

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris et sur Arc Express

Réunion commune organisée et animée par les Commissions particulières du débat public

10 novembre 2010

Champigny-sur-Marne

MEMBRES DES COMMISSIONS PARTICULIÈRES DU DÉBAT PUBLIC :

Projet de réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND, Président de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Lamia ABDEL NABY, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Claude BERNET, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

Projet Arc Express :

- Jean-Luc MATHIEU, Président de la CPDP sur le projet Arc Express
- Olivier GUERIN, membre de la CPDP sur le projet Arc Express
- Doris YOBA, membre de la CPDP sur le projet Arc Express

MAITRISES D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- André SANTINI, Président de SGP
- Marc VERON, Président du directoire de la SGP
- Christian GARCIA, Membre du directoire de la SGP
- Claire-Hélène COUX, Membre de la SGP

STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) :

- Jean-Vincent PLACE, Administrateur du STIF
- Sophie MOUGARD, Directrice générale
- Jean-François HELAS, Directeur des investissements
- Sandrine GOURLET, responsable des projets ferrés

La séance est ouverte à 20 h 12 sous la présidence de François LEBLOND, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Jean-Luc MATHIEU, Président de la Commission Particulière du Débat Public "Arc Express" : il manque pour l'instant deux membres essentiels des deux groupes, aussi bien le Président SANTINI que Monsieur Jean-Vincent PLACE. Mais ce débat public est fait avant tout pour la population. Il y a dix minutes que nous attendons, que vous attendez. Je pense que l'on va prendre place, et que nous allons commencer sans eux, puisqu'ils n'ont pas pu arriver à temps. Prenez place s'il vous plaît. Tout le monde s'assied. Un petit peu de silence pour pouvoir écouter les mots de bienvenue du Maire. Monsieur le Maire, c'est à vous.

Dominique ADENOT, Maire de Champigny : bienvenu à toutes et à tous. Bienvenu à Champigny-sur-Marne. Bienvenue à ce grand débat public. Et avec vous, j'ai le plaisir d'accueillir les deux Commissions Nationales du Débat Public, d'Arc Express et de la Société du Grand Paris, et leurs présidents : le Président LEBLOND qui présidera la soirée, avec Madame Lamia ABDEL NABY, et Monsieur Claude BERNET. Et Monsieur le Président Mathieu qui vient à l'instant de vous dire quelques mots, et qui présentera la méthode et le protocole. Avec vous, je suis heureux d'accueillir également Monsieur le Sous-préfet d'arrondissement, Monsieur le Vice-président du Conseil Régional, Monsieur Vincent PLACE, va nous rejoindre dans les prochaines minutes. Mais nous accueillons également Monsieur le Président du Conseil général, Christian FAVIER. Et de nombreux maires et parlementaires. J'ai reconnu, mais j'en oublierai peut-être, Monsieur le Maire de Bry-sur-Marne, Monsieur le Maire de Nogent-sur-Marne, Monsieur le Député-maire de Villiers. Monsieur le Sénateur-maire de Fontenay devrait nous rejoindre. Et évidemment de nombreux élus et responsables d'association.

Ce soir, la parole est aux citoyens. C'est celle-là qui est la plus attendue. Je formule donc le vœu qu'elle s'exprime largement, et qu'elle soit attendue. Bon débat à tous.

Applaudissements

Jean-Luc MATHIEU : Monsieur le Maire vous l'a dit, la parole est aux citoyens. J'aurai donc trois vœux ce soir. Le premier, c'est que les élus nombreux dans cette salle veulent bien faire la place aux citoyens. Les élus ont beaucoup d'endroits pour exprimer. Leurs positions sont connues. Il est souhaitable que ce soir, les citoyens aient largement une place.

Mon deuxième vœu est à l'égard des maîtres d'ouvrage. J'en parlais tout à l'heure. Il est souhaitable que quand les questions leur sont posées, ils essaient de réduire, de ramasser les réponses, si possible, pour que beaucoup de questions soient posées. Et pour que beaucoup de questions soient posées, ma troisième prière va vers vous, citoyens. C'est d'essayer de poser vos questions chacun en moins de deux minutes.

Je vais être bref sur la présentation du cadre de cette réunion, parce qu'un certain nombre d'entre vous le connaît bien. Cette réunion publique est une réunion à la confluence de deux projets : le projet de réseau Arc express qui est porté par le Syndicat des Transports Île-de-France, le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France ; et d'autre part par la Société du Grand Paris. C'est le projet du réseau de transport du Grand Paris.

L'un est régi juridiquement par le code de l'environnement, c'est le réseau Arc Express, et l'autre par la loi du 03 juin 2010 sur le Grand Paris, qui constitue un certain nombre de différences, notamment au niveau de la préparation des documents, puisque les documents d'Arc Express ont cuit dans la marmite avec l'aide de la Commission particulière pendant beaucoup plus de temps que le dossier du réseau de transport du Grand Paris.

Ces deux commissions, ces deux débats, la loi du 03 juin 2010 a prévu qu'ils seraient coordonnés par la Commission Nationale du Débat Public. Et par coordination, cela veut dire que certains documents ont été faits ensemble, et que certaines réunions publiques sont organisées, ensemble comme ce soir.

Je suis très bref sur les objectifs du débat public, là encore parce que je pense que beaucoup d'entre vous les connaissent. Le premier objectif pour la population, c'est de s'informer. Elle s'informe aussi bien par les documents écrits qui sont à votre disposition à la porte, que par les questions que vous allez poser ce soir, ou par les questions que vous pouvez poser pour l'un des deux débats. Pour Arc Express, par une carte T, par écrit ou par les moyens informatiques sur nos sites. Et ces questions, les uns et les autres, nous allons veiller à ce que les deux maîtres d'ouvrage y répondent.

Qu'est-ce que c'est que les maîtres d'ouvrage ? Qu'est-ce que c'est que les Commissions ? Et bien, voilà. Vous avez là-bas à votre droite, tout à fait à droite, le Syndicat des Transports d'Île-de-France, qui est représenté par trois personnes : Madame MOUGARD, sa directrice générale ; Monsieur HELAS ; et Madame GOURLET, en attendant l'arrivée d'un des Vice-présidents du STIF, Monsieur Jean-Vincent PLACE, qui n'est pas encore arrivé.

Vous avez à côté, la table où est représenté l'autre maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris. Monsieur le Président SANTINI n'est pas encore arrivé. Il nous rejoindra. Vous avez Monsieur VERON, son Directeur général, Monsieur GARCIA et Madame COUX. Excusez-moi si j'écorche votre nom.

Les travaux sont coordonnés et animés par deux Commissions particulières. Vous avez ce soir sur la table qui est à votre gauche, d'une part en partant du milieu la Commission Particulière qui anime le débat sur le réseau de transport du Grand Paris, avec Monsieur le Président LEBLOND, accompagné de Madame ABDEL NABY et de Monsieur WATISSEE. Et de l'autre côté, à la place que je rejoindrai, à ma droite, donc à votre gauche : Monsieur GUERIN et Madame YOBA.

La réunion de ce soir a pour objectif principal de s'informer. C'est l'objectif de ces réunions publiques qui sont au cœur des débats publics. Encore une fois, le débat public consiste aussi

pour vous à poser des questions par différentes méthodes, écrites, comme il y en aura la possibilité ce soir, ou par informatique. C'est aussi de donner des avis, de donner même, de proposer des solutions alternatives. Tout ceci est possible, soit donnant lieu finalement à des écrits que sont un certain nombre de cahiers d'acteurs, soit par des contributions qui sont simplement données en informatique.

Tout ceci doit aboutir bien évidemment à un compte-rendu qui sera établi par une Commission Particulière sur l'un des deux débats et sur l'un des deux projets, et par l'autre Commission Particulière sur l'autre débat et sur l'autre projet. Je dois bien dire aujourd'hui, en essayant d'être le porte-parole d'un certain nombre de citoyens, que ce débat, ce double débat, est surplombé pour ne pas dire plombé par un problème important.

Je lis ce qu'a dit Monsieur Michel MERCIER, devenu Ministre, avant-hier, au bureau de l'Association des Maires de France. *Le ministre, lors de cet entretien, n'a pas caché que l'objectif politique qui lui était confié, était de rechercher une synthèse entre les deux projets, car, dit-il, il ne serait pas possible de les financer, et qu'il fallait bien arriver à trouver un point d'entente. J'y suis d'autant plus sensible que je suis à la Commission Nationale du Débat Public le représentant de la Cour des comptes. Et je sais en même temps que les citoyens commencent à se demander pourquoi nous animons deux débats partagés, séparés, parfois réunis, alors que tout le monde sait qu'à un moment donné, il va falloir les réunir. Et je crois que cette préoccupation, au nom des citoyens qui nous écrivent et nous téléphonent, méritait d'être évoquée ce soir. Espérons que la réunion de ce soir, et celles qui vont venir bientôt, vont nous permettre de clarifier les choses. Ce soir, vous aurez une successivement par le Syndicat des Transports d'Île-de-France, puis par la Société du Grand Paris, une présentation de leur projet dans leur globalité, puis petit à petit en venant sur l'inscription dans le territoire ici, étant entendu que le débat peut porter sur l'opportunité de l'un ou l'autre de ces projets, mais aussi sur les objectifs généraux, puis sur leurs caractéristiques principales, et sur leur inscription dans le territoire de communes qui sont ici, et les communes environnantes. Je vous ai dit comment je souhaitais que les questions soient posées très ramassées. Il est aussi entendu que nous les regrouperons pour essayer d'obtenir, de la part des maîtres d'ouvrage, le plus de réponses possible. Est-ce qu'il y a des questions sur la méthode ? S'il n'y en a pas, je rejoins ma place, et le débat commence.*

François LEBLOND, Président de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de transport public du Grand Paris" : je me présente, François LEBLOND, Président du Débat Public du Grand Paris. Nous avons, mon collègue MATHIEU et moi, décidé de présider alternativement les séances communes. Aujourd'hui, c'est moi qui préside. La dernière fois, c'était lui à Créteil. Je donne la parole tout de suite à Arc Express, au STIF, qui présentera le dossier Arc Express. Excusez-moi.

Sandrine GOURLET, Responsable des projets ferrés du STIF, Chef de projet Arc Express : nous lançons d'abord le film.

Projection d'un film

Bonsoir, je vous remercie de votre présence ce soir. Je me présente. Je suis Sandrine GOURLET, responsable des projets ferrés au STIF. Le film que nous venons de voir vous a présenté les grandes lignes du projet Arc Express, et je vais maintenant vous le présenter de façon plus détaillée.

Il faut d'abord rappeler que Arc Express est un projet qui est porté par la région Île-de-France et de nombreux partenaires, notamment les départements, dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports dans notre région. Ce plan a été élaboré en concertation avec les collectivités locales, et a reçu le soutien des opérateurs et partenaires : la RATP, la SNCF et RFF. Le plan de mobilisation, c'est 60 projets pour améliorer les transports en commun dans notre région dans les 10 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 de transport en commun dans notre 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 ? Quelles en sont les principales caractéristiques, et comment le projet sera mis en œuvre ? Si nous regardons l'histoire, l'évolution du réseau de transport, il s'est tout d'abord constitué avec le métro qui dessert Paris, et qui s'est peu à peu étendu en petite couronne. Puis, le réseau de train et de RER, principalement organisé en étoile autour de Paris. Ces lignes permettent de rejoindre facilement Paris depuis la petite et la grande couronne. Aujourd'hui, les densités de population et d'emploi qui sont représentées en bleu sur cette carte sont très fortes dans Paris, mais aussi en proche couronne. Les besoins de déplacement y sont très importants. 10 000 000 de déplacements concernent chaque jour la petite couronne. Mais le réseau de transport collectif n'y répond qu'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 : le bruit, la pollution, les accidents.

Aujourd'hui, il manque un chaînon dans le réseau de transport collectif. Et ce chaînon, c'est une ligne performante en rocade en proche couronne. Ce constat est encore renforcé, si nous regardons l'évolution récente. Cette carte montre que si nous regardons les 15 dernières années, la moitié de la croissance de la population s'est localisée à moins de 20 kilomètres de Paris, renforçant encore la nécessité d'une rocade dans cette zone en fort développement. C'est ainsi que l'on a défini la localisation du fuseau, dans lequel nous avons étudié le projet Arc Express, et qui apparaît en rouge sur la carte. Arc Express, c'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 qui est soutenu par les acteurs locaux, comme par exemple l'association Orbival, qui porte la partie Sud-Est du projet dans Val-de-Marne. Arc Express, c'est un projet que le STIF étudie depuis 2008, avec des études qui sont 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 ? Où sont les principaux équipements ? Quels sont les quartiers mal desservis ? Cela nous a permis d'identifier tous les points à desservir. Nous nous sommes

ensuite interrogés sur les choix techniques. Doit-on passer en souterrain ? En aérien ? Quelle distance est 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 métro, de RER ou de trains, existants et 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, parce que vous le savez, 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 emploi. Les études sont en cours de finalisation pour les arcs Est et Ouest pour boucler la rocade. Nous allons maintenant voir à quoi sert Arc Express, à qui sert-il ? Arc Express permet tout d'abord de diminuer fortement les temps de trajet. Nous allons voir 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 aujourd'hui. Mais le gain de temps concerne également des trajets entre la grande et la petite couronne, grâce aux correspondances. Par exemple, nous mettrons demain 44 minutes pour aller de Versailles à Villejuif, contre 63 aujourd'hui. Pour l'arc Nord, les gains sont tout aussi importants. Gagner du temps, c'est bien en soi. Mais cela permet aussi d'atteindre des destinations plus intéressantes sans passer plus de temps dans les transports, comme par exemple, d'accéder à plus d'emplois, plus d'équipements, les universités par exemple, de favoriser l'accès aux loisirs. Et cela vaut pour tous les Franciliens, que l'on habite en petite ou en grande couronne.

Si nous regardons cette carte, elle 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 nous gagnons. Par exemple, depuis Créteil, nous allons pouvoir atteindre 250 000 emplois supplémentaires en une heure. C'est considérable. Depuis Orsay, nous allons pouvoir atteindre environ 200 000 emplois supplémentaires. Nous allons donc gagner si nous habitons à côté d'une station Arc Express, comme à Créteil, mais également grâce aux correspondances. C'est une très grande partie de l'Île-de-France qui pourra accéder à plus d'emplois, à plus d'établissements scolaires, à plus d'activités.

Conséquence de ces gains de temps, le trafic attendu sur Arc Express est considérable. Nous avons fait des prévisions à l'aide de notre modèle de prévision de trafic du STIF. Nous attendons ainsi 270 000 voyageurs par jour sur l'arc Sud seul, 250 000 sur l'arc Nord seul, et 1 000 000 pour la rocade complète. Ce sont des chiffres que l'on peut comparer aux lignes du réseau existant, puisque par exemple la ligne 1 du métro compte aujourd'hui 750 000 voyageurs par jour.

Deuxième apport essentiel du projet, c'est de pouvoir décharger le réseau de transport en commun, dont certaines lignes atteignent aujourd'hui la saturation. 5 à 10 % du trafic ne seront plus obligés de passer par Paris. Pour les lignes les plus chargées, 5 à 10 %, cela

équivalent à trois ou quatre rames de métro pleines. Ce sera plus d'espace et de confort pour voyager. Ce sera également le cas pour ce qui vous concerne pour le RER A. Les lignes de bus en petite couronne bénéficieront aussi du projet. Arc Express, c'est un projet de transport pour la ville d'aujourd'hui, et pour celle de demain. Avec une station tous les kilomètres à tous les 1,5 kilomètre, il va permettre de desservir les centres ville et les équipements importants, et donc de les conforter, de conforter les commerces. Arc Express desservira aussi une vingtaine de quartiers en politique de la ville. Il va permettre de desservir des quartiers qui sont aujourd'hui à l'écart des réseaux. En desservant les pôles d'emploi, Arc Express accompagne le développement économique de l'Île-de-France. Et enfin, Arc Express favorise la réalisation de projets de logement, d'activités portées par les collectivités, et pourra en susciter de nouveau en desservant finement le territoire. Enfin, Arc Express, c'est un projet qui est bénéfique pour l'environnement. En favorisant l'usage des transports en commun, ce seront 150 000 voitures en moins chaque jour. C'est autant d'accidents, de pollution, de bruit, de temps perdu en moins. C'est donc un projet qui permet de faire de l'Île-de-France une véritable écorégion.

Alors, à quoi va ressembler Arc Express ? Quelles sont ses caractéristiques ? Arc Express, c'est le métro de demain. Nous avons étudié ce qui se fait aujourd'hui à l'étranger, pour faire les meilleurs choix techniques. Nous avons tiré plusieurs conclusions de cette comparaison. 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 XXI^e siècle, c'est-à-dire rapide, fiable et confortable. Ce sera un métro large, plus large que celui que vous connaissez actuellement, plutôt large comme un RER, pour faciliter les déplacements à l'intérieur des rames, et permettre un accès plus facile à tous.

Enfin, le projet est 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, c'est une rocade de 60 kilomètres et de 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, et la vitesse de la ligne sera de 40 km/h, ce qui est donc la vitesse de la ligne 14 aujourd'hui. A l'heure de pointe, il y a aura un métro toutes les deux minutes. Et bien entendu, Arc Express sera accessible aux personnes à mobilité réduite, aux fauteuils roulants, aux poussettes, à tous.

On va vous présenter le tracé plus en détail. Je ne présenterai pas forcément toutes les stations de façon détaillée, puisqu'il y a un film qui va vous présenter l'arc Sud de façon plus détaillée. Grâce aux études que nous avons menées, nous pouvons aujourd'hui vous proposer plusieurs solutions. Toutes ces solutions, que vous voyez, sont possibles techniquement, 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 l'on est à l'écoute de vos avis sur ces différents tracés. Au-

delà de l'opportunité du projet, ce débat doit nous aider à faire émerger le tracé d'Arc Express.

Si nous commençons par l'arc Sud, le tracé bleu part d'Issy-Val-de-Seine et Meudon, pour desservir les Hauts-de-Seine, rejoindre Villejuif Louis Aragon, qui est un point de passage pour toutes les variantes, puis se prolonger vers le RER A à Val-de-Fontenay ou à Noisy-le-Grand. La présentation détaillée des tracés va vous être faite dans un film. Je ne vais donc peut-être pas vous le détailler. Le tracé nord part quant à lui de La Défense ou de Nanterre pour rejoindre la Plaine-Saint-Denis, avec trois stations qui sont communes à toutes les variantes. Et ensuite, il rejoint Bobigny ou Pantin. Et donc comme je vous l'ai dit, les études des arcs Est et Ouest sont en cours de finalisation, pour arriver au même niveau de définition sur l'ensemble de la rocade. 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 60 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 60 projets, près de la moitié sont déjà en travaux, et seront mis en service d'ici 2014. Il s'agit de prolongements de lignes de métro, qui seront en correspondance avec Arc Express, du prolongement des quatre lignes de tramway existantes, dont la desserte de Clichy-Montfermeil, de la création de quatre nouvelles lignes de tramway, de l'amélioration du fonctionnement des lignes RER, pour plus de régularité et plus de confort, et des projets neufs, comme le prolongement du RER E à l'Ouest, et la création de la liaison de rocade en tram-train en grande couronne. 300 kilomètres de projet 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. Arc Express, c'est un projet qui avance. Concrètement, comment sera-t-il mis en œuvre ? Le projet coûte 6 milliards d'euros pour la boucle complète. Une première tranche de financement est inscrite au plan de mobilisation pour 3,5 milliards d'euros, avec un engagement 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 donc mis en service en 2017, et avec les financements disponibles, nous pourrons réaliser un tiers des travaux de l'arc Nord d'ici 2020, et envisager une mise en service d'ici 2022. Bien évidemment, si nous avons un financement complet plus rapidement, nous pourrons mettre en service l'arc Nord plus rapidement. Je vous propose que l'on regarde maintenant plus en détail les tracés et les correspondances proposés pour l'arc Sud.

Projection d'un film

Nous venons de voir un film qui nous a présenté l'ensemble des tracés et des points de maillage envisageables pour l'arc Sud. Nous allons maintenant nous intéresser plus spécifiquement à 9 communes : Saint-Maur-des-Fossés, Champigny-sur-Marne, Joinville-le-

Pont, Villiers-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Nogent-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois, le Perrault-sur-Marne et Bry-sur-Marne. Ces communes sont à dominante résidentielle. Certaines d'entre elles sont à dominante pavillonnaire. D'autres comptent de nombreux quartiers d'habitat collectif. Notons également la présence de pôles d'emploi structurant sur ce secteur, et notamment sur les communes de Fontenay-sous-Bois, Noisy-le-Grand et Champigny-sur-Marne.

Comme vous le savez, le STIF observe le déplacement, afin d'optimiser l'offre en transport collectif à vos propres besoins. Aussi, voici les résultats suivants qui s'appuient sur les données du recensement général de la population, réalisé par l'INSEE. Première question : Où travaillez-vous ? Près de 25 % d'entre vous travaillent au sein de l'une des 9 communes. Et 32 % d'entre vous travaillent dans le reste de la petite couronne. Seconde question : Qui vient travailler sur vos territoires ? Parmi les personnes qui travaillent dans l'une des 9 communes, 38 % y résident, et 25 % habitent le reste de la petite couronne. Ces résultats démontrent clairement le lien entre l'ensemble des 9 communes qui composent le territoire de la réunion de ce soir, et l'ensemble de la petite couronne d'autre part, pour vos déplacements quotidiens.

Je vous propose maintenant de regarder la carte qui vous a été distribuée à l'entrée. Quels sont les principaux projets qui concernent votre territoire, et sur lesquels nous nous sommes appuyés pour définir les variantes de tracé d'Arc Express ? Sur cette carte figure le prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay, le prolongement Est du Trans Val-de-Marne et le projet Altival.

Comme 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 nous a semblé indispensable, de prendre en compte, l'ensemble des enjeux spécifiques à vos communes. Tout d'abord, les enjeux en termes d'habitants : Quels sont les secteurs les plus densément peuplés ? Ces secteurs apparaissent en hachures orange sur la carte. Quels sont ceux qui ne sont aujourd'hui pas suffisamment desservis par les transports collectifs ? Ces secteurs apparaissent en gris foncé. Et nous avons également pris en compte les principaux projets de renouvellement urbain sur votre territoire. Ils seront représentés par les étoiles orange. Ensuite, les enjeux en termes d'emploi : où sont situées les principales zones d'emploi ? Elles sont hachurées en violet sur la carte. Et où sont les principaux pôles de bureaux ? Il s'agit des carrés bleus. Quels sont les principaux équipements à desservir, c'est-à-dire ceux qui rayonnent à l'échelle du Val-de-Marne, voire à l'échelle régionale de l'Île-de-France. L'ensemble de ces équipements est représenté sous forme de pictogrammes jaunes, avec un logo qui décrit spécifiquement le type d'établissement, par exemple, des croix rouges pour identifier les équipements hospitaliers, et des caddies 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 pour chaque station d'Arc Express.

Les enjeux en termes de desserte des centres-villes. Où sont situés les centres-villes

historiques de chacune des communes ? Ils apparaissent en rouge sur la carte. Mais aussi les centres-villes dits secondaires, c'est-à-dire les autres principaux lieux de vie structurants au sein desquels sont implantés de nombreux équipements, qu'il s'agisse de loisirs, de commerces, d'équipements scolaires ou autres. Ils sont représentés en orange sur la carte.

Et enfin, autre enjeu structurant pour le projet Arc Express : favoriser la réalisation des projets de logement, d'activité portés par les collectivités. Et 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.

Tout d'abord, je tiens à vous dire que ces variantes que je vais vous présenter sont toutes techniquement faisables. Elles s'appuient sur des stations de correspondance et des stations intermédiaires. Enfin, la localisation des stations intermédiaires peut encore évoluer. Nous allons maintenant examiner plus précisément les variantes de tracé d'Arc Express sur votre territoire. Le tracé, depuis Créteil Place de l'Église, se maille à Champigny RER A. à partir de cette station de maillage, deux variantes sont possibles : soit direction Val-de-Fontenay ; soit Noisy-le-Grand Mont d'Est. Et le tracé violet qui relie Saint-Maur-Créteil à Val-de-Fontenay.

Plus précisément, pour chacun de ces tracés : où sont les stations Arc Express ? Que desservent-elles précisément ? En quoi répondent-elles aux enjeux de votre territoire ? Le tracé vert tout d'abord. Sur votre territoire, il dessert la commune de Saint-Maur au niveau d'une station nouvelle que l'on envisage à Saint-Maur-Adamville, et qui serait située près de la Place Kennedy. Cette station intermédiaire permettrait notamment de desservir les quartiers de LaPie et d'Adamville, en particulier le conservatoire de musique, de danse et d'art dramatique, ces quartiers étant aujourd'hui à l'écart de transports collectifs ferrés. Le tracé vert poursuit ensuite son chemin en direction de Champigny. Nous envisageons une station intermédiaire au niveau de la Place Jean Moulin, qui permettrait de desservir les quartiers résidentiels du Parc de Saint-Maur et de la Varenne. Le tracé vert rejoint ensuite la station Champigny, en se connectant au RER A sur la branche de Boissy-Saint-Léger, et permet donc de desservir les quartiers de Champignol et du Parc Saint-Maur, ainsi que les bords de Marne.

Deux variantes restent ensuite possibles : soit direction Val-de-Fontenay : soit direction Noisy-le-Grand Mont d'Est. Pour la variante en direction de Val-de-Fontenay, nous envisageons une nouvelle station à Champigny centre. Cette station dessert notamment le centre-ville de Champigny, ainsi que les quartiers Le Plan et Le Maroc, et un quartier en politique de la ville, le quartier des Boullereaux.

Nous envisageons de localiser cette station à proximité immédiate de la RN 4, ce qui permettra d'optimiser des correspondances avec les lignes de bus. Cette variante du tracé vert poursuit ensuite son chemin jusqu'à une autre nouvelle station Nogent centre. Cette station permettrait de desservir le centre-ville de Nogent-sur-Marne.

Une autre station intermédiaire que nous envisageons est la station Fort-de-Nogent. Cette station serait située à la limite des communes de Fontenay-sous-Bois et de Nogent-sur-

Marne et desservirait l'ensemble du secteur du Fort. Sa localisation à proximité du boulevard de Strasbourg permettrait d'optimiser les correspondances avec les lignes de bus. Cette variante de tracé aboutit à la station Val-de-Fontenay sur la branche Marne-la-Vallée du RER A. Cette station de maillage, en correspondance avec le RER A, le RER E et le tramway T1 prolongé, permettrait de desservir l'ensemble du quartier d'habitat Val-de-Fontenay, le centre commercial, ou encore le péri-pôle.

Passons maintenant à l'autre variante du tracé vert en direction de Noisy-le-Grand Mont d'Est. Après Champigny RER A, cette variante de tracé marque un premier arrêt à une nouvelle station Champigny Plateau. Parmi les quartiers desservis par cette station, nous pouvons notamment citer le parc départemental du Plateau, la zone industrielle du Plateau, la zone d'activité des Grands Godets, mais aussi le quartier des Mordacs inscrit en politique de la ville.

Autre élément important : cette station permettrait également de desservir l'urbanisation future sur les emprises de la voie de desserte orientale. Ensuite, ce tracé vient se mailler au RER E au niveau de la gare Villiers-sur-Marne, le Plessis-Trévisé. Cette station de maillage permettrait notamment de desservir le centre-ville de Villiers-sur-Marne, ainsi que le quartier des Perroquets. Ce tracé vert se maille ensuite à Noisy-le-Grand Mont d'Est RER A pour desservir entre autres le quartier d'affaire Mont d'Est, le centre commercial régional des Arcades, le centre historique de Noisy-le-Grand, mais également le quartier du Pavé Neuf inscrit en politique de la ville, ou encore le grand projet urbain Maille Horizon.

Passons au tracé violet maintenant. Première station Arc Express sur votre territoire, Saint-Maur-Créteil RER A, pour desservir les quartiers de Saint-Maur-Créteil et du Vieux-Saint-Maur. Le lycée Marcellin Berthelot serait également accessible de cette station. Le tracé violet s'arrête ensuite à une nouvelle station Pont de Saint Maurice, qui permettrait de desservir notamment le quartier Palissy sur la commune de Joinville-le-Pont, mais aussi les bords de Marne.

Ensuite, la station intermédiaire, la fourchette de Champigny, permettrait au tracé violet Arc Express de desservir le secteur dense autour de l'avenue de Gallieni à Joinville, le secteur de la fourchette de Champigny, et également le parc du Tremblay. Et ensuite, le tracé violet rejoint la première variante du tracé vert pour desservir des stations que je vous ai présentées tout à l'heure, la station Nogent Centre tout d'abord, puis la station Fort-de-Nogent, et enfin la station Val-de-Fontenay.

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, à savoir les populations et emplois desservis, les équipements desservis, les quartiers en politique de la ville et les correspondances avec les autres lignes de transport collectif. Si nous regardons les trois variantes de ce tracé, elles desservent de nombreux actifs et emplois du secteur, mais c'est la variante du tracé vert en direction de Val-de-Fontenay qui est la plus performante sur ce point. Les trois tracés présentent des intérêts équivalents en termes de desserte

d'équipements, qu'il s'agisse d'équipements attractifs à l'échelle départementale ou à l'échelle locale, comme nous l'avons vu précédemment.

En termes d'accompagnement des projets de renouvellement urbain, le tracé vert en direction de Noisy-le-Grand Mont d'Est s'avère être particulièrement intéressant, avec notamment la desserte des Mordacs assurée par la station Champigny Plateau. Enfin, en termes de correspondances avec les lignes de transport ferré, les trois tracés se connectent sur votre territoire au RER A et au RER E. Je rappelle par ailleurs que le tracé vert en direction de Val-de-Fontenay se connecte au tramway T1 prolongé à l'Est jusqu'à cette station.

Enfin, je tiens à rappeler que sur chacun des arcs qui composent Arc Express, il est tout à fait possible de mixer certaines variantes de tracé. Par exemple pour l'arc Sud, un tracé qui relie Meudon-sur-Seine à Val-de-Fontenay est envisageable. Je rappelle également que sur votre territoire, le choix qui sera fait entre les variantes de tracé aura des impacts sur la desserte des communes dont nous avons parlé, voire au-delà puisque la question est de savoir si vous souhaitez aller plutôt à Val-de-Fontenay ou plutôt à Noisy-le-Grand Mont d'Est, et de la même façon, à l'Ouest, si après être passé à Vitry-sur-Seine, nous envisageons d'aller plutôt vers Issy-Val-de-Seine ou plutôt vers Meudon-sur-Seine.

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

Jean-Vincent PLACE, Administrateur du STIF Vice Président du Conseil Régional : merci de cette présentation qui est très précise. Bonsoir Messieurs les Présidents des Commissions Particulières, Mesdames et Messieurs les parlementaires et les élus, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Quelques mots pour compléter en ma qualité de Vice-président du Syndicat des Transports d'Île-de-France et de Vice-président du Conseil régional, pour vous dire que le soutien et l'engagement total de la majorité du Conseil régional, et également d'ailleurs de l'unanimité des élus du syndicat des transports quelles que soient les positions partisans des uns et des autres autour de ce projet qui est extrêmement ambitieux, et qui est extrêmement utile pour la région Île-de-France.

Les sujets, nous les connaissons. C'est évidemment la vie quotidienne des Franciliens. C'est aussi la question de l'écologie pour faire en sorte qu'il y ait plus de transports collectifs et moins d'utilisation de la route. Et c'est aussi, nous l'avons rappelé, la desserte de la vie économique, de la vie sociale de notre région.

Ce projet, nous le soutenons totalement. Mais nous ne l'avons pas inventé dans des bureaux parisiens d'études faits à quelques-uns. Nous avons, avec l'association Orbival, notamment depuis plusieurs années, avec l'ensemble des élus, notamment du Val-de-Marne... Et je salue le Président FAVIER qui est ici au premier rang, et dont l'engagement est de longue date

autour de la problématique de banlieue à banlieue, pour faire en sorte que nos territoires principaux de petite couronne soient desservis et irriguent l'ensemble du territoire, y compris par rapport à Paris et à la grande couronne. Ce projet vient de loin. Il est étudié depuis longtemps. Il est sérieux et crédible et il est possible à mettre en place rapidement. Parce qu'en plus, il est financé. Nous avons, dans le cadre du plan de mobilisation des transports avec le Président de la région, avec l'ensemble des collectivités locales franciliennes et aussi effectivement avec un partenariat d'état dans le cadre du contrat de projet État-région, les financements pour faire en sorte que cette rocade soit réalisée en 2017.

Vu de loin, financé, dans un cadre global du plan de mobilisation qui apporte un maillage précis, et qui n'est pas seulement une vue du territoire avec un projet qui tombe comme cela. Et c'est d'ailleurs aussi pour cela, et je vous le dis très sincèrement, que nous avons choisi avec nos collaborateurs du STIF de vous présenter plusieurs options, parce que nous voulons jouer le jeu du débat. Nous ne voulons pas vous dire : voilà le projet qui vient, et que nous vous proposons de cabinets ministériels. Et nous voulons vous dire : il y a des options. Et c'est le sens d'ailleurs des propositions qui ont été faites, et qui tiennent compte des réalités locales. Nous avons des tracés. Nous avons ici d'ailleurs le bouclage global. Et si nous avons laissé ouvert les parties Est et Ouest, c'est que nous considérons que cela fait effectivement partie du débat.

Dans ce cadre-là, il nous paraît extrêmement important, dans ces réunions de proximité, que les propositions, et le débat qui va avoir lieu, nous permettent d'affiner ce projet. Et c'est cela le sujet de ce soir. Et c'est en sens là que nous sommes prêts à discuter avec l'ensemble d'entre vous, pour pouvoir affiner les propositions de cette ambition que nous partageons avec vous tous, et que nous voulons mettre en place au plus vite possible. Et effectivement, nous avons pris aussi nos responsabilités et décidé que, proposons d'ailleurs, l'arc Sud se fasse le plus vite possible. Et nous considérons que dès 2017, cet arc Sud peut être réalisé. Parce qu'aujourd'hui, les transports franciliens, vous le savez comme moi, tous les jours, nous vivons depuis 30 ans un retard considérable. Depuis 5 ans que nous sommes à la direction du STIF avec le Président HUCHON, nous voulons rattraper ce retard. Et dans ce cadre du plan de mobilisation, avec Arc Express au cœur du dispositif, avec le prolongement des métros, avec les tramways, avec les RER que nous voulons rénover dans le cadre des nouveaux schémas directeurs, nous avons cette vision globale, et nous avons la prétention que ces propositions sont utiles et sont réalisables rapidement, et surtout qu'elles permettront de fluidifier très largement nos transports.

Voilà les quelques mots que je voulais dire pour conclure, pour compléter les remarquables exposés de notre oratrice, et aussi nous féliciter du travail remarquable au Syndicat des Transports d'Île-de-France, et de sa direction générale en particulier. Je vous remercie.

François LEBLOND : merci Monsieur le Président. Je vais d'abord, je voudrais saluer la présence à la fois de Monsieur PLACE qui vient de s'exprimer, et de Monsieur SANTINI qui nous ont rejoints à cette tribune. Je vais tout de suite donner la parole à la Société du Grand

Paris en précisant que le temps qui a été mis par Arc Express ayant été légèrement supérieur aux règles habituelles, ils auront le même temps pour s'exprimer.

André SANTINI, Président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris :
Messieurs les Préfets, Mesdames et Messieurs les parlementaires, Mesdames, Messieurs les élus locaux, mes chers collègues, chers amis, à vous tous qui êtes venus ce soir pour que l'on parle de vous et que l'on s'occupe de vous. Je suis heureux d'être à nouveau à cette tribune dans le Val-de-Marne, cher Président FAVIER, pour présenter le projet métro Grand Paris. Depuis le 30 septembre, 16 réunions ont été organisées à travers l'Île-de-France pour présenter ce projet aux Franciliens, et recueillir leurs avis et témoignages. C'est aujourd'hui la 4^e fois que nous sommes réunis au côté du STIF pour présenter nos projets respectifs. La Société du Grand Paris aborde comme d'habitude cette réunion dans un esprit constructif. Je reste persuadé qu'un point d'équilibre est possible entre les objectifs poursuivis par les deux projets. Parlons du Val-de-Marne, puisque nous y sommes réunis. Dans ce département, métro Grand Paris reprend l'intégralité du trajet du projet Orbival, qui fait consensus au sein de ce département, et bénéficie d'un fort soutien populaire. Il passe en zone dense, et dessert parfaitement les populations. Il ne comprend pas moins de 13 gares entre la ligne rouge de Bagneux en limite des Hauts-de-Seine, à Villiers, et la ligne 14 jusqu'à Orly. Ce qui différencie les projets, c'est qu'Arc Express laisse le débat ouvert entre trois tracés, cher Président PLACE, et reporte le choix du tracé définitif à plus tard, alors que la Société du Grand Paris, la mission de préfiguration qui l'a précédé, ont estimé avoir fait un travail amont suffisant avec les élus, pour présenter au débat un tracé de référence.

Nous sommes ici à Champigny, dans un secteur où les besoins en nouveaux moyens de transport collectif sont très forts. A la Société du Grand Paris, il ne nous a pas échappé qu'il y avait une attente forte de remontées du tracé vers Val-de-Fontenay. Cette aspiration est prise en compte, et nous avons fait une double proposition. Premièrement, poursuivre le tracé de la ligne rouge vers l'Est de la Seine-Saint-Denis. Le métro Grand Paris devrait donc, après Champigny et Villiers, desservir Noisy-Champs, Chelles, Clichy-Montfermeil, Sevran-Livry, et Aulnay, avant d'atteindre le Bourget, et de continuer d'un côté vers Roissy, deuxième plus gros bassin d'emploi d'Île-de-France, et de l'autre vers Saint-Denis-Pleyel.

Deuxième volet de la proposition, qui figure en page 28 de notre dossier. Pour rejoindre Val-de-Fontenay, nous suggérons de prolonger le tram-train Tangentielle Nord, dont les travaux ont déjà commencé dans le cadre du cadre de plan État-région, de Noisy-le-Sec à Champigny centre, en connexion directe avec la ligne rouge en rocade du métro Grand Paris.

Ce prolongement de la Tangentielle Nord de 10 kilomètres permettrait de boucler une deuxième rocade à l'Est qu'un certain nombre d'élus appellent de leur vœu, tant dans le Val-de-Marne que du côté de la Seine-Saint-Denis. Voilà pourquoi Champigny est un secteur tout à fait stratégique dans les débats qui nous occupent. On m'a rapporté qu'à Saint-Maur, jeudi soir dernier, le débat Arc Express s'est conclu par une invitation à venir assister au combat en parlant du débat de ce soir à Champigny. Je redis encore une fois que ce n'est pas du tout notre façon de voir les choses à la Société du Grand Paris. Jean-Paul HUCHON indiquait

d'ailleurs en fin de débat à Créteil qu'une solution commune était possible.

Nous n'évudons pas la question du financement. A ce propos, je tiens à rectifier une fausse information auprès de Monsieur MATHIEU. La SGP ne refuse pas d'évoquer la question du financement. Nous savons parfaitement que ce sujet est essentiel. Nous ne sommes ni naïfs ni autistes ni autruches. Nous parlerons financement dès que la loi de finances et la loi de finance rectificative auront été votées par les assemblées, cela est d'ailleurs prévu depuis le début par le calendrier, le 5 janvier prochain, avec une réunion exclusivement consacrée au coût et financement. A ma connaissance, une telle réunion n'a pas encore été programmée dans le cadre du débat Arc Express.

Je crois vraiment que le sérieux du sujet qui nous occupe nous appelle à faire preuve de responsabilité. J'y vois là une marque de respect envers les Franciliens qui sont aujourd'hui confrontés à de vraies difficultés dans leurs déplacements, qui attendent de nous des solutions, et non des pseudo batailles en duel sur des projets. Je vous propose donc d'en revenir aux projets, et rien qu'aux projets. Je pense profondément que c'est ce qui intéresse les gens, ceux qui n'ont pas d'étiquette partisane, et qui sont nombreux ce soir à Champaigny.

Applaudissement

Claire-Hélène COUX, Société du Grand Paris : bonsoir. Nous allons maintenant vous projeter un film qui va vous donner un premier éclairage sur notre projet et son ambition.

Projection d'un film

Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du métro Grand Paris, et ce qu'il va changer dans votre vie quotidienne. Puis nous regarderons en détail le tracé des trois lignes qui le composent, et les bénéfices que nous pourrons tous en tirer : les Campinois, les Val-de-marnais, et plus généralement tous les Franciliens. Enfin, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût, et ses délais de réalisation.

Pour commencer, rappelons les enjeux auxquels doit répondre le futur réseau de métro que nous souhaitons construire. En Île-de-France, il y a aujourd'hui un écart très important entre l'offre de transport en commun dans Paris intra-muros, et l'offre de transport en commun en banlieue. Ainsi à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 %. En zone dense, le département du Val-de-Marne est d'ailleurs le moins bien servi, avec 18 % de déplacements en transports en commun seulement. D'une manière générale, les déplacements en transports en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transport d'Île-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale. Cela oblige certains à passer par Paris pour effectuer leurs trajets de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Prenons par exemple les utilisateurs du métro. 10 % d'entre eux passent par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner dans ces conditions que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue en Île-de-France s'effectuent en voiture, et que l'on trouve dans le Val-de-Marne, à

Nogent, le plus gros bouchon d'Europe sur le tronçon commun A4-A86.

Le métro Grand Paris est une réponse globale à cette situation. Le métro Grand Paris, c'est un réseau en rocade de trois lignes de métro automatiques, en souterrain, desservant une quarantaine de gares nouvelles, la plupart en correspondance avec le réseau de transport en commun. Avec ses 155 kilomètres de voies nouvelles, et le jeu des correspondances, les déplacements de banlieue à banlieue vont être considérablement facilités.

Ainsi le métro Grand Paris répond aux attentes de nos concitoyens. Ils emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs, pour les déplacements et les démarches de la vie quotidienne. Le métro Grand Paris va aussi permettre d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense, et les pôles de recherche et d'enseignement. Le métro Grand Paris répond donc aussi aux attentes des entreprises, qui ont besoin d'un réseau de transport fiable, rapide et efficace, pour se développer. Les études de trafic montrent ainsi que nous serons 2 000 000 à emprunter chaque jour le métro Grand Paris à sa mise en service. Ce chiffre correspond au trafic actuel des lignes de RER B, C, D et E réunies. Ce trafic pourra être porté à 3 000 000, compte tenu de la capacité du métro Grand Paris.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro : Le métro Grand Paris est un métro rapide, qui va faire gagner du temps aux Franciliens. 65 km/h de vitesse en moyenne, avec un intervalle entre deux trains de 85 secondes à l'heure de pointe. Le métro Grand Paris est un métro automatique et souterrain, qui propose une qualité de service optimale : régularité, souplesse, adaptabilité à la demande. Il est accessible aux personnes à besoin spécifique, les personnes à mobilité réduite, les personnes avec handicap, visuel et auditif, les parents avec une poussette, ou les voyageurs encombrés de valises.

Le métro Grand Paris bénéficie de façades vitrées sur des quais, garantissant une plus grande sécurité des voyageurs, et assurant une meilleure régularité. Le métro Grand Paris permet d'absorber le trafic d'aujourd'hui, et aussi le trafic de demain. Les quais des stations font 120 mètres. Les trains de 8 voitures permettent de transporter près de 1 000 voyageurs. Le métro Grand Paris, ce sont aussi des lignes nouvelles, mais aussi des gares nouvelles, 40 au total. Espace de vie au service des voyageurs, la gare du métro Grand Paris est un lieu d'échange avec les autres modes de transport. La gare est en connexion avec le réseau de bus. Nous y accédons facilement à pied ou en vélo. Elle comprend une zone de dépose-minute pour les voitures, des services d'autopartage et de covoiturage, des stations de Vélib. Quand cela est nécessaire, la gare dispose de parkings de rabattement pour les voitures. Au service de la ville, la gare de demain est aussi un espace de développement urbain. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics, au service des voyageurs et des habitants du quartier.

Revenons maintenant sur chacune des trois lignes de métro : la ligne rouge est une rocade. Elle fait 60 kilomètres de long et offre à la banlieue 23 gares nouvelles, dont 8 dans Val-de-Marne. Cette rocade répond aux besoins de déplacement de banlieue à banlieue. Nous

prévoyons ainsi que 800 000 voyageurs l'emprunteront chaque jour. A l'Ouest, dans les Hauts-de-Seine, la rocade assure la connexion avec La Défense. A l'Est, elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emploi du Bourget, et grâce aux correspondances, aux bassins d'emploi de Roissy et Marne-la-Vallée. C'est une grande avancée, notamment pour les habitants du secteur compris entre Blanc-Mesnil et Montfermeil. Toujours à l'Est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne.

Dans le Val-de-Marne, la rocade reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival, depuis Bagneux jusqu'à Villiers-sur-Marne. Cette association, vous le savez, milite depuis plus de 4 ans pour un métro en rocade, avec un consensus politique remarquable que certains qualifient même d'exemplaire, sans compter l'adhésion au projet de la population, qui se concrétise par la signature de plus de 50 000 soutiens. Ce projet rassemble également le monde économique du Val-de-Marne, les entreprises, le monde de la santé, celui des universités.

Avec le métro Grand Paris, la traversée du Val-de-Marne s'effectuera en moins de 30 minutes depuis Arcueil-Cachan jusqu'à Villiers-sur-Marne. En même temps, la rocade accompagne le développement des territoires, avec des interstations courtes de moins de 2 kilomètres. La rocade assure la correspondance avec les principales lignes existantes. A Bagneux, elle se connecte au prolongement du métro ligne 4. A Arcueil-Cachan, elle se connecte au RER B. A Villejuif IGR, à la ligne 14 prolongée. A Vitry Centre, au tramway en projet sur la RD5. Aux Ardouanes à Vitry, elle se connecte au RER C. A Vert-de-Maisons, c'est la connexion au RER D. A Créteil-l'Échat, elle se connecte à la ligne 8 du métro. A Champigny centre, c'est la connexion avec le projet de tangentielle Est depuis Noisy-le-Sec et Val de Fontenay.

Dans le secteur de Bry, Villiers et Champigny, c'est l'interconnexion avec le RER E. Les trois maires nous ont demandé de placer la nouvelle gare au niveau de la voie de desserte orientale : la VDO. Cette proposition nous paraît très intéressante, car elle permet de tirer avantage du potentiel foncier de ce secteur, où nous prévoyons d'ailleurs le site de maintenance et de remisage de tous les trains de la rocade. Comme vous pouvez le constater, toutes les conditions sont réunies pour réaliser la ligne rouge, et envisager une mise en service dans le Val-de-Marne.

La ligne verte est une seconde rocade. Elle compte 75 kilomètres, et 16 gares. Elle va créer une nouvelle liaison directe avec l'aéroport de Roissy au Nord, et avec l'aéroport d'Orly au sud. Du Nord au Sud, elle dessert le Parc des Expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-La Défense, et les nouveaux quartiers de Rueil-Malmaison.

A l'Ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne, et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle va également desservir le plateau de Saclay, qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale.

Au Sud, elle se connecte sur le pôle de Massy, où elle fait la jonction avec les RER B et C, et avec les lignes TGV à la gare de Massy. La ligne verte contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plateforme d'Orly. A noter qu'il subsiste des variantes sur ce tracé que vous voyez apparaître en vert clair sur l'écran, par exemple dans le Nord des Hauts-de-Seine, entre Saint-Denis et La Défense.

La ligne bleue est le prolongement de la ligne 14, au Nord et au Sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les trois aéroports de Roissy, le Bourget et Orly, ainsi que plusieurs gares TGV, la gare de Roissy et la gare de Lyon, et également des futures gares qui vont être construites à Saint-Denis-Pleyel et Orly. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la région capitale. Sa longueur est de 50 kilomètres, dont 9 kilomètres correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle a un tronç commun avec la ligne verte entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy. Elle comprend 22 gares, dont 13 gares nouvelles.

Faisons un zoom sur cette ligne dans le Val-de-Marne. Au Nord, il est prévu une nouvelle gare au niveau du centre hospitalier universitaire de Bicêtre, et une autre gare au niveau de l'institut Gustave Roussy à Villejuif. L'institut Gustave Roussy est le premier centre européen de lutte contre le cancer. L'IGR, ce sont 2 500 salariés, 150 000 consultations par an, et 11 000 patients pris en charge en 2009. Aujourd'hui, cet équipement exceptionnel n'est desservi que par des bus, et le parking de l'IGR est saturé dès le matin. Autour de cet établissement, il y a un fort potentiel foncier et un projet de développement, cancer campus, portés par les acteurs locaux. Nous imaginons sans mal les atouts que représenteront la ligne bleue et la ligne rouge pour ce site.

Nous descendons ensuite vers la gare Marché-de-Rungis Port de Thiais, où s'effectue la correspondance avec le TVM, et le futur tramway T7 actuellement en construction. Nous arrivons enfin à l'aéroport d'Orly, et à la future gare TGV qui va être créée dans le secteur. Un débat public va se tenir à partir du 15 décembre 2010 sur le projet d'interconnexion des lignes TGV au Sud de Paris. Il permettra de préciser l'emplacement de cette gare. Rappelons que le pôle d'Orly est le premier pôle économique du Sud francilien avec ses 173 000 emplois. Il intègre des zones d'activité et de bureaux. Il est au cœur de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine-Amont.

Grâce à la ligne bleue au Sud, des voyageurs accèdent plus facilement à l'aéroport et au TGV d'Orly. La ligne bleue, c'est aussi un accès facilité aux emplois du secteur pour tout l'Est parisien.

Le métro Grand Paris va apporter des bénéfices pour la collectivité dans trois domaines. Il va améliorer les déplacements pour tous. Il va soutenir le développement économique et territorial, et participer au développement durable. C'est la mise en cohérence de ces trois aspects qui caractérise et fait la force du projet de métro Grand Paris.

Je vais maintenant revenir sur ces trois points. Sur cette carte, vous voyez le métro Grand Paris en violet, et la gare de Champigny Centre qui clignote. Plus c'est foncé, plus vous

gagnez du temps dans vos déplacements en transport en commun. Par exemple, lorsque vous allez dans les zones en vert foncé, vous gagnez au moins 20 minutes par rapport à aujourd'hui. Par exemple, de Champigny Centre à Noisy-Champs, 6 minutes au lieu de 35 minutes actuellement. De Champigny Centre à Orly, 25 minutes au lieu de plus d'une heure actuellement. C'est un résultat spectaculaire qui montre bien l'intérêt de notre projet pour les territoires. C'est un résultat exceptionnel qui est obtenu grâce à l'ensemble des trois lignes qui constituent le métro Grand Paris.

Le métro Grand Paris va donc faciliter les déplacements en transports en commun dans des secteurs encore mal desservis aujourd'hui, comme à Champigny, nous venons de le voir. En parallèle, c'est un ballon d'oxygène pour le réseau existant, car il va alléger la charge sur le réseau ferré. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs. Et une ligne désaturée, ce n'est pas seulement une ligne moins bondée. C'est aussi une ligne qui marche mieux. Avec le métro Grand Paris, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur toutes les lignes en correspondance. La ligne 13 verra son trafic allégé de près de 25 %.

Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. Pour le RER A, c'est une diminution de 15 % sur le tronçon central, et même de 20 % sur la branche la plus chargée du RER A, celle qui part vers Chessy.

Pour ce qui concerne le développement économique et territorial, 9 territoires de développement ont été identifiés. Vous les voyez apparaître en marron clair sur l'écran. Le métro Grand Paris va améliorer les déplacements des habitants à l'intérieur de ces territoires. Il créera aussi les conditions de meilleurs échanges entre les centres de recherche, les universités, et les entreprises. Prenons par exemple le territoire Est parisien, cité Descartes. La cité Descartes réunit près de 1 200 chercheurs et ingénieurs sur les thématiques de la ville et du développement durable : capteurs, matériaux intelligents, géothermie, nouveaux services urbains, traitement de l'eau. L'objectif est de mettre en place les conditions pour que cette partie de l'Est francilien devienne une vitrine du savoir-faire français dans ce domaine. Le secteur de Bry-Champigny-Villiers a été pressenti comme une polarité de ce pôle d'excellence où seront prévus des commerces, des PME innovantes et des services. Le métro Grand Paris est donc une véritable opportunité pour que les villes avoisinantes participent et bénéficient des retombées positives de la cité Descartes.

Pour la première fois dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transport, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale très en amont du débat public. Cette étude a permis la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet. Par exemple, nous avons choisi le tracé du métro Grand Paris et la profondeur du tunnel en conséquence.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national. Il nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros selon les variantes de tracé, le nombre de gares retenu, et la proportion de section, aérienne, finalement choisie. Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, celui du

matériel roulant, et également celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquons dans notre film d'introduction, à une troisième génération d'investissements après la création du métropolitain il y a plus d'un siècle, et la création du RER il y a 40 ans.

Nous sommes aujourd'hui dans la période de débat public. A la fin janvier, à la clôture du débat, la loi impose à la Société du Grand Paris de proposer un schéma d'ensemble avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble tiendra compte des observations et avis collectés par la Commission du Débat Public, et devra constituer une base largement partagée. S'en suivra une période de 18 mois, pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, avec les élus et avec les partenaires seront permanentes, pour élaborer la programmation et concevoir finement les ouvrages. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023. Je vous remercie pour votre attention.

Nous sommes maintenant à votre écoute. Les premiers débats ont été très riches et nous espérons que ce 17^e débat fera, lui aussi, évoluer notre projet de façon positive.

Applaudissements

François LEBLOND : Monsieur VERON, vous avez terminé ? C'est terminé. Mesdames et Messieurs, nous venons d'écouter les deux maîtres d'ouvrage. Je voudrais d'abord vous dire que dans les débats précédents, nous avons eu des bons débats, mais nous avons toujours regretté un tout petit peu que le public, autre que les élus n'ait pas suffisamment la parole. Je vais donc essayer ce soir de leur donner le plus possible la parole, naturellement en laissant les élus s'exprimer, en leur demandant d'être brefs, pour que tout le monde puisse s'exprimer ce soir. Ce n'est pas très simple, mais nous allons essayer de le faire. En réalité, je vais donner tout de suite le ton, puisque j'ai reçu quatre questions écrites de la part de personnes qui sont des personnes du public. Si vous voulez bien, nous allons commencer par ces quatre questions écrites qui m'ont été adressées.

Et puis ensuite, j'essaierai d'ordonner un peu le débat, de manière à ce que l'on parle à la fois de la globalité des projets, d'un zoom sur le Sud, sur le Val-de-Marne si vous voulez, et un zoom plus précis sur la zone de Champigny. Nous essayerons d'organiser ce débat de cette façon.

D'abord, dans les questions qui nous ont été posées, il y a une question qui est posée par Madame ROUX de Champigny qui dit : *Dans les deux projets, prévoyez-vous que tous les nouveaux tronçons utilisés soient souterrains, ceci afin de limiter les nuisances sonores.* Ce s'adresse aux deux maîtres d'ouvrage.

Et la deuxième, c'est de Monsieur Guivarch du Perreux : *Pourquoi n'envisager que des options métro automatique lourd, onéreuses et longues à mettre en œuvre. Un tramway transformable à terme en métro, type prémétro belge, serait plus réaliste.*

Voilà deux questions qui sont posées aux deux maîtres d'ouvrage, et je propose à chacun d'entre eux de répondre. Je ne sais pas lequel commence. Vous Madame ?

Sandrine GOURLET : en ce qui concerne le projet Arc Express, la quasi-totalité du tracé est en souterrain, à l'exception d'un tracé entre le parc du Tremblay et Nogent, qui est en aérien pour permettre le passage de la Marne. Certes, les tracés passent deux fois sous la Marne et une fois au-dessus. C'est la seule portion où nous sommes en aérien, puisqu'il y a, vous connaissez, un coteau qui remonte. Et nous n'arrivons pas à remonter, si ce n'est en aérien, sur cette zone-là. Voilà.

Sophie MOUGARD, Directrice Générale du STIF : sur la question du choix du mode de transport, c'est-à-dire faut-il faire un tramway ? Faut-il faire un métro ? Je crois que la question qui est posée finalement, c'est à quelle demande de transport nous répondons, et quelle est la capacité qu'il faut que l'on mette en place ? Nous avons étudié l'ensemble des besoins aujourd'hui, les préoccupations de « désaturation » du réseau existant. Nous avons pris en compte les projets de développement, que ce soit l'habitat, que ce soit l'emploi, que ce soit l'ensemble des activités autour des zones concernées. Et ce que nous avons pu constater, c'est que pour répondre à la demande de transport, nous devons avoir un mode capacitif, qui offre l'équivalent de la capacité d'un métro. Vous avez vu tout à l'heure que nous vous avons présenté les prévisions de trafic, à savoir 270 000 voyageurs sur l'arc Sud. C'est donc totalement adapté à un mode métro.

Christian GARCIA, Société du Grand Paris : je ne reviendrai pas sur ce qu'ont dit, mes collègues du STIF, mais par rapport à ce qu'ils ont dit, nous partageons complètement par rapport au mode lourd, au mode de transport. Par rapport au mode de transport, il est clair aujourd'hui que nous n'avons pas trop de variantes. Nous sommes donc vraiment sur un tracé complètement souterrain, entièrement automatique, avec un mode lourd qui nous permet aujourd'hui d'avoir une capacité sur la boucle rouge de 800 000 voyageurs. Nous savons qu'un tramway, passé 7 000-8 000 voyageurs/heure, cela devient très compliqué. Nous sommes une base aujourd'hui sur la rocade rouge de l'ordre de 25 000 à 30 000 voyageurs. Il faut vraiment un mode lourd. Sinon, nous ne pourrions pas du tout, à un moment donné, en se projetant dans les années à venir, subvenir à tout ça.

Il est clair aujourd'hui que l'on s'est dimensionné, puisque l'on a pris quand même une capacité de l'ordre de 120 mètres au niveau des trains. Nous nous sommes vraiment projetés en 2050, parce qu'il est clair aujourd'hui que si nous construisons un métro, ce n'est pas spécialement pour aujourd'hui. C'est aussi pour les siècles à venir. Je rappelle que le métro parisien a été construit au début du siècle. Il faut vraiment être capable de se projeter dans les siècles à venir pour ainsi dire. La capacité est très importante aujourd'hui pour se projeter. Et je crois que le métro du Grand Paris a fait le pari de se projeter vraiment très loin, pour pouvoir absorber en 2050 les voyageurs nécessaires. Et nous prenons l'exemple de Singapour. Quand vous arrivez à Singapour, et que vous voyez effectivement ces métros qui sont dimensionnés vraiment très fortement, nous avons fait ce choix de dimensionner vraiment très fort.

Marc VERON : juste un complément. Il y a eu ce débat au parlement. Le texte de loi reflète d'ailleurs le débat qui a eu lieu au parlement, et le choix a été clairement fait en faveur d'un métro automatique. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'il y a d'abord évidemment une contrainte d'emport. Nous voyons qu'il s'agit là d'un métro lourd, donc un métro puissant, donc un métro qui peut transporter une quantité élevée de passagers puisque nous sommes à l'heure de pointe à 40 000 passagers envisagés, avec un cadencement extrêmement élevé.

C'est une vraie première raison lourde qui a été déterminante dans le vote du législateur. Nous sommes évidemment confrontés là à un problème d'efficacité. Par ailleurs, le métro automatique, c'est cette disponibilité pleine et entière quel que soit le moment de la journée, quel que soit le jour de l'année, avec une modularité forte, qui permet d'adapter en permanence à la demande, l'offre de transport. Par rapport à un certain nombre d'idées que l'on voit fleurir à différents endroits, je ne parle pas d'Arc Express, puisque Arc Express s'est prononcé également pour un métro automatique. Là, nous sommes sur un des fondamentaux du projet du Grand Paris : le métro automatique. Ensuite, nous pouvons débattre du tracé etc., mais le choix technologique ne fait, de ce point de vue, aucun doute dans notre esprit.

François LEBLOND : alors, j'en arrive à une troisième question qui s'adresse également aux deux. Dans les deux projets...

La troisième question : Pouvez-vous dire si la ligne, alors c'est très spécifique ça, si la ligne de transport de marchandises près du boulevard Aristide Briand sera exploitée ? Si oui, quelles seront les protections phoniques prévues ?

Jean-François HELAS, Directeur des projets d'investissement du STIF, Directeur de projet Arc Express : là je vais plaider coupable. Je crois que je n'ai pas la réponse. Mais en tous les cas, vu que le débat est très loin d'être terminé, je propose effectivement de la noter. Je ne peux pas vous répondre instantanément, et on vous proposera dans le cadre du site Internet d'apporter réponse bien entendu à cette question.

François LEBLOND : vous apporterez une réponse sur le site Internet ?

Jean-François HELAS : Bien entendu, ou à l'occasion d'une prochaine réunion.

Marc VERON : je connais Aristide Briand. Malheureusement pour moi, je ne connais pas la rue Aristide Briand. Par contre, ce que je sais d'expérience, c'est que dès que l'on commence à mélanger des flux de nature différente, on est à peu près certain d'aller à l'échec.

François LEBLOND : nous avons la chance d'avoir en dehors de Monsieur le Sous-préfet qui est là, d'avoir également la Direction Régionale de l'Équipement. Et nous avons Réseau Ferré de France et la SNCF présents. Est-ce que la SNCF a quelques éléments supplémentaires à apporter par rapport à nos deux maîtres d'ouvrage sur un sujet comme celui-là ? Où est la Madame la représentante de la SNCF, vous êtes ? Modestement vous vous êtes mise au troisième rang. Je suis désolé, mais ça c'est quelque chose qui vous concerne.

Une intervenante : nous avons la chance d'avoir avec nous, j'ai la chance d'avoir avec moi un spécialiste du fret qui est juste à ma gauche, qui s'appelle Vincent PICHOU, je lui passe le micro.

Vincent PICHOU : merci beaucoup. Question quand même très pointue, et je vous avoue que sur la rue Aristide Briand en elle-même, je suis hélas un petit peu sec ce soir. C'est quelque chose quand même d'assez spécifique, et je n'ai pas de réponse à vous apporter ce soir. Avec mes excuses, mais... Par contre, nous allons bien sûr nous renseigner et tenter de vous apporter une réponse par écrit.

François LEBLOND : non, mais la personne qui a posé cette question attendait surtout fort probablement une réponse par écrit. Elle ne cherchait pas à vous mettre en difficulté. Réseau Ferré de France.

Manuel LECONTE, RFF : Manuel Leconte, Réseau Ferré de France. Je ne peux pas répondre sur la question d'Aristide Briand. Ce que je peux dire par contre, c'est que quand nous mettons en service de nouvelles infrastructures ou de nouvelles circulations, il y a des obligations légales en termes de protections phoniques, et que si les circulations sont nouvelles par rapport à la situation antérieure, dans ces cas-là, ou quand nous faisons des travaux et que l'on crée une nouvelle infrastructure, nous tenons compte bien sûr toujours de la question du bruit apporté par les nouvelles circulations, la nouvelle infrastructure. Je pense que c'est surtout cela qui est important. Par contre, si la situation ne change pas par rapport à la situation précédente, il n'y a pas d'obligation.

François LEBLOND : nous sommes bien d'accord, mais en tout cas, c'est une réponse effectivement très juste sur un sujet comme celui-là. Il y a une quatrième question écrite, et puis après, nous allons passer naturellement au doigt levé.

La quatrième question : *Des gares de métro éloignées des milieux urbanisés, avec de très grands parkings, type gare routière, seront-elles programmées ? Si le foncier est peu onéreux, les parkings seront-ils gratuits ou à des prix dégressifs, selon l'éloignement des domiciles des automobilistes prenant le métro ? Voir le parking utilisé à la station Bagnolet Gallieni.* Alors, c'est Monsieur Christian BELLIERE qui a posé cette question. Est-ce que sur les parkings, vous avez des réponses ? Successivement, puisque ce sont des questions qui se posent à vous deux. Tirez les premiers.

Marc VERON : deux observations : la première, c'est que dans le texte de la loi sur le Grand Paris, nous prévoyons en effet de coupler la question tarifaire des parkings à celle du tarif passager. C'est une question qui sera pleinement financière, bien sûr pour nos collègues du STIF lorsqu'ils auront récupéré l'intégralité du réseau de métro du Grand Paris. Mais cette question a été évoquée en effet au parlement, sous la forme d'un amendement. Il y a eu intégration de cette question de couplage de tarifs parking et passagers. Maintenant, plus fondamentalement, tout s'apprécie au cas par cas, parce que nous avons évidemment le point de vue de communes qui, par exemple, ont des centres historiques avec des voies d'accès souvent étroites, pour lesquelles il n'est pas question d'envisager de mettre un

parking unique collé à la gare, sauf à prendre le risque évidemment inéluctable d'engorgement formidable. De ce point de vue d'ailleurs, même lorsque nous ne sommes pas en centre historique, les urbanistes sont partagés sur le point de savoir s'il faut en effet a priori massifier la présence de véhicules, ou si au contraire il faut avoir des parkings distribués avec des moyens de raccordement à la gare. L'avis des journalistes et des urbanistes est extrêmement partagé sur cette question. Nous avons il est vrai tous les cas de figure. Et en tout cas, le problème s'examine gare par gare.

Sophie MOUGARD, Directrice Générale du STIF : pour ce qui concerne l'Arc Express, nous sommes sûrs, comme nous vous l'avons présenté, des tracés qui desservent des zones qui sont déjà des zones denses. Nous ne sommes pas dans des gares qui seront éloignées des centres villes. Pour autant, il faut se préoccuper des conditions dans lesquelles nous arrivons à la gare, parce que dans une chaîne de déplacement, nous utilisons plusieurs modes. Nous allons nous rendre à la gare en marchant, quand nous sommes proches. A vélo, c'est ce que nous appelons les modes actifs. Et puis parfois en bus. Et nous souhaitons privilégier les rabattements bus. Et à l'occasion de chacun des projets d'infrastructure nouvelle, le STIF étudie en liaison étroite avec les communes, avec les habitants des communes, ce que nous appelons la restructuration de l'offre bus, pour pouvoir optimiser les conditions dans lesquelles les lignes de bus existantes, les renforts de ligne de bus, voire certaines créations, permettront de mieux accéder à la gare, aux nouvelles gares qui seront créées avec le projet Arc Express.

François LEBLOND : merci. Pour les questions orales, je vais rationaliser un petit peu le travail, parce que c'est un peu compliqué ce soir. Je voudrais d'abord que lèvent le doigt ceux qui veulent parler de la partie Champigny proprement dite. Est-ce qu'il y a des doigts qui se lèvent pour Champigny ? Monsieur le Président du Conseil général ?

Christian FAVIER, Président du Conseil Régional : Mesdames, Messieurs, bonsoir. Bonsoir Monsieur le Président. Oui, je voulais évoquer tout de suite effectivement la situation de Champigny parce que je crois que Champigny est tout à fait symbolique du problème auquel nous sommes confrontés, puisque l'on sait bien qu'aujourd'hui, une ville comme Champigny, qui est un grand bassin de population, est aujourd'hui extrêmement mal desservie par les transports en commun. Cela d'ailleurs a été montré par les différents plans, puisque l'on est situé dans une boucle de la Marne et qu'en fait, pour pouvoir utiliser les transports en commun lourds, le métro, les RER, il faut traverser la Marne. Évidemment, cela entraîne des embouteillages permanents dans la ville, et une très grande difficulté d'accès à ce transport.

Un des enjeux principaux que nous avons, c'est bien à travers ce réseau de métro automatique, déjà de répondre aux besoins des populations les plus mal desservies. Et Champigny en fait évidemment partie. De ce point de vue, je me réjouis que tant le projet Arc Express que le projet Grand Paris prennent en compte cette question. Et en même temps, nous avons besoin quand même de précision, puisque dans le projet Arc Express, les connexions sont plutôt situées sur ce que l'on appelle la gare de Champigny mais qui n'est pas à Champigny, il faut quand même le préciser, et à Saint-Maur, la gare de Saint-Maur-

Champigny. Et cela ne résout pas le problème parce que bien évidemment, pour rejoindre cette gare, il faut traverser la Marne. Et donc évidemment, nous rencontrons les problèmes quotidiens. Il y a besoin absolument effectivement d'une gare à Champigny Centre, une gare très importante, parce que ces populations ne seraient sinon pas desservies.

Pour nous, nous n'opposons pas les deux projets. Et même temps, je pense qu'effectivement, nous voyons à travers les deux propositions qui ont été présentées qu'il y a des complémentarités puisque d'un côté, Arc Express propose ensuite au-delà de Champigny d'aller vers Val-de-Fontenay. Et nous avons besoin de desservir évidemment cette population. Et puis, de l'autre, le projet Grand Paris s'éloigne plus à l'Est en allant vers le pôle des gares de Noisy-le-Grand, et dessert ensuite des communes qui sont extrêmement mal desservies aujourd'hui, qui sont enclavées, comme Clichy-Montfermeil, Sevran, etc.

Je crois que l'on a réellement besoin de répondre à ces deux besoins, c'est-à-dire à la fois en proche couronne, et de manière un peu plus éloignée. Avec l'association Orbival, nous travaillons aussi à porter cette double boucle à l'Est, ce qui est pour nous absolument indispensable. Et je pense qu'il faudra effectivement au terme du débat public faire en sorte que ces deux besoins soient pris en compte.

Est-ce qu'il faut, au-delà de Val-de-Fontenay, retenir la proposition qui a été faite notamment de prolongement de la tangentielle Nord jusqu'à Fontenay ? C'est une proposition qui est faite, et qui d'ailleurs répond à la question sur laquelle vous aviez quelques difficultés quand quelqu'un parlait du boulevard Aristide Briand. C'est de ça dont il s'agit d'ailleurs, parce qu'effectivement, c'est la ligne de grande ceinture qui descend par Champigny, qui traverse Champigny, qui ensuite descend sur Saint-Maur et qui pourrait rejoindre ensuite Sucy Bonneuil, etc. C'est une possibilité. Encore faut-il bien étudier la compatibilité entre le trafic fret et du trafic voyageur. Il y a évidemment quand même des complémentarités à trouver qui ne soient pas forcément évidentes. Mais c'est une des solutions.

Sur Champigny également, je crois qu'il y a un point quand même très important, et qui a été souligné. Les trois maires de ce secteur concerné, tant de Champigny que de Villiers-sur-Marne, comme de Bry, qui sont présents ce soir, proposent qu'il y ait une gare effectivement de connexion avec la ligne E du RER, mais qui ne soit pas située à la gare de Villiers actuelle, mais plutôt sur les emprises de l'ex-liaison autoroutière, ce que l'on appelle la voie de desserte orientale. Et là où il y a effectivement des opportunités foncières beaucoup plus importantes et sans doute une accessibilité plus facile à réaliser pour toutes les populations concernées dans cette partie du département. Nous appuyons complètement au niveau de notre association cette proposition qui est portée également par les maires.

Dernier point simplement que je voudrais évoquer, c'est que je crois qu'à l'issue de ce débat, il est bien évident qu'il y a des aspects complémentaires entre les deux projets. Le projet de la région, cela a été dit, s'inscrit dans ce que l'on appelle le plan de mobilisation régionale pour les transports, qui est un plan très important qui, au-delà de ces projets de métro,

concerne aussi des améliorations immédiates, dont nous avons besoin. Il y a 60 projets qui ont été identifiés, qui représentent 18 milliards d'investissement, et pour lesquels la région et les départements s'engagent à hauteur de 12 milliards. C'est quand même extrêmement important. Le Conseil général du Val-de-Marne lui-même a décidé de s'engager à hauteur de 120 millions dans ce cadre-là. Je pense que le Syndicat des Transports d'Île-de-France, le projet Arc Express, a toute légitimité pour réaliser cet arc Sud qui nous a été présenté. Et même temps, la Société du Grand Paris a évidemment aussi légitimité pour compléter ce réseau, notamment par exemple avec le prolongement de la ligne 4, qui n'était pas effectivement dans les propositions du plan de mobilisation, vers Orly ou la boucle plus à l'Est vers Clichy-Montfermeil, Sevran.

Voilà un peu les points que je voulais préciser. Merci.

François LEBLOND : merci beaucoup Monsieur le Président. Je donne la parole tout de suite. Monsieur à l'arrière a levé le doigt. Je précise que nous ne parlons que de la partie Champigny. Nous verrons. Après, nous élargirons le débat. Et je donnerai la parole à Monsieur le Maire de Champigny quand il aura entendu quelques-uns de ses habitants. Il faudrait gentiment que vous vous leviez parce que pour la technique, nous avons besoin de... Non, pas vous monsieur. C'est derrière, quelqu'un a le micro. Excusez-moi. A qui est le micro ? C'est vous devant ? Monsieur, vous le prendrez après. C'est le monsieur qui est derrière vous qui l'a en premier. Et vous vous lèverez. Nous avons besoin que vous donniez votre nom si vous le vouliez bien, et que vous présentiez pour que l'on puisse en tenir compte. Vous savez que tous les propos qui sont tenus dans cette salle sont rendus publics dans le compte-rendu du débat.

Guy VAUTRIN, Conseiller municipal Champigny : je m'appelle Guy VAUTRIN, je suis à Champigny et j'ai travaillé 37 annuités à Champigny. J'ai vécu 30 ans à Champigny, et je vis depuis 27 ans à Nogent. J'interviens sur l'ensemble du secteur Nogent-le-Perreux-Champigny et même Saint-Maur.

La première réflexion générale : quand on m'annonce dans un projet 8 gares sur le Val-de-Marne et dans un autre 50, je prends celui de 50. Concernant Champigny, lorsque l'on regarde le plan, lorsque l'on connaît un peu Champigny, le problème du transport, c'est en fait le pont de Nogent, le pont du petit parc, le pont de Champigny et un point de dégagement vers le Bois l'Abbé, les Mordacs.

Et lorsque l'on sait cela sur Champigny, on sait qu'obligatoirement, les deux tracés qui partent de Le Vert-de-Maisons jusqu'à Val-de-Fontenay, et Le Vert-de-Maisons jusqu'à Noisy-le-Grand, sont aussi importants l'un que l'autre. Et nous ne pouvons pas faire d'économie de l'un sur l'autre. Et le fait de pouvoir rejoindre Créteil-l'Echat, l'hôpital Henri Mondor, puis Gustave Roussy dont nous avons parlé, aussi bien depuis Noisy-le-Grand, les Mordacs, le Bois Labé que depuis le bas de Champigny, Joinville-le-Pont ou Nogent, me semble incontournable. Ce réseau de transport doit permettre aussi bien d'alléger l'A86, c'est-à-dire Val-de-Fontenay jusqu'à Le Vert-de-Maisons, que d'alléger la grande descente de

la Nationale 4 vers le haut de Champigny, qui est complètement engorgée, c'est-à-dire l'axe Noisy-le-Grand, Champigny, Le Vert-de-Maisons.

François LEBLOND : merci beaucoup. Je vais prendre d'autres questions sur Champigny et je donnerai la parole après aux deux maîtres d'ouvrage. Il y a un monsieur qui a le micro devant là. Vous vous levez s'il vous plaît. Merci beaucoup. Et vous dites votre nom si vous êtes gentil.

Gérard VALTAT : je suis Monsieur Gérard VALTAT, Campinois depuis 30 ans. Je vais rester très terre-à-terre dans les questions que je vais poser. Tous les Campinois savent qu'à Champigny, il y a un énorme point noir qui est la traversée de Champigny via ce que l'on appelle hier la Nationale 4, et aujourd'hui la Route Départemental n°4. Les gens qui empruntent cette grande artère qui coupe Champigny sont essentiellement des gens qui vont dans le 77. Est-ce que l'on a une idée de l'impact de désengorgement finalement de cette voie, quand l'un ou l'autre...

François LEBLOND : attendez, nous ne vous entendons plus là. Voilà, ça y est.

Gérard VALTAT : je voulais dire que c'est un des points noirs de Champigny, la traversée de Champigny par la route, je l'appelle toujours moi la Nationale 4. Les gens qui empruntent cette route sont essentiellement des gens de la Seine-et-Marne. Quand l'un ou l'autre des projets sera choisi, est-ce que l'on a finalement une idée de la diminution de la fréquentation de cette route. Je citerai simplement un chiffre, mais qui a peut-être évolué. Il y a quelques années, la Nationale 4 à Champigny représentait 32 ou 33 000 véhicules/jour. Ce sont des chiffres qui datent d'il y a 10 ans. Cela a dû changer depuis.

François LEBLOND : merci. Encore deux ou trois questions sur Champigny. Madame en rouge. Merci de dire votre nom.

Marie-Josée GINESTET, Conseiller Client Orange, Champigny-sur-Marne : Marie-Josée Ginstet. J'habite à Champigny depuis une dizaine d'années et j'habite dans le quartier des Mordacs qui est actuellement très mal desservi. Et je trouve dommage que dans le projet grand métro Grand Paris, et que le Maire et le Député de Champigny ne défendent pas le projet de l'arc. Car actuellement, pour nous rendre au travail, que l'on travaille sur Paris, que l'on travaille sur Créteil, que l'on travaille sur n'importe quel site parisien, il nous est vraiment très difficile de nous rendre sur notre lieu de travail. Nous avons des bus qui sont archipleins. Nous n'avons rien qui ne desserve actuellement quoique ce soit et correctement. Nous nous crevons à aller travailler avec des transports qui ne sont pas du tout adaptés. J'aimerais que le Maire de Champigny et Monsieur FAVIER nous répondent sur ce pourquoi ils ne s'engagent pas sur un projet qui rejoigne, qui desserve correctement les Mordacs et le Bois l'Abbé.

François LEBLOND : je crois que Monsieur le Maire se prépare à vous répondre, mais nous allons vous prendre deux ou trois questions. Et après, je donnerai la parole aux deux maîtres d'ouvrage.

Alain CHEVALIER, Conseiller Municipal à Champigny: je m'appelle Alain Chevalier. Je suis conseiller municipal à Champigny, et j'habite à Champigny depuis une vingtaine d'années. En ce qui concerne la nécessité d'avoir un métro automatique autour de Paris, je m'associe pleinement à cette idée. Je m'associe aussi également à l'idée d'avoir une voire deux gares sur notre ville. Néanmoins, je voudrais dire que la région et le STIF ne doivent pas ignorer quand même qu'il y a une insatisfaction aujourd'hui pour les usagers de prendre le RER. Je pense qu'il y a des mesures qui sont peu coûteuses, des idées peu coûteuses qui pourraient être mises en place rapidement. Et je reviens à la question du parking qui aura une incidence aussi sur le futur métro.

Si je prends la gare de Champigny qui se trouve à Saint-Maur, le parking comporte peu de places, et le prix d'une heure de stationnement est de 1,60 euro. Si vous prenez le RER à Joinville, les tarifs sont à peu près équivalents. Mais on nous annonce qu'il y aura une suppression de la moitié des places de parking. J'estime que c'est absolument anormal. Si je veux aller à Vincennes, si je veux aller au château de Vincennes prendre la ligne n° 1, qu'est-ce que je fais ? J'ai un seul risque, ce que l'on me mette une contravention, voire que l'on m'enlève ma voiture, puisqu'il est interdit de se garer dans le bois de Vincennes.

Sur le projet du Grand Paris, je pense quand même qu'il y a un problème d'objectifs sur les deux projets qui nous sont présentés. Il y a un projet qui semble vouloir relier les pôles économiques et de transport. Et il a un second projet qui veut relier les quartiers à forte densité de population. Je pense que nous faisons le grand écart, et qu'il va être difficile dans cette confrontation de mettre d'accord État et Collectivités Territoriales.

François LEBLOND : c'est un sujet que l'on abordera tout à l'heure, puisque je parlerai de l'ensemble du projet en troisième position si vous voulez.

Alain CHEVALIER : d'accord, il n'empêche que le Grand Paris, c'est 25 milliards d'euros. L'ARC Express, c'est un projet qui n'est pas finalisé à ce jour, avec 5,4 milliards et pas de chiffre pour les arcs Ouest et Est.

En ce qui concerne ce que les gens disent sur Champigny, il ne faut pas oublier aussi qu'il y a d'autres communes qui pourraient tout aussi bien vouloir avoir aussi, elles, une gare de RER, comme Clichy-Montfermeil ou Aulnay. Elles ont aussi le droit à une gare. Est-ce que, et c'est là la question, ne serait-il pas plutôt productif d'avoir un seul et même cahier des charges, fait par des sachants, qui pourrait être amendé justement par un débat public, parce que j'ai peur que l'on s'échange des idées, mais que l'on ne sache pas au final qui va trancher ? Parce que pour moi, le projet du métro est suffisamment structurant pour qu'il dépasse à la fois les contingences des communes, des départements ou de la région. C'est un projet qui est pour la France à mon sens.

François LEBLOND : merci. Il y a encore une ou deux questions sur Champigny. Après je donne la parole aux deux. Sur Champigny proprement dit. Que l'on ne mélange pas les sujets. Monsieur en noir.

Ghislain BONNOTTE, Citoyen et trésorier Association ARCANE : bonsoir. Je m'appelle Ghislain BONNOTTE. J'habite Champigny depuis 36 ans. Clairement, mon trajet est de 8 kilomètres. C'est un heure et quart de transport en commun. 20 minutes de vélo au risque de ma vie, ou 30-35 minutes de voiture, de bouchon plus précisément. Je pense que c'est relativement représentatif des gens qui se déplacent depuis Champigny pour travailler en banlieue. Je précise que je travaille à côté de Le Vert-de-Maisons. Ma question est plutôt autour des projets qui sont en correspondance, avec les deux projets présentés ici. Aussi bien Arc Express que le Grand Paris parlent de connexions avec d'autres transports qui sont des lignes en projet, beaucoup de trames, de choses comme ça. Il y a un nom par contre qui est très absent de ces correspondances, c'est le TVM, qui est supposé passer un jour à Champigny pour rejoindre Noisy-le-Grand, et qui reprend en partie certains tracés d'Arc Express notamment. Je n'en ai pas entendu parler ce soir, ni dans aucun fascicule, aucun tracé ou une carte.

François LEBLOND : nous vous répondrons sur ce sujet. Est-ce qu'il y a encore une question. Je donnerai la parole à Monsieur le Maire de Champigny après, qui fera un peu la synthèse de ce qu'il a entendu. Ainsi, les deux maîtres d'ouvrage pourront répondre à tour de rôle. Il y a une dame, Madame, si vous voulez bien vous lever, merci beaucoup.

Nicole RONDEAU, Conseillère Municipale et Présidente d'Association : bonsoir, je suis Madame RONDEAU. J'habite Champigny à peu près depuis 40 ans. Ce qui m'intéresse, tout m'intéresse sur Champigny, mais par exemple par rapport à la gare du Plan et par rapport à la gare des Boullereaux, c'est le parking. C'est l'environnement. Je me souviens qu'en 1995, quand nous avons parlé de la réouverture de la gare du Plan, c'était le parking qui était prévu, puisque j'ai ressorti des documents qui auraient dû prévoir un parking en face d'une école maternelle et primaire. Et ne pas mettre de place de parking du tout, cela suppose que les voitures vont se garer un peu n'importe où. Je voudrais savoir un petit peu ce qui va être fait autour de n'importe quelle gare.

François LEBLOND : merci beaucoup. Une dernière question sur Champigny. Est-ce qu'il y en a une dernière ? Non, tout au fond.

Frédéric ROCHE : excusez-moi. Avant tout, je dis bonsoir.

François LEBLOND : si vous voulez vous présenter Monsieur s'il vous plaît.

Frédéric ROCHE : Monsieur ROCHE Frédéric. J'habite depuis 1989 à Champigny-sur-Marne. Je connais bien la région, un peu tout. Ma question est dans le service technique, parce que je pense que c'est mieux d'avoir avec les GPS pleins la journée, vérifier par rapport à des embouteillages. La journée, il faut vérifier les circulations de Champigny, elle est tellement compliquée par la Nationale 4, surtout sur la Nationale 4, que l'on a besoin d'un métro entre la Mairie de Champigny, à rejoindre Joinville-le-Pont, et puis vers Maison Alfort, sur la route département 48. Surtout la nécessité et puis voyez les GPS. Nous prenons en compte les zones industrielles pour la fréquentation du public, puis la facilité, puis l'accès. C'est tout, merci.

François LEBLOND : merci beaucoup. Monsieur le Maire, vous pouvez un peu rassembler les questions de vos administrés.

Dominique ADENOT, Maire de Champigny : je vais essayer. Tout d'abord, tout à l'heure quand je vous ai souhaité la bienvenue, c'était aussi la bienvenue au métro. Parce que je voulais insister. Monsieur SANTINI, quand il est arrivé, a évoqué quelques réunions récentes. A Champigny, contrairement à certains de nos voisins. Le métro ne nous fait pas peur. Au contraire, nous le voulons et nous l'attendons de longue date. Et nous n'avons pas envie de le laisser filer, mais de le réussir ensemble. Les questions qui ont été posées nous amènent à discuter un peu plus précisément du positionnement des gares, surtout la question de la dame des Mordacs, qui disait avait l'impression que l'on ne s'occupait pas de la desserte des quartiers du haut de Champigny. Dans les deux positionnements que nous avons proposés au nom de la ville, elles rejoignent complètement la réflexion d'Orbival. C'est qu'il s'agit d'être dans le meilleur positionnement possible pour que notre ville soit bien desservie. Nous proposons une gare au centre-ville sur la ligne rouge. Une gare au centre-ville qui serait, Madame RONDEAU, sur la Nationale 4, qui ne serait pas à l'emplacement de l'ancienne gare du Plan. Il y a une petite confusion sur le nom de la gare du Plan, parce qu'il y a une ancienne gare SNCF qui était située à 500 mètres plus au Nord. Et nous souhaitons vraiment être sur un grand axe, pour que les dessertes de bus notamment, mais pour que l'accès vélo, puisqu'il y aura des pistes cyclables d'ici là, pour que tous les autres modes de déplacement soient les meilleurs possibles, et que l'on n'aille pas à se mettre dans un secteur difficilement desservi.

Puis concernant les Mordacs et l'ensemble des quartiers du haut de Champigny, je pense au Bois Labé et au quartier de Cœuilly. Il y a un atout formidable dans la proposition que l'on a faite les trois maires ensemble. Je vais saluer d'ailleurs une nouvelle fois la position commune qui a été portée par Monsieur le Député-maire de Villiers, Monsieur le Maire de Bry et moi-même. Pourquoi ? Parce que si nous installons une gare près d'Ikea, pour situer rapidement, depuis ce secteur-là, qui est un secteur qui a un fort potentiel de développement, nous pouvons à la fois avoir la jonction avec la ligne Éole, et puis nous pouvons avoir un bus en site propre - puisque c'est la proposition du Conseil général du Val-de-Marne, qui est portée par le Président FAVIER - qui rejoindra très vite la Nationale 4, donc qui dessert les Mordacs. C'est-à-dire qu'en quelques minutes, nous pourrions être des Mordacs à la gare que l'on appellerait des trois communes ou Villiers-Bry-Champigny, peu importe, et qui ne serait non pas à la gare actuelle de Villiers, qui est assez enclavée, mais une gare où il y a un potentiel beaucoup plus fort. Je crois que c'est important de donner cette précision, parce que le rabattement des bus est extrêmement important. Et nous pouvons gagner du temps par les gares elles-mêmes. Cela a été montré. Mais nous pouvons gagner du temps bien sûr en se rendant vers les gares. Et si nous pouvons éviter de prendre la voiture, nous aurons moins de problèmes de parking.

Ce bus en site propre qui passerait le long de Leclerc et qui arriverait tout près d'Ikea, à la limite des communes, des trois communes, je pense que ce serait extrêmement important pour le haut de Champigny. Un dernier mot, mais nous en discuterons peut-être. Notre

souhait à Champigny, c'est qu'autour des gares, il y aura bien sûr la pression de la spéculation. Mais nous souhaitons que tout le monde puisse habiter autour des gares. Quand nous serons amenés à discuter du contrat de développement territorial, nous nous battons pour qu'il y ait de la mixité, et que l'on ne repousse pas les familles modestes de nouveau loin des gares. Parce que dans la question des Mordacs, il y a aussi cette question-là. Merci.

François LEBLOND : merci beaucoup. Je ne sais pas lequel des deux veut prendre la parole le premier. Le Grand Paris veut démarrer. Ce que je vous demande, c'est de bien concentrer vos réponses pour que l'on ait le temps de parler d'autres sujets.

Christian GARCIA, Société du Grand Paris : écoutez, nous allons concentrer. Il est clair aujourd'hui que par rapport au tracé du métro du Grand Paris... C'est dit avec une certaine satisfaction. Comme quoi le tracé du métro du Grand Paris ne sait pas travailler que dans les cabinets ministériels, puisque nous rejoignons complètement l'idée à la fois de l'association Orbival puisque nous avons positionné notre tracé et notre gare, Champigny centre. Soyons bien clairs. Nous avons aussi - par rapport aux trois maires qui se sont rassemblés, et par rapport à la concertation qu'ils ont eu - saisi cette opportunité, parce que je pense que c'est une véritable opportunité de positionner cette gare sur l'ancienne VDO, puisqu'il y a un fort potentiel comme disait Monsieur le Maire. Nous sommes vraiment en osmose complète. Nous n'avons pas de variante particulière. C'est vrai que l'on a du mal un peu à s'expliquer, puisque l'on est vraiment sur un positionnement commun à la fois avec la Société du Grand Paris et la municipalité. Il est clair que vu le tracé aujourd'hui tel qu'il est présenté devant vous, nous avons repris la totalité du tracé Orbival. Que les choses soient bien claires, puisque l'on entend beaucoup de choses. Nous lisons beaucoup de choses. Et des fois, beaucoup sont contraires. Je tiens à vous réaffirmer ici même que nous avons repris la totalité du tracé Orbival, que nous proposons - par rapport à Champigny, par rapport à l'Est - le prolongement de la tangentielle, parce que nous trouvons que c'est une idée très intéressante. L'association Orbival a été reçue plusieurs fois, au travers du ministre et à la fois au travers de la Société du Grand Paris, pour que l'on puisse aborder ensemble cette question, travailler ensemble cette question. Parce que je pense que c'est une ouverture et un vrai développement à l'Est. Je réaffirme ici même que le tracé Orbival, c'est l'intégralité. Concernant les stations, si nous partons de Bagneux, nous n'avons pas de variante. Nous n'avons pas de difficulté là-dessus. Si nous partons station par station, nous sommes sur l'identique de l'association Orbival. Et comme nous le rappelions tout à l'heure, l'association Orbival repose quand même sur un consensus politique très fort, et sur un soutien populaire sans précédent, qui est quand même une véritable sonde de démocratie locale. 60 000 personnes : même un institut de sondage n'imaginerait pas un tel engouement pour pouvoir choisir un tracé. Il est clair que nous n'avons pas de variante spécifique puisqu'aujourd'hui, ce tracé correspond totalement aux vœux des citoyens Val-de-marnais, et à la fois aux vœux des élus.

François LEBLOND : maintenant, Arc Express.

Jean-François HELAS, Directeur des projets d'investissement du STIF, Directeur de projet Arc Express : sur les différentes questions qui ont été posées, si je reviens un petit peu chronologiquement sur la question au fond de la RN4 et effectivement de sa congestion, et des enjeux ou des impacts que pourraient avoir les projets, nous ne les avons pas étudiés finement sur la RN4 à ce stade de la concertation. Par contre, nous avons regardé globalement en fonction de ce que l'on appelle le report modal. C'est-à-dire qu'en apportant un nouveau service de qualité pour répondre aux besoins de déplacement de la proche couronne, il y a une certaine quantité de gens, qui, dans la détermination de leur trajet, que ce soit sur le plan professionnel, ou loisirs ou autres, vont davantage utiliser les transports en commun. Nous appelons cela le report modal. Et ce report modal conduit effectivement à alléger la circulation routière. Nous l'avons globalement estimé autour de 150 000 véhicules/jour. Nous avons l'estimation globale, ce qui peut aussi nous conduire à l'estimation environnementale et du gain notamment pollution-émission de CO² en particulier, et autres composés azotés. Mais par contre, nous ne l'avons pas dans le détail. Mais cela pourrait ensuite bien sûr être travaillé au niveau de chacun des territoires.

Deuxième sujet, la question effectivement par exemple des quartiers comme les Mordacs, auxquels nous avons prêté, en ce qui nous concerne, une attention particulière, sur lequel il y a eu avec... Le STIF est venu aussi discuter avec les collectivités. Vous avez bien compris que parmi les différents tracés, nous en avons effectivement un qui vient particulièrement desservir les Mordacs.

En ce qui concerne la question extrêmement pertinente... Nous voyons bien que l'on est sur un sujet de maillage entre les différents projets de transport. C'est aujourd'hui la clé sans doute de l'amélioration du système. Quelqu'un a posé la question sur le projet Est TVM. Il n'est pas du tout oublié. Aujourd'hui, le bilan de la concertation a été tiré. Il est depuis également inscrit en financement dans le contrat particulier région-département entre le département 94, le Val-de-Marne, qui en est le maître d'ouvrage, et la région. Les études du schéma de principe sont en route pour normalement un aboutissement prévisionnel de ces études autour de juin 2011, et une enquête publique dans la foulée. Ce projet n'est pas omis, loin de là.

Maintenant, il est vrai que dans certains cas, les tracés qui sont envisagés aujourd'hui peuvent être plus ou moins en quelque sorte parallèles à l'Est TVM, qui aura un rôle de rabattement plus fin. Évidemment, les distances entre deux stations d'un projet de bus, même à haut niveau de service, ne sont pas de même ordre de grandeur, plutôt autour de 500 mètres, que ceux des stations d'Arc Express autour de 1,5 kilomètre. Il y aura un phénomène effectivement de rabattement plus fin, et qui sera examiné effectivement dans l'ensemble du projet.

En ce qui concerne la question également du maillage au niveau du RER E, j'avais quand même compris dans les documents du Grand Paris que la ligne rouge se maillait au niveau du E sur la gare de Villiers, qui est aussi d'ailleurs un des schémas Villiers-sur-Marne le Plessis-Tréville, qui est aussi une de nos hypothèses. Et j'entends bien, et c'est forcément à

prendre en considération et à étudier, que la proposition qui est faite, est effectivement assez pertinente par rapport au projet de développement autour de l'ex VDO, du projet dit Altival, également de bus à haut niveau de service, d'une nouvelle gare en connexion avec le RER E, mais donc création d'une nouvelle gare entre les Boullereaux et Villiers-sur-Marne. J'ai bien compris, il me semble la question sous cet angle-là. Et là, de ce point de vue, si nous devons l'étudier, parce qu'il y a toute cette pertinence en termes de développement urbain, c'est quand même une affaire forcément à étudier de près, puisque les deux gares, les Boullereaux et Villiers, sont quand même assez proches l'une de l'autre. Nous sommes sur une interstation de 2 kilomètres, 2,2 kilomètres pour être précis. Si nous venons à mettre une gare entre les deux, nous commençons à être davantage sur, au fond, un mode métro et pas trop un mode RER, sur deux gares qui certes sont très importantes. Mais à l'échelle de l'ensemble des entrants en quelque sorte des autres gares du RER E, elles sont quand même aujourd'hui relativement modestes, mais pas suffisamment non plus pour que l'on puisse dire : nous allons en fermer l'une ou l'autre. Je ne crois pas que ce soit le sujet. Il y a une vraie question parce qu'une gare de plus, c'est quand même aussi un temps supplémentaire pour tout le monde. Parce qu'évidemment, il faut un temps pour que les RER freinent, s'arrêtent, et repartent. Ceci doit être un petit peu étudié, parce qu'il y a forcément un petit peu des gagnants et puis il y a aussi des perdants, il faut un petit peu regarder dans l'ensemble.

En même temps, nous sommes bien en amont de projets de développement, et en particulier avec des tracés comme le projet Altival, qui sont très en amont pour le coup, et qui peuvent aussi évoluer. Et sans doute qu'il est peut-être encore aujourd'hui possible et plus facile de travailler sur l'évolution d'un projet de développement et de lignes de bus à haut niveau de service pour faire des bons maillages, que sur des reprises effectivement très importantes, comme sur le RER E, qui sont toujours des affaires extrêmement compliquées. Nous le voyons aujourd'hui. Nous en avons quelques exemples malgré tout. Ce n'est donc pas impossible. Je ne ferme pas du tout la porte à ce niveau. Nous en avons quelques exemples aujourd'hui, Évangile d'un côté pour le RER E justement, ou Pompadour. Nous voyons bien toute l'émotion que cela crée aussi en termes de rallongement des temps de parcours pour toute une partie de la population, et ce sont des choses qui sont quand même toujours extrêmement difficiles à bien équilibrer globalement. Voilà pour ce qui concerne, il me semble...

François LEBLOND : attendez parce qu'il faut aller un peu vite là. Il y a déjà six minutes de passées. Il y a deux questions auxquelles il n'a pas été répondu, l'une sur la « désaturation » de la route, et une autre sur ce qui était fait, parce qu'il y a des personnes qui l'ont dit, pour l'amélioration des transports existants. Attendez, Monsieur VERON m'a demandé la parole. Je vous la donne tout de suite après.

Claire-Hélène COUX : j'aurais une diapositive s'il vous plaît. Je vais vous préciser puisque, pour nous c'est possible, l'emplacement de nos deux gares : la gare de Champigny Centre et la gare que nous prévoyons au départ à Villiers, et que les maires nous ont demandé de ripper un petit peu. Ici, vous avez une carte qui... Vous voyez ici la boucle de la Marne, et

Champigny est situé par ici. En foncé, ce sont les zones de développement existantes jusqu'à Villiers. Et les zones en jaune sont les zones de développement futures. Nous voyons où passera demain notre ligne rouge. Elle va s'arrêter à Champigny Centre, ici. J'ai oublié de vous préciser, mais je pense que les Campinois et les Campinoises le connaissent bien. Il y a évidemment le RER A qui passe au Nord, et qui passe aussi au Sud à Champigny mais du côté de Saint-Maur, à Champigny même avec la traversée de la Marne, dont parlait Monsieur le Maire tout à l'heure.

Et puis tout autour, le futur tangentiel qui permettra de faire la liaison avec Nogent Le Perreux plus Val-de-Fontenay. Et puis là, nous voyons apparaître en noir, ici dans la zone de développement de la VDO. C'est une zone, une emprise de 100 hectares qui est un délaissé d'une ancienne autoroute, sur lequel il y a un gros projet de développement, plusieurs milliers de logements. 19 000 emplois qui sont prévus sur cette zone. Le Conseil général a prévu un transport en site propre, que l'on voit apparaître ici.

Tout à l'heure, nous parlions des Mordacs. Effectivement, les Mordacs sont ici. Et si nous n'avions pas oublié la liaison avec la future ligne rouge, c'est qu'effectivement, les trois maires là ont demandé à ce que l'on remette une nouvelle gare ici au Nord de la VDO. L'accès des Mordacs jusqu'à cette nouvelle gare se fera par le bus en site propre.

Ensuite, je voulais aussi parler de la Nationale 4. Elle est ici. Grâce à notre ligne rouge qui part vers la Seine-et-Marne, qui part vers Chelles, la plus grosse ville de Seine et Marne, il est évident qu'il y aura un effet de « désaturation » de la Route Nationale 4, grâce à la création d'un mode de transport lourd, de transport en commun très attractif. Et comme notre volonté est d'avoir un mode de transport en commun en métro rapide, nous allons avoir une vraie concurrence par rapport à la voiture. C'est-à-dire qu'il y a des gens qui vont déposer leur voiture, et qui maintenant vont prendre le transport en commun. C'est très important. L'effet sur la RN 4 est donc sûr.

Christian GARCIA : et juste pour les véhicules, il est clair aujourd'hui que l'on estime à 50 000 véhicules/jour en moins dans le département, que ce soit à la fois les 40 000 que l'on retrouve sur la rocade, et les 10 000 sur la colonne vertébrale du prolongement de l'A14.

Sophie MOUGARD : je voudrais intervenir sur... Pour répondre à la question qui a été posée sur le RER A, je crois que c'est en termes d'amélioration des transports existants, une préoccupation majeure. Au-delà des mesures immédiates qui ont été prises par la RATP, par la SNCF, et le Conseil du STIF a encore auditionné il y a quelques jours les Présidents de la RATP et de la SNCF pour leur réaffirmer toute leur préoccupation de voir la régularité de ce RER pouvoir s'améliorer, vous indiquez que le projet Arc Express, dont nous parlons beaucoup, s'inscrit dans un plan de mobilisation, dont l'objectif est aussi d'améliorer très rapidement et de traiter les urgences d'amélioration des RER, et notamment du RER A. A ce titre, pour augmenter la capacité du RER A, plusieurs mesures, plusieurs grands projets sont engagés : Le premier est le remplacement du matériel roulant aujourd'hui sur un niveau par du matériel à deux niveaux qui a été engagé par la RATP, et qui fait l'objet d'un financement

du STIF à hauteur de 650 millions d'euros. Les premières rames à deux niveaux qui vont remplacer les rames existantes d'un seul niveau vont circuler en 2011.

Deuxième élément : pour continuer et contribuer à désaturer le RER A, nous pilotons avec RFF un projet qui est le prolongement du RER E à l'Ouest, à La Défense, et au-delà vers Nantes. Et les analyses que nous avons faites, les prévisions que nous avons faites, montrent que l'alternative qui sera proposée par ce RER E, qui permettra d'aller à La Défense, contribuera à désaturer de l'ordre de 15 % le RER A, ce qui est considérable.

Troisième élément : nous travaillons sur ce que nous appelons les schémas directeurs du RER. Cela consiste en quoi ? Cela consiste à traiter le matériel roulant, nous l'avons évoqué, mais à traiter aussi l'infrastructure, et à programmer des investissements importants pour permettre de fiabiliser l'infrastructure dans l'exploitation. Les opérateurs qui sont présents dans la salle ne nous contrediront pas. Nous avons des difficultés qui se produisent, des incidents. Et l'objectif est d'avoir la souplesse et les investissements nécessaires sur l'infrastructure, les équipements nécessaires pour permettre de limiter les incidents, les conséquences des incidents sur le nombre de trains.

Enfin, dernier point, les maillages que nous proposons avec Arc Express sur le RER A vont également contribuer à désaturer ce RER, en offrant des alternatives pour les trajets banlieue-banlieue. Et nous l'évoquons tout à l'heure, c'est là encore de l'ordre de 10 % de « désaturation » du RER A qui seront permis avec la rocade métro que nous vous proposons.

François LEBLOND : merci. Maintenant, je vais passer à une deuxième série de questions. Vous avez vu que dans les deux projets, il y a des communes qui sont concernées, toutes concernées, d'Issy-les-Moulineaux à Champigny. Elles sont toutes concernées. Je voudrais que maintenant... Est-ce qu'il y a des questions qui se posent sur ce tracé d'une façon générale ? Vous avez vu qu'un des deux maîtres d'ouvrage propose le tracé Orbival, et que l'autre propose quelques options différentes. Je voudrais que sur cette partie de territoires, les personnes présentes dans la salle puissent maintenant s'exprimer.

Jacques Alain BENISTI, Député-maire de Villiers Sur Marne : Jacques Alain BENISTI, Député-maire de Villiers. Je ne voulais pas intervenir, mais la réaction du responsable d'Arc Express fait que je dois évidemment intervenir. Je suis d'accord avec le maire, mon collègue de Champigny, parce que les trois maires se sont mis d'accord pour une gare qui serait située là où nous avons demandé qu'elle le soit. Entre les deux gares, c'est-à-dire cette future gare et la gare existante déjà de Villiers-Plessis-Tréville, il y a 1,4 kilomètre. Entre cette nouvelle gare et la gare de Champigny sur la ligne E, il y a 1,2 kilomètre. Et tout à l'heure, vous nous avez fait un tracé en disant que les différentes stations seraient à une distance d'1,5 kilomètre. Je ne vois pas pourquoi il ne serait pas possible de mettre cette gare à cet emplacement-là. De toute façon, c'est une volonté des trois maires, et c'est une volonté des trois populations autour des maires.

Le deuxième point que je voulais dire, qui m'a fait réagir, est que la différence entre le projet Arc Express et le projet du Grand Paris, c'est que le projet d'Arc Express n'a pas prévu du

tout justement ce phénomène de développement économique. Les villes de Bry, Champigny et Villiers ont besoin d'un développement économique, premièrement pour les finances de nos collectivités, deuxièmement pour permettre de donner la possibilité à nos administrés de trouver un travail plus près que celui qu'ils ont aujourd'hui, où ils passent des heures entières dans les transports. Le troisième point, c'est évidemment le fait que dans le projet Arc Express, il n'y pas de liaison du tout avec les grands aéroports. Or...

François LEBLOND : attendez, Monsieur le Maire, ce sont des sujets qui seront abordés dans la suite du débat. J'essaie d'être un peu pédagogique, de partir de Champigny, d'élargir et ensuite de parler de...

Jacques Alain BENISTI : enfin, je voulais confirmer suite à l'intervention d'Arc Express que les trois maires sont d'accord sur cet emplacement, et que nous n'admettrons pas que l'on revienne sur cette décision.

François LEBLOND : c'était le sujet que vous avez abordé. Alors, je continue. Vous avez compris. Maintenant, c'est d'Issy-les-Moulineaux à Champigny. Est-ce qu'il des observations sur ces tracés, puisque l'on nous a présenté des tracés ?

Gilles DESSEIGNE, Maire Adjoint de Champigny : merci monsieur, Gilles DESSEIGNE, habitant de Champigny depuis 56 ans, et Maire adjoint chargé du développement économique sur la ville. Je voudrais intervenir et me faire, si vous le permettez, un petit peu le porte-parole des PME que nous avons réunies avec la Chambre de Commerce et d'Industrie du Val-de-Marne au mois d'octobre sur notre ville, pour dire que les deux projets Arc Express et Grand Paris peuvent nous apparaître complémentaires, et que les deux gares projetées dont nous discutons ont toute leur pertinence, en particulier sur l'aspect du développement économique pour la gare des trois communes. Nous allons l'appeler comme ça. Un point qui a été soulevé lors...

François LEBLOND : ce que vous appelez la gare des trois communes, c'est la gare de ?

Gilles DESSEIGNE : c'est la gare qui est Villiers-Bry-Champigny.

François LEBLOND : d'accord, nous restons encore sur Champigny

Gilles DESSEIGNE : sur la VDO, nous restons sur Champigny.

François LEBLOND : mais ce que je voudrais, c'est que l'on élargisse maintenant, parce que le temps passe.

Gilles DESSEIGNE : oui, tout à fait. Nous allons élargir tout à fait, puisque les chefs d'entreprises - nous avons beaucoup de PME, nous avons un tissu de PME très important - nous ont demandé de rappeler dans ce débat, que les emplois et les entreprises ne sont pas seulement sur Saclay et La Défense, mais que les gens se battent aussi, les entrepreneurs se battent aussi sur le terrain. Et ils ont besoin de liaisons en rocade. Et donc, le projet Orbival leur va bien.

La question s'adresserait plus précisément à Arc Express : quelle est la compatibilité du projet Arc Express avec le tracé Orbival ? Et puis une autre question qui s'adresse aux deux maîtres d'ouvrage, qui concerne la possibilité d'utiliser des infrastructures lourdes pour les besoins des entreprises de transport de marchandises.

François LEBLOND : d'accord, merci. Nous continuons sur cette partie du territoire. Alors un peu au fond s'il vous plaît maintenant, puisque l'on me fait des remarques disant que je donne trop la parole exclusivement aux élus. Il faut donc essayer d'équilibrer.

Pascal CLERGET, 1^{er} adjoint au maire de Fontenay-sous-bois : je suis désolé mais je suis élu. Je suis le premier adjoint au Maire de Fontenay-sous-Bois. Puisque vous avez demandé d'élargir, vous me permettrez d'élargir jusqu'à Fontenay-sous-Bois, et d'Issy-les-Moulineaux jusqu'à Fontenay-sous-Bois. Jusqu'à vendredi après-midi, il ne devait y avoir qu'un seul débat dans cette partie du Val-de-Marne concernant le tracé, les deux tracés. Et une quarantaine de Fontenaisiens sont venus aujourd'hui, des habitants de Fontenay, des élus, deux conseillers généraux, Liliane PIERRE et Gilles SAINT-GAL, et des présidents d'associations, et je salue d'ailleurs le Président Fontenaisien de l'association pour le prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'aux Rigollots et jusqu'à Val-de-Fontenay, en sachant que c'est une question qui est connectée, et sans jeu de mot, connectée...

François LEBLOND : nous avons reçu un cahier d'acteur là-dessus.

Pascal CLERGET : tout à fait, connectée avec la question des tracés éventuels d'Arc Express et/ou d'Orbival, je ne sais plus comment, et la rocade du Grand Paris. Je voudrais d'abord, Messieurs les Présidents, vous faire part de notre satisfaction, puisque nous avons appris enfin vendredi après-midi, après de multiples interventions, que se tiendrait un débat à Fontenay-sous-Bois, pour l'instant exclusivement sur le tracé d'Arc Express. Nous souhaiterions pouvoir parler des deux tracés. Et je voudrais à ce propos remercier ce qui nous ont appuyé durant les trois semaines passées dans cette sollicitation, notamment l'association Orbival et le Président du Conseil général Monsieur FAVIER, et la CTEP, c'est-à-dire l'ensemble des maires de l'Est parisien qui sont intervenus. Le fait qu'un débat se tienne le 10 janvier à Fontenay, et c'est là-dessus que je voulais intervenir et poursuivre notre débat jusqu'à Fontenay, reconnaît la place stratégique de Val-de-Fontenay, et la nécessité d'avoir un débat, un débat qui n'est pas un débat de clocher pour les Fontenaisiens, mais pour l'ensemble des communes de l'Est parisien, les communes Val-de-marnaises, le Perreux, Nogent, mais aussi les communes de la Seine-Saint-Denis qui sont limitrophes au pôle de Val-de-Fontenay. Je pense à Montreuil, à Rosny, à Neuilly. Ce n'est pas une affaire de clocher. Nous souhaitons faire apparaître la complémentarité de ces communes, leur solidarité en faveur, en tout cas, à défaut immédiatement d'une reconnaissance de Val-de-Fontenay comme un pôle multimodal important dans cette partie de l'Est parisien de la petite couronne, en tout cas que le débat doit avoir lieu, et que l'on ne peut pas le contourner comme nous avons essayé de le faire jusqu'à présent.

Je voudrais juste terminer, ce qui a été d'ailleurs reconnu, excusez-moi, vendredi matin, lors des rencontres de l'Est parisien qui se sont tenues à Vincennes, à l'initiative de la CTEP. Je voudrais enfin terminer, puisqu'il faut faire vite, pour dire que pour ce qui concerne Fontenay-sous-Bois, il ne s'agit pas dans cette affaire-là d'opposer les territoires. Cela ne peut pas être les r contre les Mordacs. Cela ne peut pas être Champigny Fontenay-sous-Bois contre Clichy et Sevran. Nous pensons pour une fois, puisque la double boucle est prévue à l'Ouest, et puisque c'est un des combats de la CTEP que d'obtenir le rééquilibrage, qu'il est possible d'obtenir une double boucle à l'Est qui desserve à la fois Val-de-Fontenay et Noisy-le-Grand, et qui réponde notamment aux besoins des nombreux quartiers populaires, de Montreuil, de Vincennes, de Champigny, mais aussi de Clichy-sous-bois, de Sevran et de Montfermeil. Merci de votre attention.

François LEBLOND : merci beaucoup. Deuxième rang, si vous voulez Monsieur.

Pierre SMITH, Le Perreux-sur-Marne : bonjour, Pierre SMITH, habitant du Perreux. Je tiens à soutenir totalement l'intervention précédente qui met Val-de-Fontenay au cœur du Val-de-Marne, et plus généralement de l'Est parisien, puisque l'on a une interconnexion avec le RER A et le RER E. Ce serait à mon avis une erreur de ne pas mettre Val-de-Fontenay soit dans le projet Arc Express, soit le projet du Grand Paris. Je tiens à noter que le scoop du prolongement de la tangentielle Est, qui passerait par Val-de-Fontenay, serait du coup une très bonne évolution, et permettrait effectivement de faire une double boucle, ce qui serait là aussi effectivement très important pour l'Est parisien, et qui permettrait de mettre l'Est parisien au même niveau que l'Ouest parisien, qui a aussi une double boucle. Et alors là, une question du coup, peut-être un petit peu plus précise. C'est qu'au niveau de cette double boucle, si nous devons faire le prolongement entre la gare du centre de Champigny jusqu'à Val-de-Fontenay, ce que je comprends en regardant les tracés, c'est qu'en fait, cela imposerait de passer par le pont de Mulhouse qui est aujourd'hui saturé. En particulier, si je comprends bien, nous ne pouvons pas avoir plus de huit passages sur le pont de Mulhouse dans chaque sens, parce que c'est en fait un pont très vieux qui date de 1950. Du coup, est-ce que vous pensez utiliser le pont de Mulhouse pour faire le prolongement de la tangentielle E, ce qui serait à mon avis une solution au rabais, ou est-ce que vous pensez reconstruire un pont, ou alors faire un passage souterrain ? Quel est le passage prévu à ce niveau-là pour le prolongement de la tangentielle E, de la tangentielle Est ?

Et alors peut-être une question qui est plus globale : quel est le développement économique et même urbain prévu au niveau des gares dans le sens où, est-ce que l'on prévoit une densification au niveau des gares ? Est-ce que l'on prévoit de faire des expropriations ? J'avais compris qu'en fait, c'était une méthode de financer en particulier le projet du Grand Paris. C'est-à-dire de faire des expropriations à l'euro symbolique, et de revendre ces terrains à des montants évidemment beaucoup plus importants au bénéfice de l'État. Cela peut se comprendre en un sens, mais pose quand même une question pour les personnes qui seraient expropriées. Quel est le financement et le développement urbain prévus au niveau des gares ?

François LEBLOND : nous réservons les réponses pour la troisième partie, pour cette dernière partie. Encore sur cette partie de territoires, est-ce qu'il y a d'autres... quatrième rang.

Edmond BARRIQUAND, Comité d'Agglomération du Haut Val de Marne : oui, pour élargir le débat en direction du Sud-Est...

François LEBLOND : pouvez vous vous présenter Monsieur s'il vous plaît ?

Edmond BARRIQUAND : oui Edmond BARRIQUAND. Je suis élu du haut Val-de-Marne.

François LEBLOND : qu'est-ce que c'est que le haut Val-de-Marne ?

Edmond BARRIQUAND : le haut Val-de-Marne, c'est 250 à 300 000 habitants qui sont desservis par la ligne du RER A, la branche de Boissy-Saint-Léger. Ils sont rabattus sur les gares de Boissy-Saint-Léger, Sussy-en-brie, et la Varenne aussi. Et une partie est même d'ailleurs actuellement rabattue sur la gare actuelle de Champigny-Saint-Maur.

L'inquiétude énorme qui prévaut et qui fera l'objet d'un cahier d'acteur prochain, ou une grosse discussion chez nous, bien que nous soyons de fait, un peu exclus de cette concertation, ce que nous ressentons quand même assez difficilement, c'est qu'avec ce qui a été présenté et confirmé tout à l'heure par le Grand Paris, nous risquerions de nous trouver dans une situation qui paraît totalement inacceptable. La ligne A du RER serait peut-être l'unique ligne de RER lourde, qui n'aurait aucune connexion avec le réseau du Grand Paris, alors qu'ils se croisent d'ailleurs nécessairement à un endroit ou à un autre. C'est une remarque. Ce n'est pas une proposition de solution. Et je voulais dire qu'il serait absolument inimaginable pour tous ceux qui habitent dans cette région de l'extrême Sud-Est du Val-de-Marne, d'arriver à une situation comme celle-là. Je sais que la question a été indirectement évoquée par Monsieur GARCIA, à la réunion de Créteil à laquelle j'étais aussi. Mais je pense et j'espère bien que ce serait gardé en tête.

Deuxième petit point, c'est que je me rappelle que dans le tout premier projet d'Éole, il y avait quelque chose qui était quand même intéressant, auquel nous aurions pu repenser. Et je pense que là, je ne serai pas contredit par les représentants de la SNCF et de RFF. C'est que les voyageurs qui partent de cette ligne A auraient certainement beaucoup apprécié, comme c'était prévu dans le projet d'origine d'Éole, de pouvoir tout simplement avec la même rame, aller de Boissy-Saint-Léger jusqu'à la gare du Nord en utilisant des voies existantes, dont celles qui passent à la gare de Champigny-Saint-Maur, et qui continuent en direction de ce dont nous avons parlé par ailleurs.

François LEBLOND : merci beaucoup. Une dernière question. Et alors je voudrais une question, vous vérifiez mesdemoiselles, une question de quelqu'un qui n'est pas un élu.

Michel RIOUSSET, Président ASEP : Michel RIOUSSET. Je ne suis pas un élu, et je ne cherche pas à l'être. Par contre, je suis Président d'une association importante à Joinville-le-Pont, qui s'appelle l'ASEP : l'Association pour la Sauvegarde de l'Environnement de Polangis et du quai

de la Marne. J'ai une question pour les représentants d'Arc Express. Vous avez éludé un petit peu vite quelque chose qui est pourtant très grave je trouve, comme réponse, à savoir l'autre question qui demandait quelles étaient les parties en souterrain et en aérien. Et vous avez répondu qu'à partir du parc du Tremblay, et je lis bien le plan sur la partie Ouest du parc du Tremblay, ce serait en arien. Cela longe des propriétés, des arrières de propriétés joinvillaises et campinoises. Après, qu'est-ce que cela va faire ? Cela va passer en viaduc au-dessus du camping international du Tremblay. Vous imaginez l'image de marque pour les touristes nombreux qui viennent là ? Cela va traverser la Marne, et massacrer complètement les bords de Marne, passer par-dessus l'île de Beauté de Nogent-sur-Marne, qui est un dernier site exceptionnel de la Marne, et ensuite traverser le coteau de Nogent, avec des expropriations. Vous imaginez le coût des expropriations à Nogent. Cela va massacrer complètement les bords de Marne. Alors nous, on vous demande de revoir complètement votre copie. Vous passez en souterrain ou vous passez ailleurs, comme l'A86 au pont de Nogent, et vous ne massacrez pas les bords de Marne, de Joinville, de Nogent et de Champigny, parce que l'on a déjà donné à Joinville avec l'autoroute A4. Merci.

Applaudissements

François LEBLOND : si vous le voulez bien, je vais donner la parole maintenant aux deux maîtres d'ouvrage. Dans quel ordre ? Quels sont les...

Marc VERON : Il y avait des questions convergentes sur le développement économique. Deux personnes du Conseil municipal de Champigny se sont notamment exprimées. Moi, j'accepte bien volontiers le reproche de traverser des territoires économiques. Nous sommes à la 17^e réunion de ce genre, et tous les maires des communes traversées par le réseau structurant du Grand Paris ont réagi comme votre maire. C'est-à-dire que par rapport aux tracés que nous proposons, aux gares que nous proposons, tous ont essayé de situer la gare à un endroit qui maximisait l'effet sur la desserte pour leurs habitants, mais aussi sur le développement de la commune. De sorte qu'aujourd'hui, nous voyons pièce à pièce - je pourrai vous parler par exemple des deux dernières réunions, l'une à Cachan, l'autre à Bagneux - la cohérence du tracé, la cohérence de la localisation des gares dans cette boucle qui brasse en effet large, puisque je rappelle quand même que du Nord au Sud, cela va de Roissy à Orly, et de l'Est en Ouest de la cité Descartes jusqu'à Versailles. Nous voyons la puissance que ce réseau et ses localisations de gare donnent en effet au développement économique qui est sous-jacent à toute cette réflexion. Et puisque la question a été posée : mais qu'est-ce qui va se passer autour des gares. Quelque part, Monsieur le Maire vous a déjà répondu par avance, puisque vous avez évoqué le contrat de développement territorial, qui est en effet une novation majeure de la loi sur le Grand Paris du 3 juin dernier, puisqu'elle permet dans un concert entre l'État et les communes, de nouer des contrats pour une durée qui est totalement à leur discrétion, qui touchent à l'aménagement, qui touchent à l'urbanisme, qui touchent au logement, et qui touchent aux moyens de transport de surface, bien entendu à la mixité... J'arrête, parce que le législateur a donné un développement maximum à ces contrats. Et quand nous voyons par exemple cette extraordinaire bande VDO de 100 hectares qui permettent de développer - Monsieur le

Maire, vous nous avez très bien expliqué cela tout à l'heure - je me dis que l'on est à Champigny avec une matière exceptionnelle pour nourrir ce contrat de développement territorial. Mais encore une fois, il appartient au Maire de Champigny, aux maires des communes adjacentes dans un principe de continuité territoriale, de dire ce qu'ils entendent faire. Je veux dire par là, vous le voyez, que c'est la libre volonté des parties. Et il n'y a donc aucun acte unilatéral de l'État, dès lors que sont mis en œuvre des contrats de développement territorial. Voilà ce que je voulais dire s'agissant du développement économique et du développement urbain autour des gares.

Bien entendu, la question de la spéculation tombe d'elle-même. Est-ce qu'il y a un risque de spéculation ? Bien évidemment. A partir du moment où il y a activité économique nouvelle, polarité nouvelle, bien sûr. Mais dès lors que la maîtrise du foncier est entre les mains des acteurs eux-mêmes, j'imagine que tous - plus ou moins bien sûr - ont cette préoccupation majeure en tête, de restituer la valeur richesse qui est créée par ces polarités, par ces gares, au bénéfice de la collectivité publique. Car qui dit aménagement, qui dit urbanisme, dit bien entendu équipements collectifs. Il faudra les financer. C'est bien le retour sur la création de richesse qui va permettre de financer ces équipements collectifs et ce développement.

François LEBLOND : maintenant... Vous voulez dire un mot encore ? Nous donnons la parole à Arc Express.

Christian GARCIA : pour compléter juste une minute. Simplement pour répondre rapidement, c'est-à-dire qu'à la fois sur la branche, le prolongement de la tangentielle, il est clair aujourd'hui, nos amis de RFF peuvent vous répondre aussi, que nous sommes aujourd'hui dans une étude qui va être poussée, pour justement aborder cette question du doublement du pont. Il est clair qu'il y a une vraie question là-dessus. C'est encore un petit peu prématuré de pouvoir répondre aujourd'hui précisément. Mais il est clair que déjà, ce n'est pas un scoop. Puisque dans notre dossier du maître d'ouvrage, page 29, nous stipulons déjà qu'effectivement, nous prolongeons la tangentielle. Ce n'est pas du tout un scoop. Cela a été vraiment mûri, réfléchi et porté, puisque depuis un an, au travers des différentes rencontres à la fois avec les ministres, avec l'association Orbival et avec les élus, cela a été porté. C'est vraiment quelque chose qui est très fort dans notre dossier. Nous allons pousser vraiment pour que cette tangentielle se réalise. Et ensuite, sur Saint-Maur, soyons clair. J'étais aussi au débat. Il est vrai que ce n'est pas simple. C'est vrai que dans le Grand Paris ne figure pas pour l'instant effectivement cette station à Saint-Maur. Je répondrai vraiment ce que j'ai répondu à Créteil. Il est clair aujourd'hui que l'on ne peut pas laisser 300 000 personnes sans connexion avec la rocade. Il est clair qu'il faut trouver une solution. Je pense que les choses sont en train de mûrir. Mais nous devons trouver une solution ensemble, avec la municipalité, avec les citoyens, parce que l'on ne peut pas pénaliser à nouveau les citoyens avec une rupture de charge comme nous avons connu avec le TVM. Il faut vraiment trouver une solution pour que nous puissions trouver un terrain d'entente pour qu'il y ait une gare qui soit à Saint-Maur.

François BERNARD : Arc Express. La Société du Grand Paris a eu un peu plus de 5 minutes. Je

vous demande également de répondre dans cette fourchette de temps.

Jean-François HELAS : sur les différents points, en commençant effectivement déjà par cette question de Saint-Maur et la compatibilité avec Orbival, je crois que le Président PLACE l'a rappelé au départ. L'association Orbival a été extrêmement importante dans l'anticipation et au fond l'adhésion de l'ensemble du territoire, forces économiques et politiques, autour de notre tracé. Et bien entendu, le projet Arc Express est totalement compatible avec les orientations d'Orbival, et prévoit également, pour son tracé notamment rose, la connexion avec la station Saint-Maur-Créteil sur le RER A, parce qu'effectivement, dans la philosophie, dans les grands objectifs du projet Arc Express, qui consistent à remailler l'ensemble des grandes lignes radiales, vous l'avez compris, qu'elles soient des RER, des trains, des tramways et des lignes de métro, il nous paraît tout à fait essentiel de bien venir se connecter avec le RER A branche de Boissy, le RER A étant lui-même effectivement un des projets les plus structurants pour l'ensemble de l'Île-de-France.

Deuxième sujet : concernant le développement économique autour des gares, pour le STIF et pour le projet Arc Express, le développement - que l'on parle d'activité économique, d'habitant, de tertiaire - est bien du ressort de la compétence des collectivités locales, des maires des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, qui vont en quelque sorte dans ce travail, gagnant-gagnant, aménagement du territoire et projet de transport, définir et en quelque sorte à la fois profiter du projet de transport d'un côté, et de l'autre lui permettre d'avoir en quelque sorte les meilleures retombées, que ce soit en termes de qualité de vie, de fonctionnement économique, de développement de ce point de vue. Et nos outils sont bien effectivement des outils pour les projets de transport. Et nous laissons effectivement aux collectivités locales le soin de continuer à diriger totalement leurs aménagements.

En ce qui concerne, pour être extrêmement court, la question effectivement des éventuelles parties aériennes au niveau du projet, nous vous avons dit bien volontiers que le seul secteur que l'on avait, c'était celui que vous avez rappelé, entre le parc du Tremblay, passage à la Marne, et puis la remontée sur Nogent. Il nous a semblé là que compte tenu de la géométrie du dénivelé qui est important, qu'il pouvait s'envisager de réfléchir à un passage aérien. Évidemment, nous partageons complètement ce que vous venez de dire. C'est quelque chose qui pourrait se passer dans un univers de très grande quantité, sur lequel il faudrait un soin tout à fait exceptionnel et remarquable pour en faire une insertion urbaine et paysagère de très grande quantité, ce qui aujourd'hui commence à se réaliser quand même si nous nous en donnons bien les moyens. Cela permet aussi en quelque sorte de donner un coup d'œil, une respiration. Il y a des éléments intéressants dans ce genre d'approche. Néanmoins, techniquement, nous avons des cas où nous avons une impossibilité à passer en souterrain. Mais ce n'est pas le cas ici. J'ai eu le cas récemment sur la ligne 11. Nous ne pouvions pas passer autrement qu'en sortie aérienne. Mais ce n'est pas tout à fait le cas ici. Nous pourrions *a priori* avoir une solution totalement souterraine. Néanmoins, cela se traduirait sans doute par une station en remontant sur Nogent, une station très enterrée, qui bien entendu du coup serait moins facile en quelque sorte d'accès même si évidemment,

on prévoit des escaliers mécanisés, des ascenseurs pour toute l'accessibilité à personne à mobilité réduite.

Vraiment pour nous, la question est ouverte. Il nous semble que c'est le seul cas sur le projet. Cela mérite sans doute d'y travailler. J'ai bien entendu qu'il y avait une, et c'est une réaction que j'entends bien tout à fait légitime au premier abord. Peut-être que soit nous fermerons le dossier très vite si effectivement, cela ne semble absolument pas raisonnable à tous les acteurs. Ou au contraire, si effectivement en jouant cette carte de la qualité de l'insertion que l'on imagine pour ce projet un peu d'exception, qui est un peu le moment où nous pouvons mettre aussi en scène en quelque sorte cette vallée à travers ce passage aérien, est-ce que ça a un sens ou pas.

François LEBLOND : merci. J'en arrive à la dernière partie. Il nous reste quelques minutes. Il est 11 heures moins 10. Nous avons commencé avec un petit peu de retard. Nous pouvons aller jusqu'à 11 heures 05, 11 heures 10. Ce que je réservais à la dernière partie, c'est sur l'ensemble de nos deux projets, des deux projets que nous avons examinés dans cette réunion. Est-ce qu'il y a des observations générales sur ces deux projets. Là encore, je demande à des personnes qui ne sont pas élues de nous dire un peu ce qu'elles en pensent.

J'en ai une qui est écrite, qui est de Monsieur POGGIOLI, qui dit : *Pourquoi ne réalise-t-on pas les deux projets Arc Express et Grand 8 pour desservir le plus de monde possible en Île-de-France.* C'est une question. Je la précise comme une question. Est-ce qu'il y a des questions sur la philosophie générale des deux projets ? Dans le fond, allons-y.

Corine NANA : bonsoir. Corine NANA, je suis habitante de Champigny depuis un an déjà. Concernant la ville de Champigny, il n'y a pas grand avantage à tirer parce que, tout à l'heure, il y a une dame qui a parlé du désengorgement et du désenclavement de la ville de Champigny. Sur la RN4, nous ne résolvons aucun problème. Parce que cela rejoint juste Champigny Centre, mais sur tous les tronçons, nous restons enclavés entre Ormesson et Joinville-le-Pont. Ce qui fait que pour tout ce qui est transports en commun, nous perdons près d'une heure de transport sur tout le trajet.

Et après, sur le tracé global de la route, nous gagnons certes au niveau des sorties, de rejoindre les pôles scolaires, entreprises et nationaux. Mais seulement, pour moi, le projet peut être en même temps social et économique. Social dans le sens où Arc Express permet un désenclavement beaucoup plus important que le Grand Paris, qui s'est beaucoup plus posé sur les axes internationaux. Il y a une complémentarité entre les deux projets. Il serait plus intéressant de pouvoir canaliser les deux tracés, ce qui permettrait aussi sur le point économique une optimisation des coûts, parce que le projet Arc Express a au maximum 6 milliards, alors que Grand Paris en a 23 milliards. Cet argent peut servir peut-être à désenclaver certaines zones de Champigny, pour pouvoir globaliser la chose.

Et il y a tout à l'heure le Maire qui a parlé de désenclavement pour la commune de Champigny. Je vais préciser que durant la période d'hiver, il n'y a pas de bus qui circule sur toute la zone de Mordacs ou Cœuilly jusqu'à la gare de Villiers-sur-Marne. Le haut de

Champigny pose toujours un problème d'accessibilité pour les gares.

François LEBLOND : merci. Il y a deux questions : il y a une question purement locale sur laquelle nous allons revenir, et c'est important. Puis il y a une question sur la complémentarité des deux projets. Je m'adresse aux deux maîtres d'ouvrage. J'ai entendu beaucoup parler de convergence, et de complémentarité. Est-ce qu'en conclusion de cette réunion, les deux maîtres d'ouvrage pourront nous dire trois mots sur ce sujet ? Il y a d'abord cette question de Madame. Et ensuite, une autre question, vous êtes en concurrence toutes les deux là. Il y a une dame au fond, attendez. Au fond.

Jeannick LE LAGADEC, Elue de Champigny : bonsoir, Madame LE LAGADEC, j'habite Champigny. J'aurai voulu que l'on reprecise ce qu'est le tangentiel Est. Est-ce que c'est un métro ? Est-ce que c'est un tramway ? Est-ce que c'est un train ? Merci.

François LEBLOND : bien. Autre question. Monsieur, vous avez déjà parlé. Je ne peux pas quand même vous donner la parole deux fois. Monsieur.

Alain CASSIN : oui. Alain CASSIN. Deux débats publics, deux commissions, deux rapports. Qui fait la synthèse finale ?

François LEBLOND : vous avez, parait-il, déjà posé cette question. Enfin, je vais vous expliquer quand même. Là, c'est de ma compétence. Nous faisons, mon collègue Monsieur Mathieu et la commission qu'il préside, et moi-même, avec la commission que je préside, nous faisons chacun une synthèse de tout ce que nous avons entendu. Et nous la faisons entre le 1^{er} février et le 1^{er} avril. Il est probable que nous nous consulterons sur ces synthèses respectives, puisque la Commission Nationale du Débat Public, de laquelle nous dépendons l'un et l'autre, assurera cette coordination. Ce sont nos deux prestations qui seront communiquées aux deux maîtres d'ouvrage. La loi a précisé pour le Grand Paris que le maître d'ouvrage devait répondre dans les deux mois pour dire ce qu'il avait retenu de nos débats. Pour Arc Express, la situation est un petit peu différente, parce qu'elle obéit aux règles du droit commun du débat public. Mais je ne veux pas entrer dans ces détails. Toujours est-il que les deux auront à répondre à toutes les observations que vous aurez faites, et que nous aurons rassemblées. Voilà ce que je voulais vous dire. Au fond.

Caroline ADONO : bonsoir, Caroline ADONO. Je réside à Champigny-sur-Marne dans le quartier du Maroc. Je souhaite poser une question notamment sur le Grand Paris, au niveau du financement, puisque *a priori*, il y a quand même un souci. Au départ, lorsque le débat a commencé sur le texte de loi, nous avons parlé du grand emprunt. Par la suite, on nous a annoncé que le financement proviendrait pour une partie du remboursement effectué par les constructeurs automobiles. Ces derniers se sont engagés à rembourser 2 milliards sur les 4 milliards. Assez récemment, nous avons appris qu'éventuellement, nous pourrions nous baser sur le reversement de la taxe transport et l'augmentation des amendes sur les parkings qui seraient autour des gares. Ma question est : aujourd'hui, quel est le financement ? De quelle manière vous comptez financer le Grand 8 ?

François LEBLOND : je vous réponds tout de suite madame, que cet après-midi, mon collègue Monsieur MATHIEU et moi, nous avons décidé de tenir une réunion commune le 5 janvier sur ce sujet-là. Et je pense que ce n'est pas à 11 heures du soir que nous pouvons détailler ce type de sujet. Vous savez que le parlement est actuellement saisi d'un certain nombre de demandes de crédits. Nous attendons que le parlement se soit déterminé pour savoir ce qu'il a finalement voté. Et le 5 janvier, nous aurons tous les éléments qui permettront de mettre en regard les deux projets et les complémentarités, tous les sujets qui seront liés à la question que vous venez de poser. Je n'ouvre pas le débat ce soir là-dessus, parce que je pense que c'est un débat trop important pour être traité à 11 heures du soir. Non, je dis que pas ce soir, le 5 janvier. La dernière question parce qu'après, je donne la parole aux deux maîtres d'ouvrage, qui auront 5 minutes chacun pour conclure dans les questions que je leur ai posées.

Bernard GOBITZ, Nogent-sur-Marne : je m'appelle Bernard GOBITZ, je suis Nogentais. En début de débat, j'ai fait parvenir deux questions écrites. Je veux savoir si vous les avez bien reçus.

François LEBLOND : vous aurez une réponse écrite, parce que je ne les ai pas sous les yeux. Il y a encore une question. Et après, nous donnons la parole aux deux maîtres d'ouvrage.

Richard ORSZULAK, Citoyen de Champigny : bonjour. Je m'appelle ORSZULAK. J'habite à Champigny depuis très longtemps. Et dans les deux projets, surtout pour la partie Est, je les trouve tout à fait complémentaires. C'est-à-dire en joignant depuis Champigny vers le Nord, cela dessert des zones tout à fait différentes. La variante à Chelles, ainsi que l'autre par Noisy-le-Grand ou par Val-de-Fontenay, il faudrait les réaliser toutes. Ce serait tout à fait complémentaire et pas concurrentiel, un peu comme dans la zone Sud. Parce que la zone Sud, cela dessert des zones très proches. Tandis que pour l'Est, c'est tout à fait éloigné. Merci.

François LEBLOND : je crois que c'est la... Dernière question. Et après, je donne la parole aux deux maîtres d'ouvrage.

M. ALIXE : Je constate deux choses dans les deux projets. Dans le projet du Grand Paris, c'est un circuit touristique pour montrer la grandeur de la France au niveau de l'Île-de-France.

Applaudissements

Et le deuxième, c'est un circuit qui n'est pas tout à fait terminé pour le grand circuit pour les zones résidentielles et les zones minoritaires, des zones industrielles pour les petits PME. J'applaudis pour ces deux projets. Mais le problème, c'est que l'on voudrait bien que ces deux projets soient réunis et fassent un grand projet pour que tout le monde puisse y contribuer, ainsi que les petites PME qui fassent aussi une vitrine pour la France. Parce que des grandes entreprises, c'est bien. Mais ce sont les petits PME qui apportent plus un progrès technique que les grandes. Par exemple Apple.

François LEBLOND : merci. J'arrête les questions maintenant. Je vais donner la parole aux deux maîtres d'ouvrage. Lesquels des deux démarre ? Je pense que c'est plutôt les deux responsables. Monsieur SANTINI le premier ? Si vous voulez, trois à quatre minutes chacun pour que l'on arrive à tenir dans un délai raisonnable.

André SANTINI : Monsieur le Président, Monsieur le Président du Conseil général, mes chers collègues maires, Mesdames et Messieurs, nous avons été très sensibles à l'atmosphère de cette réunion. Les gens ont été très précis et très sérieux dans leurs questions. Les élus, je vais les défendre aussi, personne ne les attaque bien sûr, connaissent leurs dossiers, et avancent des propositions. Et personnellement, j'ai été très heureux du climat de synthèse. Beaucoup parmi vous ont dit ingénument : est-ce que l'on ne pourrait pas avoir les deux ? Et pourquoi pas ? Le département de la Seine-Saint-Denis plaide carrément pour les deux tracés. Je ne suis pas en train de dire que nous avons les moyens de faire les deux. Je suis en train de dire que nous devons répondre à l'attente des gens. Effectivement, 1900, c'est le métro. 1970, c'est le RER. 2010, c'est le Grand Paris. La synthèse que nous réclamons depuis le début à Arc Express devrait permettre de répondre à toutes les attentes des populations qui ne peuvent pas aujourd'hui être satisfaites des conditions de transport dans un système à bout de souffle. Et là encore, le travail avec les élus doit être l'étape importante. Il est d'ailleurs prévu 18 mois de négociation après le dépôt des différentes synthèses et des motions. Et nous devons travailler ensemble. Moi-même, dans ma commune, j'ai demandé que la gare soit transférée. Ce n'était pas forcément le meilleur emplacement, une fois que l'on avait réfléchi. Demander un changement n'est pas bousculer un tabou. Rien n'a été arrêté définitivement. Et nous devons être à même d'expliquer. Je crois que le projet avance bien, et que nous devons respecter les deux tracés qui vous sont proposés, les formules. Mais nous n'avons pas là encore les moyens de tout réaliser. Il faudra aboutir à une synthèse - nous le disons depuis le début - dans le respect de chacun, et au service du bien public. Merci.

Applaudissements

Jean-Vincent PLACE : André SANTINI a dit des choses, sans non plus tout à fait en dire beaucoup, sur la question des synergies entre les deux projets. Nous... Et d'ailleurs, je remercie tous les intervenants et toutes les intervenantes pour la quantité du débat, et puis surtout là pour le coup, la connaissance technique pas seulement des élus d'ailleurs, de l'ensemble des citoyennes et citoyens qui se sont exprimés, et qui connaissent vraiment très bien d'une part évidemment leur vie quotidienne, mais aussi les sujets globaux en ce qui concerne les transports.

Sur la priorisation que nous avons faite, nous, au Conseil Régional d'Île-de-France, au Syndicat des Transports, et je le répète, avec l'unanimité des élus du Syndicat des Transports, c'est-à-dire aussi bien les élus représentant les départements de grande couronne, de petite couronne, de Paris, de droite, de gauche, écologistes, communistes, etc., tout le monde a pensé qu'il fallait prioriser notre projet Arc Express, parce qu'il est le projet de forme de vie quotidienne. Nous avons entendu les interventions des unes et des

autres. La réalité aujourd'hui, c'est qu'à quelques kilomètres de Paris, il y a des enclavements, des endroits où y compris, cela a été dit, pour faire 7-8-10 kilomètres pour aller à son travail, et que l'on n'a pas de voiture, nous sommes à une heure, une heure 15 de temps de transport. C'est une souffrance sociale réelle. Et nous avons choisi de prioriser cela. Je le dis très tranquillement : cela paraît peut-être moins sexy, cela a d'ailleurs été dit, que la grande métropole mondiale, que l'ouverture européenne, que nous allons relier les aéroports, et les centres d'affaires, et nous allons créer plein de centaines de milliers d'emplois, etc.

Je ne vais pas polémiquer en fin de soirée. Ce serait quand même discourtois. Enfin, je vois la réalité aujourd'hui du développement économique de ce pays, et je vois aussi la réalité de ce que l'on nous propose, ou de ce que l'on ne nous propose pas. Voilà aussi des éléments que l'on doit mettre dans le débat.

Après, pour être sur une tonalité plus positive, nous, au niveau de la région, au niveau du Syndicat des Transports qui bosse, nous les mains dans le cambouis. Nous proposons cela parce que c'est réalisable, parce que l'on a concerté, parce que l'on a les moyens de le faire. Et à côté, nous faisons le plan de mobilisation des transports. J'ai la fiche de tout ce que l'on va faire pour 2012-2015 ici, y compris dans le Val-de-Marne, aussi bien à Choisy-le-Roi qu'à Pompadour, que la prolongation de la ligne 8 du métro, que les RER A à deux étages qui, j'espère, accéléreront la quantité du service. Le T7 à Villejuif, le bus STVM Saint-Maur-Créteil, etc. Nous faisons des réalisations au quotidien. Nous essayons d'améliorer les choses. Nous pensons que c'est un bon projet pour la perspective 2017.

Après, puisque je ne vais pas non plus ne pas répondre, sur la question de la complémentarité, voyons les choses d'ailleurs aussi avec du réel. Je le disais à André SANTINI de façon humoristique, je l'espère : nous sommes prêts à discuter, mais nous préférierions discuter avec des gens qui ont de l'argent.

A un moment donné, c'est une réalité. J'attends de voir - et ce sera d'ailleurs l'objet de la loi de finance rectificative avec le nouveau gouvernement - quelle est la volonté gouvernementale d'appuyer financièrement la Société du Grand Paris ? S'il y a de l'argent à la Société du Grand Paris, et qu'y compris nous à la région, nous pouvons nous appuyer sur un accroissement du versement de transport, la récupération du fond d'aménagement de la région d'Île-de-France... Je ne vais pas être technique, mais nous avons des vrais sujets pour vérifier la volonté des uns et des autres d'avoir des financements pour la politique ambitieuse des transports dont nous avons besoin.

Si après avoir réglé ces problèmes de débat financier et budgétaire, nous nous mettons autour de la table pour essayer de voir les complémentarités, personne n'est sectaire. Et je suis persuadé qu'effectivement, la volonté du bien commun intergénéral est très partagée, et au gouvernement, et chez nous, et avec les départements, et avec les acteurs locaux. La réalité, c'est que nous voulons prioriser Arc Express. Nous voulons faire la vie quotidienne, l'améliorer avec les bus, avec les prolongements de métro, avec les tramways. Et nous

sommes prêts à un moment à discuter évidemment de la complémentarité. La ligne verte au Nord, elle n'a pas l'air de poser de problème à grand monde. La ligne bleue vers Roissy, y compris... Techniquement, le sujet du prolongement de la ligne 14 soulève beaucoup de questions. C'est un autre débat. Et effectivement, cette ligne rouge qui nous concerne ici très directement, elle peut être complémentaire effectivement d'un parcours Arc Express qui serait plus près de la capitale, et avec la boucle Est rouge qui soit un peu plus éloignée, qui correspondrait d'ailleurs à ce qu'a dit un peu le monsieur qui disait : fromage et dessert. Pourquoi pas ? C'est-à-dire qu'effectivement, dans cette zone-là, qui est l'Est de l'Île-de-France, nous le savons, il y a un retard d'investissement, un retard de développement économique par rapport à l'Ouest, qui a été très longtemps privilégié par les pouvoirs publics. Et c'est vrai qu'il peut y avoir une forme de justice sociale et de lutte contre les inégalités territoriales ici.

Voilà, nous, l'état d'esprit très tranquille, que nous avons : déterminés sur nos objectifs et nos priorités, et ouverts dans la discussion pour chercher les consensus, et des bons compromis, qui ne sont pas, comme vous le savez, la compromission. Je vous remercie.

François LEBLOND : 20 secondes Monsieur Santini.

André SANTINI : 20 secondes, parce que Jean-Vincent PLACE a été très positif et je le salue. Je dis simplement à tous les élus présents que si nous ne faisons pas ce réseau aujourd'hui, nous ne le ferons jamais.

François LEBLOND : merci beaucoup. Mon collègue Monsieur MATHIEU va annoncer quelques réunions.

Jean-Luc MATHIEU : la prochaine réunion commune des deux commissions et d'une commission qui traite aussi de l'extension vers l'Est aura lieu à La Défense le 18 novembre. La prochaine réunion spécifique sur le réseau de transport du Grand Paris aura lieu à Saint-Quentin-en-Yvelines le 16 novembre, et la réunion spécifique Arc Express aura lieu à Arcueil le 25.

François LEBLOND : merci beaucoup à tous.

Fin de la réunion à 23 h 10