ; l'étude technique a conduit à trancher entre des tracés souterrains et aériens ou encore à établir la distance entre les gares et à choisir de faire un métro moderne – encore plus moderne que la ligne 14 –, automatique pour pouvoir s'adapter à la demande, avec des rames larges, un matériel roulant fiable et confortable. Enfin, une attention particulière a été portée aux points de correspondance avec les réseaux existants et à venir. Les arcs sud et nord sont apparus comme prioritaires, mais les arcs est et ouest peuvent désormais aussi être présentés. Les bénéficiaires du projet sont nombreux, au-delà de décharger le réseau parisien (10 à 15 % du trafic banlieue/banlieue ne devra plus obligatoirement passer par Paris), les gains de temps seront importants pour aller d'une banlieue à une autre, en petite ou grande couronne, mais cela permettra aussi d'atteindre davantage de destinations sans temps de transport additionnel et d'ouvrir ainsi à la population plus d'opportunités d'emploi, d'éducation ou de loisirs. Compte tenu de cela, le trafic attendu sur Arc Express est considérable avec environ 320 000 voyageurs/jours sur l'arc ouest après réalisation des arcs sud et nord et 1 million pour la rocade complète. Arc Express est également un projet d'aménagement pour la ville d'aujourd'hui et de demain, desservant les centres villes, les quartiers aujourd'hui enclavés, les commerces, les zones d'emploi et les équipements importants, avec une gare tous les 1 à 1,5 km, favorisant les projets de

développement portés par les élus, et ce, en contribuant à préserver l'environnement. 150 000 trajets en voiture en moins chaque jour évitent en effet accidents, pollutions, bruits, émissions de gaz à effet de serre. Arc Express contribuera ainsi à faire de l'Ile-de-France une véritable éco région. Enfin, elle rappelle qu'Arc Express est une rocade de 70 km avec 50 stations nouvelles dont 30 en correspondance avec 28 lignes de métro, RER, trains et tramway ; que la vitesse commerciale est de 40 km/h (l'équivalent de la ligne 14 aujourd'hui), avec un train toutes les 2 minutes aux heures de pointe et une accessibilité pour toutes les personnes à besoins spécifiques. La mise en œuvre du projet est comprise entre 7 et 8 mds € pour la boucle complète ; le premier engagement financier ferme de la Région, des villes de la petite couronne et de Paris étant de 3,5 mds € ce qui permettra de réaliser tout l'arc sud et de démarrer les travaux sur l'arc nord, les arcs fonctionnant de manière autonome. Il est ensuite prévu de s'attaquer aux arcs est et ouest dont les mises en services seraient 2022 et 2023. Sandrine Gourlet précise que si les principes directeurs sont fixés, diverses variantes sont présentées, Arc Express comme le plan de mobilisation étant vivants. Des compléments sont en cours d'étude et pourraient aboutir à la création d'un arc complémentaire à l'est sur un deuxième niveau de rocade, mais aussi aux prolongements de la ligne 14 de St Lazare au Stade de France, de la ligne 7 vers le Bourget, ou encore au doublement, du tunnel aujourd'hui commun aux RER B et D. Elle détaille ensuite les tracés (bleu et vert) envisagés pour l'arc ouest – tous techniquement faisables et appuyés sur des gares de correspondance ou des gares intermédiaires qui peuvent être plus facilement déplacées - autour des cinq communes de Puteaux, Suresnes, Rueil-Malmaison, Saint-Cloud et Boulogne Billancourt, un territoire densément peuplé avec de nombreux actifs, déjà concerné par le prolongement des tramway T1 et T2 qui appelle cependant un développement de l'offre de transport. L'analyse des déplacements dans le territoire montre que 38 % des habitants de ce territoire travaillent dans ces 5 communes, 52 % à Paris et dans le reste de la petite couronne, que 24 % de ceux qui travaillent dans le territoire viennent de ces communes, 45 % de Paris et du reste de la petite couronne. *Une carte est fournie permettant de visualiser les enjeux régionaux.* Il apparaît ainsi notamment que les tracés bleu et vert desservent autant d'habitants et d'emplois l'un que l'autre et qu'ils permettent des correspondances similaires avec les autres réseaux de transport, mais que le tracé bleu dessert davantage d'équipements majeurs principalement du fait de sa desserte du centre-ville de Rueil, et que le tracé vert dessert davantage de quartiers en politique de la ville. Enfin, le débat public doit permettre de faire émerger le tracé définitif d'Arc Express. Il nourrira la décision finale du maître d'ouvrage, sachant que, par exemple, le débat sur l'arc sud a ainsi mis en évidence l'intérêt de mixer les tracés sur Clamart.

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

Après la projection d'un film de présentation, **Isabelle Rivière**, représentant la SGP, rappelle qu'à Paris 63 % des déplacements internes se font en transport en commun et que ce taux chute à 23 % au-delà du périphérique, et à 10% en grande couronne. Situé en zone dense, le département des Hauts-de-Seine est bien desservi, et 45% des déplacements s'y font en transport en commun, mais les infrastructures actuelles ne permettent plus de répondre aux besoins réels et émergents des alto séquanais. La structuration en étoile autour de la capitale rend les trajets de banlieue à banlieue difficiles, contribue à saturer les réseaux existants (10% des utilisateurs du métro passent pas Paris pour aller d'une banlieue à une autre) et fait que finalement 80 % des trajets banlieue à banlieue s'effectuent en voiture saturant les infrastructures routières comme par exemple la A13. Le Grand Paris propose, avec un réseau en rocade de trois lignes de métro automatique, sur 155 km, en souterrain, émaillé d'une quarantaine de gares, de répondre aux défis de la région, aux besoins immédiats des habitants et des entreprises, mais aussi aux enjeux de développement des territoires à plus long terme. A l'ouverture du réseau, il est prévu que 2 millions de voyageurs utilisent le métro du Grand Paris chaque jour – trois fois le trafic journalier du RER A. Le métro est un métro rapide : sa vitesse commerciale est de 65 km/h, il est ainsi deux fois plus rapide que le métro parisien. Ses quais sont longs – 120 mètres -, et ses trains aussi. Ils pourront transporter plus de mille voyageurs et seront accessibles à tous les types de publics. Enfin, les gares elles-mêmes, repères urbains au service du voyageur, mais aussi de la ville sont conçues comme de véritables lieux d'échanges intermodaux - y compris avec les modes doux dont on parle trop peu -, proposant des d'équipements publics, accueillant des investissements privés et contribuant ainsi au développement urbain des villes de demain. Le Grand Paris est un réseau bouclé de trois lignes avec une ligne rouge, ligne de rocade qui ne peut être qu'une évidence pour les alto séquanais. 60 km et 23 gares – dont 12 dans les Hauts de Seine – accueilleront 800 000 voyageurs par jour dès la mise en service et permettent la jonction avec quatre lignes de métro (1, 4, 9 et 13), avec les lignes L et U et le futur tramway T6. Elle reprend le tracé porté par Orbival, dessert Chelles - la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne -, offre une liaison rapide pour accéder au Bourget et, grâce aux correspondances, permet d'atteindre le bassin d'emploi de Roissy. La ligne bleue, armature centrale, longue de 50 km, prolonge la ligne 14, relie les trois aéroports, mais aussi les gares et futures gares TGV, confortant ainsi la dimension internationale de la région capitale. Enfin, la ligne verte, la deuxième ligne de rocade, longue de 75 km avec 16

gares, crée une nouvelle liaison avec et entre les aéroports et dessert le parc des expositions de Villepinte, Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, St-Denis. A l'ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne offrant un nouveau maillage avec le RER C à Versailles, irriguant le plateau de Saclay, avant de rejoindre à Massy les RER B et C et la gare TGV, puis Orly. Dans l'ouest des Hauts de Seine, le métro du Grand Paris améliore drastiquement la desserte du quartier d'affaires de la Défense. Isabelle Rivière précise qu'une variante permettrait de desservir l'île Séguin, mais que pour l'heure le tracé de référence prévoit une gare à Saint-Cloud Transilien, la ligne rouge accompagnant le développement des territoires de bords de Seine avec des interdistances courtes (2,5 km) entre les gares. Le Metro Grand Paris, un ballon d'oxygène pour les réseaux existants, va améliorer les déplacements pour tous, soutenir la croissance économique des territoires et augmentera l'attractivité de Saint-Cloud et de son bassin d'emploi, tout en contribuant au développement durable. Une évaluation stratégique environnementale a en effet été réalisée en amont de la conception du projet et avant le débat public – une première sur ce type de projet d'infrastructure - sur un fuseau d'au moins trois kilomètres de large qui a permis de définir de manière pertinente les lieux de passage et profondeurs des tunnels.

Il est ensuite rappelé que Saint-Cloud fait partie de la communauté d'Agglomération Cœur de Seine, bénéficie d'une excellente desserte en transports en commun, d'un cadre de vie privilégié avec notamment de très nombreuses écoles allant de la maternelle aux études supérieures. C'est aussi un secteur riche en entreprises avec 1200 sièges sociaux. Saint Cloud est également membre du Syndicat mixte des Coteaux et du Val de Seine qui compte 350 000 habitants. La boucle de la Seine a structuré le paysage - des ambiances très urbaines côtoient les lieux boisés – et la topologie fait qu'à 5 km à l'ouest de Paris, à flanc de coteaux, Saint-Cloud, au carrefour de nombreuses voies de communication, surplombe la capitale. La vie s'y articule autour de 5 quartiers avec près de 166 m² d'espace vert par personne. Dans ce contexte, la SGP propose une gare à Saint-Cloud, sous l'actuelle plateforme ferroviaire, sur la colline, pour améliorer le maillage avec les lignes existantes et la correspondance avec les autres types de transport. Le souhait d'en faire une gare peu profonde conditionne le tracé rouge et notamment la traversée de la Seine et interdit de passer par la place Rhin Danube. Les gains de temps seront importants pour les clodoaldiens, le pont de Sèvre sera en effet à 2 min de Saint-Cloud, le quartier d'Issy à 5, la ligne 13 à Chatillon à 8 min - contre 47 aujourd'hui -, Orly sera à 22 min de Saint-Cloud, le Bourget à 23 min, Roissy à 37 au lieu de plus d'une heure aujourd'hui. Enfin, en termes de mise en œuvre, ce projet ambitieux, d'intérêt national, qui est, pour la SGP, la réponse adaptée aux défis de la région, nécessite un financement compris entre 21 et 23 milliards d'euros selon les options retenues pour le tracé, les travaux pouvant commencer dès 2013 pour des mises en service échelonnées entre 2018 et 2023.

Débat avec la salle

- **Les enjeux locaux : la gare de St Cloud, la liaison Saint-Cloud Boulogne, la desserte du plateau de Rueil ou encore de la question de la Défense**

- **La gare à St Cloud : les deux projets font la même proposition**

François Leblond note que les deux maîtres d'ouvrage proposent des options très diverses, mais localisent l'un comme l'autre une gare à Saint-Cloud, et ce, au même endroit. Pour autant des questions se posent. **Emmanuel GRANGE** demandant si les riverains seront impactés et éventuellement expropriés, **Sandrine Gourlet** répond que les études ne sont pas finalisées, mais que les émergences de la gare, enterrée, seront réduites ; il n'y aura pas d'expropriation. **Didier Bense**, membre du directoire de la SGP, ajoute que la gare pour la SGP doit en effet être discrète, et que les expropriations seront limitées. **Robert Franck** souhaitant savoir si Saint-Cloud perd du pouvoir en matière d'aménagement autour de la gare, **Marc Véron**, Président du directoire, répond que les dispositifs ne permettent en rien d'agir sans la commune, **Jean-François Helas**, directeur des projets d'investissement du STIF, précisant qu'il n'y a aucune ambiguïté pour le STIF qui n'a pas de compétence d'aménageur et se limite au transport public. **Vivien Gasq** évoque quant à lui la très nombreuse population qui traverse le Pont de Sèvre à pied ; il espérait que la gare du GP pourrait se situer à l'entrée du parc et non pas à l'emplacement de la gare actuelle pour aménager la ville autrement.

- **La liaison Saint-Cloud Boulogne, une nécessité pour les citoyens**

Alors que l'assemblée semble regretter que les deux projets n'ait pas toujours été présentés ensemble, il est souligné que la présentation de chaque projet a permis d'affiner les partis pris et les questions de tracé. Il ressort notamment du débat que la liaison Boulogne Saint-Cloud est primordiale. **Sandrine Dubois Gualène** se demandant pourquoi le Grand Paris ne peut pas assurer la liaison directe entre Boulogne et Saint-Cloud alors qu'Arc Express le propose, les maîtres d'ouvrages avancent des raisons techniques, **Didier Bense** restant perplexe sur la possibilité de rattraper le dénivelé entre Saint-Cloud et Boulogne estimant qu'au mieux cela dégraderait fortement la qualité de la correspondance. La SGP évoquant des projets d'ores et déjà prévus par le STIF et notamment un

projet en site propre, **Jean-François Helas** précise que ce projet n'est pas dans le plan de mobilisation, car non financé. Si l'on compte sur d'autres projets pour affiner le maillage, il faudra pour le moins trouver les moyens de les réaliser ! Le STIF estime qu'un trajet plus long et sinueux permet de résoudre les questions de déclivité tout en se raccordant aux lignes 10 et 9, Arc Express choisissant de ne pas « doubler » avec les lignes existantes, mais au contraire d'irriguer ce qui ne l'est pas encore bien. **Odile Krakovitch**, Garchoise, souligne elle aussi l'importance de la liaison entre Saint-Cloud et Boulogne qui permet de changer de rive. **Sandrine Gourlet** ajoute que la gare de Saint-Cloud se justifie aussi pour des raisons de connectivité puisqu'elle permet aux habitants de Garches, Marne-la-Coquette et Saint-Nom-la-Bretèche d'utiliser Arc Express.

- **La desserte du plateau de Rueil : un oubli à réparer d'urgence**

Aurore Gillmann s'étonne que le débat ne porte pas sur tout le faisceau ouest en préparation à la synthèse territoriale prévue le 27 à Suresnes et ajoute que, pour les fréquenter en tant que conseillère municipale de Suresnes, les habitants attendent une desserte lourde du plateau au sud-est de Rueil, au nord de Suresnes et à Saint-Cloud, qui est aujourd'hui particulièrement mal desservi. **Isabelle Rivière**, membre du directoire de la SGP, signale que le GP dessert Rueil et propose de se rattacher à la ligne 9, sachant qu'un projet à haut niveau de service viendrait compléter l'offre avec un maillage plus fin. **Sandrine Gourlet** confirme qu'Arc Express a choisi de desservir Rueil Centre, estimant que la connexion avec le RER A pourra plus utilement se faire à la Défense qu'à Rueil RER – la SGP précisant que la gare proposée à Rueil n'est pas celle-ci, mais une gare « Rueil sur Seine » qui doit accompagner le développement de « l'arrière Défense ». **Didier Choppin** constatant finalement, sur une note optimiste, que ces débats servent à quelque chose puisque le plateau - *un cahier d'acteur a été rédigé sur le sujet* - pourrait finalement figurer dans les tracés des deux projets, **Isabelle Rivière** confirme que des options sont ouvertes et **Didier Bense** ajoute que la SGP, si la CPDP le retient, prendra acte de ce qui a émergé à Rueil, le 2 décembre, à savoir la pertinence d'une desserte plus centrale du département des Hauts-de-Seine.

- **La Défense : hub géant ou desserte affinée de la zone**

Jacques Capet revient sur le paradoxe de la desserte de La Défense qui sera a priori mieux desservie avec deux gares de plus quel que soit le projet choisi, mais cela en y créant un « monstre » qui ne sera agréable à vivre pour personne. Par ailleurs, la zone est vaste et tout ne se passe pas autour de la gare. **Marc Véron** estime que la réponse adéquate ne pourra venir que d'une équipe projet intégrée avec le STIF, RFF, la RATP, la SNCF et la SGP ; il faudra en effet que la Défense soit abordée de manière globale, comme un seul projet. **Jean-François Hélas** confirme que la question a déjà été soulevée et précise que le STIF est prudent, conscient des problématiques posées par le gigantisme de ces grands centres – preuve en est sa préoccupation autour de la gare du Châtelet. Ainsi, pour le RER E, il a semblé essentiel de se rapprocher de la gare du RER A, mais pour Arc Express, deux choix sont possibles : un espace réservé sous les Quatre Temps et un autre vers Nanterre la Folie. La question de la desserte interne de la zone doit s'étudier en parallèle.

- **D'autres remarques et suggestions**

Frédéric Sgard revient sur la desserte des centres d'enseignement supérieur, sachant que le logement étudiant est une question importante dans la région. **Marc Véron** répond que la SGP ne résoudra pas la question du logement, mais améliorera les relations entre lieux habitation et pôles économiques et d'éducation, contribuant ainsi également à permettre aux investisseurs privés de compléter l'implication publique, alors que **Sophie Mougard**, directrice générale du STIF, précise à nouveau qu'Arc Express est maillé avec 60 autres projets, comme les tangentiels nord et ouest ou encore le tram-train Massy/Evry qui devraient répondre, au moins partiellement, aux enjeux étudiants.

➤ **Un enjeu majeur pour tous : le transfert modal**

Le transfert modal est évoqué par plusieurs intervenants tant il apparaît important de diminuer le recours à la voiture, mais **Odile Krakovitch** est frappée qu'aucun des projets ne prévoient de parking à Saint-Cloud alors que cette gare doit desservir 11 communes. **Nicole Fauquemot** et **Dephine Renaudin** imaginent qu'il faudra racheter l'hippodrome et en faire un grand parking. **Isabelle Rivière** souligne alors que les gares seront toutes adaptées à leur environnement. Il sera ainsi travaillé localement avec les collectivités et les aménageurs autour des parkings mais aussi sur les modes doux du fait notamment de la topographie particulière du lieu. **Sophie Mougard** indique que le STIF privilégie les prolongements de desserte en bus en étroite collaboration avec les usagers et collectivités, mais aussi les modes actifs comme le vélo. Le schéma directeur de « parcs relais » élaboré avec les collectivités montre d'ailleurs que les parkings de rabattement sont une solution adaptée en grande couronne, mais moins en petite couronne où l'objectif n'est pas d'introduire les voitures à proximité des gares, mais au contraire de décongestionner le trafic. **Youcef Ghilassene** n'est pas certain que les projets présentés proposent des options qui puissent convaincre l'utilisateur de renoncer à la voiture. **Sophie Mougard** indique alors que le STIF travaille sur un plan de déplacement urbain qui a vocation à traiter de l'ensemble des déplacements et que dans ce cadre l'objectif est de réduire la place de la voiture, notamment en rendant plus attractifs les transports en commun, en augmentant l'offre, et en la fiabilisant. **Didier Bense** rejoint cette position rappelant qu'il

est fondamental que le transfert modal soit réussi et que cela passe aussi par la vitesse, le Grand Paris s'intéressant à des déplacements plus longs que ceux qu'appelle la seule petite couronne. L'attractivité des réseaux est plusieurs fois évoquée et, répondant à **Adrien Teurlais**, **Sandrine Gourlet** précise ainsi que l'exploitation de l'Arc Express se fera en mode métro avec un arrêt à toutes les stations et donc une desserte fine du territoire. Le temps d'exploitation sera fixé en cohérence avec les réseaux en correspondance. **Marc Véron** ajoute que s'il est souhaitable d'élargir la plage d'ouverture au public et que si le MGP pourrait, certains jours, fonctionner en continuité, il faut tout de même prévoir les temps de maintenance.

➤ **Deux propositions avec des divergences assumées, mais une possible convergence**

L'un veut irriguer le territoire en finesse, l'autre, souhaite permettre de rallier vite des zones nouvelles ; l'un souhaite défricher des voies inédites, l'autre n'hésite pas à doubler le service sur certains tronçons très sollicités. Pourtant, en certains points, les projets semblent pouvoir se rapprocher d'autant que la nécessité pragmatique de trouver des financements y pousse.

François Leblond sait que les deux maîtres d'ouvrage se parlent, les deux CPDP ayant recueilli des préoccupations massives des habitants dans le sens de la convergence : « est-ce que vous ne pouvez pas vous mettre un peu plus d'accord ? ». **Jean-François Hélas** indique que les philosophies des projets sont fondamentalement différentes et que si la SGP prévoit de desservir environ 115 000 habitants et emplois, Arc Express en desservira plutôt de 295 000 à 320 000. Ce rapport de un à trois est un des principes fondateurs du projet Arc Express. **Didier Bense** précise que pour juger de l'efficacité du MGP, il est nécessaire d'intégrer l'efficacité des rabattements. En ce qui concerne les doublons, il estime d'ailleurs que le tracé n'est pas le seul argument à prendre en compte : sur un même trajet, le MGP offre par exemple un service différent du T2 qui cabote. **Delphine Renaudin** demande qui choisira entre Grand Paris et Arc Express ? **François Leblond** répond que la loi du 3 juin dernier a voulu un débat conjoint sur les deux projets, débats qui seront clos le 31 janvier. Les deux CPDP rendront leurs rapports aux maîtres d'ouvrages (plus de 15 000 personnes auront été entendues) et présenteront au parlement leurs conclusions. La SGP devra alors donner ses réponses le 31 mai, Arc Express un mois plus tard et c'est du bon vouloir des deux maîtres d'ouvrage qu'émergera une éventuelle solution commune. **Sophie Mougard** rappelle que les débats publics ne sont pas terminés, et que le STIF a à cœur d'entendre tout le monde, concernant notamment les attentes relatives au bon équilibre entre les projets d'amélioration de l'existant, les projets d'ores et déjà engagés qui nécessitent des financements et des projets à plus long terme. Concernant la rocade, le tracé définitif sera tranché par le conseil d'administration du STIF éclairé par l'ensemble du débat. Elle rappelle que Jean-Paul Huchon a proposé le 15 novembre dernier un plan de complémentarité entre les projets portés par l'État et par les collectivités locales, la Région et le STIF. **Marc Véron** ajoute qu'au bout de trois mois de débat, que ce qui n'apparaissait pas comme une évidence est aujourd'hui avéré à savoir que la région parisienne était dans une impasse et dans l'incapacité financière de répondre à des besoins immédiats tout en préparant son avenir par des projets structurants. Le rapprochement doit donc impérativement s'esquisser entre la Région et l'État. Le considérable succès public de cette consultation sur la question des transports en Ile-de-France a d'ailleurs permis d'approfondir les questionnements et devra être pris en compte pour légitimer les décisions prises : chacun se doit d'avoir entendu ce qui aurait émergé.

➤ **Le Financement des projets**

Jean-Pierre Fourcade, ancien maire de Saint-Cloud, s'étonne de la différence de coût des deux projets allant de 6 à 20 milliards. Cet écart n'est pas vraisemblable et il suggère de se mettre d'accord sur des procédures d'évaluation qui permettent de débattre autour de chiffres raisonnables. **Sophie Mougard** précise alors que pour Arc Express, la fourchette est de 6 à 8 mds, fonction des différents tracés et qu'à cela s'ajoutent les 19 mds pour le plan de mobilisation. Avec les nouveautés, le budget est donc d'environ 29,6 mds. Elle alerte à cette occasion sur le fait que le financement des projets de la Région comprenait des recettes et que la toute récente loi de finance rectificative réduit l'apport de l'État et la ressource fiscale ; il manque ainsi 4 mds pour financer le plan de mobilisation. **Marc Véron** ajoute qu'en principe un km de métro souterrain coûte le même prix pour les uns ou les autres, mais que la productivité des appels d'offres sera une question centrale pour optimiser l'opération. Pour le reste, il faudra évidemment arbitrer, par exemple, sur le nombre de gares. **François Leblond** donne alors la parole à un habitué des réunions, venu dans tous les coins de l'Ile-de-France en transport en public, **Carmelo Piccioto**, ruellois qui s'inquiète que le manque de fonds empêcherait finalement les dessertes fines – « la desserte locale n'existera jamais ! » - et qu'ainsi les trop chers métros automatiques seraient finalement les « fourriers » des constructeurs automobiles.

Pour autant, **François Leblond** estime en conclusion que les nombreuses pistes de convergences sont un gage positif pour l'avenir.