

15 DECEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION COMMUNE DE GENNEVILLIERS

Type de réunion :	Réunion commune
Date de la réunion :	15 décembre 2010
Lieu de la réunion :	Gennevilliers

Introduction et rappel du cadre législatif

Jean-Yves TAILLE, président de séance et membre de la CPDP Arc Express, ouvre la séance et invite au pupitre **Jacques Bourgoïn**, maire de Gennevilliers, pour le mot d'accueil. Celui-ci a le plaisir d'accueillir les participants à cette réunion commune et cite les propos de Jean-Paul Huchon qui a récemment déclaré « nous sommes sans doute à la veille d'un accord historique sur le tracé et les financements ». Il précise que Gennevilliers sera attentif à la qualité de cet accord.

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

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

Après la projection d'un film de présentation, **Isabelle Rivière**, membre du directoire de la SGP, rappelle qu'à Paris, 63 % des déplacements *intra-muros* se font par les transports en commun. Ce taux chute à 10 % pour les déplacements en grande couronne.

En zone dense, le département des Hauts-de-Seine est bien desservi, puisque 45 % des trajets y sont effectués en transports collectifs, mais le réseau est surtout organisé en étoile, ce qui débouche sur la saturation du réseau routier (A86, A15, quais de Seine), et des lignes ferrées existantes – notamment les lignes A et 13. C'est pourquoi le Grand Paris propose un réseau de rocade d'une longueur de 155 km et d'une capacité de 2 millions de passagers dès l'ouverture, facilitant les déplacements de banlieue à banlieue et la desserte des aéroports et des pôles économiques.

Automatique, sécurisé, accessible à tous, il est rapide (sa vitesse commerciale étant de 65 km/h) et prévoit un espacement minimal de 85 secondes entre rames aux heures de pointe. Ses gares seront des lieux de vie pensés avec les collectivités, comprenant de nombreux services et constituant des pôles d'échanges multimodaux (y compris avec les modes doux). Le réseau proposé est le suivant :

- La ligne rouge comptera 12 gares dans les Hauts-de-Seine et sera en correspondance avec les lignes 1, 4, 9, 13, L, U, T2, et avec le futur T6. Dans le Val de Marne, elle reprend le tracé d'Orbival, avant de rejoindre Chelles et Le Bourget en liaison rapide.
- La ligne bleue, prolongeant la ligne 14, assurera le lien stratégique entre les trois aéroports et les gares TGV actuelles et futures.
- En correspondance notamment avec les lignes B, C et les gares TGV actuelles ou futures, la ligne verte créera de nouveaux échanges entre Roissy et Orly, en desservant notamment Le Parc des Expositions, Le Bourget, Saint-Denis, La Défense et Versailles, avant d'irriguer le futur pôle scientifique de Saclay. Alors que son tracé de référence passe par Asnières, une variante desservant Gennevilliers RER et le Port de Gennevilliers est proposée.

Pour la première fois, une évaluation stratégique environnementale a permis de maîtriser les impacts environnementaux dès la conception. Ce réseau répond aux besoins des habitants et des entreprises et allégera le réseau actuel de 10 à 15 %. C'est le cas à Gennevilliers, où le trafic des lignes 13 et B sera notamment allégé de 25 % à 30 %. Alors que 9 pôles de développement ont été identifiés, les Gennevillois et les Asniérois bénéficieront de la ligne verte, qui favorisera le développement d'entreprises créatrices d'emplois entre les pôles de La Défense, de la Plaine Saint-Denis, de Roissy et du Bourget. Située à 5 km de Paris et forte d'une longue histoire industrielle, Gennevilliers, ville jeune, populaire et dynamique, regroupe un secteur résidentiel, un port majeur, une ZAE et le parc des Chanteraines, et connaît un fort développement. Les trajets quotidiens des actifs entre Gennevilliers et Paris et sa proche couronne sont très importants, mais 78 % des actifs travaillant à Gennevilliers sans y résider effectuent leurs trajets en voiture. Le métro du Grand Paris desservira les quartiers Politique de la Ville, notamment aux Grésillons et aux Hauts d'Asnières – quartier qui sera doté d'une nouvelle gare. Pôle majeur des éco-industries et de la construction, le Port de Gennevilliers qui compte 8000 emplois directs, est la première plateforme logistique multimodale francilienne. Situées sur la ligne verte, les gares des Grésillons, des Agnettes et de Bécon-les-Bruyères accompagneront de très nombreux projets de développement économique et de rénovation urbaine (ZI, ZAE, ZAD, Ecoquartiers), dont les trois zones des Caboeufs, celles des Quais de Seine, des Grésillons, des Agnettes, de Chandon-République, des Bruyères, de Chandon-Brenu, et les ZAC Victor Hugo et des Docks. Le réseau des lignes radiales desservant aujourd'hui le territoire situe de la gare Saint-Lazare comme un pôle majeur. Au-delà des améliorations apportées par le prolongement des T1 et le T2, respectivement jusqu'aux Courtilles et au Pont de Bezons, une ligne de tram-train

Bezons-Villepinte est mise en réflexion alors que les travaux de la tangentielle Nord Sartrouville-Noisy-le-Sec ont débuté. Combinés au Grand Paris, qui améliorera les déplacements dans la boucle Nord des Hauts-de-Seine en la reliant à La Défense et à Paris, et à plus grande échelle aux Yvelines, au Val-d'Oise, et à la Seine-Saint-Denis, ces projets apportent des solutions globales. La ligne 13 sera aussi soulagée, notamment grâce au prolongement de l'actuelle ligne 14, et les villes de Clichy, Gennevilliers et Saint-Ouen seront plus fortement maillées. Les gains de temps seront très importants : il sera, par exemple, de 38 minutes pour se rendre au Bourget ou à Roissy depuis Les Grésillons. Ce projet nécessitera un investissement de 21 à 23 milliards d'euros selon les tracés et les gares retenus. A l'issue du débat public, un schéma d'ensemble sera arrêté ; puis durant 18 mois, la concertation permettra de concevoir finement les ouvrages.

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

Projet « Arc Express » – STIF

Philippe Sainsard, représentant du STIF, rappelle que le développement des transports est une priorité pour la Région qui défend le SDRIF, projet d'aménagement et de développement durable issu d'une concertation de 4 ans, dont le blocage juridique entraîne celui de nombreux projets (projets de modernisation et de prolongation de nombreuses lignes de bus, de métro et de tramway) portés, entre autres, par le Plan de mobilisation régional pour les transports. La Région se battra pour que le SDRIF soit approuvé et pour que le STIF recouvre ses pleines compétences.

En ce qui concerne la convergence des projets AE et RTGP, Jean-Paul Huchon a apporté sa contribution, notamment en complétant Arc Express par un Arc Chelles/Marne-La-Vallée/Monfermeil. Mais l'Etat n'apporte toujours pas les 6 milliards d'euros prévus pour financer ce Plan, et le débat budgétaire 2010 n'évoque pas davantage les 4 milliards promis à la SGP.

Après un film de présentation générale, **Sandrine Gourlet** responsable des projets ferrés au STIF, rappelle que le Plan de mobilisation a reçu le soutien de la RATP, de la SNCF et de RFF. Il comprend 60 projets pour améliorer les transports en commun dans la région Ile de France dans les 10 ans à venir. Arc Express s'inscrit donc dans une logique d'ensemble de développement des transports collectifs. Alors que les réseaux de métros, de transilien et de RER permettent de rejoindre aisément Paris depuis la grande et la petite couronne, les densités de population sont très fortes *intra-muros* et en proche banlieue, où elles ont beaucoup crû au cours des 15 dernières années. 10 millions de trajets sont effectués chaque jour en petite couronne. 75 % des déplacements motorisés qui y sont effectués utilisent la voiture. Arc Express, métro de rocade en petite couronne, est le chaînon qui manque au réseau de transport collectif pour reporter une partie de ces flux vers les transports en commun.

Pour la détermination des tracés, le STIF a pris en compte les densités de population, les bassins d'emploi, les zones d'habitation, les projets de renouvellement urbain, les équipements culturels, des centres historiques et les projets de logement. Les Arcs Sud et Nord se sont montrés prioritaires, mais les études sont aussi finalisées pour les Arcs Est et Ouest. Arc Express réduira les temps de trajets sur les parcours directs, mais aussi sur les trajets entre grande couronne et proche banlieue. L'accès à l'emploi, aux universités et aux loisirs sera ainsi facilité pour tous. Le trafic attendu est, à terme, d'un million de trajets par jour pour l'arc complet.

Cette rocade de 70 km de long comportera 50 stations nouvelles, 30 stations de correspondance avec 28 lignes de train, de RER, de métro et de tramway et 20 stations intermédiaires. Cette rocade contribuera aussi à la « désaturation » de 5 à 10 % du réseau actuel. Les stations seront espacées de 1 à 1,5 km et conforteront le tissu et les équipements urbains, ainsi que les zones Politiques de la Ville, tout en accompagnant le développement économique et le logement. Arc Express entraînera une baisse de 150 000 trajets routiers par jour et contribuera à faire de l'Ile-de-France une véritable écorégion. D'un gabarit comparable à celui des RER, Arc Express sera confortable, accessible à tous et automatique afin de moduler l'offre jusqu'à un espacement minimal de 2 minutes. Au-delà de ce plan, la Région étudie la faisabilité du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis-Stade-de-France, de celui la ligne 7 jusqu'au Bourget, et du doublement du tunnel Châtelet-Gare du Nord. Il est aussi prévu de réétudier la liaison directe vers Roissy (actuel projet CDG Express) afin qu'elle desserve toute la zone aéroportuaire.

La boucle complète d'Arc Express coûtera 7 à 8 milliards d'euros, dont 3,5 milliards sont déjà inscrits et garantis par la Région et les autres collectivités. Cela permettra de réaliser l'Arc Sud, qui sera mis en service en 2017 et de débiter les travaux de l'Arc Nord, qui sera ouvert en 2020.

Un second film est projeté pour présenter le détail des tracés de l'Arc Nord. Gennevilliers, Asnières et Villeneuve-la-Garenne forment des territoires de projet structurants en termes de rénovation urbaine et de développement économique. L'analyse des déplacements actuels montre l'importance majeure des liens quotidiens entre Gennevilliers et la petite couronne. Plusieurs options sont proposées au débat. Au Sud, le tracé bleu part d'Issy-Val-de-Seine, dessert le Sud des Hauts-de-Seine et la gare de Laplace, puis rejoint Val-de-Fontenay. Le tracé vert part de Meudon, puis dessert Clamart, avant de rejoindre Val-de-Fontenay ou Noisy-le-Grand. Un tracé intermédiaire est aussi proposé. Toutes les

variantes de l'Arc Sud passent par Villejuif-Aragon. L'arc Nord propose deux grands tracés :

- Le tracé bleu part de Nanterre-La-Folie, puis passe par la Garenne Colombe, Les Vallées, dessert la boucle de Seine. A partir d'Asnières, sa variante Nord dessert Les Agnettes, secteur est particulièrement dense, puis une nouvelle station Gennevilliers-Centre où elle desservirait d'importants quartiers d'habitation, ainsi que les futures ZAC Chandon-République et Barbusse-Chandon, avant de rejoindre les Grésillons, zone déjà très dense en emplois. La variante Sud desservirait la mairie d'Asnières, aujourd'hui à l'écart des réseaux ferrés, et rejoindrait ensuite la ligne 13 à Gabriel Péri, avant de rejoindre les Grésillons-RER C. Le tracé bleu passe ensuite au pont de Saint-Ouen.
- Le tracé vert part de La Défense, se dirige vers Colombe-Gare et la place des quatre-routes (autour de laquelle les quartiers d'habitation sont nombreux et où l'ANRU Quartier Nord est programmée). Il passe ensuite aux Courtilles avant de rejoindre la gare de Gennevilliers RER C, proche du Port, d'une ZI et d'une zone résidentielle et du centre-ville. Après une station Parc d'activités de la Litte, une autre station serait implantée à La Bongarde. Une variante quitterait la ligne 13 aux Courtilles et rejoindrait la station Gennevilliers-centre.

Ce sont près de 95 000 habitants et de 35 000 emplois qui sont desservis par chaque variante d'Arc Express. Ces quatre variantes desservent autant d'équipements structurants. Le tracé vert, qui passe par Gennevilliers, traverse en revanche de plus nombreux quartiers en politique de la Ville, mais est plus susceptible de faire doublon avec le prolongement du T1 à l'Ouest. Il est possible de mixer les différentes options proposées.

Questions posées par le public et prises de position

➤ Problématiques locales : le point noir de la ligne 13

Tous les élus et habitants ont souligné l'urgence absolue à accorder à la ligne 13, dont le taux de remplissage atteint 120 %. Des solutions à court et moyen termes doivent être apportées pour remédier à cette situation dramatique, qui menace d'être aggravée par le dynamisme de la boucle Nord. Plusieurs ont pointé la faible crédibilité des solutions d'amélioration proposées et l'absence de toute action d'urgence de la part de l'Etat ou du STIF. Par ailleurs, pourquoi envisager une station à Gennevilliers-Centre alors que la mairie n'y est pas favorable ?

Anne-Laure Perez, représentante du comité des usagers de la ligne 13 Asnières-Gennevilliers, se réjouit du tracé d'un métro de rocade, et de la perspective de création des stations des Agnettes et des Grésillons. Mais les financements restent très incertains et il est inquiétant que la SGP prévoie de se financer sur les plus-values foncières. Pourquoi l'Etat tarde-t-il à accorder ses financements au Plan de Mobilisation, alors qu'il a été prévu de créer une taxe spéciale d'équipement spécifique, qui s'ajouterait aux taxes locales des franciliens, ceci alors que les tarifs ont augmenté et que de nombreux habitants sont frappés par la crise ?

Léo Landau de l'association des usagers de transport de Seine-Boucle de Gennevilliers, affirme que le Grand Paris ne correspond pas aux besoins des usagers. Il faut donc espérer que le compromis proposé par Jean-Paul Huchon n'aille pas trop loin. Le tracé vert a tendance à doubler le T1, et le tracé bleu Nord, qui semble le meilleur, double la ligne L des Vallées à Nanterre : il serait donc préférable, sur cette section, d'adopter un tracé situé plus au Sud, en s'inspirant du tracé vert. Par la suite, le parcours Bois-Colombes-Agnettes-Grésillons est préférable, en créant une station à proximité du Carrefour des Bourguignons.

Didier Bense, membre du directoire de la SGP, note que ces fuseaux ressemblent à ceux de la SGP et rappelle qu'Arc Express a opté pour des interstations assez courtes, alors que celles du Grand Paris sont larges afin que les Franciliens puissent bénéficier de la vitesse tout en utilisant l'intermodalité pour opérer les rabattements. Il souligne que les projets de rocade visent à supprimer le trafic des personnes aujourd'hui obligées de passer par Paris pour se rendre en banlieue, ce qui vaut particulièrement pour la ligne 13. Les financements de la SGP dépendent des choix budgétaires actuellement discutés au Parlement, sur la base desquels il sera possible de débattre au cours de la réunion thématique commune aux deux CPDP prévue le 5 janvier 2011. La loi du 3 juin 2010 précise que ces moyens ne pourront être déduits des sommes destinées au financement indispensable du Plan de mobilisation. Entre 2011 et 2013, la SGP recevra les ressources nécessaires pour conduire ses études. Elle appellera ensuite, entre 2014 et 2015, les 4 milliards nécessaires pour ouvrir les travaux. Des emprunts seront par la suite contractés et remboursés sur une période de 40 ans environ.

Philippe Sainsard pointe que les élus du STIF ont, eux, l'habitude d'avancer des projets disposant de financements et d'études techniques précises. L'Etat a, par contre, tendance à remettre à plus tard les aspects financiers. **Jean-François Hélas**, directeur des investissements du STIF, ajoute que le STIF

se préoccupe de remédier aux problèmes quotidiens des franciliens, qui sont très lourds sur la ligne 13. Pour la « désaturer », il propose à la fois de prolonger la ligne 14 (ce qui apportera une baisse de 25 % de la fréquentation) et d'améliorer la ligne à court terme. Arc Express apportera une baisse supplémentaire de 12 % environ. L'impact du tracé vert abaisserait effectivement de 30 % à 50 % la fréquentation du prolongement Ouest du T1. Celui du doublon entre Les Vallées et La Garenne-Colombes serait moindre, car sa distance est plus courte. L'implantation d'une gare à Gennevilliers-Centre vise à respecter le principe d'un espacement de 1,5 km environ entre stations. Mais elle peut aisément être déplacée de quelques centaines de mètres.

Alain Bortolameolli, maire-adjoint de Villeneuve-la-Garenne, souligne qu'un centre commercial de 86 000 m² est prévu à hauteur du rond-point de La Bongarde, ce qui plaide pour le tracé vert. Quel que soit le tracé retenu, il faudra maintenir les lignes de bus tout en renforçant leurs fréquences. **Nicole Goueta**, conseillère générale des Hauts-de-Seine, rappelle que la moitié des habitants de Colombes vit dans des ZUS situées au Nord de la ville, alors que le Port, la ZA proche de la Seine, et le stade olympique Yves du Manoir sont à ce jour mal desservis. Ces pôles pourraient bénéficier de l'emplacement d'une gare (d'Arc Express ou du Grand Paris) au Stade.

Isabelle Rivière explique que la gare de Bécon est située à la jonction de 3 communes, à proximité des emplois de très grandes entreprises et des futurs logements de la ZAC des Bruyères. **Sandrine Gourlet** répond que la gare des Vallées desservira la ZAC des Bruyères. La gare de Bécon, où la desserte transilienne sera accrue, n'est pas en mesure, compte tenu des difficultés d'implantation, de mailler Arc Express avec la ligne J. **Jean-François Hélas** ajoute qu'implanter une gare Arc Express au Stade n'est pas exclu.

Jean-Yves Taillé indique qu'une réunion spécifique Arc Express est prévue le 6 janvier 2011 à Colombes. **François Leblond** précise que cette réunion devrait être commune avec la CPDP du RTGP.

➤ **Interrogation sur la qualité de l'insertion urbaine des gares**

Plusieurs interventions de la salle ont interrogé la capacité des MO à insérer des gares dans des tissus urbains déjà denses. Les modalités d'aménagement et de financement prévues par la SGP ont aussi été jugées « dangereuses » pour la capacité des collectivités à maîtriser leur développement.

Hermann Schneider s'interroge sur l'espacement réel entre les gares de Bécon et des Agnettes du Grand Paris, qui semble supérieure à 2 km, alors que la distance maximale pour un rabattement à pied est de 800 m. Il est assez peu crédible de créer des gares multimodales de grande capacité à Bécon et aux Agnettes, car les lignes de transiliens, les quais, les escalators, et les couloirs sont déjà très saturés.

Jean-François Hélas indique que les gares d'Arc Express peuvent (à l'exemple des stations de métro) être pensées très simplement et intégrées de façon minimaliste au tissu urbain.

Jack Royer, membre de la SGP, indique que dès que le tracé aura été arrêté, la concertation et les études locales porteront sur les immeubles et sur les infrastructures souterraines qui seront dotées des escalators et ascenseurs nécessaires. A Bécon, une nouvelle gare sera située en surface, à proximité de l'actuelle gare du transilien et de la ZAC des Bruyères. Il faudra modifier la voirie pour favoriser les modes doux (aucun parking n'est envisagé). Trois grands types de gares sont prévus : gares de quartier, gares porteuses de nouveaux quartiers, gares à insérer dans des nœuds déjà existants (La Défense, par exemple).

Didier Bense déclare que les contrats de développement territorial, qui seront signés par les collectivités et par l'Etat, auront pour but de développer les territoires autour d'objectifs de développement et de logement. La SGP ne s'arrogera absolument pas le droit d'aménager les zones environnant les gares, mais promeut la création de gares ambitieuses, qui ne pourront toutefois pas être implantées partout en raison des contraintes locales. De nombreuses communes et intercommunalités développent déjà des projets territoriaux autour de ces gares.

Jacques Bourgoïn précise qu'un débat sera lancé à Gennevilliers à partir de février 2011 afin d'associer les habitants à l'aménagement du quartier des Agnettes.

➤ **Le souci des délais, d'un maillage fin et de la cohérence des projets**

Au vu des retards systématiques des travaux programmés ces dernières décennies, plusieurs élus, et habitants ont plaidé pour que le prolongement du T1 et le tracement des rocadés respectent les délais prévus. Un représentant du Val d'Oise a pointé que de nombreux habitants de l'agglomération d'Argenteuil, du Parisis et de la vallée de Montmorency travaillent dans les Hauts-de-Seine : or, la ligne J n'est pas connectée au projet de la SGP.

William Lanz, maire-adjoint d'Asnières, affirme qu'Asnières considère que le Grand Paris et le Plan de Mobilisation sont complémentaires. Asnières demande leur fusion afin d'améliorer le réseau actuel et la desserte des aéroports tout en traçant une grande boucle à l'Est. Asnières demande que le futur métro s'arrête à Asnières-Centre, aux Grésillons et aux Agnettes. Avec Bois-Colombes et Courbevoie, elle demande aussi un arrêt à Bécon, dont la gare doit être rénovée. Au vu de l'urgence, les travaux rapides prévus sur la ligne 13, notamment, ne peuvent plus subir de retard.

Jacques Bourgoïn juge essentiel que le futur tracé du métro orbital soit travaillé avec la plus grande finesse en interconnexion avec les autres réseaux. Gennevilliers demande des correspondances avec la ligne C (Les Grésillons) et la ligne 13 (Les Agnettes) ainsi notamment, que la création immédiate d'une ligne de bus Les Agnettes-Les Grésillons : le développement d'une vaste ZAD a été décidé autour des Grésillons, alors de nombreux logements sont prévus aux Agnettes. La variante Nord du tracé vert d'Arc Express n'entre pas en concurrence avec le T1 jusqu'aux Courtilles : il faut donc travailler les complémentarités. Il faut penser à une desserte adaptée aux véritables besoins du Port : le prolongement de la ligne 13 permettrait de desservir sa partie Ouest, alors qu'à son extrémité Est, une nouvelle gare du RER C permettrait aussi d'irriguer la ZAC des Louvresses.

Gilles Catoire, maire de Clichy-la-Garenne, pointe que le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Roissy est contradictoire avec la volonté de « désaturer » la ligne 13. C'est le sens de la proposition de Jean-Paul Huchon sur la desserte directe de Roissy, et c'est pourquoi la ville de Clichy est très réservée quant à la prolongation de la ligne 13, tant que celle de la ligne 14 n'a pas permis de la soulager. Le Conseil général des Hauts-de-Seine prépare, du reste, une délibération en faveur de la fusion complète d'Arc Express et du Grand Paris, ce qui est la position de Paris Métropole. Il faut en finir avec l'esprit de compétition qui continue de régner, et qui a été exprimé ici par les représentants de la SGP, alors qu'André Santini s'est exprimé le matin même en sens contraire.

Michel Funfschilling, directeur du Port de Gennevilliers, est défavorable à l'implantation d'une station du Grand Paris sur le Port, car les flux de passagers y sont faibles. Des modes légers (bus, vélo, autolib', etc.) sont plus pertinents compte tenu des contraintes territoriales locales.

Didier Bense indique que le Grand Paris ne prévoit pas, dans son projet initial, de connexion directe avec la ligne J, mais le débat public a pointé à de nombreuses reprises ce « défaut », et la SGP devra probablement se pencher avec attention sur ce point. Ceci étant, près d'une vingtaine de gares supplémentaires ont été demandées : toutes ne pourront pas être réalisées. Les trafics anticipés ne laissent pas prévoir la saturation de la ligne 14 en cas de prolongement jusqu'à Roissy : le trafic de la ligne 13 en bénéficiera donc.

Alain Fournier est favorable au prolongement de la ligne 13. Il se déclare satisfait de la confrontation entre les deux projets. A celui du Grand Paris qui relie des grands pôles et est avant tout destiné aux voyageurs d'affaires et prévoit des gares éloignées les unes des autres, il préfère le projet Arc Express qui privilégie, au contraire, une logique d'interconnexion fine de l'ensemble des liaisons existantes – y compris la navette fluviale. Outre le métro de rocade, le Plan de mobilisation prévoit, contrairement à la SGP, d'améliorer l'existant grâce à des budgets réels.

Isabelle Rivière rappelle que le Grand Paris dessert les quartiers d'habitation, notamment à l'Est de l'agglomération. L'accès aux aéroports concerne avant tout les salariés qui travaillent sur ces sites. Cette logique d'accès à l'emploi est aussi à l'œuvre à Gennevilliers.

Jean-François Hélas indique que dans la boucle Nord des Hauts-de-Seine, la population desservie par Arc Express est supérieure de 60 % à 90 % à celle du Grand Paris, puisque 6 ou 7 stations sont prévues – et non 3.

Sophie Mougard, directrice générale du STIF, explique que les temps de travaux sont faciles à garantir, car il s'agit de créer des infrastructures nouvelles et non de travailler sur des voies tout en maintenant leur exploitation, ce qui multiplie les aléas ; 4 tunneliers seront utilisés en même temps par le STIF.

➤ Retour sur la question des financements

Olivier Meriot, adjoint au maire de Gennevilliers, a, entre autres, souligné qu'il a été décidé par le Parlement de faire porter l'effort du financement sur les Franciliens, au travers de la hausse des taxes foncières et d'habitation qui touchera les familles populaires, alors que l'Etat avait pris des engagements en sens inverse. Selon lui, il faut au contraire imposer les entreprises qui profiteront des infrastructures nouvelles.

Sophie Mougard, rappelle que le Plan de mobilisation est soutenu à hauteur de 12 milliards (sur 19 en tout) par les collectivités ; 4 milliards de ressources supplémentaires sont prévues. Il faut relever la redevance pour création de bureaux et le FARIF, et un effort de 2 milliards est demandé à l'Etat. Or, l'examen de la loi de finances rectificatives 2010 affecte l'essentiel de ces nouveaux moyens à la SGP. En outre, le Plan de mobilisation augmente de 800 millions d'euros par an les coûts

d'exploitation du STIF à l'horizon 2020, et l'exploitation annuelle du réseau qui lui serait remis par la SGP coûterait 1,5 milliard de plus. Face à cela, les augmentations tarifaires doivent rester supportables, et doivent être complétées par la hausse du Versement Transport (qui n'est en rien acquise) et qui apporterait au mieux 200 millions supplémentaires par an. Il est bien à craindre que les contribuables et usagers franciliens soient, seuls, mis à contribution.

Didier Bense estime que le Grand Paris et Arc Express fusionneront au moins partiellement ; leurs coûts d'exploitation ne peuvent pas être additionnés tels quels. Hors Arc Express et prolongement de la ligne 14, le budget du Plan de mobilisation est de 12 milliards environ – ce qui correspond aux budgets déjà disponibles. Selon les termes actuels de la loi de finances, les entreprises contribueront à travers la taxe et la redevance sur les bureaux et supporteront aussi la taxe spéciale d'équipement. La part revenant aux citoyens n'excédera pas 20 euros environ par an et par foyer.

François Leblond juge que malgré leurs divergences, les deux MO partagent le sens de l'intérêt général et sauront définir les solutions les plus adaptées pour Gennevilliers. Il clôt la réunion.