

SYNTHESE DE LA REUNION PUBLIQUE CPDP ARC EXPRESS DE CLAMART

| | |
|---------------------------|---|
| Type de réunion | Territoriale |
| Date de la réunion | Jeudi 2 décembre 2010 |
| Lieu de la réunion | Clamart – Salle des Fêtes municipale |

La séance est présidée par **Olivier GUÉRIN**, membre de la CPDP « Arc Express ».

Mot d'introduction

Philippe Kaltenbach, Député maire de Clamart, remercie tous les participants de leur présence pour cet important débat où les élus peuvent entendre les citoyens et les responsables d'associations. La région parisienne souffre de dysfonctionnements en matière de transports et s'est engagée, avec les huit départements d'Île-de-France, dans un Plan de mobilisation chiffré à 18 milliards d'euros dont 7 milliards pour la création de la rocade Arc Express. Les contraintes budgétaires imposeront de choisir entre des projets raisonnables et d'autres pharaoniques.

Déroulement du débat

Claude Agard rappelle les fondements législatifs et les grands principes du débat public, qui portera ce soir exclusivement sur le projet de transport Arc Express. L'objectif est d'informer les citoyens sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques. Les citoyens peuvent exprimer un avis et toute question orale ou écrite obtiendra réponse. À l'issue du débat public, la Commission rédigera un compte rendu dégagant les grands axes du débat pour contribuer à la prise de décision du STIF. Les membres du STIF présents ce soir, Mme Gourlet et M. Hélas, présenteront le projet et répondront aux questions.

Présentation générale du projet Arc Express

Projection d'un film sur la présentation générale du projet.

Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés au STIF, indique que le projet Arc Express est porté par la région Île-de-France et de nombreux partenaires, notamment les départements dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports. Ce Plan, élaboré en concertation avec les collectivités locales, avec le soutien de la RATP, la SNCF et RFF, comprend soixante projets visant à améliorer les transports en commun en Île-de-France dans les dix ans à venir. Arc Express s'inscrit dans cette logique d'ensemble de développement des transports collectifs. Il est piloté par le STIF, qui a engagé un dialogue avec les élus locaux dès 2009.

Aujourd'hui, les densités de populations et d'emplois sont très fortes dans Paris mais aussi en proche Couronne, où 75 % des déplacements motorisés quotidiens à l'intérieur de la Petite Couronne sont effectués en voiture. Dès 2008, le STIF a choisi de positionner le fuseau d'études d'Arc Express à 20 km de Paris, où s'est localisée la moitié de la croissance de la population ces quinze dernières années, renforçant la nécessité d'une rocade dans cette zone en fort développement.

Les études, financées par la Région et l'État, ont porté sur l'analyse des enjeux urbains pour identifier les points de desserte, les points de correspondance et les choix techniques. Elles ont confirmé la priorité à donner à l'Arc Sud, qui souffre d'un déficit flagrant de transports collectifs, et à l'Arc Nord, qui dessert des territoires très denses en populations et emplois.

Arc Express représente un gain de temps sur les trajets, permet d'accéder à davantage d'emplois, d'équipements et de loisirs et favorise les relations entre la Petite et la Grande Couronne. Le trafic attendu sur Arc Express, de 270 000 voyageurs quotidiens sur l'Arc Sud, 250 000 sur l'Arc Nord et 1 million sur la rocade complète de 70 km, permettra une désaturation de 5 à 10 % des lignes existantes. Avec une station tous les 1 à 1,5 kilomètre, Arc Express permettra de desservir les

centres-villes, les quartiers à l'écart des réseaux de transport et les pôles d'emplois, accompagnant le développement économique de la région. En favorisant l'usage des transports en commun, Arc Express contribuera au développement d'une véritable écorégion.

L'étude des technologies développées aujourd'hui à l'étranger permet les meilleurs choix techniques : un métro automatique avec des équipements de dernière génération, une vitesse moyenne de 40 km/h, un niveau de confort important avec des rames larges et un système évolutif pour anticiper l'augmentation de la fréquentation. Arc Express est une rocade de 70 km avec 50 stations nouvelles, 30 stations en correspondance avec 28 lignes de train, de RER, de métro et de tramway et 20 stations intermédiaires, avec des correspondances avec les lignes de bus, une rame toutes les deux minutes et une accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Les études réalisées permettent de présenter trois tracés alternatifs possibles techniquement et qui diffèrent par les territoires desservis :

Pour l'Arc Sud :

- Le tracé bleu part du tramway T2 à Issy-Val de Seine, dessert le Sud des Hauts-de-Seine pour rejoindre le tronçon invariant à Villejuif-Louis Aragon et rejoint ensuite le RER A à Val de Fontenay ;
- Le tracé vert part du tramway T2 à Meudon et rejoint le RER B puis Villejuif-Louis Aragon ;
- Le tracé rose est une combinaison de ces deux tracés.

Pour l'Arc Nord :

- Le tracé bleu part de Nanterre-Préfecture pour rejoindre la plaine Saint-Denis avec trois stations communes à toutes les variantes et rejoint le métro ligne 5 à Pantin ;
- Le tracé vert part de La Défense, passe plus au Nord et rejoint la Plaine Saint-Denis pour aller à Bobigny.

Arc Express s'inscrit dans l'ensemble des soixante projets du Plan de mobilisation pour les transports de la région Île-de-France, pour un coût total de plus de 18 milliards d'euros, dont la moitié sera en travaux et sera mise en service d'ici 2014 : prolongement de lignes de métro en correspondance avec Arc Express, prolongement des quatre lignes de tramway existantes et création de quatre nouvelles lignes, amélioration du fonctionnement des lignes de RER et prolongement du RER E à l'Ouest, création de liaisons de rocade en tram-train en Grande Couronne et 300 km de projets de bus en site propre.

La boucle complète est estimée à environ 8 milliards d'euros. Une première tranche de financement est inscrite au Plan de mobilisation pour les transports, avec un engagement de la Région, des départements de Petite Couronne et de la Ville de Paris qui permettra de réaliser l'Arc Sud, pour une mise en service en 2017, et de réaliser un tiers des travaux de l'Arc Nord d'ici 2020 pour une mise en service envisagée en 2022. L'avis des citoyens est nécessaire pour les phases d'études à venir.

Projection d'un film de présentation détaillée des tracés possibles pour l'Arc Sud.

Les communes de Clamart, Malakoff, Châtillon, Montrouge, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Meudon et Vanves sont situées sur un territoire qui se trouve sur les coteaux et le Val-de-Seine, ainsi que dans la vallée de la Bièvre, très dynamique et dense en habitants et en emplois.

Plusieurs éléments de diagnostic ont conduit à proposer les tracés présentés : les besoins de déplacements et l'importance du lien avec le reste de la Petite Couronne, la nécessité de permettre les correspondances avec le réseau et de desservir des quartiers situés à l'écart, les enjeux urbains en termes d'habitat, d'équipements et d'emplois.

Les différentes variantes de tracés sont réalisables techniquement, en souterrain, et s'appuient sur des stations de correspondance fixes et intermédiaires dont la localisation peut encore évoluer.

- Le tracé vert relie Meudon-sur-Seine, en connexion avec le T2, à Châtillon-8 mai 1945, en correspondance avec le T6, avant de rejoindre la station Villejuif-Institut Gustave Roussy. Il dessert des secteurs denses ou en devenir ainsi que le centre-ville de Châtillon et le quartier résidentiel des Sablons ;
- Le tracé bleu relie Issy Val-de-Seine, en connexion avec le RER C et le T2, à Verdun Sud, le prolongement de la ligne 4, avant de rejoindre la station Villejuif Institut Gustave Roussy. Il dessert des secteurs marqués par une densité d'emplois et d'habitants considérable et en croissance, et des équipements structurants. Au terminus de la ligne 12 à Mairie d'Issy, il dessert l'hyper-centre d'Issy-les-Moulineaux avec de nombreux équipements majeurs. En se connectant au Transilien ligne N à la station Vanves Malakoff, il dessert de nombreux quartiers résidentiels et des équipements. À Châtillon Montrouge, il dessert des quartiers résidentiels denses ;
- Le tracé rose correspond à un tracé intermédiaire à l'Est du territoire.

Il est possible de mixer ces différentes variantes de tracé et le STIF s'engage à étudier l'opportunité et la faisabilité de nouvelles variantes qui se dessineraient au cours des échanges durant ce débat.

Echanges avec le public

23 personnes ont pu s'exprimer pour donner un avis ou poser une question. Toutes les interventions n'ont pu être mentionnées dans le présent document, à vocation de synthèse et que ne peut reprendre que les principaux thèmes et l'essentiel des réponses, mais on peut les retrouver sur le « verbatim » de cette réunion sur ce même site internet.

Quelles sont les prévisions de trafic ? S'agit-il de faire croître la Ville de Paris pour l'immobilier et les spéculateurs ou faut-il développer les autres grandes villes françaises ?

Sandrine Gourlet évoque l'outil de modélisation des trafics du STIF qui a permis de calculer 270 000 voyageurs sur l'Arc Sud à sa mise en service. La charge dimensionnante (trafic sur le tronçon le plus chargé à l'heure la plus chargée) est d'environ 15 000 personnes. Le STIF a dimensionné le système de transport à 20 000 personnes pour prévoir des réserves de capacité face à l'augmentation du trafic.

Jean-François Hélas indique que le STIF et l'Institut d'aménagement et d'urbanisme ont étudié les projets des collectivités locales à 2020-2025, date de la mise en service des projets. Le Schéma directeur de la région Île-de-France donne l'évolution démographique à 2030. Le projet du Grand Paris repose sur des prévisions de trafic plus importantes et centrées principalement sur quatre pôles. L'équilibre des différentes métropoles nationales participe de l'équilibre global du dynamisme français.

M. Fallenbog, astronome à l'observatoire de meudo : *L'hôpital militaire Percy, sera-t-il desservi par les tracés ?*

Jean-François Hélas note de le rajouter sur la cartographie des équipements principaux. Il sera desservi par la station Clamart.

L'important dans ce projet est le problème de la connexion et de l'interconnexion. Le tracé médian semble apporter de nombreuses solutions. Soutenu par Orbival, il s'intègre à la fois dans les projets Arc Express et Grand Paris qui se superposent au niveau du projet intermédiaire de l'Arc Sud.

Jean-François Hélas confirme qu'un des enjeux fondamentaux du projet d'Arc Express est d'être une rocade connectée à l'ensemble des réseaux. Entre Issy et Châtillon, le projet du Grand Paris dessert 2,5 fois moins de population et d'emplois qu'Arc Express. Les objectifs ne sont pas les mêmes. La position du STIF est de répondre au quotidien des déplacements des Franciliens.

Olivier Guérin ajoute qu'une réunion se tiendra à Bagneux le jeudi 9 décembre sur ces questions.

Une gare à Clamart devrait permettre de développer le Sud de Malakoff. Qu'est-il prévu pour Suresnes ?

Sandrine Gourlet précise que le STIF a complété les études sur les tracés Est et Ouest pour éclairer le débat mais qu'ils ne font pas partie du sujet aujourd'hui. Ils desserviront le plateau de Suresnes.

Catherine Margaté, maire de Malakoff souligne que les politiques du transport comme du logement ont d'abord pour but de réduire les inégalités. Le tracé qui conviendrait à un certain nombre de Maires du Sud est le maillage avec la ligne 4, Henri Barbusse, Châtillon Montrouge et la gare de Clamart.

Jean-François Hélas confirme qu'un des objectifs du SDRIF est de réaliser une région solidaire, durable et dynamique. L'utilisateur d'Arc Express parcourra en moyenne 9 km, confirmant l'importance d'avoir une interstation fine. Le nouveau tracé proposé est un mixage possible dont le raccordement géométrique méritera d'être approfondi.

M. Mourmanche de l'association des usagers des transports demande quelles sont les différences de charges prévisionnelles entre le tracé éloigné à Clamart et le tracé proche à Mairie d'Issy ?

Le Plan de mobilisation ne devrait-il pas être enrichi des autres projets pour assurer les rabattements sur les gares d'Arc Express pour les communes exclues du tracé ?

Jean-François Hélas précise que les différents serpens de charge pour les différents tracés ont montré que le projet était systématiquement et dans tous les cas dans le mode du métro automatique, à plus de 7 000 voyageurs par sens à l'heure de pointe. Ces résultats seront à repréciser sur le site Internet.

Sandrine Gourlet ajoute que, pour chaque projet, les modes de rabattement sont entièrement réorganisés vers le projet concret. Pour être efficace et répondre au plus près aux besoins des voyageurs, le rabattement bus doit être réalisé trois ou quatre ans avant la mise en service du projet.

Arc Express permettra aux habitants de Clamart d'accomplir des trajets qu'ils ne peuvent pas accomplir facilement en transports en commun aujourd'hui.

Il faut développer les correspondances entre les autoroutes ou les routes et les tracés présentés et prévoir des parkings pour les voitures pour accompagner le développement de la grande banlieue.

Jean-François Hélas confirme que l'objectif d'Arc Express est d'offrir des correspondances aux portes de Paris avec une possibilité sur différentes solutions pour l'ensemble de l'Île-de-France. Les voyageurs en Grande Couronne bénéficieront énormément de ces différents maillages. Les grandes rocade tangentielle et Arc Express viennent briser le tabou culturel qui interdit les correspondances en Petite et Grande Couronne, pour faire aux portes de Paris ce que tout le monde fait à Paris. Le trafic attendu est de 1 million de voyageurs par jour car il intéresse l'ensemble de l'Île-de-France.

Le STIF réalise des parcs relais en Grande Couronne mais pense préférable, en proche Couronne en zones très denses, de privilégier les modes actifs comme la marche à pied, le vélo et le bus.

Prolongation du métro M12 à Clamart ?

Jean-François Hélas indique qu'un des projets du SDRIF, le Schéma directeur de la région Île-de-France, est le prolongement de la ligne 12 jusqu'à Issy. Aucun projet ne semble être planifié pour un prolongement de la ligne 12 à Clamart. L'important est d'être raccordé sur l'Arc.

Marie-Thérèse Amiable, député maire de Bagneux, rappelle aussi que les transports sont au cœur des enjeux de solidarité. A propos du financement, elle estime notamment que le poids sur les foyers par la taxation, de même que la hausse du versement transport et la question de la tarification unique de ce métro doivent être abordées.

Sandrine Gourlet indique que financer l'exploitation des transports existants aujourd'hui en Île-de-France représente 7 milliards d'euros par an. Il est prévu qu'Arc Express soit dans le droit commun de la tarification type zone 2, zone 3. Le STIF étudie actuellement la question du tarif unique et de ses impacts et prévoit un rendu en octobre 2011.

Quel est le coût du projet et sa comparaison vis-à-vis du projet gouvernemental et du budget de la Région ? La hausse du versement de transport des entreprises qui bénéficieront de ces infrastructures est indispensable.

Arc Express, projet du Conseil régional, ne recourra-t-il pas à un prélèvement sur la plus-value foncière ou immobilière, comme le permet la loi du Grand Paris ?

Jean-François Hélas rappelle le sous-investissement de l'État depuis vingt ans dans le réseau de transports en Île-de-France et que la Région essaie de rattraper ce retard d'équipement par ce Plan de mobilisation qui multiplie par trois ou quatre le niveau d'investissement. Parmi les urgences, il prévoit la modernisation des RER et le RER B est un enjeu majeur. La moitié des 500 millions d'investissements prévus pour la partie Nord concerne la rénovation du matériel roulant et l'autre moitié la création de voies dédiées au RER B. La régularité obtenue en fin de travaux, en 2012, profitera à l'ensemble de la ligne. Le STIF a décidé de lancer un schéma directeur du RER B. La question se pose, indépendamment du coût, du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord où passent les RER D et B.

Arc Express contribuera environ 10 % à la désaturation de la ligne 13. La partie de la ligne 13 qui crée des problèmes de régularité se situe dans la Fourche, dans la partie Nord et le STIF s'est engagé fermement sur cette question.

Olivier Guérin indique qu'une réunion consacrée au financement aura lieu le 5 janvier.

Jean-François Hélas précise que le coût pour les 70 km d'Arc Express est de 110 millions du kilomètre, soit environ 7 milliards. Le coût des stations dépendra des tracés choisis. Les 155 km du Grand Paris coûtent environ 150 millions du kilomètre, soit 22 milliards, principalement en raison du projet de relier les deux aéroports entre Orly et Roissy par le prolongement de la ligne 14. Dans le projet Arc Express, le prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13, sur 5 km et non 50, revient à 200 millions du kilomètre.

L'ensemble du Plan de mobilisation représente 18 milliards, dont 4 milliards sur le matériel roulant, 12 milliards sur les infrastructures. La Région a proposé un financement basé sur 12 milliards apportés par les collectivités. Le reste est dégagé par la participation de l'État, qui n'a pas souhaité répondre pour l'instant. Le projet de loi de finances rectificative est inquiétant, les financements étant fléchés plutôt pour la société du Grand Paris. Le fonctionnement doit être financé par le versement transport, l'usager et les contributions locales. Il existe une inquiétude sur le versement transport.

M. Berger, conseiller régional, compare l'utilité des deux projets, Grand Paris et Arcexpress. Dans l'intérêt des Franciliens, il conviendrait de concrétiser une véritable conciliation. Si Arc Express devait être retenu, il serait d'accord pour les 3 gares citées plus haut.

Olivier Guérin précise que des réunions communes ont lieu, avec des débats en commun entre les deux maîtres d'ouvrage et les deux Commissions qui les organisent.

Jean-François Hélas évoque sa frustration dans ces réunions communes où les comparaisons très rapides de part et d'autre ne permettent pas de donner la parole à ceux qui vivent sur le territoire.

La question de la densification urbaine autour de la gare de Clamart rejoint la question de la maîtrise foncière. Un bon équilibre est à trouver entre les projets de la collectivité sur son secteur et l'apport du transport. Dans le Grand Paris, l'État reprend la main dans une bande de 400 m autour des gares en espérant une valorisation foncière. Les études montrent qu'il faut rester modeste car les recettes sont marginales.

Tout le monde est d'accord sur une nécessaire complémentarité entre les deux projets. La réalisation de l'ensemble coûterait 35 milliards. Si le financement est disponible, il est possible de réaliser les

différents arcs pour une mise en service de l'Arc Sud en 2017, l'Arc Nord en 2020, l'Arc Est en 2022 et l'Arc Ouest en 2023.

La Région semble prête à travailler en complémentarité sur un Arc Grand Est qui desservirait le Bourget, Sevran, Clichy Montfermeil, Chelles et Noisy Descartes.

Pour la desserte des aéroports, le STIF doute de la pertinence de prolonger la ligne 14 au-delà de Pleyel. Il propose le projet de CDG Express, que l'État a voulu exclure du fonctionnement du STIF, conçu en concession pour aller sans arrêt et pour 30 € de Gare de l'Est à Roissy. Si le STIF le reprend avec une tarification classique et des gares à Stade de France et au Bourget, le trafic suivra.

Le STIF et la Région réfléchissent à des solutions possibles pour une desserte directe de l'aéroport, comme le prolongement d'une branche de la ligne 7 jusqu'à Orly et un raccordement de la ligne 14 à Maison-Blanche.

Monsieur Germian, d'Issy les moulineaux pense que la gare de Clamart est insuffisante pour tous les habitants des Epinettes et des Hauts d'Issy.

Philippe Kaltenbach, Député maire de Clamart, indique qu'une solution de synthèse serait de prendre une partie de la proposition en vert du STIF pour aller de Boulogne-Billancourt à Issy puis à Clamart et ensuite rejoindre Châtillon Montrouge pour connecter au T6, au métro 13 et poursuivre vers Bagneux, arrêt Henri Barbusse, et rejoindre le tracé Orbital. Grâce à des tramways en surface dans un premier temps puis sur des petites parties en souterrain, il est possible de mailler correctement le territoire. Les tramways T6 et T11 permettent de bien desservir l'ensemble du Sud des Hauts-de-Seine pour un coût au kilomètre sept à huit fois inférieur au métro.

Le projet Grand 8 est délirant financièrement et ne s'arrête pas à Clamart. En revanche, la proposition de Jean-Paul Huchon avec la rocade et les aménagements autour est supportable pour la région Île-de-France.

Quel est le schéma directeur sur la ligne N, pour répondre aux questions précédentes sur un arrêt à l'hôpital Percy plus les Épinettes, pour relier à l'Arc Express ?

Jean-François Hélas indique que si le projet Arc Express vient se mailler sur la ligne N, il faudra réfléchir à la desserte au niveau de Clamart, avec des correspondances faciles dans le trajet à pied des quais d'Arc Express aux quais de la ligne N et des études sur l'équilibre de la ligne Montparnasse, Versailles, Dreux. La question de Percy aura un sens, dans le cas d'un arrêt de Clamart sur la ligne N.

L'activité transports à Clamart, c'est le T6 et son problème de spécificité étroite et sur pneus. Arc Express aura-t-il besoin d'une infrastructure à 100 % dédiée ? Est-il exclu d'utiliser des tronçons existants non saturés ?

Jean-François Hélas précise que le STIF est toujours favorable à réutiliser les infrastructures existantes quand c'est possible. Toutefois, pour un trafic avec une rame toutes les deux minutes, une infrastructure totalement dédiée est nécessaire. Il n'est pas non plus possible d'envisager une mixité de circulation car le mélange de trains, de caractéristiques techniques, de vitesses différentes, perturbe la régularité et le fonctionnement des lignes.

Olivier Guérin indique qu'un débat aura lieu sur l'Arc Ouest à Saint-Cloud le 11 janvier.

Est-il possible d'envisager un tracé plus au Sud-Ouest que le tracé vert ?

Sandrine Gourlet indique qu'un tel tracé se maille avec moins de lignes et tombe sur des densités de population faibles. Le rapport entre le nombre de personnes desservies et le coût devient pénalisant.

Le tracé proche ne vient-il pas en doublon avec le tramway des Maréchaux ?

Sandrine Gourlet précise que les études de trafic réalisées par le STIF montrent que le tracé ne vide pas le tramway T3 mais répond à d'autres besoins aujourd'hui non satisfaits.

Pourquoi ne pas imaginer de prolonger le RER B de Robinson à travers Châtenay-Malabry jusqu'à Verrières-le-Buisson ?

Sandrine Gourlet remarque que plus les lignes de RER sont longues, plus elles sont difficiles à exploiter. Un incident d'exploitation sur un bout de ligne se répercute sur l'ensemble. Le prolongement du RER E à l'Ouest est prévu en recouvrement, avec des RER qui viendront de l'Ouest, traverseront Paris jusqu'à l'Est et se retourneront à la sortie de Paris. Ainsi, le maximum de RER circuleront dans la partie centrale et les incidents ne se répercuteront pas sur toute la ligne.

Jean-François Hélas remarque que cette question sera néanmoins étudiée dans le cadre du schéma directeur du RER B.

Le tracé vert transportera peut-être dans un premier temps moins de personnes mais permettra, plus que le tracé proche, de développer le secteur.

Jean-François Hélas confirme l'équilibre à trouver entre le trafic et le développement, un débat qui dépasse la problématique transport. Le STIF ne fait que proposer des solutions mais d'autres sont possibles.

Comment avez-vous établi ces pourcentages de report de gens qui partiraient sur les transports en commun après avoir abandonné le transport en voiture ?

Sandrine Gourlet évoque le modèle de prévision de trafic du STIF, basé sur un système de choix pour définir à quel moment les transports en commun deviennent plus intéressants pour l'utilisateur.

Serait-il possible de préciser les nouvelles connexions pour l'accessibilité d'Orsay ?

Jean-François Hélas remarque que, pour la partie La Défense - Boulogne - Issy, le tracé Ouest répondra de manière dynamique et performante. La ligne du Grand Paris s'arrête beaucoup moins et est en doublement avec le T2.

Des tunnels permettant des rames hautes à deux étages sont-ils prévus dans le projet ?

Sandrine Gourlet indique que le projet prévoit des marges de manœuvre mais pas sur des rames à deux étages, qui demandent du temps aux montées et descentes des rames. Les réserves de capacité sont calculées en prévoyant la possibilité de rajouter des rames. Une baisse de la fréquence permettra également d'augmenter la capacité de 25 %.

Jean-François Hélas précise que le dimensionnement maximum est de 15 000 voyageurs par heure et par sens, avec une réserve de capacité de l'ordre de 30 000.

Comment se passeront les travaux, le bruit, n'est-ce pas dangereux de passer en souterrain dans un terrain calcaire ? Y a-t-il quelque chose de prévu contre les vibrations ? Profondeur du souterrain ? Est-il possible de mettre en place un cahier des charges à respecter par les constructeurs pour que l'environnement et le voisinage des chantiers ne soient pas excessivement perturbés ?

Sandrine Gourlet indique que les travaux en souterrain seront effectués au tunnelier, à une profondeur moyenne de -25 m. Ce niveau, très bas par rapport aux fondations des immeubles, limitera l'impact du bruit et des vibrations. L'évacuation des déblais sera faite au maximum par voie fluviale, évitant les camions. Un certain nombre de stations seront creusées en souterrain et d'autres à ciel ouvert. Ces travaux seront prévus de façon à minimiser les impacts pour les riverains et les commerçants. Des commissions d'indemnisation prendront en compte la perte de chiffre d'affaires éventuelle.

Madame Judith Chan, conseillère régionale de Boulogne Billancourt, signale que sur Boulogne, le Trapèze, avec une prévision de 50 000 occupants, résidents plus salariés venant essentiellement de la banlieue, préfère le tracé vert, prévoyant la desserte de cette zone par une liaison avec une ligne 12 éventuellement prolongée.

Ne faut-il pas améliorer la desserte de la Maison des Examens ?

Sandrine Gourlet indique que la Maison des Examens, desservie par le RER B à Laplace, n'est pas dans le même secteur.

Jean-François Hélas précise que la réunion d'Arcueil Cachan semblait unanime pour retenir plutôt le tracé rose et la desserte d'Arcueil Cachan.

Ne serait-il pas possible d'ouvrir les deux trajets, pour une décharge supérieure à 10 % du trafic sur Issy-les-Moulineaux ?

Sandrine Gourlet souligne la différence entre la décharge, qui concerne le réseau existant, et le report modal. L'effet de la décharge sera que les gens ne seront plus obligés de rentrer dans Paris pour faire des correspondances.

Quelles instances décideront du choix du tracé Sud ?

Olivier Guérin rappelle que le débat public se termine le 31 janvier. La Commission du débat public préparera un compte rendu du débat dans les deux mois et le Président de la Commission nationale du débat public en tirera le bilan. Le STIF prendra sa décision dans les trois mois suivant ce délai.

Jean-François Hélas précise que le STIF devra réaliser un travail de synthèse sur les grandes opportunités et les questions de tracé. Le projet de bilan sera soumis à une Commission de suivi, réunissant tous les Maires concernés. Le projet sera ensuite soumis au Conseil d'administration du STIF qui statuera sur la poursuite du projet, en tenant compte du rapport de la Commission particulière du débat public.

À quelles sociétés appartiennent les tunneliers qui réalisent ces travaux ? Combien de sociétés de BTP profitent des marchés publics ?

Jean-François Hélas souligne que le choix de technologies simples et déjà développées permet des coûts modestes et un maximum de constructeurs. Les appels d'offres internationaux permettent d'espérer une économie raisonnable. Douze tunneliers seront réunis en région Île-de-France, quatre par Arc, de façon à tenir le délai ambitieux proposé.

Sera-t-il possible que ceux qui prendront la décision sur le projet aient une responsabilité financière sur le respect du devis initial ?

Les chiffres mentionnés dans la presse comparent des financements à apporter à un stade du projet avec le coût définitif du projet et non l'estimation du projet à ce stade et son coût final.

Clamart-La Défense, combien de temps de trajet ?

22 minutes, au ratio de la longueur et de la vitesse commerciale moyenne à 40 km/h.

Clôture

Jean-François Hélas se félicite de la qualité de ces réunions territoriales, où les participants sont très pointus sur les différents projets, et apportent des éléments intéressants de convergence. De nombreuses questions ont été abordées, qui sont de bon augure pour les réalisations futures.

Olivier Guérin rappelle les prochaines réunions, le mardi 7 décembre à 20 h 00, une réunion commune à Arc Express et Grand Paris à Villejuif et, le jeudi 9 décembre à 20 h 00, une réunion spécifique Arc Express à Bagneux. Le sujet du financement donnera lieu à une réunion le lundi 5 janvier en région parisienne dans un lieu à définir.

Cette réunion montre l'intérêt prodigieux des citoyens d'Île-de-France pour les problèmes des transports et le STIF pourrait organiser plus fréquemment des réunions d'information sur le sujet.