

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

Bagneux le 9 décembre 2010

Commission particulière du débat public

- Jean-Pierre RICHER, Préfet de région honoraire
- Claude AGARD, Ingénieur, 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
- Sandrine GOURLET, responsable des projets ferrés au STIF

La séance est ouverte à 20 h 05 sous la présidence de Monsieur Jean-Pierre RICHER, Membre de la Commission Particulière du Débat Public

Jean-Pierre RICHER

Mesdames et Messieurs, merci d'avoir été patients et merci de prendre vos places. Cette rencontre va pouvoir commencer mais je vais demander à Mme le député Maire, qui nous accueille, de le faire un peu formellement et de façon républicaine.

Marie-Hélène AMIABLE

Merci, M. Richer. Je suis, avec l'équipe municipale, très heureuse de vous accueillir ce soir pour ce débat public sur le métro en rocade Arc Express. Nous avons accueilli à Bagneux, le 8 novembre dernier, le débat du Grand Paris. C'est donc le second débat dans notre ville. Je remercie ceux qui ont bravé les intempéries pour venir ce soir, ce sont des conditions un peu particulières est difficiles. Je voudrais saluer la présence de Pascal Buchet, maire de Fontenay-aux-Roses et président de notre Communauté d'agglomération, de Philippe Kaltenbach, Maire de Clamart et vice-président du Conseil régional, Jean-Loup Metton, Maire de Montrouge. Je les remercie de leur présence. Il y a bien sûr aussi dans la salle un certain nombre d'élus de l'équipe municipale mais je ne vais pas tous les saluer. Je voulais aussi remercier les représentants des associations qui sont présents, remercie aussi les chefs d'entreprise, j'en vois certains la salle qui nous ont fait le plaisir d'être là ce soir et de répondre notre invitation. Je voudrais vous dire qu'avec le logement et l'emploi, certainement que la question des transports est une des questions essentielles pour la région Île-de-France, nous le savons bien à Bagneux, nous attendons depuis longtemps le prolongement de la ligne 4 et c'est pour nous un débat extrêmement important. D'ailleurs, vous avez vu que j'ai mis une veste couleur du tracé que nous préférons, pour vous dire ce que souhaite Bagneux, c'est le tracé rose – c'est une boutade – qui va au terminus de la ligne 4. C'est le projet que nous portons et qu'a porté la Ville de Bagneux dans son cahier d'acteur. Je vous souhaite une très bonne soirée et place au débat. Merci à tous.

Jean-Pierre RICHER

Merci beaucoup, Madame le député maire. Moi aussi, je remercie les présents qui ont fait l'effort d'être là. Cette présence, celle des Balnéolaises et Balnéolais, celle des voisins, cela montre l'intérêt que vous portez au transport collectif et aussi au développement de la métropole en général.

Je me présente, je m'appelle Jean-Pierre Richer, j'ai été fonctionnaire de l'État dans ce département. Je suis né à Montrouge, c'est le fait du hasard mais je suis voisin d'origine. Je vais laisser la tribune se présenter. D'abord, notre maître d'ouvrage, le syndicat des transports parisiens de l'Île-de-France.

Sandrine GOURLET

Je suis Sandrine Gourlet, je suis responsable des projets ferrés au STIF.

Jean-François HÉLAS

Je suis Jean-François Hélas, je suis directeur des projets d'investissement pour le STIF.

Jean-Pierre RICHER

Vous voyez qu'ils sont extrêmement concis. Du côté de la Commission du débat public, nous vous prions d'excuser Monsieur Mathieu, qui était venu nous voir, Madame le député-Maire. Mon voisin.

Claude AGARD

Je suis Claude Agard, de formation ingénieur ayant donné service à la Marine un certain nombre d'années.

Jean-Pierre RICHER

Qu'est-ce que le débat public ? C'est un dispositif prévu par la loi qui est intégrée dans le Code de l'environnement, avec deux textes, ne remontons pas plus loin, en 1995 et 2002. Vous voyez que c'est relativement récent. Pour résumer l'idée du débat public, c'est que tout citoyen peut intervenir dans la préparation d'un grand projet, qui a un impact sur l'environnement, une certaine dimension, un certain coût, et des conséquences socio-économiques importantes. C'est bien le cas du projet Arc Express.

Le porteur de projet, dans le cas particulier, le maître d'ouvrage, le Syndicat des transports de l'Île-de-France, saisit une autorité administrative indépendante qui s'appelle la Commission nationale du débat public. Si elle l'estime nécessaire, ce qui a été le cas, elle peut confier l'organisation du débat sur le projet Arc Express à une Commission particulière, celle que nous représentons ce soir auprès de vous. Nous sommes sept, nous nous partageons le travail et nous devons agir dans une indépendance complète et dans une neutralité complète, indépendance à l'égard du maître d'ouvrage notamment, bien sûr, et neutralité à l'égard du projet, c'est-à-dire que nous n'avons pas d'avis à formuler, nous ne devons pas formuler d'avis. Nous ne répondons pas à la place du maître d'ouvrage. Nous sommes là simplement pour organiser le dialogue.

À quoi sert ce dialogue ? Aux citoyens, c'est-à-dire à vous, à s'informer, se mettre au courant d'abord, à poser des questions et à exprimer aussi des positions, à donner son avis. Cela sert au maître d'ouvrage qui a tout intérêt à être éclairé sur les souhaits du public et, c'est son rôle, en tirer les conséquences qu'il estime utile au moment des décisions sur le projet.

Ce débat doit se dérouler dans la transparence et dans la sincérité, il n'y a pas des questions rentrées mais il ne doit pas y avoir de réponses tronquées, dans l'égalité, c'est-à-dire que chacun peut s'exprimer avec deux règles : la courtoisie et une certaine argumentation dans les prises de position et dans le raisonnement des questions.

Les moyens de ce débat public : il y a ces réunions. Pour Arc Express, il y en a vingt-cinq. Il y a de multiples documents, ceux par lesquels vous avez été avisés avant le début du débat public, avec une diffusion extrêmement importante, et tous les documents que vous avez pu voir sur les tables à l'entrée, cahiers d'acteurs, cartes, etc. Il y a aussi, pour certains d'entre vous cela peut compter, un site Internet qui est celui de la Commission particulière du débat public, à ne pas confondre avec le site du maître d'ouvrage, ce sont deux choses différentes. Sur ce site Internet, vous pouvez trouver notamment les comptes rendus des réunions et aussi les questions qui ont été posées par d'autres et les réponses qui ont été données par le maître d'ouvrage et validées par la Commission.

Sur quoi porte le débat ? Le débat porte sur l'opportunité du projet. L'opportunité, cela veut dire est-ce qu'on le fait ou est-ce qu'on ne le fait pas ? En l'occurrence, le projet est un projet de métro automatique en rocade en Petite Couronne. Le débat porte aussi sur des objectifs plus précis, sur les caractéristiques du projet : le tracé, les interconnexions, les gares. Il ne porte pas sur l'aménagement autour des gares parce que c'est le problème des élus et il y a des frontières, des compétences à respecter. Le débat porte sur tout ce qu'il y avait dans le dossier présenté à l'origine, tout ce qu'il y a dans le dossier et rien de plus, c'est-à-dire le principe de la rocade et les deux arcs Nord et Sud, avec leurs variantes.

Le débat dure quatre mois. Il a commencé en octobre et s'achèvera fin janvier. Ensuite, notre Commission particulière puis la Commission nationale, je simplifie, ont deux mois pour présenter un bilan. Ce bilan est transmis au maître d'ouvrage, le STIF, qui aura donc trois mois pour l'étudier, ce qui nous conduit début juillet, pour dire les suites, s'il réalise ou non le projet et lequel.

Comment cette décision est-elle prise ? Ce n'est pas à nous de répondre mais, généralement, et ce sont des questions qui intéressent beaucoup, lors des précédents débats. Si vous voulez poser la question, vous pouvez.

Il faut évoquer une situation particulière. Nous sommes à un débat public et j'ai vu que la salle s'est bien remplie, c'est satisfaisant pour le temps qu'il fait et pour le fait que c'est une deuxième réunion, parce qu'il y a deux projets. Il existe un autre projet, le projet du Grand Paris qui a été prévu par une loi du mois de juin dernier, tout juste six mois. À l'intérieur de ce projet du Grand Paris, il existe un réseau de transport public confronté, je ne dirais pas affronté, confronté à celui d'Arc Express. Ce projet est porté non pas par le STIF mais par un établissement public ad hoc, la société du Grand Paris. Le projet a également été présenté à la Commission nationale du débat public et il fait donc l'objet d'un deuxième débat parallèle.

Fallait-il deux débats ? Question que nous n'avons pas à apprécier, nous, Commission nationale du débat public ni les commissions particulières. Nous nous contentons d'appliquer la loi. Il existe deux dossiers, deux projets, deux débats. Comment évolueront ces projets ? Je n'ai rien à dire sur le sujet, nous entendons dans les débats publics parler – il faut faire de l'étude de vocabulaire – de complémentarité, de convergence, enfin tout ce qui signifie un peu cohérence et rapprochement, pour des raisons de bon sens et des raisons financières aussi peut-être. L'avenir dira ce qui se passera mais, encore une fois, ce n'est pas le rôle de la Commission de se pencher là-dessus. Vous pouvez avoir une opinion, vous pouvez l'émettre ce soir. Toutefois, la Commission du débat public ne doit pas en avoir, elle se contente d'enregistrer.

Le minimum était que la loi demande que les deux débats soient coordonnés. Cela veut dire que certaines réunions sont communes, le nombre et les lieux en ont été décidés par la Commission nationale, puis il y a des réunions particulières sur chacun des deux projets, une cinquantaine pour le Grand Paris, qui est venu vous voir il y a plusieurs semaines, qui a eu peut-être la chance de passer le premier avec un plus beau temps, et nous, Arc Express, vingt-cinq réunions. Chacun de ces deux types de réunions à son intérêt.

Je sais que certains, nous étions venus voir Mme le député-Maire quatre mois auparavant avec le président de la Commission particulière, auraient préféré des réunions communes dans leur commune. C'est vrai que l'échange entre les deux maîtres d'ouvrage est intéressant, c'est vrai que cela permet peut-être mieux de voir de grandes orientations, des légitimités un peu différentes. L'inconvénient est que plus nous sommes général, moins nous sommes précis et, c'est l'expérience de ces réunions des deux types, moins nous sommes dans la vie quotidienne. Nous sommes un peu plus dans la théorie, un peu plus dans la doctrine.

Les réunions spécifiques, quand il n'y a pas cet échange intéressant entre les maîtres d'ouvrage qui fait que quand on pose une question, on a deux réponses avec des maîtres d'ouvrage qui sont souvent dans une saine émulation, c'est intéressant, il y a aussi un côté un peu spectacle, mais le dialogue des réunions entre le maître d'ouvrage et le public est, je trouve et je peux le dire, c'est mon opinion, plus intéressant en réunion spécifique, sur les tracés, sur les gares, sur les questions d'urbanisme, sur l'interconnexion, sur le déroulement des chantiers parce que là, nous entrons vraiment dans le dur, le concret, le précis et la vie quotidienne des gens.

S'il n'y a pas d'autres commentaires à faire, j'ai déjà été un peu trop long, sur le débat public, si vous n'avez pas de questions particulières, nous allons entrer dans le débat, qui va commencer par une première phase où le maître d'ouvrage aura la parole pour environ quarante minutes. Ne vous inquiétez pas, le temps vous paraîtra très rapide. D'abord, il y a deux parties, une partie générale avec l'exposé et présentation de films sur le projet puis une partie plus particulière focalisée sur l'Arc Sud, sur le secteur autour de la commune où nous nous trouvons.

Ensuite, cela fera à peu près deux heures, je pense qu'il serait raisonnable de ne pas aller plus loin que 11 h 00, puis commencera vraiment le temps du débat. Il se déroulera avec une minute d'intervention à ce moment-là pour expliquer les règles et que nous en tirions le maximum les uns et les autres. Voilà, un petit propos introductif et maintenant, vous l'attendez, cela va être le plus important, la présentation du maître d'ouvrage.

(Projection d'un film)

Sandrine GOURLET

Bonsoir. Merci tout d'abord de votre présence. Le film que nous venons de voir vous a présenté les grandes lignes du projet Arc Express et je vais maintenant vous présenter de façon plus détaillée le projet. Il était d'abord 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. Ce plan a été élaboré en concertation avec les collectivités locales et a reçu le soutien des opérateurs et partenaires, RATP, SNCF et RFF.

Le Plan de mobilisation, c'est 60 projets pour améliorer les transports en commun dans notre région dans les dix ans à venir. Arc Express s'inscrit donc dans une logique d'ensemble de développement des transports collectifs. C'est un projet piloté par le STIF comme le sont tous les projets le transport en commun dans la région.

Enfin, c'est un projet sur lequel nous avons engagé un dialogue avec les élus locaux dès 2009.

Je vais maintenant vous expliquer en quoi Arc Express répond à l'évolution de l'Île-de-France et aux besoins de déplacement des franciliens, pourquoi il est utile aux franciliens, quels en sont les principales caractéristiques et comment le projet sera mis en œuvre.

Arc Express est un projet qui s'inscrit complètement dans le processus de développement de l'Île-de-France. Si nous regardons l'histoire, l'évolution du réseau de transport, le réseau s'est constitué avec le métro qui dessert Paris et qui s'est peu à peu étendu en Petite Couronne, puis le réseau de trains et de RER, principalement organisé en étoile autour de Paris. Ces lignes permettent de rejoindre facilement Paris depuis la petite la Grande Couronne.

Aujourd'hui, les densités de population et d'emplois qui sont représentés sur cette carte en bleu sont très fortes dans Paris mais aussi en proche Couronne. Les besoins de déplacement y sont très importants. 10 millions de déplacements concerne chaque jour la Petite Couronne mais le réseau de transport collectif n'y répond imparfaitement. Pour preuve, 75 % des déplacements motorisés à l'intérieur de la Petite Couronne sont faits en voiture, avec toutes les nuisances que cela génère : embouteillages, bruit, pollution.

Aujourd'hui, il manque un chaînon dans le réseau de transport collectif. Ce chaînon, c'est une ligne performante en rocades en proche Couronne. Ce constat est encore renforcé si nous regardons l'évolution récente. Cette carte montre que si nous regardons les quinze dernières années, la moitié de la croissance de la population s'est localisée à moins de 20 km de Paris, renforçant encore la nécessité d'une rocade dans cette zone en fort développement. C'est ainsi que nous avons défini la localisation du fuseau dans lequel nous avons étudié le projet Arc Express et qui apparaît en rouge sur la carte.

Arc Express est donc un projet que nous avons envie de faire de longue date puisque, vous le savez, le besoin ne date pas d'hier. C'est un projet soutenu par les acteurs locaux comme par exemple l'association Orbival, qui porte la partie Sud-est du projet dans le Val-de-Marne.

Arc Express est un projet que le STIF étudie depuis 2008, des études financées par la Région et l'État. Nous nous sommes posé différentes questions pour déterminer les caractéristiques du projet. Nous nous sommes d'abord interrogés sur les enjeux urbains : où sont les centres-villes, les principaux équipements, quels sont les quartiers ou les pôles d'emplois aujourd'hui mal desservis, y a-t-il des projets de développement urbain ? Cela nous a permis d'identifier les points à desservir. Nous nous sommes ensuite interrogés sur les choix techniques : doit-on passer en souterrain ou en aérien, quelle est la distance la plus efficace entre les stations, quel matériel roulant faut-il choisir, quelle vitesse ? Autre aspect très important, les points de correspondance avec le réseau de métros, de RER, de trains existants ou à venir. Nous avons regardé où nous pouvions nous raccorder ou pas, comment avoir des correspondances faciles.

L'ensemble de ces études a confirmé la priorité à donner aux Arcs Sud et Nord :

- Au Sud car il existe un déficit flagrant de transports collectifs dans le Val-de-Marne et les déplacements de rocade sont difficiles à réaliser compte tenu des nombreuses coupures à franchir, la Seine, la Marne, les faisceaux ferroviaires ;
- L'Arc Nord permet quant à lui de desservir des territoires très denses en population et en emplois. Les études sont finalisées pour les Arc Est et Ouest pour boucler la rocade.

Nous allons voir maintenant à quoi sert Arc Express et à qui. Arc Express permet tout d'abord de diminuer fortement les temps de trajet. Quelques exemples : les gains de temps concernent évidemment des trajets qui vont devenir directs, par exemple pour aller de Châtillon à Créteil, nous mettrons 34 minutes avec Arc Express contre 54 minutes aujourd'hui. C'est un gain de temps de 20 minutes. Le gain de temps concerne aussi des trajets entre la Grande et la Petite Couronne, grâce aux correspondances. Par exemple, pour aller de Versailles à Villejuif, nous mettrons 44 minutes avec Arc Express contre 63 aujourd'hui, dans un gars aussi proche de 20 minutes

Gagner du temps, c'est bien en soi. Cela permet aussi d'atteindre des destinations plus intéressantes sans passer plus de temps dans les transports, par exemple pour accéder à plus d'emplois, à plus d'équipements, comme les universités, et de favoriser l'accès aux loisirs. Cela vaut pour tous les Franciliens, qu'on habite en Petite ou en Grande Couronne. Cette carte montre, depuis chaque petit carré, le nombre d'emplois supplémentaires que l'on pourra atteindre en une heure grâce à Arc Express. Plus c'est rouge foncé, plus on gagne. Par exemple, depuis Créteil, on va pouvoir atteindre 250 000 emplois supplémentaires par rapport à aujourd'hui, en moins d'une heure. Depuis Orsay, ce seront environ 200 000 emplois. Nous allons donc gagner si nous habitons à côté d'une station d'Arc Express mais pas seulement. Grâce aux correspondances, c'est une très grande partie de l'Île-de-France qui pourra accéder à plus d'emplois, plus d'établissements scolaires, plus de loisirs.

Conséquence de ces gains de temps, le trafic attendu sur Arc Express est considérable. Nous avons fait des prévisions de trafic, à l'aide de notre modèle de prévision. Nous attendons ainsi 270 000 voyageurs chaque jour sur l'Arc Sud seul, 250 000 pour l'Arc Nord, 1 million pour la rocade complète de 70 km. Nous comparons par rapport aux lignes du réseau existant, pour avoir un ordre de grandeur, la ligne 1, aujourd'hui, c'est 750 000 voyageurs par jour.

Deuxième apport essentiel du projet : de décharger le réseau de transport en commun dont certaines lignes atteignent aujourd'hui la saturation. 5 à 10 % du trafic ne sera plus obligé de passer par Paris. Pour les lignes les plus chargées, 5 à 10 % de trafic, cela équivaut à trois ou quatre rames pleines. Ce sera donc plus d'espace et de confort pour voyager. Les lignes de bus en Petite Couronne bénéficieront aussi du projet.

Arc Express est aussi un projet de transport pour la ville d'aujourd'hui et pour celle de demain. Avec une station tous les 1 à 1,5 kilomètres, il va permettre de desservir les centres-villes et les équipements importants, donc de les conforter, de conforter les commerces, les zones d'activités, par exemple. Arc Express desservira ainsi une vingtaine de quartiers en politique de la ville. Il va permettre de desservir des

quartiers aujourd'hui à l'écart des réseaux. En desservant les pôles d'emplois, Arc Express accompagne le développement économique de l'Île-de-France. Enfin, Arc Express favorise la réalisation de projets de logements, d'activités portés par les collectivités et pourra en susciter de nouveaux en desservant finement le territoire.

Enfin, Arc Express est un projet bénéfique pour l'environnement. En favorisant l'usage des transports en commun, ce seront 150 000 voitures de moins chaque jour, c'est-à-dire autant d'accidents, de pollution, de gaz à effet de serre, de bruit en moins. C'est donc un projet qui permet de faire de l'Île-de-France une véritable écorégion.

À quoi ressemble Arc Express ? Arc Express est le métro de demain. Nous avons étudié ce qui se fait aujourd'hui à l'étranger pour faire les meilleurs choix techniques. De cette comparaison, nous en avons tiré plusieurs conclusions. Arc Express sera un métro automatique pour pouvoir adapter facilement l'offre à la demande, un métro automatique mais encore plus moderne que celui que vous connaissez sur la ligne 14 car il offrira les équipements de dernière génération. Une ligne 14 mais du 21^e siècle, c'est-à-dire rapide, fiable et confortable. Ce sera un métro large, plus large que celui que nous connaissons à Paris, plutôt large comme un RER, pour faciliter les déplacements à l'intérieur des rames et permettre un accès plus facile pour tous. Enfin, le projet sera conçu pour être évolutif, pour pouvoir augmenter le nombre de personnes transportées facilement en se gardant la possibilité d'allonger les trains.

Quelques éléments clés pour se fixer les idées. Arc Express est une rocade de 70 km et 50 stations nouvelles, 30 stations de correspondance avec 28 lignes de train, de RER, de métro et de tramway et 20 stations intermédiaires. Toutes les stations sont desservies par des lignes de bus. La vitesse de la ligne sera de 40 km/h, qui est la vitesse de la ligne 14 aujourd'hui. À l'heure de pointe il y aura un métro toutes les deux minutes. Bien entendu, Arc Express sera accessible aux personnes à mobilité réduite, aux fauteuils roulants, à tous.

Voici le tracé plus en détail. Si ça n'est pas très lisible à l'écran, vous avez dû avoir la carte qui a été distribuée à l'entrée. Grâce aux études que nous avons menées, nous pouvons aujourd'hui vous proposer plusieurs solutions. Toutes ces solutions sont techniquement réalisables et présentent un fort intérêt du point de vue des transports. Elles offrent toutes de nombreuses correspondances avec les lignes de métro, de RER, de train et de tramway. En revanche, leurs différences résident dans les territoires qu'elles desservent localement. C'est pour cela que nous sommes à l'écoute de vos avis sur ces différentes variantes. Au-delà de l'opportunité du projet, ce débat doit nous aider à faire émerger le tracé d'Arc Express. Les stations intermédiaires qui figurent sur cette carte feront l'objet d'une présentation détaillée lors du deuxième exposé.

Je vous rappelle que la distance retenue entre les stations est entre 1 et 1,5 km pour garantir la vitesse de 40 km/h et une desserte fine du territoire.

Je vais tout d'abord commencer par l'Arc Sud.

- Sur cette carte, le large corridor qui s'affiche en rose correspond au projet Orbival, projet pour lequel l'adhésion des populations, des associations et des

élus à été clairement confirmé lors des réunions publiques. Orbival, c'est le tracé rose d'Arc Express.

Nous vous présentons également d'autres variantes, dans l'esprit du débat public :

- Le tracé bleu part du tramway T2 à Issy-Val de Seine. Il dessert le Sud des Hauts-de-Seine en se maillant notamment à la station Laplace avec le RER B, pour rejoindre Villejuif-Louis Aragon, qui est un point de passage pour toutes les variantes. Enfin, ce tracé se connecte à Val de Fontenay avec le RER A, le RER E et le tramway T1 ;
- Le tracé vert part du tramway T2 à Meudon et dessert Clamart et Bagneux avant de rejoindre le RER B en gare de Bagneux puis Villejuif-Louis Aragon. Au-delà, deux directions sont envisageables à l'Est pour le tracé vert, Val de Fontenay ou Noisy-le-Grand.

Pour l'Arc Nord :

- Le tracé bleu part de Nanterre-Préfecture La Folie, dessert la boucle Nord des Hauts-de-Seine, assure la correspondance avec les deux branches de la ligne 13. Il dessert la Plaine Saint-Denis avec trois stations qui sont communes à toutes les variantes. Il rejoint le métro ligne 5 à Pantin ;
- Le tracé vert part de La Défense, passe plus au Nord pour rejoindre Gennevilliers. Après la plaine Saint-Denis, il rejoint Bobigny puis l'Arc Est.

Comme je vous l'ai dit au début de la présentation, Arc Express n'est pas l'unique projet de transport en Île-de-France, bien au contraire. Il 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. Sur ces soixante projets, près de la moitié sont déjà en travaux et seront mis en service d'ici 2014. Il s'agit de prolongement de lignes de métro, en correspondance avec Arc Express, le prolongement des quatre lignes de tramway existantes, dont la desserte de Clichy-Montfermeil, et la création de quatre nouvelles lignes de tramway, l'amélioration du fonctionnement des lignes de RER, pour plus de régularité et de confort, des projets neufs, comme le prolongement du RER E à l'Ouest, et la création de liaisons de rocade en tram-train en Grande Couronne, 300 km de projets de bus en site propre, comme la desserte du Plateau de Saclay.

Grâce à ces projets, c'est bien l'ensemble des Franciliens qui va bénéficier d'une amélioration très forte de ses conditions de déplacement.

Des compléments au Plan de mobilisation ont été présentés courant novembre par la Région Île-de-France. Ces projets complémentaires sont en cours d'étude. Ils s'appuient notamment sur la création d'un arc complémentaire d'Arc Express à l'Est, qui constituerait un deuxième niveau de rocade.

Parmi ces compléments qui sont actuellement à l'étude, nous pouvons en mentionner trois à titre d'exemple, qui sont susceptibles de vous concerner directement :

- Le doublement du tunnel aujourd'hui commun aux RER B et D entre Châtelet-Halles et Gare du Nord. Ce doublement permettrait ainsi d'améliorer considérablement la régularité du RER B ainsi que celle du RER D,
- Le prolongement de la ligne 14, de la station Olympiades à la station Maison-Blanche, offrant ainsi une correspondance performante avec la ligne 7 ;
- Une liaison métro depuis Paris vers le secteur d'Orly. Plusieurs solutions peuvent être envisagées, un prolongement de la ligne 14 ou un prolongement de la ligne 7 depuis Villejuif- Louis Aragon.

Arc Express est un projet qui avance. Concrètement, comment sera-t-il mis en œuvre ? Le projet coûte 7 à 8 milliards d'euros pour la boucle complète. Une première tranche de financement est inscrite au Plan de mobilisation pour les transports, pour 3,5 milliards d'euros, avec un engagement ferme de la Région, des départements de Petite Couronne et de la Ville de Paris. Ceci permettra de réaliser tout l'Arc Sud et de lancer les travaux de l'Arc Nord.

Il nous a semblé réaliste de construire le projet progressivement, par arc complet qui puisse fonctionner de manière autonome dans un premier temps. L'Arc Sud sera mis en service en 2017. Avec les financements disponibles, nous pourrons ainsi réaliser un tiers des travaux de l'Arc Nord d'ici 2020 et envisager une mise en service d'ici 2022. Évidemment, si nous disposions du financement complet plus rapidement, l'Arc Nord pourrait être mis en service avant cette date.

En conclusion de cette première partie, Arc Express est une réponse concrète pour vos déplacements, un projet porteur d'avenir et de développement pour le territoire régional. C'est un projet que le STIF a conçu au plus près des besoins des Franciliens. C'est pour cela que nous avons besoin de votre avis ce soir afin d'en tenir compte dans les phases d'études à venir. Je vous propose maintenant de visionner ensemble un film que nous avons réalisé sur l'Arc Sud, pour vous présenter plus précisément les variantes de tracé d'Arc Express que nous vous proposons et soumettons au débat.

(Projection du film)

Le film que nous venons de voir vous a présenté l'ensemble des tracés et des points de maillage envisageable pour l'Arc Sud.

Nous allons maintenant nous intéresser plus spécifiquement aux cinq communes concernées par la réunion de ce soir, Arcueil, Bagneux, Cachan, Châtillon et Montrouge. Toutes ces communes sont très résidentielles. La densité de population est notamment très forte à Montrouge. Les emplois sont désormais majoritairement tertiaires. Ce territoire se caractérise aussi par la présence de nombreux établissements d'enseignement supérieur. Nous sommes ici au cœur de la Vallée scientifique de la Bièvre.

Sur cette carte sont représentées les différentes variantes de tracé possibles pour l'Arc Sud. Je rappelle que la variante de tracé qui s'affiche en rose par-dessus les autres variantes correspond au tracé Orbival, qui correspond à la variante intermédiaire d'Arc Express.

Il est essentiel, lors de la conception de l'infrastructure de transport d'envergure, telle qu'Arc Express, d'analyser les déplacements liés à un territoire, afin de proposer la réponse la plus adaptée à vos besoins. Les chiffres présentés ici s'appuient sur les données du recensement général de la population réalisé par l'INSEE.

- Première question : où travaillez-vous ? 17 % d'entre vous travaillent au sein de l'une des cinq communes. En conséquence, les échanges avec Paris sont importants et aussi avec le reste de la Petite Couronne., puisque cela représente 74 % des déplacements ;
- Seconde question : qui vient travailler sur vos territoires ? Parmi les personnes qui travaillent sur notre territoire, 20 % habitent sur l'une des cinq communes et 57 % proviennent de Paris et du reste de la Petite Couronne. Ces résultats démontrent l'importance majeure du lien avec le reste de la Petite Couronne pour vos déplacements quotidiens.

Quels sont les principaux projets qui concernent votre territoire et sur lesquels nous nous sommes appuyés pour définir les variantes de tracés d'Arc Express ? Sur cette carte le prolongement de la ligne 4 jusqu'à Bagneux métro, le tramway T6 de Châtillon à Vélizy et Viroflay, et les autres projets aux abords plus ou moins immédiat de votre territoire : le tramway Croix-de-Berny-Clamart, dont le tracé se termine à Clamart Centre, le prolongement de la ligne 12 du métro de Mairie d'Issy à Issy RER C. et le tramway T7.

Vous l'avez compris, nous souhaitons qu'Arc Express soit le plus possible à l'écoute de votre territoire, à l'écoute de vos besoins. Aussi, il nous a semblé indispensable de prendre en compte l'ensemble des enjeux spécifiques à vos communes. Cette analyse a été réalisée en relation avec l'IAU, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. Tout d'abord, les enjeux en termes d'habitat : quels sont les secteurs les plus densément peuplés ? Ces secteurs apparaissent en hachures oranges sur la carte. Quels sont ceux qui ne sont aujourd'hui pas suffisamment desservis par les transports collectifs ? Ces secteurs apparaissent en gris foncé. Nous avons également pris en compte les principaux projets de renouvellement urbain sur votre territoire. Ils sont représentés par les étoiles oranges.

Ensuite, les enjeux en termes d'emploi : où sont situées les principales zones d'emplois ? Elles sont hachurées en violet sur la carte. Les principaux pôles de bureaux sont les carrés bleus. Quels sont les principaux équipements à desservir, c'est-à-dire ceux qui rayonnent à l'échelle des Hauts-de-Seine ou du Val-de-Marne voire à l'échelle régionale de l'Île-de-France ? L'ensemble de ces équipements sont représentés sous forme de pictogrammes jaunes avec un logo qui décrit spécifiquement le type d'établissement, des petits chapeaux universitaires pour représenter les principaux établissements d'enseignement supérieur, des cadis pour repérer les centres commerciaux les plus importants. Nous prendrons le temps de visualiser chacun de ces équipements dans la suite de la présentation, lorsque nous nous intéresserons aux équipements desservis précisément par chaque station Arc Express.

Où sont situés les centres-villes historiques de chacune des communes ? Ils apparaissent en rouge. Mais aussi les centres-villes dits secondaires, c'est-à-dire les

autres principaux lieux de vie au sein desquels sont implantés de nombreux équipements, qu'il s'agisse de loisirs, de commerce et d'équipements scolaires. Ces quartiers se représentaient en orange.

Enfin, autre enjeu structurant pour le projet Arc Express : favoriser la réalisation des projets de logements, d'activités portés par les collectivités. Ces projets correspondent aux pointillés rouges sur la carte.

C'est donc sur la base de ces différents enjeux que nous avons élaboré les tracés que je vais maintenant vous présenter. Je rappelle que ces variantes de tracés seront réalisées en souterrain sur votre territoire. Elles sont toutes techniquement faisables. Elles s'appuient sur des stations de correspondance et des stations intermédiaires et la localisation des stations intermédiaires peut encore évoluer.

Regardons maintenant ces différentes variantes de tracé :

- Le tracé bleu, qui relie le terminus de la ligne 13, Châtillon Montrouge au RER B Laplace ;
- Le tracé vert, qui relie la future station du tramway T6 Châtillon-8 mai 1945 au RER B Bagneux et au centre de Cachan ;
- Le tracé rose, qui relie Châtillon Montrouge au RER B Cachan puis au centre de Cachan.

Pour chacun de ces tracés, nous allons regarder précisément où sont les stations Arc Express que nous proposons, quels quartiers et quels équipements elles permettent de desservir et en quoi elles répondent aux enjeux de votre territoire.

Tout d'abord, le tracé bleu : depuis l'Ouest, il rejoint Châtillon Montrouge, qui constituera un pôle d'échanges avec la ligne 13 et le tramway T6. Cette station permettra de desservir des quartiers résidentiels denses à Malakoff, Montrouge et Châtillon. Il s'agit d'un secteur qui a déjà connu une forte évolution urbaine ces dernières années et qui présente une forte densité tant en population qu'en emplois.

Le tracé bleu poursuit vers la future station de la ligne 4 Verdun Sud. Cette station est située en limite du centre-ville de Montrouge, elle est aussi à proximité du cimetière parisien de Bagneux. Verdun Sud dessert des quartiers résidentiels à Montrouge, comme le quartier des Écrivains, qui ont aussi connu un fort renouvellement ces dernières années. Le tracé poursuit vers l'Est pour rejoindre le RER B à Laplace et cette station permettra de desservir le centre-ville d'Arcueil, le quartier de la Vache Noire, qui fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain, plusieurs équipements comme la Maison des Examens, le centre commercial de la Vache Noire, le projet de développement urbain le long de la RN20, qui a déjà vu la création de nombreux emplois. Au-delà de Laplace, le tracé bleu rejoint l'Institut Gustave Roussy à Villejuif, station commune à tous les tracés.

Passons maintenant au tracé vert. Le tracé vert arrive depuis la gare de Clamart. Il rejoint d'abord le tramway T6 à sa future station Châtillon-8 mai 45. Cette station dessert le centre-ville de Châtillon ainsi que des quartiers résidentiels, en particulier le quartier des Sablons. Le tracé rejoint ensuite Bagneux au niveau de l'ancien Hôtel-

de-Ville. Il s'agit d'une station intermédiaire sans correspondance. Sa position peut donc être ajustée. Cette station dessert le centre-ville de Bagneux, le site de la Direction générale de l'armement, qui pourra faire l'objet d'un projet de renouvellement urbain d'envergure après le départ de la DGA, le quartier des Tertres et des Cuverons, qui fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain et les zones d'activités le long de la ligne LGV Atlantique.

Le tracé vert poursuit en direction du RER B et rejoint la gare de Bagneux. Située sur la RD 920 à la limite de Bagneux et de Cachan et des départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, cette station permet de bonnes correspondances avec les lignes de bus. Elle permet aussi de desservir l'École normale supérieure de Cachan.

Le tracé rejoint ensuite une autre station intermédiaire située au centre-ville de Cachan. Outre le centre-ville, cette station permettra de desservir les quartiers des Coteaux et de La Plaine ainsi que l'École normale supérieure de Cachan. Au-delà, le tracé vert rejoint le tracé bleu en direction de l'Institut Gustave Roussy.

Le tracé rose est une combinaison des tracés vert et bleu. Il est commun avec le tracé bleu jusqu'à Châtillon Montrouge. C'est donc le tracé qui correspond à la proposition d'Orbival. Il s'écarte ensuite du tracé bleu pour desservir le futur terminus de la ligne 4 à la ligne Bagneux métro le long de la rue Henri Barbusse, au niveau de la place des Martyrs de Chateaubriand. Cette station dessert des secteurs d'habitats collectifs denses, aujourd'hui à l'écart des réseaux ferrés. Elle permettrait de bonne correspondance avec la ligne 4 mais aussi avec les lignes de bus qui desserviront le terminus de la ligne 4. À proximité de cette station, la Zac Victor Hugo prévoit la réalisation d'un écoquartier.

Le tracé rose reçoit ensuite le RER B à la gare d'Arcueil Cachan. Cette station permet de desservir le quartier de la Grange Ory et l'École spéciale des travaux publics. Dans le secteur qui nous intéresse ce soir, le tracé rose achève son parcours au centre-ville de Cachan.

Nous vous proposons maintenant de comparer les tracés vert, bleu et rose sur la base des critères qui s'affichent sur la colonne de gauche du tableau, c'est-à-dire les populations et les emplois desservis, les équipements desservis, quels sont les quartiers en politique de la ville que nous pouvons desservir selon les tracés et les correspondances avec les autres lignes de transports collectifs. Les trois variantes de tracé desservent de nombreux habitants et emplois du secteur mais c'est le tracé rose qui est le plus performant sur ce point. Chacun des tracés dessert également un nombre d'équipements conséquents mais ce sont les tracés vert et rose qui desservent le plus d'équipements structurants. En termes d'accompagnement des projets de renouvellement urbain, le tracé bleu se démarque avec notamment la desserte du quartier des Tertres et des Cuverons. Enfin, en termes de correspondance, les tracés bleu et rose offrent une correspondance avec la ligne 4 que n'offre pas le tracé vert.

Le choix qui sera fait entre ces trois variantes de tracé sur votre territoire aura des impacts sur la desserte des territoires situés à l'Ouest de vos communes puisqu'à l'Est, tous les tracés se rejoignent dans un même tronç commun. Les tracés bleu et rose optent pour la desserte d'Issy-Val de Seine alors que le tracé vert s'en écarte pour rejoindre le T2 à Meudon-sur-Seine en passant par Clamart. Sur cette carte, apparaît

une liaison en pointillés gris à l'Ouest de votre territoire, plus précisément entre la gare de Clamart et la station Châtillon-Montrouge. Cette liaison correspond à une variante de tracé dont la pertinence a été mise en évidence au cours de la réunion publique qui s'est tenue jeudi dernier à Clamart. Elle correspond en fait à un mix entre les tracés vert et rose sur l'extrémité Ouest de l'Arc Sud. J'en profite pour vous rappeler que de telles possibilités de mixage entre les variantes de tracé d'Arc Express sont tout à fait envisageables et ce sur l'ensemble de la rocade complète à condition d'avoir un tracé qui reste cohérent et faisable.

Nous vous avons donc présenté l'ensemble des tracés Arc Express possibles qui nous semblent les plus pertinents sur vos communes. Nous avons aussi vu quels étaient les points communs et les différences entre ces variantes. Pour aller plus loin, nous avons besoin de votre avis, ce soir, d'écouter vos remarques et interrogations par rapport au projet Arc Express sur votre territoire et plus particulièrement par rapport aux tracés et stations que je vous ai présentés. Je vous remercie de votre attention.

Jean-Pierre RICHER

Merci beaucoup. Je pense que vous avez été attentifs à la conclusion de Mme Gourlet, qui fait appel à vous. Vous avez eu une présentation qui est allée du général au particulier. Quelques recommandations pour les quelques deux heures de débat que nous pouvons avoir maintenant, c'est d'aller du particulier au général. Vous allez poser des questions, émettre des opinions. Ce que je vous recommande, c'est un peu le fruit de l'expérience, c'est de commencer par ce qui est le plus proche de vous, je ne veux pas dire simplement Bagneux mais la dernière partie de la présentation qui a été faite. Vous aurez aussi sûrement des questions sur l'ensemble du projet, sur ces aspects les plus vastes, les plus généraux, sur les comparaisons avec d'autres projets mais, si vous voulez bien, nous conserverons cela pour une seconde partie dans ce débat. Donc, vous commencez par le plus local. Quelques recommandations aux hôtes, c'est de bien se faire voir pour que nous puissions répartir la parole au mieux. C'est aussi de ne pas hésiter à distribuer des papiers pour les gens qui voudront poser des questions, soit par écrit, à ce moment-là M. Agard pourra regarder, soit parce qu'ils ne veulent pas prendre la parole en public, soit au contraire parce que ce sont des questions très pointues sur lesquelles il est préférable de répondre avec réflexion et par écrit.

Une recommandation au maître d'ouvrage, s'il me le permet. Il est extrêmement compétent, extrêmement passionné. Je vais demander au public d'être un peu succinct dans ses questions. Il faut aussi que cela soit équilibré et que les réponses, tout en étant précises comme elles le sont d'ordinaire, soient relativement courtes et peut-être pas trop techniques mais c'est à vous d'apprécier.

Pour que le maximum de personnes puissent parler, soit poser une question ou plusieurs questions, soit émettre une opinion, tenez-vous en si vous le voulez bien à deux minutes et n'en veuillez pas à l'animateur s'il vous rappelle que deux minutes, c'est bien. Deux minutes de question et deux minutes de réponse, nous arrivons facilement à cinq minutes, vous voyez ce que cela peut donner comme possibilité d'échanges sur deux heures, cela ne fait pas beaucoup. Tenez-vous en à des questions plutôt courtes et le maître d'ouvrage fera ce qu'il pourra pour répondre aussi précisément et succinctement que possible.

Une dernière recommandation, quand vous allez prendre la parole, soyez gentils parce qu'il y a un compte rendu du débat qui sera sur le site Internet, sauf si vous voulez prendre la parole mais absolument pas vous présenter, soyez gentils, vous vous levez et puis vous annoncez votre nom, votre prénom, éventuellement votre commune d'origine. Cela facilitera le travail pour l'établissement du compte rendu.

Nous commençons si vous le voulez bien par le plus local puis nous reporterons le plus générale pour après. Qui souhaite ouvrir le débat ? Nous sommes dans les 120, il peut y avoir une bonne proportion d'échanges, c'est l'avantage de ces réunions spécifiques.

Jean-Claude POVIN

J'habite Bagneux, je ne vais pas décliner mes qualités, elles sont très bonnes, merci. Une petite remarque par rapport à la présentation. Je pense qu'elle est vraiment remarquable, c'est la deuxième fois que je la vois, j'étais au débat à Clamart mais vraiment, je ne m'en lasse pas. Par contre, je suis un peu choqué quand vous dites, par rapport au tracé vert, que le tracé vert dessert Bagneux. Tout Balnéolais sait que la gare de Bagneux Pont-Royal est à Cachan, elle n'est pas à Bagneux. Cela passe mal.

J'en arrive tout de suite au deuxième élément, par rapport à la présentation et aux trois tracés. Je considère que sur les trois tracés, une remarque qui a été faite en dernier est que ces trois tracés peuvent être mixés. En effet, à la dernière réunion à Clamart, Mme Margaté, lors de la consultation, avait proposé une connexion Châtillon Montrouge Clamart. Vous l'avez intégrée en pointillés, ce qui est intéressant parce que, vous l'avez remarqué sur la carte, en gris, ce sont les zones mal desservies. Bagneux, comme Clamart, sont sur cette carte en gris, c'est-à-dire mal desservies. De ce fait, cela permettrait de connecter le tracé intermédiaire avec le tracé dit éloigné, le tracé vert, donc le tracé mauve et le tracé vert.

La deuxième remarque que je voudrais faire est, dans une vision un peu plus globale, par rapport au maillage. Une ligne de métro, ce n'est pas seulement ce qui va desservir la gare devant chez moi et m'amener juste devant mon travail. C'est aussi envisager toutes les connexions possibles. À ce niveau, j'ai lu attentivement le document central du maître d'ouvrage du STIF, je cite ce qu'il écrit : « Le tracé éloigné ne permet pas de correspondance avec les deux lignes 13 et 4, ce que bien sûr permet le tracé intermédiaire ». Le même document précise que : « Sur les lignes de métro Châtillon Montrouge, le terminus de la ligne 13 est la station avec le plus fort trafic de l'ensemble des lignes de métro. Elle constitue aussi un pôle important de rabattement bus et, dans l'avenir, tramways. » La ligne 4, avec son prolongement jusqu'à Bagneux – je dis bien Bagneux parce que, petit Bagneux, je n'aime pas trop – est par contre connectée à toutes les lignes de métro, sauf les lignes 3 bis et 7. Elle traverse Paris du Nord au Sud et dessert trois des cinq grandes gares SNCF de Paris. Enfin, dernière possibilité de connexion, puisque nous sommes dans la connexion, la connexion du trajet intermédiaire avec le trajet proposé par Orbival, vous l'avez souligné. Ce projet qui émane du Val-de-Marne, qui regroupe aujourd'hui trente communes issues de trois départements, qui est soutenu par 52 000 Franciliens, ce trajet s'intègre à la fois dans le projet Arc Express et le projet Grand Paris.

Jean-Pierre RICHER

Deux questions, une sur le mixage, qui a été évoqué à la réunion de Clamart, et la deuxième sur le maillage plus général.

Jean-François HÉLAS

Merci, et bonsoir à nouveau. D'abord, merci pour vos félicitations qui font plaisir à ma collaboratrice. Je confirme que, dans la philosophie de la présentation de nos variantes, la possibilité de mixage est quelque chose qui me semble très important. Les tracés proche et éloigné que nous avons présentés sont en fait des visualisations des différents points de correspondance qui nous semblaient intéressants. Pour autant, cela ne veut pas dire que nous pouvons faire n'importe quoi et festonner et tricoter systématiquement, nous risquerions de perdre en efficacité sur l'ensemble de l'itinéraire. Cependant, nous tenions à montrer aussi que nous essayons d'être réactifs, réunion après réunion, et de tenir compte de ce qui semble ressortir de manière assez forte.

C'est vrai que la réunion de Clamart, qui a intégré des positions assez loin, depuis Boulogne, avec notamment un adjoint au maire de Boulogne jusque dans votre secteur, le public, les associations, les représentants élus et les représentants économiques, ce sont plutôt mobilisés sur ce mixage qui nous semble intéressant parce qu'il garde les connexions. Je boucle avec votre deuxième question, il est tout à fait fondamental de pouvoir se connecter avec les grandes radiales. La desserte fine et la connexion sont vraiment les deux piliers du projet Arc Express. Ce tracé, dans ce secteur, c'est la ligne 13, le métro ligne 4.

Je vais tout de suite corriger quelque chose parce que je sens que cela énerve et j'en suis désolé. Le petit Bagneux était une notion de nom de chantier, qui ne restera jamais un nom définitif puisqu'il y a toute une procédure en la matière qui intègre les collectivités. Dans le PowerPoint, Madame le Maire nous avait déjà fait la remarque la fois dernière, donc nous avons corrigé mais, dans le film, c'était plus long. Nous n'avons pas pu le faire cette fois-ci mais je vous promets, Mme le maire, que, la prochaine fois, nous essaierons de faire mieux.

Dans ce tracé mixte, une des connexions que nous pourrions perdre est la ligne 12. C'est vrai qu'elle n'est pas reliée dans ce schéma. Par contre, au schéma directeur de la région Île-de-France, le SDRIF, une prolongation de la ligne 12 est prévue jusqu'à Issy, qui permettrait dans un deuxième temps de venir parfaire la connexion dans tout ce secteur, avec le RER C d'un côté, la ligne 12, la ligne N du Transilien sur cet article. Le métro ligne 4, le T6 et un peu plus loin le RER B que nous ne pouvons pas oublier.

Jean-Pierre RICHER

Merci, Monsieur Hélas. Je pense que Monsieur avait été le deuxième à lever la main.

Daniel ANNOCHIO

Je suis président de Sud environnement, qui regroupe une trentaine d'associations du secteur Sud des Hauts-de-Seine. Je crois que l'intérêt du projet Arc Express est d'abord que les distances entre stations sont relativement faibles, inférieures à 1,5 km, et que d'autre part, qu'il offre la possibilité de connexion avec les lignes de métro prolongées et avec les RER radiaux. Cela me paraît fondamental pour un projet de

transport de rocade. En ce qui concerne les tracés présentés là, personnellement, je pense que le tracé rose est le meilleur parce qu'il faut absolument qu'Arc Express se connecte à la ligne 13 et la ligne 4. Par contre, le tracé le plus proche de Paris aurait tendance à être presque trop proche en arrivant à Issy Val-de-Seine. Je ne vois pas bien l'intérêt. S'il passe à Issy, il vaudrait mieux qu'il passe un peu plus loin et c'est pour cela que la réunion qui a eu lieu il n'y a pas très longtemps à Clamart a mis en évidence l'intérêt qu'après Châtillon Montrouge, il y ait une branche qui rejoigne la gare de Clamart et ensuite la suite, Issy et Meudon. Je crois que ce ne serait pas mal comme tracé optimal.

Jean-Pierre RICHER

Merci, Monsieur. C'est une opinion, des compliments sur Arc Express quant à la desserte, quant aux connexions. Ensuite, c'est plutôt, si j'ai bien compris, oui au rose et, sur la partie Ouest du secteur, oui au vert.

Jean-François HÉLAS

Voilà, je l'ai compris plutôt comme une approbation du tracé mixte que je présentais tout à l'heure. Je crois que les arguments que vous évoquez, nous les recevons totalement. Il y a effectivement un moment où, dans les arbitrages que nous pouvons faire, être un peu plus loin, encore dans des zones denses mais qui peuvent avoir des projets de développement, cela a effectivement un sens. C'est d'ailleurs toute la raison de ces variantes. C'est à la fois une obligation réglementaire du Code de l'environnement de ne pas venir avec un seul tracé en vous disant : « Nous avons réfléchi, il n'y a plus rien à décider, c'est par là qu'il faut passer ». Ce n'est pas vraiment la position du STIF. Nous voyons bien aussi que, dans des choix qui nous paraissent tous globalement intéressants sur le plan transport, les questions d'aménagement et de relation du territoire avec son histoire, ses projets de développement, ce que veulent les collectivités, ce que les gens pensent du secteur, c'est très important et nous avons besoin de le caler.

J'en profite pour revenir sur un point sur lequel vous avez donné votre sentiment, sur la question de l'interstation de 1,5 km. C'est quelque chose de très important pour nous, d'abord parce que, quand nous avons une station tous les 1,5 km, cela veut dire que dans le tracé, à moins de 700, 750 m, on trouve toujours une station. C'est d'ailleurs la bonne distance d'attractivité d'un système puissant comme doit l'être Arc Express, comme l'est une ligne de métro automatique. Cela veut dire que nous allons favoriser les modes actifs, à pied, en vélo, pour venir bien se rabattre sur les différentes stations. Cela permettra aussi de mieux restructurer les bus autour et de venir rabattre sur ces questions. Enfin, c'est important parce qu'à la différence du Grand Paris, cela permet de desservir une population et des emplois sans commune mesure avec le projet du Grand Paris. J'ai fait le calcul en regardant les populations et les emplois dans les zones d'attraction de chacune des gares, c'est-à-dire 800 m autour de chaque point, puis j'ai additionné tout ce qui se passe sur les différents tracés, sur les différents projets, en comparant Arc Express et le Grand Paris. Sur l'Arc Sud, c'est +50 % de population et d'emplois qui sont desservis par Arc Express. On peut avoir l'impression que c'est le même tracé. Ce n'est quand même pas la même philosophie de déplacement.

Jean-Pierre RICHER

Particulièrement important. Là-bas et puis ensuite, à vous.

Christophe ANDRIEUX

Je suis de Cachan. J'utilise le RER B depuis huit ans, c'est une vraie misère. Je pense que le tracé, qu'il soit rose, orange, vert ou bleu, Orbival, Arc Express ou Grand Paris, ce qu'il faut c'est qu'il passe et qu'il passe vite. Trois ans plus tôt, ce projet a commencé, j'étais très content. Là, maintenant, pour faire le tour de Paris, ce sera 2023. Ne pouvons-nous pas faire plus vite ? Franchement, qu'il passe dessus dessous, je m'en fiche, ce que je veux c'est pouvoir prendre les transports. La voiture, c'est trop cher. Donc, quand ?

Jean-Pierre RICHER

Merci, Monsieur. Une question très nette sur le calendrier et les urgences. Vous n'avez pas spécifiquement parlé de l'urgence de ce qu'il y a à faire sur le RER B mais sur l'urgence en général.

Jean-François HÉLAS

Je vais répondre sur le calendrier général d'Arc Express puis Sandrine Gourlet vous dira quelques mots du RER B. C'est aussi un de nos sujets, une de nos préoccupations et je pense que vous êtes beaucoup à le vivre au quotidien, ce RER B dans votre secteur.

Le calendrier est quand même assez incisif en ce qui nous concerne. Nous avons une priorité, c'est l'Arc Sud. Nous considérons que parmi la problématique globale du bouclage, c'est celui-là qu'il faut faire en priorité. Donc, nous avons un planning extrêmement ambitieux qui est de 2017. C'est celui que nous avons affiché et que nous avons rappelé aujourd'hui. Quand nous avons monté le dossier, même si la Région avait une ambition très importante avec son Plan de mobilisation, nous sommes restés raisonnables. Au Plan de mobilisation, pour l'ensemble de ce projet Arc Express, étaient prévus jusqu'en 2020 3,5 milliards d'euros, de quoi faire tout l'Arc Sud et c'est bien celui-là que nous avons mis en priorité, puis de commencer les études et les travaux de l'Arc Nord qui pouvait, si nous considérons que l'effort se poursuivra après 2020, se réaliser autour de 2022.

Ensuite, est arrivé le projet du Grand Paris, avec des sommes sans commune mesure avec notre projet à 7 milliards puisque nous parlons de 23 à 25 milliards. À un moment donné, les chiffres font tourner la tête. Nous avons dit clairement que, bien que le financement des projets soit une question centrale, s'il s'avérait que nous puissions avoir un financement crédible, pertinent pour l'investissement mais également pour le fonctionnement, nous sommes tout à fait capables de pouvoir accélérer l'ensemble de la boucle. Si le financement est là, il n'y a aucune difficulté pour lancer l'Arc Nord quasiment en parallèle de l'Arc Sud et de poursuivre de cette manière. De sorte que nous pourrions avoir, malgré tout, une réalisation cadencée mais quelque chose qui pourrait ressembler à 2020 pour l'Arc Nord, 2022 pour l'Arc Est et 2023 pour l'Arc Ouest. Cela peut vous paraître encore trop loin, je peux l'entendre mais, par rapport au temps du ferroviaire, c'est déjà extrêmement ambitieux.

Pour faire cela, cela veut dire que, pour l'Arc Sud, nous mettons en place quatre tunneliers. Sur les chantiers en France, il n'y a pas beaucoup de tunneliers. Pour le conjuguer avec l'Arc Nord, il faut en mettre quatre autres, c'est ce que nous avons prévu dans notre dossier et quand nous en sommes là, nous avons à peu près épuisé la capacité française, avec des entreprises internationales, de mobiliser des tunneliers sur le secteur.

L'ensemble des syndicats, des génies civilistes importants sur cette question, considèrent que, quand nous aurons atteint dix ou onze tunneliers maximum, nous serons au taquet de ce qu'on peut faire en France actuellement.

Sandrine GOURLET

Sur le RER B, Arc Express n'a pas vocation à répondre à tous les problèmes de transport. À en améliorer un certain nombre, oui, mais d'autres projets sont en cours. Comme je vous l'ai dit, dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports, un certain nombre d'améliorations sont prévues sur les RER. Pour le RER B, des choses sont déjà en route sur la partie Nord du RER, où des travaux assez conséquents sont en cours qui vont permettre de décroiser les flux en gardant des voies réservées au RER, et de séparer les voies des RER et des autres trains, des lignes à grande vitesse, pour garantir la régularité du RER au Nord. Cela devrait déjà permettre, dans un premier temps, d'améliorer ce qui se passe sur l'ensemble de la ligne, y compris au Sud. La mise en service des travaux qui sont en cours est prévue pour 2012. Nous avons donc déjà cette première phase.

Nous avons aussi conscience qu'il y a de gros besoins dans le Sud et que la situation sur le RER B au Sud de Paris s'est vraiment dégradée. Nous lançons donc une réflexion, ce que nous appelons un schéma directeur, qui doit permettre de regarder ce que nous pouvons faire à court, à moyen et à long terme pour améliorer l'exploitation, pour faire des travaux qui sont généralement assez conséquents d'investissement, de réaménagement de voies et de retournements, pour améliorer la situation du RER B au Sud car nous avons bien conscience que ce n'est pas satisfaisant en l'état.

Jean-Pierre RICHER

Merci, Mme Gourlet. Nous sommes nombreux, certes, mais nous arriverons à prendre toutes les questions. Pour laisser s'exprimer aussi ceux qui ont posé des questions écrites, M. Agard a une question qui paraît intéressante, précise et locale.

Claude AGARD

Voici donc une question posée par Mme Claudette Diemé qui a trait à la phase travaux. Mme Diemé exprime le souhait d'une coordination de chantier, même avec mutualisation des moyens, pour la réalisation du terminus du M4, le passage de l'Arc Express et également la réalisation de la station de l'Arc Express, et également en tenant compte du quartier de la Pierre Plate sur la ville et de son ouverture sur la ville.

À vous, le STIF.

Jean-Pierre RICHER

Question précise, cela pourra peut-être aussi faire l'objet d'une réponse municipale sur certains aspects. Mme Gourlet.

Sandrine GOURLET

En ce qui concerne la connexion entre le prolongement de la ligne 4 et une éventuelle connexion avec l'Arc Express, la phase 1 est en travaux, la phase 2 est en étude et, dans le cadre de ces études, nous sommes en train de regarder pour voir, si Arc Express passait bien à cet endroit-là, que faut-il mettre en place comme mesures pour permettre après de faire la connexion assez facilement quand Arc Express arrivera, c'est-à-dire de ne pas faire de fausses manœuvres et ne pas avoir à reprendre tous les travaux qui ont été faits sur la station pour pouvoir permettre cette connexion. Nous sommes donc déjà en train d'intégrer cela au niveau des études du prolongement de la ligne 4.

Jean-Pierre RICHER

Évidemment, vous ne pouvez pas répondre sur la partie de la question de Madame qui portait sur la Pierre Plate. Madame le Maire, est-ce que je fais appel à vous, si vous voulez intervenir maintenant ?

Marie-Hélène AMIABLE

Le quartier de la Pierre Plate est un quartier populaire, situé en toute proximité du terminus de la ligne 4. Ce qu'évoque cette habitante est effectivement, moi je dis que ce qui va se passer autour de l'arrivée de la ligne 4 et d'une interconnexion avec le métro en rocade ne peut pas laisser à l'écart ce quartier, qui est un quartier en politique de la ville qui a besoin d'être désenclavé, c'est-à-dire ouvert sur la ville. Aujourd'hui, c'est un quartier enfermé, enclavé et je dis qu'il n'est pas possible que ce nouveau quartier autour du terminus de la ligne 4 et de l'interconnexion aux rocades, qui va être un quartier à fort développement, 850 logements de construits, 150 000 m² d'activités et de commerces, ne profite pas à cette cité extrêmement populaire. Bien évidemment, je porte le souhait que nous puissions avoir un projet type opération de renouvellement urbain pour ce quartier, comme nous l'avons dans le Sud de la ville, pour que les habitants, il y a 850 logements dans ce quartier très populaire, puissent profiter de la dynamique et de la chance que sera l'arrivée de la ligne 4 du métro en rocade à Bagneux.

Jean-Pierre RICHER

Merci. Pas de réintervention de la part du maître d'ouvrage.

Sandrine GOURLET

Sur la ligne 4, c'est effectivement un travail que nous menons avec Mme le Maire, de pouvoir discuter et articuler au mieux le projet de transport avec le projet d'aménagement, y compris sur des choses assez basiques comme : où sont les bouches de métro, dans quel sens, pour pouvoir desservir au mieux les gens. Une station de métro, c'est un peu long et, tant qu'à faire, nous essayons de nous positionner et de faire des sorties qui soient au plus près des besoins des populations. C'est bien dans des discussions que nous avons actuellement avec Mme le Maire et avec les services de la mairie.

Un autre enjeu, quand un projet de transports arrive sur un territoire, est de pouvoir réorganiser le réseau de bus pour permettre aux gens d'accéder plus facilement sur les stations de métro que nous créons. Nous avons aussi cet enjeu de discussion de comment nous réaménageons le réseau de bus existant pour permettre aux gens d'accéder plus facilement aux nouvelles stations de métro.

Jean-Pierre RICHER

Merci. Les hôtesse font première travail donc nous essayons de répartir. Ici, et ensuite au fond.

Laure LECOIN

J'habite Bagneux et je suis usagère du RER B depuis très longtemps mais ma question ne porte pas là-dessus. Je voulais souligner ce qui me paraît être des points faibles du tracé le plus proche de Paris que vous nous avez présenté, avec la station Verdun Sud qui dessert essentiellement le cimetière de Bagneux et dont les occupants ont moins besoin de déplacements que d'autres parties.

Jean-François HÉLAS

Il y a quand même des gens qui y viennent.

Laure LECOIN

Bien sûr. Je voulais souligner également que vous mentionnez que cela desservirait le centre commercial de la Vache Noire. Or il se trouve que la station est à Laplace et cela n'est pas tout à fait juste au niveau du centre commercial. Excusez-moi mais, quand les gens vont faire les courses avec les bras chargés de cadeaux et d'autres choses, ils ont besoin d'une proximité immédiate de la station de transport et je ne suis pas sûre que la station de Laplace apporte un plus dans la desserte de ce centre commercial.

Jean-Pierre RICHER

C'est une opinion. Pas de commentaire particulier, notamment sur la distance entre Laplace et la Vache Noire ?

Jean-François HÉLAS

La difficulté est qu'il n'est pas facile de raconter tout un territoire aussi précisément quand nous sommes dans une présentation de ce type. Nous n'essayons pas de survendre en disant que nous desservons tout. Nous savons bien que, quand il y a un choix de positionnement, la question est de faire émerger les plus grands équipements qui sont plus ou moins bien reliés là-dessus. Donc, vous avez tout à fait raison dans votre analyse.

Jean-Pierre RICHER

Au fond, s'il vous plaît.

Daniel FORGET

Je suis responsable d'une association qui emploie des salariés. À l'étude de votre projet, je m'aperçois que si le projet de ligne rose n'était pas retenu, Bagneux ne serait pas desservi par Arc Express. Verdun Sud, tout le monde sait que c'est à la limite de Montrouge et de Bagneux, donc cela ne desservirait quasiment pas les habitants de Bagneux, mis à part ceux qui vont au cimetière, comme disait l'usagère précédente.

Concernant la station Bagneux, M. Povin a précisé que c'est sur Cachan et non pas sur Bagneux et la dernière station, d'ailleurs rajoutée parce que, dans les projets précédents, on ne voyait pas du tout Bagneux ancien Hôtel-de-Ville. On voit d'ailleurs que le cercle est plus petit que les autres, toujours aussi petit. Si nous imaginions que cette gare était ouverte, je me pose la question comment serait desservie cette station par les transports publics de surface, parce que soit on démolit tout le centre-ville, soit... Je ne sais pas si vous avez imaginé la gare routière à Bagneux ancien Hôtel-de-Ville mais je pense que les ingénieurs n'ont peut-être pas été sur le terrain pour voir les possibilités. S'il n'y a pas ce faisceau rose, il n'y aura pas de station de métro à Bagneux.

Jean-François HÉLAS

Au fond, pourquoi n'y aurait-il pas ce tracé rose ?

Jean-Pierre RICHER

L'ensemble des questions me paraît dessiner en creux quelque chose de positif.

Jean-François HÉLAS

Tout à fait. Je comprends tout à fait et c'est vrai que les deux tracés viennent encadrer, et nous ne le nions pas du tout, puisque nous sommes en limite à chaque fois de la commune.

Sur le plan technique, pour que vous compreniez mieux la lecture de la carte, ce n'est pas que nous voulons mépriser Bagneux Hôtel-de-Ville en mettant un petit rond, c'est que ce n'est pas le même type de station. Les grands ronds sont des stations de correspondance sur lesquelles les études techniques ont été faites parce qu'il faut absolument, pour qu'une correspondance marche bien, que nous soyons dans de bonnes conditions de qualité, avec des couloirs à pied très court. Nous avons donc fait des études très précises de localisation et de fonctionnement de ces stations de correspondance. Nous avons regardé aussi ce que cela pouvait donner en termes de sécurité parce que les trafics vont augmenter dans ces différentes gares, donc il faut reprendre aussi les gares existantes, et d'accessibilité aussi parce que, dès lors que nous faisons des projets neufs, il faut que nous soyons accessibles à tous les PMR, les poussettes, les gens qui ont un handicap à un moment ou à un autre de leur vie.

Inversement, les autres stations qui sont entre sont des nouvelles stations intermédiaires dont la position est beaucoup plus fluctuante parce que nous n'avons pas de choses à croiser donc nous pouvons vraiment nous caler précisément en fonction des projets urbains, des disponibilités du foncier, des espaces publics par exemple.

Aujourd'hui nous en sommes au stade de répondre aux questions suivantes : premièrement, est-ce que cela vous paraît une bonne idée de faire une rocade de type Arc Express, avec ces objectifs-là, autour de Paris ? C'est déjà la première question : est-ce que c'est opportun ? Deuxièmement, à l'issue du débat, il faut sortir quoi ? Il serait bien de sortir sur un tracé parce que, dès lors que nous avons un tracé, nous pouvons commencer vraiment à travailler plus finement. Dans ce travail plus fin, il y aura le positionnement précis des différentes stations intermédiaires avec ce que cela veut dire derrière de rabattement ou pas de bus, il n'y en aura pas forcément non plus dans toutes les stations, d'accompagnement des modes vélos, des modes piétons. Le

mode piéton est important aussi, nous l'avons dit tout à l'heure, sur les quartiers enclavés, comment on s'ouvre de partout à partir d'une station.

Jean-Pierre RICHER

Nous avons là une question, Monsieur. J'ai noté Mme le maire adjoint, vous souhaitez intervenir puis, ensuite, sur la droite. Nous irons dans cet ordre. Je crois que tout le monde arrivera à s'exprimer.

Un intervenant

Pour répondre à la question qui nous a été posée, je pense que oui, c'est opportun d'avoir un projet de rocade, cela me semble plus pertinent que d'autres projets beaucoup plus onéreux, le Grand Paris pour ne pas le citer.

Sur la station du grand Bagneux qui rejoint la ligne 4, il me semble qu'elle est pertinente aussi par rapport aux voies de communication en surface que sont les réseaux routiers. Nous le voyons sur la carte, il y a un gros maillage de grandes avenues qui peuvent aussi aller vers d'autres modes de déplacement que des voitures.

J'avais une question plus d'ordre technique. Cet été, j'étais à Delhi et ils ont construit – ce n'est peut-être pas un modèle parce que c'était assez chaotique – plein de métros. Je me suis dit, ils construisent un métro, nous n'allons pas le voir mais en fait, c'était tout en aérien. Je me demande quelle est la part, dans le projet, de l'aérien et du souterrain. Vous parliez de huit tunneliers, que cela prend très longtemps, etc. Je sais que l'aérien pose des nuisances sonores mais peut-être qu'avec les techniques d'aujourd'hui, ces nuisances seraient amoindries, certaines choses pourraient peut-être permettre d'aller plus vite que du souterrain. C'est peut-être très technique.

Jean-Pierre RICHER

Je ne pense pas, M. Hélas va se faire un plaisir au contraire de répondre. J'ai vu deux aspects, le rabattement sur la station Bagneux métro et, deuxièmement, cette question technique.

Jean-François HÉLAS

Le rabattement sur la station métro, Sandrine Gourlet l'a évoqué tout à l'heure, cela fait déjà partie du travail entrepris avec la commune, notamment pour le projet de la ligne 4, par exemple, et nous allons l'amplifier pour le projet Arc Express si nous poursuivons dans ce sens.

La question du souterrain et de l'aérien est simple. Historiquement, avant ce projet de rocade souterraine, il y avait eu un certain nombre de projets dont un projet dit grand tram, qui était une des premières idées mais qui n'a jamais pu tellement se développer parce que le réseau urbain est aujourd'hui extrêmement dense dans ces secteurs de proche Couronne et qu'il est impossible d'y insérer un tramway. Pour la petite anecdote, le projet Arc Express est totalement souterrain. Il y avait deux secteurs où ce n'était pas une obligation technique de faire de l'aérien et où nous nous sommes dits, si nous voulons pouvoir mettre en scène une partie aérienne, ce qui peut parfois accompagner un projet même qualitatif dans différents secteurs et peut donner aussi, pour ceux qui utilisent le métro et qui voient un espace de l'Île-de-France qui peut être de qualité, nous avons en particulier pensé un moment au passage sur la Marne au-dessus du parc du Tremblay parce que nous avons une

topographie qui s'y prêtait assez bien. Franchement, la réunion publique, et je le comprends, un certain nombre de gens se sont émus, ont été sensibilisés, aussi parce que dans leur histoire, quand ils ont eu les différents projets précédents et notamment des projets routiers qui sont venus un peu « à la sauvage », plutôt abîmer le site que le rendre plus qualitatif, cela a créé une certaine sensibilité sur la question. J'ai donc franchement entendu que ce ne serait pas facile du tout de l'envisager. Comme ce n'est pas une obligation pour nous sur le plan technique, ce sera en souterrain d'un bout à l'autre.

Maintenant, sur la question plus de fond de ce qui se passe dans le monde asiatique sur cette question, j'entends bien, cela peut avoir d'ailleurs un certain nombre d'avantages. En même temps, nous ne sommes pas habitués, dans notre mode culturel, en termes de nuisances, à avoir au cinquième étage l'autoroute ou les systèmes de transport en commun qui passe sous vos fenêtres. Il y a vraiment une relation différente au respect de la qualité de vie des uns et des autres. Je ne connais pas Delhi, je connais mieux Shanghai ou Pékin sur ces questions et c'est un autre mode de fonctionnement. En tout cas, retenez qu'Arc Express est souterrain à 100 %.

Jean-Pierre RICHER

Madame le Maire adjoint, à vous.

Yasmine BOUDJENAH

Je suis première adjointe au Maire de Bagneux. Je partage complètement l'urgence exprimée tout à l'heure par un habitant de Cachan. Ce qui s'est passé hier n'aurait peut-être pas été aussi catastrophique s'il y avait déjà ce métro en rocade. Vu le nombre de gens qui sont obligés de prendre leur voiture aujourd'hui pour aller travailler, je crois que c'est une illustration supplémentaire du fait qu'il y a urgence vraiment à construire ce métro.

Je voudrais enfoncer le clou sur Orbival, et peut-être entendre votre avis puisque vous l'avez évoqué dans la présentation. Bagneux est adhérent de cette association depuis mai 2008. Je voudrais redire, pour ceux qui ne le savent pas, que c'est une association qui a su réunir les élus de villes de toutes tendances politiques et depuis maintenant plusieurs années nous travaillons ensemble, avec les habitants, y compris à Bagneux, plusieurs centaines d'habitants ont apporté leur soutien dans des initiatives d'Orbival. Un travail de fond a été accompli qui a abouti à un tracé d'une douzaine de stations dites incontournables, entre autres parce qu'elles maillent le réseau déjà existant. Bagneux terminus de la ligne 4 en fait partie. Donc, je voulais avoir votre avis. J'ai eu l'occasion d'entendre Jean-Paul Huchon au débat à Créteil, lors du lancement sur le débat de tout l'Arc Sud, dire que, de son point de vue, il fallait retenir toutes les stations d'Orbival. Voilà, je voulais avoir votre avis là-dessus et dire que les Maires des communes voisines, y compris le Maire de Montrouge ici présents mais aussi les Maires d'Arcueil et Cachan pensent que c'est la meilleure option de passer par Arcueil Cachan comme centralité entre les deux communes puis Bagneux ligne 4 puis le terminus de la ligne 13 Châtillon Montrouge, qui me semble vraiment incontournable, y compris pour pouvoir désaturer la ligne 13.

Voilà, donc je voulais redire, même si cela a déjà été dit, que louper la ligne 4 serait vraiment louper beaucoup. C'est la deuxième ligne la plus fréquentée, c'est un axe Nord-Sud structurant. En travaillant avec la RATP sur le prolongement de la ligne 4,

nous avons des chiffres très éclairants sur le nombre d'entrants aux heures de pointe. À la station Verdun Sud, nous serions à 1500 voyageurs. À la station Henri Barbusse, puisque nous l'appelons ainsi pour information, nous serions à 2300. À la station Laplace, nous serions à 1400. Donc, il n'y a pas photo.

Une dernière chose sur la station dite ancien Hôtel-de-Ville, nous nous posons la question en aparté d'où nous allions à construire, sachant qu'autour de l'ancienne mairie se trouve tout un patrimoine historique très important, des rues très étroites et je crois que ce n'est pas très cohérent du point de vue de la densité de la population. Ou alors, il faut une option supplémentaire pour relier cette éventuelle station au métro parisien, ce serait de prolonger la ligne 13 jusqu'à cette station potentielle mais je ne crois pas que ce soit à l'ordre du jour, du point de vue des financements notamment.

Jean-François HÉLAS

Merci. Je crois qu'il n'y a aucune raison de louper la ligne 4, comme vous le souhaitez. Vous avez très bien fait de redire, en le développant, l'importance de l'association Orbival dans ce secteur. Sandrine Gourlet l'a évoquée dans sa présentation, je vais peut-être prendre un peu de temps aussi pour le dire. C'est une constante de voir que, lorsqu'un territoire se mobilise, et vous l'avez dit, toutes tendances confondues, toutes opinions politiques confondues, sur l'ensemble d'un territoire et y associe la population, le monde associatif, le tissu économique, cela permet une appropriation par toute la population d'un projet, cela permet de préparer, de décanter les choix stratégiques qui peuvent être faits. Au fond, lorsqu'un débat public comme celui-ci arrive, ou une concertation... J'ai un deuxième exemple peut-être moins illustratif qu'Orbival, Orbival est sans doute dans l'Île-de-France le plus illustratif en la matière mais j'ai un deuxième cas qui est le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois Perrier. Là aussi, un travail a été fait avec une association et nous voyons très clairement qu'au moment où nous venons au débat public, qui est un des moments clés, où nous disons de manière très officielle, où tout le monde peut s'exprimer et reprendre la parole dans un cadre imposé par la loi mais qui permet aussi de dire : « c'est maintenant ou jamais qu'on donne son avis sur la question », qui permet de reconforter ces choix, de les revalider.

Je dois dire que toutes les réunions que nous avons faites dans les secteurs concernés par Orbival ont montré, avec parfois des questions qui se posent et c'est bien que les gens disent de temps en temps : « Non, j'ai envie que ce soit à la maison des Examens » ou à Laplace – nous avons eu cela à Clamart, quelqu'un disait qu'il trouverait bien de s'arrêter là -, c'est bien que chacun puisse s'exprimer mais qu'au vu et au su de tous, dans un processus encadré, nous puissions bien faire conforter ces choix.

Là, nous sommes quasiment au bout des réunions territoriales et communes dans le secteur de l'Arc Sud, il y en a encore quelques-unes, mais nous avons bien vu émerger très clairement le tracé Orbival, qui est notre tracé rose. Qu'il soit rose est peut-être un hasard mais le fait que notre tracé central soit celui d'Orbival, c'est parce que nous connaissions ce travail et que nous avons travaillé avec Orbival depuis le début, que nous avons revérifié les hypothèses de trafic correspondant à leurs propositions et que nous nous sommes rendu compte qu'elles tenaient effectivement très bien la route et qu'elles avaient toute leur légitimité. Cela ne nous a pas empêchés malgré

tout, et c'est aussi le Code de l'environnement, nous ne pouvons pas nous permettre de venir dans un débat public, sauf le Grand Paris mais parce qu'il a une essence différente, il est porté par une loi qui dit : « On fait cela ». Le STIF n'est pas dans cette position, il doit venir en faisant la démonstration et en offrant des alternatives. Mais le tracé central est Orbival. Nous avons des variantes qui nous paraissent aussi dignes d'intérêt et qui permettent d'éclairer ces débats.

Au fond, que nous ayons une sorte de validation par l'ensemble des acteurs du tracé Orbival, je n'y vois vraiment que des avantages. C'est important et toujours un gage de succès quand nous avons toute une population, depuis leurs représentants politiques, économiques jusqu'aux simples citoyens, que tous partagent à peu près le même projet. Je vous assure que c'est fatalement un formidable accélérateur du projet et un consensus qui fera que nous réaliserons un meilleur projet encore entre l'aménagement et le transport.

Jean-Pierre RICHER

Voilà, donc, un maître d'ouvrage qui a l'air satisfait de la réponse que Mme Gourlet a eue à sa question et avec une certaine unanimité au plan local. Y a-t-il encore des questions, parce qu'il peut y en avoir à l'intérieur du local, très précises ? Après, nous élargirons. Monsieur.

Jean-Pierre CONAN

Je suis habitant de Bagneux. J'habite dans le Sud de la ville, plus près de la station du RER Bagneux-Pont Royal que du rond-point des martyrs de Chateaubriand où il est proposé la station Bagneux Barbusse. Pourtant, je suis pour cette station-là parce qu'elle permet la liaison, et c'est très important, les correspondances avec la ligne 4. Le RER B a Bagneux-Pont Royal, tous les RER ne s'arrêtent pas à Bagneux, loin de là et bien souvent, le manque de régularité du RER fait que c'est tellement aléatoire de le prendre que, quand nous avons des rendez-vous importants, nous essayons d'éviter de le prendre. En plus, il est plus cher que les lignes de métro à l'intérieur de Paris.

La station Verdun Sud est entre le cimetière parisien et le fort de Montrouge. Sur la partie de Bagneux, même si le fort de Montrouge est sur la commune d'Arcueil et est en fait une emprise sur la commune de Bagneux, mais c'est un détail historique, il dessert peu de monde. Par contre, je m'interroge sur la liaison possible d'une variante possible pour desservir la Maison des Examens à Laplace, comme cela a été mentionné tout à l'heure. Nous avons vu encore au début de l'été de nombreuses personnes qui devaient passer des examens et qui ont raté leurs examens ou leurs concours parce qu'il y a des problèmes de transport important. Le fait d'offrir une alternative au RER pour rejoindre cette Maison des Examens, qui est quand même un centre extrêmement important et qui fonctionne douze mois sur douze, me semble important.

Donc, de Bagneux Barbusse, rejoindre la station Laplace me paraîtrait une alternative que nous pourrions éventuellement étudier.

Jean-François HÉLAS

Vous avez raison de poser la question. Nous voyons bien, même sur la carte, et j'entends bien, la Maison des Examens, c'est vrai que c'est un lieu important pour tous ceux qui y viennent, souvent chargés de beaucoup d'émotion, ils ont envie

d'arriver à l'heure et dans de bonnes conditions. Je ne dis pas que c'est impossible mais, sans faire de jugement à ce stade, cela fait quand même un crochet, il faut bien remonter et bien redescendre.

Ce qu'il faut quand même garder en tête, parce que là nous ne parlons que des dessertes directes mais, dans un schéma bien maillé, ce qui va changer avec Arc Express, sur le plan de la pratique des transports, c'est que quand vous êtes dans Paris et que vous devez vous déplacer d'un point à un autre, vous prenez une, deux ou trois lignes de métro, cela ne pose aucune difficulté. Vous avez les correspondances, les gens sont habitués. Personne ne viendrait dire : « Cela ne va pas, je ne suis pas desservi parce que je n'ai pas de ligne directe qui m'amène de mon origine à ma destination ». Nous sommes habitués à cela. Par contre, dès que nous passons en proche Couronne et encore plus en Grande Couronne, alors là, nous ne fonctionnons plus du tout comme cela. Nous sommes dans une espèce de dogme qui consiste à dire que là, il faut absolument avoir la ligne complète.

Avec Arc Express, nous essayons de faire du maillage un peu comme nous avons dans Paris intra-muros mais intégrant la proche Couronne. Cela veut dire, dans notre vision et je ne dis pas que nous avons raison, mais en tout cas ce que nous portons, c'est de se dire que demain, avec Arc Express, même si cela ne va pas à Laplace, et un schéma directeur et un peu de souffle au RER B qui est une vraie difficulté, nous avons quand même considérablement amélioré la desserte de la maison des examens. Au lieu de venir uniquement par le RER B, nous allons pouvoir venir latéralement par un côté ou de l'autre de la rocade à Arcueil Cachan et remonter, avec une correspondance de qualité, une station pour remonter sur Laplace.

C'est un peu cela, le fonctionnement. Je vois que vous n'êtes pas d'accord. Certes, ce ne sera pas la même fréquence. Vous avez raison, il faut intégrer le temps dans le changement de correspondance et la différence de fréquence. Je voulais toutefois poursuivre sur cette question de fonctionnement. Nous regardons beaucoup la proche Couronne mais pensons aussi, parce que c'est un projet francilien qui sera financé par l'ensemble de l'Île-de-France et qui sert à l'ensemble de l'Île-de-France... Nous avons dit dans la présentation qu'il va alléger le fonctionnement du métro parisien, qui en a quand même bien besoin par ailleurs quand on utilise. Il va permettre également, à ceux qui viennent de la Grande Couronne, au lieu d'aller jusqu'à Paris pour ensuite retrouver une destination qui leur convient bien, de s'arrêter avant aux portes de Paris et de choisir d'aller d'un côté ou de l'autre et venir se remailler sur le territoire. Dans cette affaire, il y aura peut-être un certain nombre de personnes qui ne vont que transiter et ne descendront pas dans les différentes stations. Toutefois, il y a aussi un enjeu de ce point de vue de maillage de l'ensemble des réseaux de transport. Je ne sais pas si j'ai été clair.

Jean-Pierre RICHER

Oui, votre interlocuteur a l'air tout à fait satisfait, M. Hélas. Un monsieur voulait prendre la parole. Ensuite, ce sera Madame et ensuite nous passerons de l'autre côté, je crois qu'il y a un intervenant.

Bernard FONTAINE

Bonjour. J'habite à Bagneux et je travaille dans le Val-de-Marne. Vous avez avancé un certain nombre de critères pour définir le meilleur tracé possible. Vous avez évoqué les enjeux urbains, les projets locaux, des accompagnements pour le développement économique et des points de correspondance. Si j'en tire les conclusions par rapport au meilleur tracé, c'est le tracé rose, d'abord parce qu'il va desservir une zone dense à court terme, avec le projet de la Zac Victor Hugo, notamment en termes d'emplois et d'habitat. Ensuite, si le métro n'arrivait pas au rond-point, cette Zac n'aurait aucun lieu d'être. C'est donc un problème. Vous savez que les investisseurs, notamment en termes d'activités économiques, investissent là où il y a des transports. C'est un critère important.

En même temps, concernant les critères, vous avez évoqué dans le tableau avec les croix, les ORU. Je ne sais pas si c'est un critère parce que dans la plupart des opérations de renouvellement urbain, on s'aperçoit qu'il y a moins d'habitants au final qu'au départ. Vous savez qu'on démolit des tours.

Ensuite, sur le calendrier, je ne suis pas très optimiste. Un monsieur était pressé, tout à l'heure. 2013, c'est soi-disant le prolongement du métro de la ligne 4 qui avait été annoncé par M. Devedjian mais je pense que nous allons encore attendre quelques années. Pour ce qui concerne le projet Arc Express, 2023, il faut vraiment être très optimiste. Nous savons très bien qu'en matière d'aménagements, je suis dans le secteur aménagements, il faut rajouter quelques années supplémentaires et vous savez tous pourquoi, c'est la question des financements. Je suis inquiet dans le cadre du financement parce que l'État dit qu'aujourd'hui les caisses sont vides, les banques sont pleines mais, en même temps, j'ai aussi appris hier que le budget de la région Île-de-France avait diminué. Je suis assez inquiet. Vous savez que les problèmes de financement, nous n'aurons pas de problème d'expropriation parce que nous n'allons pas exproprier les taupes mais quand même, je suis inquiet sur les délais, voilà ce que je voulais dire.

Jean-Pierre RICHER

Je pense que nous pourrions revenir sur le financement dans la seconde partie, en s'en tenant encore maintenant aux questions locales pour s'assurer qu'il n'y en a plus.

Bernard FONTAINE

Je voulais juste finir, excusez-moi, j'avais une phrase importante. Développer les transports en commun, je pense que c'est bien. Maintenant, diminuer les coûts du transport pour les populations, c'est encore mieux. Nous espérons que nous aurons une zone unique plus tard.

Jean-Pierre RICHER

Financement et tarif, vous notez cela pour la seconde partie. Y a-t-il encore des commentaires sur le tableau comparé des avantages ?

Jean-François HÉLAS

Je rebondirais volontiers sur la première partie de l'intervention de Monsieur, sur le lien entre investissements, développant économique et projets de transport. Le STIF n'a pas compétence en matière d'aménagements. C'est important, y compris quand nous voulons nous comparer au Grand Paris. Nous ne disons pas aux collectivités

territoriales de se mettre d'accord avec nous pour faire un projet d'aménagement et, si vous n'êtes pas d'accord, nous avons les moyens dans les 400 m autour de la gare de prendre la main sur vos projets. Nous ne disons pas cela aux Maires parce que nous considérons que le STIF, statutairement, n'a pas compétence en matière d'aménagement. Les projets d'aménagement sont portés depuis la décentralisation par les collectivités locales et cela nous semble plutôt une bonne chose, dans la mesure où le STIF étant régionalisé depuis 2005, nous sommes le fruit de la décentralisation et nous considérons qu'il faut en respecter les règles. Nous considérons bien qu'il y a un gagnant-gagnant entre les projets de transport et les projets de développement économique. Vous avez raison de le dire, c'est important de savoir que nous mettons une gare, une station, un pôle de correspondance à un endroit où il va y avoir une Zac en développement, parce que cela va nous apporter de la clientèle, mais c'est aussi très important pour le projet de la Zac en question de pouvoir mobiliser ses aménageurs et ses promoteurs en disant qu'il y a un projet structurant de transport qui va venir là avec un calendrier, une lisibilité qui permet aux investisseurs de dire : « D'accord, nous savons comment les choses vont se passer dans tant d'années et nous pouvons nous organiser de cette manière ».

Si nous voulons avancer de manière un peu durable, avec des projets qui ont du souffle, en Île-de-France, nous devons nous donner cette lisibilité. C'est aussi, dans notre esprit, dans l'esprit de Jean-Paul Huchon, un des enjeux de ce Plan de mobilisation, qui a manqué depuis trop longtemps. L'État s'est massivement désinvesti des projets de transport quand il était aux manettes du transport jusqu'en 2005. Ce n'est pas loin pour nous, 2005, par rapport à la mécanique qu'il faut enclencher. La difficulté était là, il n'y avait pas de lisibilité et on faisait des opérations au coup par coup, comme vous le connaissez bien avec la ligne 4. Nous parlons depuis un moment de la ligne 4, nous en avons eu une première puis une deuxième phase et à chaque fois, on fait 1,5 km. Il y a un moment où il faut passer la vitesse. Le Plan de mobilisation, c'est enclencher une vitesse.

Pour les expropriations, en souterrain on se simplifie énormément les choses mais il ne faut pas négliger le fait que nous devons quand même exproprier ce que nous appelons le tréfonds. Même si nous passons à 20 m, entre 16 et 20 m, cela nécessite une enquête publique, un droit d'exception d'exproprier. En général, cela ne gêne pas beaucoup les gens au-dessus mais sachez qu'il faut quand même pouvoir le faire. Et il y a quand même de-ci delà des émergences. Ce n'est pas grand-chose, pas plus qu'une station de métro à Paris, mais il faut bien sortir l'ascenseur, les escaliers et les escaliers mécanisés.

Dernier point, avant de revenir aux questions générales du financement qui sont un vrai bon sujet, la question de la zone unique, je ne sais pas si vous avez raison sur la solution mais la problématique de la tarification se pose. Vous savez qu'il y a eu des engagements de campagne pris par le président Huchon lors de son élection régionale, que le STIF étudie actuellement une refondation de cette tarification. Une chose est sûre, particulièrement quand on discute d'un projet de rocade comme Arc Express, c'est que là où cela avait un sens à un moment donné, avec un système très en étoile comme nous l'avons avec les RER et toutes les lignes qui arrivent sur Paris, de fonctionner par zones concentriques autour de Paris, à un moment où nous voulons développer des tramways en rocade, Arc Express qui est une rocade, des tangentielles qui sont également des rocades ferrées un peu plus éloignées, nous

voyons bien que le fonctionnement de cette tarification pose question et qu'il faut peut-être trouver d'autres modes, comme le temps, le déplacement, etc. Il y a peut-être d'autres choses à mettre en place et c'est en cours d'étude.

Il faut dire par contre que, quel qu'en soit le résultat, Arc Express sera intégré dans la tarification francilienne. C'est un projet STIF et il aura la tarification STIF. Là où vous aurez votre Pass Navigo, de la même manière, vous pourrez utiliser Arc Express avec le reste du réseau.

Jean-Pierre RICHER

Merci. Donc, sauf s'il y a des questions dans ce sens, je raye la tarification de la liste des questions générales, sauf si vous voulez y revenir de façon assez précise. Madame va prendre la parole. Y a-t-il encore des questions, j'insiste, locales avant que nous n'élargissions ? Madame, et ensuite une question écrite.

Une intervenante

Vous m'avez piqué ma question parce qu'elle portait essentiellement sur la tarification mais j'en ai une deuxième, qui est vraiment locale. Je trouve que c'est bien et je pense que c'est acquis puisque tout le monde veut le tracé rose. C'est super d'arriver à la station métro, à l'interconnexion mais après, il faut pouvoir rentrer chez soi. À Bagneux, les bus se terminent très tôt le soir donc il faut vraiment envisager que le 388 ou les autres bus qui seraient développés nous emmènent à 0h00 ou 0h30 et le week-end aussi dans le Sud de Bagneux et sur tout le territoire de Bagneux puisque, pour l'instant, ce n'est pas le cas.

Quand même, sur la tarification, il faut que ce tarif soit accessible à tous, que ce soient les jeunes, les chômeurs. C'est bien joli d'avoir le métro mais si on ne peut pas le prendre, cela ne sert pas à grand-chose.

Jean-Pierre RICHER

Sur le rabattement, donc, encore.

Jean-François HÉLAS

Sur le rabattement, Madame a raison, c'est un sujet essentiel. Si nous voulons un réseau performant, il faut articuler les différents niveaux. Les RER sont nos réseaux les plus structurants, les métros comme Arc Express ensuite et puis il faut pouvoir s'y rendre et donc avoir des lignes de bus en rabattement qui soient efficaces.

Au stade où nous en sommes, il est clair que nous n'avons pas mené les études précises de rabattement qui sont des études fines de territoire à faire mais cela fait partie de toute problématique d'un projet. Dès lors que nous poursuivrions, après cette phase, sur un tracé identifié, les études ultérieures vont nous amener à envisager cette restructuration bus. Elle vise à essayer de ne pas être redondant avec ce qu'on fait en dessous. Par exemple, si des lignes de bus sont sur les voies et qu'en dessous, nous avons Arc Express avec, et c'est aussi l'intérêt d'une desserte rapprochée de 1,5 km, nous n'allons pas remettre une ligne de bus au-dessus. Il vaut mieux essayer de récupérer cette capacité pour permettre de venir plus en largeur ou dans des secteurs qui sont aujourd'hui moins bien desservis en termes de rabattement, pour pouvoir les ramener sur les points des différentes gares.

Après, vous posez une question générale que nous entendons bien : la nuit, le week-end, l'amplitude. Cette question est réelle. Peut-être que cela ne se sent pas mais malgré tout, depuis 2006, l'offre, c'est-à-dire ce que le STIF finance chaque année auprès de la RATP et de l'ensemble du réseau Optile et de ceux qui exploitent les réseaux de bus, a augmenté de 400 millions par an. Vous allez me dire que ce n'est pas suffisant puisque cela ne dessert pas le soir là où vous le souhaitez. C'est quand même, en gros, puisqu'avant je travaillais dans ce secteur, quatre fois le réseau complet de Nantes. Nantes, sixième ville de France, ou Strasbourg où nous avons à peu près les mêmes chiffres, voilà, c'est quatre fois leur réseau. Donc, c'est déjà tout à fait considérable. Cela ne veut pas dire que nous ne continuerons pas sur cette lancée mais après, nous tombons aussi forcément sur la question du financement de ce mode de fonctionnement puisque vous savez que ce n'est pas du tout équilibré.

Il y a donc un équilibre à trouver dans lequel nous devons bien viser dans la restructuration bus à utiliser au mieux toutes les capacités de bus et à accompagner ce qui se passe le soir et le week-end mais avec les limites budgétaires qui sont les nôtres.

Jean-Pierre RICHER

Une question, dans cette partie de la salle.

Daniel MOURRANCHE

Je suis membre de l'Association des Usagers des Transports, qui est régionale, et j'habite Meudon.

Concernant les raisons qui feront que nous choisirons tel ou tel tracé, j'ai deux questions. L'une est relative aux prévisions de trafic. Il est clair que tous les habitants de banlieue attendent avec impatience cette rocade pour faciliter les transports de banlieue à banlieue. Toutefois, cela veut dire que, dans le trafic prévisionnel de cette rocade, il y aura une partie importante des usagers qui n'habiteront pas dans le rayon de 800 m autour des gares. Ma question est de savoir si nous avons des chiffres relativement précis sur chacun des tronçons de cette rocade, la façon dont se partage le trafic attendu entre les riverains des gares et ceux qui en sont loin, qui seront bien plus nombreux, bien sûr, dans l'ensemble des Franciliens, que ceux qui sont près des gares. Si le partage est de deux tiers qui viennent de loin et un tiers qui sont autour et que, sur une station, le nombre d'emplois desservis varie du simple au double, nous voyons bien que l'impact sur l'économie générale est beaucoup plus faible que le simple au double.

Ma deuxième question est relative non pas au financement mais au coût. Il est évident, dans le cadre d'une rocade qui tourne autour de Paris, qu'un tracé proche fait moins de kilomètres que le tracé éloigné. Pourrions-nous avoir quelques illustrations sur des différences de kilomètres et savoir si le coût est proportionnel au nombre de kilomètres ? Dans ce cas, ce serait quand même un critère non négligeable pour le choix.

À titre accessoire, je poserais une autre question. Orbival, effectivement, c'est absolument extraordinaire que dans le secteur d'Orbival, pas chez nous, il y ait une telle unanimité pour faire ce tracé qui a une très grande cohérence territoriale, ce n'est pas moi, habitant du 92, qui dira le contraire puisque nous avons le T2 qui

assure cette cohérence territoriale par le transport, mais avons-nous chiffré, dans le cadre d'Orbival, un vrai tracé proche et quelle économie en kilomètres cela ferait ?

Jean-Pierre RICHER

Merci beaucoup. J'ai noté deux questions, comme vous, une question pointue sur les prévisions de trafic entre les chanceux et les pas chanceux, ou les proches et les plus éloignés et, d'autre part, petit cercle ou grand cercle, le coût.

Jean-François HÉLAS

Sur la première question, à ce stade, pour les différents tracés, nous avons le serpent de charge, c'est-à-dire la charge dimensionnante pour chacun des secteurs. À chaque fois, entre deux stations, à l'heure de pointe, quel est le nombre maximal de voyageurs dans chaque sens. C'est ce qui dimensionne le système, c'est là où nous pouvons vérifier que nous avons bien besoin d'un métro. Après tout, pourquoi un tramway ne suffirait-il pas ou pourquoi un tram-train, avec une fréquence beaucoup moins élevée ? C'est ce que nous devons et que nous avons vérifié, qui démontre d'ailleurs que, pour l'ensemble, qui varie quand même selon les cas, nous sommes sur un schéma assez homogène avec Arc Express.

Ensuite, sur la question du chevelu précis du rabattement des différents bus, à ce stade, nous n'avons pas l'étude complète de la restructuration bus parce qu'il faut d'abord commencer par savoir quel est le choix de tracé que nous retenons avant d'aller plus avant dans le détail de chacune des lignes de bus. Donc, non, aujourd'hui, je n'ai pas la précision. Je connais le trafic global, tronçon par tronçon, mais pas le chevelu pour savoir ceux qui viennent de loin ou pas.

Par contre, le modèle de trafic, qui appartient au STIF et qui est développé et remis à jour régulièrement, projet après projet, tient compte des nouvelles possibilités qu'offrira l'ensemble de cette rocade et des différents autres projets du Plan de mobilisation, de façon à ce que, pour tout secteur, une fois le projet mis en place, le calcul se fait de manière probabiliste en disant : les gens qui habitent là, demain, avec les nouvelles possibilités de transport que nous leur offrons, où vont-ils pouvoir aller ? Ce que nous appelons les origines destinations. Nous ne faisons pas un travail au fil de l'eau, en disant voilà les origines destinations aujourd'hui, après enquête, et demain nous verrons comment ils vont évoluer. Ce n'est pas un très bon modèle, c'est plutôt le modèle utilisé en routier mais qui avait le gros inconvénient de ne pas trop valoriser les endroits où il y a peu de liens. Là où il y a peu d'origines destinations, si vous mettez quelque chose demain, notre modèle est tronqué. Le modèle du STIF, un modèle anglo-saxon mais que nous avons développé depuis pas mal d'années, permet de s'affranchir de cette question puisqu'il regarde à nouveau systématiquement, il refait les origines destinations des uns et des autres, en fonction des possibilités de transport. C'est très important pour des gens qui sont dans votre secteur du Val-de-Marne parce que justement, aujourd'hui, nous sommes conscients que c'est la galère pour faire ce déplacement de rocade est que même si vos déplacements sont très courts en moyenne puisque, d'après nos recensements, le déplacement moyen en rocade dans le Val-de-Marne ou dans le secteur des Hauts-de-Seine est autour de 8 à 9 km. Nous sommes sur de petites distances mais c'est difficile de les faire parce qu'il y a des coupures de partout, les bus sont complètement engoncés dans la circulation générale. Nous savons que nous prenons cela à particulièrement bien en compte avec notre modèle là-dessus.

Sandrine GOURLET

Je précise que si vous êtes vraiment des férus d'études de trafic, toutes nos études sont en ligne sur le site du débat public, comme toutes nos études, de trafic, techniques, de tracés, les études que nous avons faites sur les stations. Tout est en ligne et nous jouons vraiment la transparence complète par rapport au projet. Toutes les études que nous avons menées sont en ligne sur le site Internet du débat public.

Jean-François HÉLAS

Quand Sandrine Gourlet dit que nous, tout est en ligne, elle veut dire qu'en fait nous n'avons pas la chance du Grand Paris de ne pas avoir eu l'obligation de fournir les études et de les avoir intégrées sur le site Internet parce que vous ne trouverez rien en la matière pour le Grand Paris.

Concernant le coût, vous avez raison, en première approche, nous pouvons considérer que le coût est quand même relativement proportionnel à la longueur. En réalité, il y a deux grands paramètres, le tube est autour de 60 % et les stations autour de 40 % mais, comme nous mettons les stations tous les 1,5 km, cela fait aussi une répartition à peu près. C'est très moyennant parce que certaines stations de correspondance sont très compliquées à faire et vont coûter très cher, nous le savons, nous les avons étudiées, et d'autres stations sont beaucoup plus classiques et plus légères. Donc effectivement, la longueur est un bon critère.

Ceci dit, sur l'ensemble des tronçons, si je prends le plus proche de partout sur l'ensemble, je dois être autour de 67 km. Si je prends le tracé le plus long de partout, je suis autour de 78 km. Les grandes différences se font surtout, et la carte est très bien projetée, sur nos projections de l'Arc Est. Là, il y a vraiment un choix sensible sur l'aspect de la modification de parcours. Je n'allais pas dans le détail pour la partie Arc Sud mais c'est assez peu sensible.

Il y a un moment où, malgré tout, un projet de transport, d'aménagement, n'est pas non plus une équation mathématique. Il y a des éléments de trafic et, à un moment, il faut aussi que cela se rencontre avec des projets, une histoire du territoire. Nous sommes plutôt dans une approche d'écoute que de l'équation qui donne la vérité. Cela n'existe pas.

Jean-Pierre RICHER

Merci. Il nous reste une grande demi-heure mais pas plus, nous n'allons pas exagérer. Il y a des questions écrites, des questions là-bas. Y a-t-il encore des gens qui voudraient intervenir ? Je pense qu'il faudra que vous abordiez, c'était sous-jacent, c'est bien, mais qui va payer tout cela, infrastructure et fonctionnement ? Cela a été soulevé. Il y a eu aussi la première question sur les projets d'une lettre du 15 novembre de M. Huchon premier ministre. Donc, une demi-heure, nous n'avons pas beaucoup de temps, s'il faut aller vite si le maître d'ouvrage peut être assez court dans ses réponses. La première question était là-bas.

Benjamin ROUBEAU

Bonjour. J'habite à Bagneux. J'avais une préférence pour le tracé et c'était par rapport à la question de la saturation des réseaux de bus, dont nous avons très peu parlé actuellement. J'habite à côté de la Pierre Plate et, pour aller à Paris le matin, à l'heure de pointe, il faut au moins 25 minutes pour aller à la porte d'Orléans, 25 minutes en

traversant tout Bagneux puis Châtillon pour pouvoir aller jusqu'au métro 13 et c'est quand même assez compliqué. Cela me permet d'aborder deux points et une question. Le premier point est que le métro 4, nous en avons vraiment besoin. Le deuxième point est que le tracé rose est le meilleur tracé parce qu'il permet vraiment de relier toutes les stations. Le troisième point est qu'allons-nous faire en attendant pour désaturer le réseau de bus ? C'est vraiment impossible.

Jean-Pierre RICHER

Donc, c'est cela, votre véritable question. Le reste, ce sont des affirmations que nous avons déjà entendues, des opinions, utiles à connaître.

Jean-François HÉLAS

Je vais quand même reconfirmer. Ce n'est pas parce que nous parlons ce soir d'Arc Express que lundi, nous n'aurons pas la Commission de suivi du métro de la ligne 4 qui nous préoccupe et sur laquelle nous sommes engagés et nous voulons avancer le plus rapidement possible. L'ensemble des projets du Plan de mobilisation est engagé et nous voulons avancer fermement dessus.

Sur le tracé rose, d'accord, vous avez redonné votre opinion. Sur la question des bus, je vous ai dit où nous en sommes. Nous travaillons sur ces évolutions. Maintenant, il faut aussi avoir conscience que quand les voies sont suffisamment congestionnées, notamment à l'heure de pointe, à un moment donné, vous pouvez mettre autant de bus que vous voulez, vous n'y arrivez pas, cela ne permet pas forcément une grande amélioration du système. Il faut à chaque fois, et ce n'est pas pour évacuer la question parce que nous essayons à chaque fois de regarder, d'évaluer, de rajouter de l'offre. Quand cela se passe mal au niveau de la voiture, au niveau de la congestion routière, ce ne sont pas des lignes de bus que nous aurons mais des trains. De temps en temps, nous aurons deux ou trois trains l'un derrière l'autre et nous allons attendre très longtemps. Ce n'est donc plus un bon service transport et cela décourage les gens qui prennent la voiture et continuent à congestionner les routes, et tout ça fonctionne difficilement.

Jean-Pierre RICHER

Une question écrite intéressante. Elles sont toutes intéressantes mais nous retenons celle-ci.

Claude AGARD

Elle a trait à un sujet un peu nouveau : « Une signalétique très lisible pour tous les types d'usagers, handicapés, personnes âgées, sera-t-elle mise en place sur tous les quais de gare, dans les gares et les correspondances ? » Avec cette information : « Une lettre d'un texte se lit à une distance correspondant à 400 fois la hauteur de la lettre et en plus par une personne qui a une bonne vue. »

Jean-François HÉLAS

C'est une question très précise mais qui est à la fois assez compliquée, en réalité, mais extrêmement importante. Aujourd'hui, la loi n'est pas si ancienne que cela. C'est une loi de 2005 qui traite de l'ensemble du problème de l'accessibilité et qui traite des choses que nous avons l'habitude de connaître, notamment autour des unités de fauteuil roulant mais aussi autour de l'ensemble des handicaps et notamment de la question de la lisibilité, aussi pour les malvoyants. Il suffit de regarder les grandes

gares, nous avons une telle multiplicité de signaux dans tous les sens, de couleurs, que bien souvent les espaces sont illisibles. Nous travaillons actuellement sur le pôle de Châtelet et je vous assure que c'est un vrai projet dans le projet que d'essayer de redéfinir une signalisation qui soit à peu près comprise par tout le monde, dans des espaces aussi compliqués, même si nous n'avons jamais perdu définitivement quelqu'un à Châtelet, quand même.

Carmelo PICCIOTTO

Bonsoir. C'était autant une question locale que générale. Je voulais signaler que le projet de tramway sur la nationale 20 ne figure pas. Sinon, le tramway de la Croix-de-Berny à Clamart, avez-vous envisagé une prolongation vers Issy et la porte de Saint-Cloud pour une connexion avec la prolongation du T3 ? Est-ce que le tramway T6 fera l'objet d'une modification puisque, sans vouloir tenir la chronique d'un désastre annoncé, le département métro de la RATP a littéralement saboté la réalisation afin de privilégier le prolongement de la ligne 4. Donc, pourriez-vous envisager l'étude de la prolongation dans le centre de Paris ? De même, pour le tramway T7 de Villejuif...

Jean-Pierre RICHER

Ce sont essentiellement des questions tramway. Nous n'allons pas faire le tour de Paris, nous sommes plutôt sur l'Arc Sud.

Carmelo PICCIOTTO

Justement, en fait, je vais conclure mais vous proposez une sorte de RER souterrain, automatique. Pour le même prix, il serait beaucoup moins cher de créer un RER le long des voies du TGV qui permettrait l'interconnexion... Il y a moins de tunnel à construire, c'est plus court de traverser Paris, ce qui permettrait la création d'une gare à Bagneux.

Jean-Pierre RICHER

Nous avons bien entendu et le maître d'ouvrage va vous répondre. C'est bien envisagé, vous avez dépassé votre temps de parole, j'ai dit que je ne serai pas indulgent.

Jean-François HÉLAS

Je vais essayer d'être très court sur les différentes réponses. J'entends bien tout l'intérêt et je peux rarement discuter d'un projet de transport sans qu'on m'en demande d'autres mais, globalement, Croix-de-Berny à Clamart, c'est un projet sur lequel nous sommes en train de nous engager avec le Conseil général des Hauts-de-Seine. C'est un projet important qui est dans sa phase d'amorçage. Nous n'en sommes pas à réfléchir à cette prolongation, de Clamart vers Issy, d'autant que techniquement, nous avons une petite idée mais c'est assez compliqué malgré tout.

Dans sa logique d'intermaillage avec la ligne 13, le T6 vient alimenter une ligne beaucoup plus structurante et il n'y a donc pas véritablement de raison de le prolonger du côté Paris. Le tramway 7 est en travaux jusqu'à Athis-Mons et nous envisageons une deuxième phase qui se réfléchit jusqu'à Juvisy.

La question des RER par rapport aux lignes TGV, je ne sais pas très bien, la question que vous posez n'est pas forcément facile puisque justement, les TGV n'ont pas de place aujourd'hui pour faire une bonne interconnexion au Sud et vous savez qu'en

décembre va démarrer, très prochainement, un autre débat public porté par RFF sur une interconnexion Sud des TGV, c'est-à-dire la possibilité d'avoir des TGV qui viendraient par exemple de la Bretagne, Nantes, arriveraient à Massy, Massy-Orly, un passage autour du D quelque part, Marne-la-Vallée et Roissy, ce qui permet ensuite de faire des origines destinations de TGV qui s'arrêtent dans une gare de l'Île-de-France, sans forcément entrer dans une gare parisienne en terminus.

De ce point de vue, ils sont au démarrage du débat public et sont très loin d'avoir des solutions. Ils ne sont absolument pas sur des solutions aériennes parce qu'il n'y a plus beaucoup de solutions aériennes possibles dans nos secteurs d'Île-de-France. Là, votre solution de mettre des RER parallèles au TGV, ce n'est pas facile.

Jean-Pierre RICHER

Il y a des questions écrites qui sont intéressantes. Je vous promets que nous répondrons à toutes les questions écrites mais que nous ne pouvons pas toutes les retenir. Il y en a une qui recoupe ce que nous disions tout à l'heure : « Prix. Qui va payer ? C'est déjà très cher. Les entreprises participeront-elles à l'effort », cela permettra peut-être d'élargir la question du financement, « d'autant qu'elles vont bénéficier elles aussi de ces nouveaux transports ? » Il est extrêmement difficile pour le maître d'ouvrage de répondre sur un sujet comme celui-ci, de façon synthétique, sur l'ensemble du financement. Il faut que vous sachiez que nous y verrons sans doute plus clair et peut-être aussi de manière comparative au début du mois de janvier puisqu'il y a une réunion commune qui sera à Paris et consacrée uniquement aux problèmes de financement. Il n'empêche que c'est une interrogation pour tout le monde, donc M. Hélas peut répondre.

Jean-François HÉLAS

C'est surtout difficile côté Grand Paris puisque nous n'avons aucune information dessus et vous savez que le Grand Paris n'a pas voulu ou a annulé au dernier moment la réunion commune que nous devions avoir sur le financement des différents projets. C'est quand même le nerf de la guerre et ce n'est pas le tout d'annoncer des projets, il faut pouvoir les financer.

Arc Express, les 7 ou 8 milliards et l'ensemble des différents projets que nous vous avons présentés, côté Région et côté STIF, sont regroupés dans le Plan de mobilisation. Le Plan de mobilisation, c'était 19 milliards. Je ne vais pas parler tout de suite des 5 milliards complémentaires qui ont été proposés comme complémentarité par le président Huchon au mois de novembre. Retenons 19 milliards dans l'immédiat, jusqu'en 2020, pour lesquels la Région, tous les départements de l'Île-de-France et, singulièrement, pour Arc Express, ceux de la proche Couronne et Ville de Paris, se sont engagés à hauteur de 12,4 milliards. Ensuite, normalement, la question a été posée à l'État mais l'État n'a pas répondu, nous pourrions considérer, que, de la même manière que l'État participait un peu au financement des contrats des projets État Région, il y aurait bien une suite à cette contractualisation avec l'État qui pourrait apporter autour de 2 milliards. Le reste pourrait être apporté par des ressources nouvelles qui ont été identifiées par le député Gilles Carrez, qui avait été missionné par François Fillon il y a une petite année. Il considérerait que nous pouvions espérer 2,6 milliards, à partir notamment de la récupération par la Région de la redevance de création de bureaux, ex-FARIF, de cette restitution parce qu'une partie été captée par l'État, d'une revalorisation d'un

certain nombre de dispositifs que nous appelons les amendes forfaitaires et qui nous permettrait d'avoir un financement complet. Quand nous avons dit cela, nous avons parlé d'investissement et nous sommes dans l'attente de cette question puisque vous savez qu'un projet de transports est, par essence, déficitaire. Ce n'est pas quelque chose où je peux investir en me disant que les recettes d'exploitation vont venir payer l'investissement. Ce n'est pas cela, un projet de transport, malheureusement. Un projet de transports, c'est quelque chose en quoi vous investissez à perte définitivement une première fois et dans lequel vous remettez de l'argent tous les ans en fonctionnement parce que son exploitation est déficitaire.

L'ensemble du Plan de mobilisation jusqu'en 2020 représente 800 millions de fonctionnement supplémentaires par an. Il faut pouvoir les financer. Comment se finance le fonctionnement aujourd'hui ? Le fonctionnement aujourd'hui, c'est le budget du STIF. En 2009, c'est 7,9 milliards d'euros, un budget qui commence à être tout à fait considérable. Il existe trois grands contributeurs pour le fonctionnement des transports :

- tout d'abord, les clients, 39 % mais, j'allais dire, que 39 %. Quand on paye ses cartes, son ticket, en moyenne, on paye 40 % du coût du transport ;
- à peu près la même part, 37 %, c'est le versement transport. Ce sont les entreprises de plus de neuf salariés qui participent parce que le transport permet aussi aux employés, agents, cadres, de venir dans les différentes entreprises ;
- le reste, ce sont les collectivités locales qui le financent directement : Région, Ville de Paris et les départements, en fonction de leur participation au Conseil d'administration du STIF. Cela représente à peu près 24 %. Cette part a déjà été considérablement augmentée depuis 2005 pour subvenir aux 400 millions d'offre complémentaire par an.

Pour financer les 800 millions d'euros de fonctionnement annuel, supplémentaires aux 7,8 milliards que j'ai mentionnés, ce qui avait été évoqué et rediscuté, notamment avec le député Gilles Carrez, était d'augmenter le versement transport, pour ce qu'on appelle le dézonage, c'est-à-dire mettre un peu à jour, toiletter les différentes zones du versement transport et pouvoir l'augmenter de 0,1 %.

Il s'agissait malgré tout de dire, au niveau tarif, que nous devons sans doute prévoir quelque chose mais il faut rester raisonnable parce qu'aujourd'hui, et nous ne parlons pas que de la crise actuelle, nous sommes sur une période de dix à quinze ans mais il y a sans doute quelque chose à prévoir au niveau de la tarification du client que nous imaginions autour de 1 point supplémentaire par rapport à la hausse de l'inflation, et c'est sans doute de continuer à avoir une contribution des collectivités locales encore plus soutenue que nous imaginions, autour de 80 millions, c'est-à-dire 10 % des 800 millions que j'évoquais tout à l'heure.

Quand nous avons fait cela, nous voyons que nous avons déjà sollicité les trois piliers du financement du fonctionnement, c'est-à-dire les clients, le monde économique, versement transport, et les collectivités locales. S'il fallait payer de manière supplémentaire le Grand Paris, le Grand Paris, c'est 23 ou 24 milliards. Cela

représente entre 1 et 1,5 milliard de fonctionnement tous les ans. Là, franchement, nous ne savons pas le faire et nous ne voyons pas comment le faire. Ce ne sont pas les projets de la loi de finances rectificative, qui sont en cours de discussion aujourd'hui... Alors attendons la fin de la discussion, il semble qu'il y ait justement, apportées par le député Carrez, des évolutions qui nous paraissent un peu meilleures que le projet initial qui était franchement tout à fait défavorable. Quand je dis franchement défavorable, nos premières simulations montreraient même que nous aurions moins de versement transport qu'actuellement. Ceci veut dire que nous serions quand même relativement à contre-courant. Au mieux, il pourrait y en avoir un petit peu. De là à financer ce que nous pouvons imaginer, nous sommes très loin du compte. Il y a de quoi avoir là-dessus une véritable inquiétude. Il ne faudrait pas se retrouver, comme Patrick Braouezec l'avait dit dans la réunion à Saint-Denis, avec une grande limousine sans pouvoir mettre du carburant dedans. C'est une des questions de fond et nous espérons qu'au 5 janvier, nous aurons des éclaircissements là-dessus mais nous sommes relativement inquiets sur la question.

Jean-Pierre RICHER

Donc, une grosse préoccupation pour l'organisateur des transports. Merci de la sincérité et de la clarté de la réponse.

Monsieur avait posé la première question mais nous l'avions renvoyé dans ses buts pour la partie lettre du 15 novembre. Y a-t-il encore beaucoup de questions ? Nous aurons peut-être du mal, je ne vous le cache pas, il reste vingt-cinq minutes maximum, à répondre à tous. Nous en faisons le maximum, soyez courts.

Jean-Claude POVIN

J'avais simplement fait référence à la lettre de M. Huchon du 15 novembre, qui envisageait un projet de complémentarité entre le projet porté par les collectivités, donc Arc Express, et celui porté par l'État. Si M. Huchon envisageait cette complémentarité, je pense quand même, ou alors, d'après ce que j'ai compris, c'est que cela se passe vraiment très mal entre les deux projets, il est possible aussi de mixer par rapport à l'argument de dire que oui, le projet Grand Paris, c'est un autre type de projet. Je le comprends parfaitement. Est-il possible de mixer les deux interrogations et sera-t-il possible de travailler sur les deux ?

Ensuite, un autre point beaucoup plus général sur la nature de la chose transportée. Nous parlons toujours de transport de voyageurs. Une chose qui me paraît très importante actuellement est le transport poids-lourds, qui pollue pratiquement autant que l'ensemble des voitures individuelles. Est-il envisagé d'utiliser ces lignes d'Arc Express pour transporter du fret la nuit, en dehors des heures de transport passagers ? Cela me paraîtrait un début de solution à ces transports routiers qui engorgent tout.

Jean-Pierre RICHER

Deux questions très différentes et des réponses rapides.

Jean-François HÉLAS

Les questions sont de plus en plus lourdes et les réponses doivent être de plus en plus rapides. Je vais commencer par le fret. D'abord, c'était ma question parce qu'il y a un vrai sujet et, en même temps, on a du mal à le prendre par tous les bouts, à la fois

économiquement, en termes de pratiques, nous sommes loin d'avoir détrôné le tout camion. C'est quand même une préoccupation qui rentre assez fortement dans le Plan de déplacements urbains. Je rêverais de pouvoir envisager des solutions, et j'en ai entendu parler dans toutes les autorités organisatrices où je suis passé, d'avoir des tramways cargo, des véhicules cargo qui pourraient effectivement fonctionner la nuit.

Sur Arc Express, nous ne l'avons pas vraiment envisagé. Nous discutons quand même une fréquence à deux minutes, nous voulons un schéma qui va jusqu'à au moins les horaires de métro aujourd'hui du métro parisien où la partie de nuit est quand même très réduite. Nous sommes sur un système automatique, nous pourrions presque envisager d'avoir une très grande plage horaire, ce qui n'est quand même pas inintéressant. Donc, je ne suis pas sûr que ce soit le meilleur système.

À titre d'exemple, nous avons travaillé sur le pôle de Châtelet. À Châtelet, nous sommes dans un gros projet et nous venons de repasser l'avant-projet au Conseil d'administration d'hier, au STIF, et la déclaration de projet après l'enquête publique. L'idée était de se dire qu'il y a un pôle commercial important à Châtelet, il ne serait pas inintéressant la nuit de venir le desservir. Nous nous rendons compte que nous arrivons à en dégager des mesures conservatoires, c'est-à-dire que nous essayons de se garder la possibilité de le faire un jour mais nous n'arrivons pas vraiment, sur un pôle aussi important que Châtelet, qui est centralisé, il y a du flux, nous n'arrivons pas à trouver la bonne exploitation, le bon service qui va bien et qui permettrait de mettre ces bonnes idées en pratique concrète.

Nous ne désespérons pas, nous sommes ouverts à cela mais ce n'est pas si facile. En tout cas, sur Arc Express, vu la fréquence à deux minutes au démarrage et 90 secondes à la fin, et l'amplitude horaire, ce n'est quand même pas évident.

La réponse sera plus longue sur le mixage, la complémentarité que vous évoquez. Dans sa conférence de presse et dans son courrier, le président Huchon a voulu commencer à répondre aux attentes. Il a participé à un certain nombre de réunions communes où il présidait et il a voulu commencer à répondre aux attentes qu'il a entendues, des choses de bon sens qui consistent à dire : « Il ne va pas y avoir deux tunnels au même endroit ». Évidemment, tout le monde dit que nous n'avons pas l'argent pour faire la totalité. La totalité, c'est 35 milliards, ce n'est pas 23 + 12 + 19 parce qu'il y a des choses un peu redondantes entre les deux mais c'est quand même 35 milliards. Il n'y a pas 35 milliards de financements, vous vous en doutez bien. Il a dit donc qu'il fallait regarder sur l'ensemble. Il croit et il a entendu que tous les projets du Plan de mobilisation ressortaient bien comme une priorité pour tous les Franciliens. Il n'y a pas d'endroit où des gens auraient dit : « Les tangentielles, les prolongements de métro, les RER, la désaturation de la ligne 13, laissez tomber tout cela, cela ne sert à rien, faites le Grand Paris et le grand 8 ». Là, personne n'a dit cela nulle part.

Donc, le premier point est de dire que le Plan de mobilisation est incontournable, c'est l'urgence absolue.

Le deuxième point, il dit qu'au fond, Arc Express, j'ai entendu que cela marchait plutôt bien, cela semblait répondre aux besoins des Franciliens, au lien que nous voulons dans le territoire entre les quartiers, que ce soient d'activités, de logement, de

loisir. On se déplace et il y a une grande demande là-dessus, donc il est plutôt dans une logique de confirmer son projet Arc Express et de le compléter par les deux boucles. Quand nous avons fait nos études, et parce que nous pensions qu'il fallait le faire de manière cadencée, en fonction des financements que nous avions, nous sommes venus avec l'idée d'une boucle complète dont nous avons surtout étudié la partie Sud prioritaire, chez vous, et la partie Nord qui nous semblait également intéressante. Il dit, et c'est le tracé que vous avez là sur la carte, qu'il faut le boucler et voilà une première proposition que nous pourrions faire, qui est étudiée maintenant, les études ont été faites chez nous mais qui fera sans doute l'objet d'une autre saisine de la Commission nationale du débat public pour être concertée en son temps.

Puis il dit : « J'ai entendu la demande sociale et de développement importante, notamment pour le secteur de Clichy Montfermeil », l'Arc Grand Est, qui est le tracé du Grand Paris de ce côté-là, et ce n'est pas la Région qui développe aujourd'hui son projet du T4, le prolongement du T4 pour monter jusqu'à Clichy Montfermeil, qui est une de mes priorités, des priorités de Jean-Paul Huchon surtout mais sur lesquelles nous essayons d'être engagés très fortement, ce n'est pas avec cette position que nous pouvons nous désintéresser de la question de l'Arc Grand Est. Il dit qu'il faut peut-être pouvoir le faire, le raccorder au Bourget et le raccorder sur la rocade Arc Express.

Après, il dit : « J'entends aussi que les deux arguments de la connexion aux aéroports, à Roissy et à Orly, semblent importants. » Là, il fait une double réponse : « Au fond, vis-à-vis de Roissy, nous ne croyons pas au développement trop lourd de la ligne 14 » parce que c'est une vieille technologie, je n'y reviens pas, je l'ai déjà pas mal développé, le fait que ce soit en pneus, que ce soit aujourd'hui très coûteux en investissement, très coûteux en fonctionnement, c'est 30 % de plus en énergie, sur pneus, les problèmes de recyclage, il y a peu d'enjeux ou d'intérêt aujourd'hui alors que les évolutions technologiques ont été faites dans le monde entier, de prolonger cette ligne 14. Il dit donc que ce n'est peut-être pas la bonne solution pour aller à Roissy. La bonne solution, une fois que nous aurons fait aussi le RER B, pourrait être la fin de la concession, qui ne débouche toujours pas, de CDG Express. CDG Express est un projet qui avait été repris par l'État et qui consistait à confier à un opérateur privé une ligne Gare de l'Est-Roissy en direct où, pour environ 30 €, donc une somme assez importante pour un businessman, d'avoir un service de grande qualité. Aujourd'hui, la Région et le STIF disent que non, puisque cela ne sort pas, il faut que nous le récupérions dans le fonctionnement normal, cela coûte 800 millions, nous le finançons mais nous le mettons dans la tarification francilienne, c'est-à-dire au tarif normal des déplacements. Cela pourra servir à tout le monde et, quitte à servir à tout le monde, sans en faire un omnibus, nous pourrions desservir Stade de France, le Bourget et Roissy. C'est sans commune mesure, nous discutons de 800 millions pour CDG Express quand on discute à peu près de 4 milliards pour le prolongement de la ligne 14. Il y a des moments où il faut quand même se poser les questions économiques.

Pour le Sud, la question pour Orly, la réponse est de dire que nous avons privilégié non pas la desserte de l'aéroport mais la desserte de la zone aéroportuaire. Cela n'a rien à voir parce qu'elle est beaucoup plus diverse et il y a besoin de faire du cabotage fin. Le cabotage fin, la bonne réponse est le T7, pour nous, le tramway T7 dont les travaux sont en train d'être démarrés. Néanmoins, si nous voulons prendre en compte la problématique de la desserte d'Orly, ce qui est proposé là est de réfléchir.

La ligne 14 peut être une solution, elle a les mêmes inconvénients que j'évoquais tout à l'heure donc on l'augmente mais un peu moins fortement qu'au niveau de Roissy, 12 km au lieu des 20. Puis, il peut y avoir d'autres solutions, que nous avons un peu évoquées, autour de la ligne 7. La ligne 7 commence à être compliquée, très saturée, elle a une fourche et il y a peut-être un intérêt, en même temps que de faire la desserte de Roissy, de la débrancher au niveau de Maison-Blanche, de venir faire un point de correspondance important de la ligne 14 à Maison-Blanche et de la faire fonctionner avec une fréquence bien plus importante entre Maison-Blanche et un prolongement qui pourrait aller jusqu'à Orly. Voilà à peu près le schéma. Ce n'est pas un schéma étudié, je ne suis pas du tout dans la même configuration que sur les autres projets où je peux vous en parler parce que nous les avons étudiés. Là, c'est vraiment une piste de réflexion en disant qu'il y a un sens à réfléchir aussi à cette question. Là encore, nous passons de 1 petit milliard à 2 milliards, il y a encore un rapport de un à deux facilement.

Voilà, en gros, ce que le président Huchon a dit le 15 novembre sur la complémentarité. Il dit que tout cela représente un certain nombre de milliards complémentaires, d'environ cinq, et cela veut dire que l'effort important que nous avions envisagé jusqu'en 2020, il faut le poursuivre jusqu'en 2025. Voilà à peu près, en restant raisonnables, c'est-à-dire calés sur les possibilités financières de la Région et des départements, et dans l'attente des positions de l'État sur les différentes recettes que nous évoquons, voilà à peu près le calibrage de ce financement complémentaire.

Jean-Pierre RICHER

C'est une performance que de résumer cette main tendue en dix minutes. Merci, M. Hélas. Il nous reste dix minutes, cela fait deux questions il y a deux personnes qui demandent la parole depuis longtemps. Nous allons prendre Monsieur, qui attend depuis longtemps et peut-être Madame.

Pierre CONIL

Je suis Fontenaisien, utilisateur de la ligne B. Gagner vingt minutes en 2023, c'est certainement très intéressant et j'y souscris, sachant que de plus en plus fréquemment, nous perdons plutôt vingt minutes. J'évoque la ligne B mais j'ai entendu aussi les personnes qui se déplacent avec les bus en région parisienne et, de plus en plus fréquemment, nous perdons vingt minutes, ou cinq ou trente-cinq, et ces derniers jours ont été particulièrement difficiles. Je comprends bien que ce projet Arc Express s'inscrit dans le Plan de mobilisation, dans le budget disponible, vous avez dit que nous ne pouvions pas tout faire sur tout. Quels sont les critères qui sont retenus quant aux arbitrages dans le Plan de mobilisation pour faire face aux difficultés que rencontrent aujourd'hui, il y a eu plusieurs questions sur l'urgence de l'amélioration des transports en commun, et notamment sur la ligne B mais pas seulement, sur tous les transports du Sud, par rapport à ce développement futur qui n'apportera des premiers résultats qu'en 2023 ? Dans ces problèmes d'arbitrage, et pour revenir au projet lui-même, en termes de trajets à choisir, est-ce que, par la prolongation de certaines lignes, nous pourrions évoquer aussi la prolongation de la prolongation de la ligne 4, qui pourrait revenir au choix du trajet vert plutôt que le trajet rose, qui fournirait la même interconnexion et qui pourrait augmenter l'offre de transport ? Merci.

Jean-Pierre RICHER

Merci, Monsieur. C'est une question de fond entre l'urgence et l'avenir. Je demande à M. Hélas de s'en tenir vraiment au niveau des principes car nous ne pourrions pas trop illustrer la philosophie qu'on vous demande.

Jean-François HÉLAS

Il y a une double question : comment on juge d'un projet de transport et comment on les arbitre les uns par rapport aux autres. D'abord, il n'y a pas non plus de loi mathématique pour les positions dans l'ensemble. Un certain nombre de problématiques sont prises en parallèle. La modernisation du RER est considérée comme une des urgences absolues du système francilien. C'est la structuration majeure de nos systèmes de transport. Pour beaucoup, ce sont des trains très irréguliers, qui ont apporté beaucoup en termes de développement mais qui sont aujourd'hui saturés, irréguliers. C'est le cas de la ligne B et la problématique sur la ligne C et D. Nous amenons les choses en même temps parce que sur le B, 2012, Sandrine Gourlet a évoqué des éléments déjà très importants, des travaux qui sont en cours et qui amèneront des améliorations, la rénovation du matériel roulant aussi qui a commencé mais qui va durer jusqu'en 2014. Au-delà, quand nous discutons, cela fait déjà six mois que nous avons aussi interrogé RFF et la SNCF sur le doublement du tunnel de Châtelet, vous imaginez que ce n'est pas quelque chose que nous allons réaliser dans les deux ou trois ans qui viennent. Nous sommes sur des choses très compliquées, au centre de Paris, un tunnel de cette importance à plusieurs milliards d'euros donc nous sommes bien aussi autour des années 2020-2025. Nous avons donc des problématiques comme celles-ci, comme la désaturation de la ligne 13, aussi, qui est jugée de manière extrêmement prioritaire.

Après, cela renvoie aussi, cette priorisation des projets de transport, à ce que nous appelons les bilans socio-économiques. C'est un terme très barbare mais qui dit, et cela va peut-être vous choquer parce que c'est une approche dite un peu monétarisée, c'est-à-dire que tous les avantages collectifs d'un projet, il y a un moment où nous les traduisons financièrement. Un projet coûte, en investissement et en fonctionnement tous les ans mais cela rapporte aussi car ce sont des gens qui vont gagner du temps. Donc, nous sommes capables de valoriser. Quand nous disons vingt minutes en moyenne pour 1 million de gens qui vont utiliser l'Arc Express, cela veut dire que la collectivité, pas la Région, l'État ou ceux qui financent mais la collectivité dans son ensemble, le territoire, si c'est quinze ou vingt minutes en moyenne, nous gagnons effectivement du temps qui est valorisé.

Quand nous disons que nous avons 150 000 voitures en moins sur le réseau routier, cela veut dire qu'en termes de pollution, de sécurité, nous améliorons les choses. Cela aussi, quelque part, nous le prenons en compte. Quand nous avons l'ensemble de ces gains pour la collectivité, ce n'est pas le STIF qui choisit cela, c'est très encadré par l'État pour tous les projets d'investissement de l'État, qu'on fasse des projets routiers, de lignes TGV ou de transport, nous faisons une sorte de bilan global et nous regardons le taux de rentabilité. C'est un terme très barbare mais qui traduit l'efficacité du projet. Tous nos projets, au stade du schéma de principe, quand nous venons en enquête publique, il y a toujours une étude d'impact sur les conséquences du projet, sur l'environnement d'une part, et il y a un bilan socio-économique qui traduit le bien collectif que nous pourrions espérer de l'investissement qui devrait être tenté. C'est cela qui permet d'arbitrer les projets.

Jean-Pierre RICHER

Merci. Globalement, ce n'est pas facile mais cela marche. Merci, M. Hélas.
Madame, ce sera la dernière question.

Nadia CÉZAINÉ

Je suis conseillère municipale à Bagneux. Je serai concise. Juste deux points. Pour souligner la qualité des débats, on voit que le projet Arc Express se base sur une concertation, à la fois avec les collectivités, un travail fin de terrain que nous n'avons pas souvent souligné dans le cadre du projet du Grand Paris. Le deuxième point, juste sur la question du vocabulaire. S'il vous plaît, ne parlez pas de clients mais d'usagers. Je pense que la notion de service public à laquelle nous sommes attachés et l'exigence que nous avons par rapport à cela, c'est vraiment en tant qu'usagers. C'est pour cela que vous avez des exigences de transparence sur vos études, sur le financement et que nous sommes d'autant plus exigeants que nous ne sommes pas clients et que nous ne payons pas comptant le service public qui nous est rendu.

Jean-Pierre RICHER

Belle conclusion bien dosée. Merci, Madame.

Jean-François HÉLAS

Vous avez raison et je l'accepte volontiers, d'autant que je me suis fait déjà reprendre par Sandrine Gourlet au moment où je l'ai dit. Vous avez tout à fait raison. Usagers, je ne suis pas non plus sûr que... Peut-être que le bon terme est voyageur, nous pouvons discuter de cette question mais, clients, j'ai du respect aussi pour les clients. Ce n'était pas du tout péjoratif de ma part mais je prends bien volontiers votre observation et bien volontiers aussi vos remerciements pour la première partie.

Jean-Pierre RICHER

Le client est roi, Madame.

Je m'associe aux remerciements au maître d'ouvrage, remerciements à l'accueil de Bagneux et remerciements à vous tous pour votre endurance et bon courage pour le retour. Merci.

(Applaudissements)

Fin à 22h50