

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

sur les projets de réseau de transport public du Grand Paris et d'Arc Express

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

15 Décembre 2010

Gennevilliers

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
- Christine URIBARRI, membre de la CPDP

Projet de réseau de transport public de Arc Express :

- Jean-Yves TAILLE, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public Arc Express
- Marie-Françoise CORNIETI, membre de la CPDP

MAITRISES D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Didier BENSE, Membre du directoire de la SGP
- Isabelle RIVIERE, Membre du directoire de la SGP
- Jack ROYER

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

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

La séance est ouverte à 20 h 11 sous la présidence de Jean Yves TAILLE, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public Arc Express.

Jean-Yves TAILLE, Président de séance et membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport public Arc Express : Mesdames et Messieurs, je vais vous demander de bien vouloir prendre place, de façon à ne pas commencer trop tard cette réunion pour pouvoir la terminer à l'heure, tout en gardant la possibilité de poser un aussi grand nombre de questions que possible.

Monsieur le Maire, je vais vous passer la parole pour faire le traditionnel accueil de ce genre de réunion.

Jacques BOURGOIN, Maire de Gennevilliers - Conseiller général des Hauts de Seine : merci. Mesdames et Messieurs, bienvenue dans la maison commune des Gennevilleuses et des Gennevillois pour participer à un des nombreux débats publics, le débat organisé à Gennevilliers puisque, et je tiens à en remercier les organisateurs, nous avons pu avoir un débat commun sur le réseau de transport public du Grand Paris et Arc Express dans cette ville de Gennevilliers, qui est un territoire de projet et de développement, puisque l'on verra dans les exposés de chacun, plusieurs projets concernant notre ville.

Alors, en vous souhaitant la bienvenue, je voudrais dire que dans l'actualité, j'ai entendu une interview de Monsieur le Président du Conseil Régional, Monsieur Jean-Paul HUCHON, qui vient de déclarer sur une radio périphérique, je le cite : « nous sommes pratiquement à la veille d'un accord probablement historique, d'accord sur le tracé et sur les financements acceptés ». En tous les cas, moi, c'est le souhait que je voudrais émettre en vous accueillant, et en vous disant que nous serons d'autant plus attentifs à la qualité de cet accord qu'avec nos concitoyens, nous réclamons de longue date ce métro orbital, dans le même temps que nous revendiquons l'amélioration des réseaux existants dans l'urgence, en particulier pour la ligne 13. Mais je ne développerai pas puisque ce n'est qu'un mot d'accueil, et vous imaginez bien que j'utiliserai mes trois minutes tout à l'heure dans le débat organisé.

Pour l'instant, je veux souhaiter à tous la bienvenue, aux deux Commissions Particulières du Débat Public, à la Société du Grand Paris, au STIF, aux élus des villes de la boucle des Hauts-de-Seine qui sont venus jusqu'à Gennevilliers aujourd'hui, bien sûr à l'ensemble des acteurs locaux, à nos concitoyens et concitoyennes, et de les inviter à être à la fois très attentifs aux présentations qui vont être faites par chacun des acteurs, et puis surtout les inviter chacun à poser les questions utiles et à donner leur point de vue pour la qualité du projet tant attendu par les Franciliens. Donc, bon travail.

Applaudissements

Jean-Yves TAILLE : merci Monsieur le Maire pour ces mots de bienvenue et pour les bonnes nouvelles que vous nous annoncez. Ces débats communs, ces réunions communes sont alternativement présidées par le Président de la CPDP du Grand Paris et par la CPDP Arc Express. Aujourd'hui, Monsieur Jean Luc MATHIEU, qui est le Président de la CPDP Arc Express, a eu un empêchement de dernière minute, et il m'a délégué la présidence de cette réunion à sa place. Aujourd'hui, c'est Arc Express qui préside. La prochaine fois, ce sera le Grand Paris. Je vais passer la parole à François LEBLOND qui va dire quelques mots sur le débat en général.

François LEBLOND, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport public du Grand Paris : bonsoir Monsieur le Maire, bonsoir Messieurs et Mesdames les élus, qui sont assez nombreux dans cette salle. Je voudrais simplement, puisque mon ami Monsieur TAILLE ce soir préside la réunion, je voudrais moi-même vous faire quelques petites remarques sur la nature du débat. C'est l'usage : quand l'un préside, l'autre parle de la nature du débat. Donc c'est mon tour ce soir en tant que Président de la Commission du Débat Public du Grand Paris.

Alors, à la tribune nous avons à côté de Monsieur TAILLE, Madame Marie-Françoise CORNIETI, qui est membre de la Commission Arc Express, et à ma droite Christine URIBARRI, membre de la Commission du Grand Paris. Et je précise qu'un certain nombre de nos amis des deux commissions sont également dans la salle, et nous font le plaisir d'être là ce soir. Monsieur le Maire, vous voyez que nous portons une très grande attention à cette séance de ce soir des deux commissions.

Alors, simplement vous rappeler que le débat public, c'est une procédure qui a été mise en place successivement par deux lois en 1995 et 2002. C'est une procédure qui a été utilisée à nouveau pour la loi qui a été votée par le parlement le 3 juin dernier sur le projet Grand Paris, mais avec un examen conjoint, dit le législateur, avec le dossier Arc Express qui, dans le temps, a été un peu antérieur à celui du Grand Paris. Et le parlement a demandé que les deux débats se passent conjointement et simultanément, ce qui est finalement une très bonne formule.

Nous avons autour de nous des représentants à la fois de la Société du Grand Paris, à ma droite Monsieur Didier BENSE, Madame Isabelle RIVIERE et Monsieur Jack ROYER ; et du côté d'Arc Express Madame Sophie MOUGARD qui est la Directrice générale, Monsieur Jean-François HELAS, Madame Sandrine GOURLET, et je crois que nous avons un représentant du STIF, administrateur du STIF, qui est Monsieur Philippe SAINSARD.

Nous avons également dans la salle des représentants de la SNCF, Monsieur Maurice COTON ici présent, de RFF, Monsieur LECONTE, que je remercie parce qu'on le voit très souvent dans nos réunions. Et ces débats sont pour lui des choses très importantes.

Nous avons également des représentants de la ligne 13 du métro, et de la RATP d'une façon générale. Nous avons un représentant de Monsieur le Préfet des Hauts-de-Seine, cher collègue, de la Direction Régionale de l'Équipement peut-être, également. Vous voyez qu'autour des deux maîtres d'ouvrage, il y a toute une série de personnes qui sont en mesure de donner quelques informations quand elles ne sont pas de la compétence formelle des deux maîtres d'ouvrage. Nous essayons toujours d'élargir le débat autant que nous le pouvons.

Qu'est-ce qui est dit à propos de ces questions de débat public ? Ces débats publics sont présidés par des représentants complètement indépendants. Il y a une Commission Nationale du Débat Public qui a été créée par la loi de 2002, qui est complètement indépendante des pouvoirs publics, et c'est elle qui nous a désignés. Elle m'a désigné le 3 juin dernier, et sur ma proposition, pour ce qui concerne le Grand Paris, elle a désigné les autres membres, les 11 autres membres de la Commission du Grand Paris. Je sais que pour Arc Express, la même procédure avait eu lieu, mais antérieurement, voilà.

Alors, les débats publics ont ceci de caractérisé qu'ils permettent à tous ceux qui sont présents dans ses réunions de s'exprimer totalement, librement. Nous veillons à ce que cette expression puisse avoir lieu. Nous demandons aux élus qui sont présents de laisser un peu de temps de parole, le plus de temps de parole possible, à des personnes qui ne sont pas élus, parce que c'est bien de les entendre. Nous avons, par exemple, hier à Issy-les-Moulineaux, sur les 30 personnes qui ont parlé, il y avait au moins 20 à 25 personnes qui n'étaient pas des élus. Et je pense que c'était intéressant, parce qu'ils nous expliquaient un petit peu ce qui se passait dans leur partie de la commune dans laquelle ils vivent. Ils examinaient si les projets qui leur étaient présentés étaient satisfaisants pour eux. C'est exactement ça que l'on souhaite dans un débat public.

Vous voyez que nous sommes complètement indépendants des deux maîtres d'ouvrage, et nous essayons d'organiser le dialogue entre ces deux maîtres d'ouvrage et le public qui est présent dans la salle. Vous devez, naturellement, ce que nous demandons, c'est que chacun de ceux qui s'expriment argumente, apporte des arguments. C'est normal qu'il ne donne pas des observations qui ne soient pas liées au débat. Nous essayons toujours de rester dans le cadre du débat. Nous savons très bien qu'un débat public, sur un sujet comme celui-là, peut déborder sur d'autres sujets. Nous savons bien qu'un réseau de transport, c'est un moyen. Ce n'est pas un but. Un réseau de transport, ça concerne des personnes qui ont une habitation à un endroit, qui ont un travail à un autre, qui ont des loisirs, peut-être un troisième. Et ce débat public permet aussi d'élargir un tout petit peu les sujets. C'est bien normal qu'on les élargisse un peu à ce qui n'est pas rigoureusement la question stricte du transport. Mais la loi a prévu que pour ce qui concerne le débat public de Grand Paris et Arc Express, tout doit naturellement être focalisé sur la question du transport.

Alors, voilà ce que je voulais dire en préalable à cette réunion. Je ne veux pas être long sur des questions de procédure, parce que ce qui vous intéresse, c'est que l'on parle du fond. Je vais laisser tout de suite la parole aux deux maîtres d'ouvrage.

Alors, je crois que c'est la Société du Grand Paris qui commence. Nous leur donnons exactement le même temps de parole. Il y a des horloges qui prévoient les temps de parole respectifs des deux partenaires. Le cas échéant, si l'un était un peu trop bavard, nous lui expliquerions qu'il faut qu'il s'arrête. Mais nous n'avons jamais eu à le faire jusqu'à présent, parce qu'en fait il y a un climat parfaitement consensuel entre les deux maîtres d'ouvrage sur ce sujet. Voilà, peut-être pas sur tout, mais sur ce sujet. Madame, c'est vous qui engagez le débat.

Isabelle RIVIERE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris : Monsieur le Député, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs, les élus, Mesdames et Messieurs, nous avons le plaisir de vous présenter ce soir le projet de métro du Grand Paris. Pour commencer, nous allons vous projeter un film qui va vous donner un premier éclairage de ce projet d'avenir.

Projection d'un film

Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du métro Grand Paris, puis nous regarderons en détail le tracé des différentes lignes qui le composent, et surtout les bénéfices que pourront en tirer les Franciliens, et plus particulièrement les Gennevillois. Enfin, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation.

Rappelons qu'aujourd'hui, à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne, et seulement 10 % en grande couronne. En zone dense, le département des Hauts-de-Seine est bien desservi et 45 % des déplacements se font en transport en commun. Cependant, pour répondre aux défis du département, les infrastructures actuelles ne correspondent plus aux besoins des alto-séquanais.

D'une manière générale, les 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, ce qui oblige beaucoup de voyageurs à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Et ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant.

Les voyageurs qui empruntent la ligne A du RER et la ligne 13 du métro vivent au quotidien ces difficultés. Il faut savoir que 10 % des utilisateurs du métro sont obligés de passer 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 s'effectuent en voiture, et que l'on trouve

dans les Hauts-de-Seine des voiries saturées comme les quais de Seine, l'A86 et l'autoroute A15 ?

Nous sommes aujourd'hui confrontés à un défi : répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue. Notre réponse à ce défi, c'est le métro Grand Paris. Nous vous proposons un réseau en rocade de trois lignes de métro automatique en souterrain, desservant une quarantaine de gares en correspondance avec le réseau de transport en commun. Ces 155 kilomètres permettent d'une part de répondre aux besoins des Franciliens pour leurs déplacements de banlieue à banlieue, et d'autre part d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense, les pôles de recherche et d'enseignement.

Le métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. Les habitants d'Île-de-France emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs, et aussi pour leur démarche de la vie quotidienne. Notre réseau en rocade répond également aux attentes des entreprises qui ont besoin d'un système de transport fiable, rapide et efficace pour se développer. Nous attendons 2 000 000 de voyages à l'ouverture du métro Grand Paris. Par comparaison, c'est trois fois le trafic du RER A chaque jour.

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 k/h de vitesse en moyenne avec un intervalle entre deux trains de 85 secondes aux heures de pointe, moins d'une minute et demie, ce qui équivaut à aller deux fois plus vite que le métro parisien.

Avec des quais de 120 mètres de long, équipés de façades vitrées, des trains de huit voitures pouvant transporter près de 1 000 personnes, le métro Grand Paris, métro automatique et souterrain, propose une qualité de service optimale en matière de régularité, de souplesse, d'adaptabilité à la demande, et de sécurité. Le métro Grand Paris est accessible aux personnes à besoins spécifiques, personnes à mobilité réduite, personnes avec handicap visuel, auditif, parents avec poussette ou voyageurs encombrés de valise.

Voyons maintenant la gare. La gare de demain, c'est un autre type de gare. C'est un espace de vie au service des voyageurs. La gare du métro Grand Paris est un lieu d'échange avec les autres modes de transport, y compris les modes doux, cheminements piétons et pistes cyclables dont nous ne parlons jamais. La gare dispose également de connexion avec le réseau de bus, de dépose-minute pour les voitures, des services d'autopartage, de covoiturage, des stations d'autolib, de vélib.

Au service de la ville, la gare de demain, lieu unique, accompagne le développement urbain dans son nouvel environnement. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des habitants, des associations, en concertation avec les collectivités locales qui

ont des ambitions pour leurs concitoyens. C'est un repère urbain au service des voyageurs et de la ville. Le métro Grand Paris, c'est un réseau bouclé constitué de trois lignes de métro.

Examinons à présent le tracé ligne par ligne. La ligne rouge, pour les hauts-séquanais, c'est une évidence, une nécessité. C'est une rocade qui répond aux besoins de déplacement banlieue-banlieue. Cette rocade, c'est 60 kilomètres de voies nouvelles. C'est 23 gares dont 12 dans les Hauts-de-Seine. Cette rocade, c'est 800 000 voyageurs par jour dès la mise en service. La ligne rouge est en correspondance avec quatre lignes de métro en terminus, à savoir la ligne 1, la ligne 4, la ligne 9, la ligne 13 ; deux lignes du réseau Transilien L et U, et enfin le tramway Val de Seine T2 et le futur tramway T6 Châtillon Viroflay.

Comme vous pouvez le constater, la ligne rouge, grâce à son maillage, est indispensable pour les déplacements dans les Hauts-de-Seine. Dans le Val-de-Marne, d'Arcueil Cachan jusqu'à Villiers-sur-Marne, la ligne rouge de rocade reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival. A l'Est, la rocade dessert Chelles, la ville plus peuplée de Seine-et-Marne, à proximité du bassin d'emplois de Marne-la-Vallée. Toujours à l'Est, elle offre une liaison rapide pour accéder au Bourget et grâce aux correspondances, au bassin d'emplois de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle.

Enfin la ligne bleue, c'est le prolongement de la ligne 14 au Nord et au Sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les trois plateformes aéroportuaires de Roissy, le Bourget et Orly, ainsi que plusieurs gares TGV, la gare de Roissy, la gare de Lyon et également les futures gares 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. Elle a un tronçon commun avec la ligne verte entre Saint-Denis-Pleyel et la plateforme de Roissy. Sa longueur est de 50 kilomètres, dont 9 kilomètres correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle comprend 22 gares dont 13 gares nouvelles.

Enfin la ligne verte, avec ses 75 kilomètres et ses 16 gares, va permettre de créer une nouvelle liaison directe avec les plateformes aéroportuaires de Roissy au Nord, et 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. A l'Ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne, et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle va également irriguer 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, C et avec les lignes TGV. La ligne verte contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plate-forme aéroportuaire d'Orly.

Vous voyez sur cette carte un zoom du métro Grand Paris sur le Nord-Ouest de l'Île-de-France. A noter qu'il subsiste une variante sur ce tracé que vous voyez apparaître en vert clair sur l'écran. Elle permet de passer à Gennevilliers RER et surtout au port de Gennevilliers. Cette variante dépend des projets de développement du port de Gennevilliers

qui est un pôle important dans cette zone. Nous y reviendrons plus tard dans la présentation.

Le tracé de référence en vert foncé prévoit une gare aux Grésillons et aux Agnettes pour converger enfin vers la gare de Bécon-les-Bruyères. La ligne verte accompagne le développement des territoires de la boucle Nord des Hauts-de-Seine avec des distances courtes entre les gares, de l'ordre de 2 kilomètres.

Quels sont les bénéfices du projet ? Améliorer les déplacements pour tous. Le métro Grand Paris facilite les déplacements en transport en commun dans des secteurs encore mal desservis aujourd'hui. 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 surtout pour tous les voyageurs.

C'est particulièrement vrai pour le Gennevillois qui, malgré un réseau de transport développé, desserte autoroutière, gare RER, ligne 13, est en attente d'une meilleure qualité de service, et d'une meilleure régularité des offres de transport en commun.

Avec le métro Grand Paris, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. Pour la ligne 13 qui nous intéresse particulièrement ce soir, son trafic sera 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 supérieure à 15 % sur le tronçon central.

Pour ce qui concerne le développement économique et territorial, neuf territoires de développement ont été identifiés. Vous les voyez apparaître en ocre sur l'écran. Le métro Grand Paris permettra d'augmenter l'attractivité de Gennevilliers et d'Asnières. Ces territoires seront des pôles majeurs pour la création d'emploi au bénéfice de tous les habitants.

Gennevilliers est située entre deux de ces pôles : La Défense et Pleyel. La Défense est un site privilégié pour l'implantation des fonctions stratégiques, des centres de décision de grands groupes français et internationaux. Il convient de souligner que La Défense est à la fois le 1^{er} quartier d'affaires européen, le plus grand centre commercial d'Europe, le 2^e Palais des congrès, le quatrième cinéma. La Plaine Saint-Denis, elle, est un pôle de création qui se caractérise par la diversité et la jeunesse de sa population.

La ligne verte du métro Grand Paris permet donc à tous les Gennevillois de bénéficier de cette dynamique de pôle de développement économique. Le réseau du Grand Paris donne aux entreprises qui créent des emplois la possibilité de se développer sur l'axe La Défense Saint-Denis. Cette rocade permet de compléter le RER C qui est un axe radial, afin de relier les villes de Gennevilliers et de Saint-Ouen.

Pour la première fois dans le cas d'un projet d'infrastructure de transport, nous avons réalisé

une évaluation stratégique environnementale très amont du débat public. Cette étude a permis la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet. L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 kilomètres de large. Et nous avons pu ainsi proposer un tracé en souterrain sur Gennevilliers, et déterminer la profondeur du tunnel en tenant compte de la nature du sous-sol.

Rappelons maintenant la place qu'occupe Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine. Gennevilliers est une ville historiquement industrielle. Elle est située au Nord des Hauts-de-Seine à 5 kilomètres du cœur de Paris, entre le centre d'affaires de La Défense et les aéroports de Roissy et du Bourget. La ville se divise en trois secteurs : un tiers regroupe le secteur résidentiel ; un tiers correspond au port de Gennevilliers ; le dernier tiers est occupé par des zones d'activité économique et le Parc des Chanteraines.

Ville jeune, moderne, populaire et dynamique, Gennevilliers est aujourd'hui un pôle économique et de formation important en fort développement. De nombreux projets urbains et économiques sont actuellement en cours. Ils feront de Gennevilliers une ville de 50 000 habitants et de 50 000 emplois à l'horizon 2020.

Aujourd'hui, 58 % des actifs Gennevillois utilisent les transports en commun pour se rendre à leur travail, principalement vers Paris et vers les villes avoisinantes. 62 % des actifs travaillant à Gennevilliers et n'y résidant pas effectuent leur déplacement en voiture.

Les élus de Gennevilliers, Colombes, Asnières, Bois-Colombes, Clichy et Saint-Ouen, ont engagé un travail depuis un an et demi afin de se rassembler au sein d'une intercommunalité. Ils ont invité Villeneuve-la-Garenne à cette réflexion. Ce projet de regroupement est soumis en ce moment au débat public. Le Maire de Gennevilliers a lancé le premier débat le 25 septembre. Des ateliers avec les Gennevillois se sont déroulés en octobre dernier. Les communes de la boucle Nord travaillaient de fait dans une intercommunalité de projet dans le domaine de la politique de la ville, avec le dispositif des plans locaux d'insertion par l'économie.

Le métro Grand Paris, avec la ligne verte, dessert les quartiers politiques de la ville, et prend en compte les attentes des habitants de Gennevilliers aux Grésillons, et des Hauts d'Asnières à proximité de la gare des Agnettes. Sur la commune de Nanterre, le quartier du Petit Nanterre bénéficiera d'une gare dans le secteur des groupes.

On ne peut pas parler de Gennevilliers sans faire référence à son activité portuaire. En effet, le port de Gennevilliers, avec 400 hectares et 8 000 emplois directs, constitue la 1^{ère} plateforme logistique multimodale de la région francilienne, et traite aujourd'hui la grande majorité du trafic de conteneurs en provenance du grand port maritime du Havre.

C'est un centre majeur pour le secteur des écoindustries de la construction. Il joue un rôle pivot dans le réseau des ports de Paris qui en compte 70. Il accueille également de grands

sites pétroliers desservis par oléoducs, ce qui représente 30 % des approvisionnements en hydrocarbures de la région.

Ce territoire de Gennevilliers est donc un poumon du Grand Paris, à la fois parce qu'une partie importante de la logistique et de l'économie réelle des villes y est produite, et parce que le recours à des modes alternatifs, voie d'eau, fer, oléoducs, rend cette chaîne logistique verte.

Pour reprendre la contribution du port de Paris au débat public, la plate-forme portuaire de Gennevilliers devrait être irriguée selon eux par des moyens de transport légers, dimensionnés pour des flux restreints, mais connectés à une gare implantée dans la ville et reliés au réseau de transport francilien.

Examinons à présent les trois gares proposées dans la boucle Nord des Hauts-de-Seine, à savoir, les Grésillons, les Agnettes et Bécon les Bruyères. Autour de la gare RER des Grésillons, cinq zones de développement économique sur des friches industrielles ou des zones de faible densité totalisent un potentiel de 510 000 mètres carrés de tertiaire, et 60 000 mètres carrés d'activités mixtes.

Il s'agit des opérations de développement que vous connaissez : les Cabœufs Fossés Blancs, Laurent Cely, Cabœuf, Cabœuf Louis Roche, les Quais de Seine, avec un projet sur Asnières de densification et de restructuration urbaine à vocation d'habitat, d'équipement et de tertiaire. Et enfin, le pont de Saint-Ouen.

Le 6 décembre dernier, lors de la visite de Monsieur le Ministre de la ville, Monsieur Leroy, a été signé par le Préfet des Hauts de Seine l'arrêté de la zone d'aménagement différé des Grésillons. Situé au cœur des projets d'aménagement d'Asnières et de Gennevilliers, le métro Grand Paris accompagne le dynamisme de ces territoires. La ligne verte permettra à ces secteurs d'être irrigués et reliés à La Défense, à Pleyel, et plus loin au Bourget et à la plate-forme aéroportuaire de Roissy.

Au Sud des Grésillons, le territoire autour de la station ligne 13 des Agnettes présente aussi des projets de développement sur Gennevilliers et Asnières. Le premier secteur est le quartier des Agnettes qui connaît depuis quelques années une dégradation des conditions de vie et de la situation sociale et économique de ses habitants. Le foncier peut être valorisé par un projet de requalification urbaine intégrant une densification maîtrisée et diversifiée de l'habitat. Le projet prévoit l'adaptation des équipements de proximité aux nouveaux besoins, le traitement des espaces extérieurs et l'amélioration de la qualité environnementale, ceci en référence à l'écoquartier et à l'évolution urbaine de la barre Victor Hugo.

Le deuxième secteur en mutation est le centre ville, avec la réalisation de 1 700 logements.

Le troisième secteur est l'écoquartier Chandon République. En effet, la ville s'engage dans une démarche volontariste de développement durable. Le projet prévoit la reconversion urbaine durable de la friche industrielle anciennement occupée par les établissements ETG, ex Chausson, situés en partie centrale de la commune.

Le quatrième secteur est le secteur Brennus, situé dans le quartier Chambon Brennus, un quartier qui se densifie aux marges de l'écoquartier et du centre ville.

Enfin, le cinquième et dernier secteur est l'opération d'aménagement à Asnières le long de la Départementale.

Ici encore, le métro Grand Paris accompagne les développements des villes en proposant une gare aux Agnettes sur la ligne verte.

La troisième gare proposée sur cette séquence est située à Bécon-les-Bruyères. En effet, la ville de Bois-Colombes porte un projet ambitieux sur la Zac des Bruyères, qui est un véritable quartier de ville au-delà d'être un territoire d'élection pour de grands groupes tels que Colgate, Aviva, IBM, récemment GDF-SUEZ et bientôt la COFACE et l'INPI en 2013. Cette ZAC est limitrophe de trois communes : Courbevoie, la Garenne Colombes et Asnières. Ce nouveau quartier accueillira à terme 10 000 salariés et 1 150 logements. La gare proposée se situe au niveau de la gare actuelle de Bécon-les-Bruyères, et bénéficie donc aux communes de Courbevoie, Bois-Colombes et Asnières.

Comme nous l'avons vu, l'objectif du métro Grand Paris est d'apporter des moyens de transport à ces trois secteurs, et donc de poser des gares aux Grésillons, aux Agnettes et à Bécon-les-Bruyères. Au-delà de l'échelle locale, un réseau efficace doit aussi apporter des bénéfices à l'échelle régionale. La ligne verte s'inscrit dans cette logique.

Vous voyez ici la boucle Nord de Hauts-de-Seine ainsi qu'une partie des départements limitrophes avec de gauche à droite les Yvelines, le Val d'Oise, la Seine Saint-Denis et enfin Paris en bas à droite. Nous pouvons voir que les transports existants sont orientés vers le centre de Paris avec le RER A, les lignes Transilien L, J et H, le RER C, la ligne 13 du métro, et les RER B et D. Dans cette organisation, la gare Saint-Lazare est un point de passage obligé pour beaucoup de voyageurs.

En 2012, deux lignes de tramway doivent être prolongées : le T1, de Saint-Denis aux Courtilles ; et le T2, de La Défense au Pont de Bezons qui permettra aux Bezonnais d'aller faire des correspondances à La Défense en 12 minutes.

Même avec ces deux projets, la carte que nous voyons met en évidence un manque de lignes en rocade sur cette zone, et en particulier sur la boucle Nord des Hauts-de-Seine.

Le métro Grand Paris a pour mission d'apporter des solutions. Les lignes proposées ont été étudiées en prenant en compte les projets en cours. Vous voyez à l'écran le tracé du

prolongement du T1 au-delà d'Asnières, qui a été voté au Conseil Municipal de Colombes. Il doit permettre de desservir le cœur de la ville. Il rejoint ensuite toujours à Colombes le tramway T2 au niveau de la station Parc Lagravère, faisant de Colombes une plaque tournante d'un réseau de tramway maillé dans le Nord des Hauts-de-Seine. Il se poursuit ensuite vers Nanterre Université, puis vers Rueil. Ce tramway est structurant pour apporter une solution en rocade pour tous les Asniérois, Colombiens, Nanterriens et Rueillois.

En complément du T1, le métro Grand Paris propose une autre rocade entre le T1 et la Seine. Cette rocade irrigue Gennevilliers, Asnières, Bois-Colombes, Courbevoie, et permet de se rendre à La Défense, à ses emplois et à ses multiples lignes de transport en commun que l'on y trouve en correspondance. Gennevilliers se trouve ainsi au cœur d'un barreau entre La Défense et Pleyel, deux pôles de développement de la région.

Pour compléter ces deux rocades, deux projets sont à l'étude, de l'autre côté de la Seine sur le Val d'Oise : un transport en commun afin d'aller de Bezons à Villepinte ; et la Tangentielle Nord, 28 kilomètres de tram-train rapide pour aller de Sartrouville à Noisy-le-Sec. Les travaux de cette Tangentielle ont commencé cette semaine pour la partie entre Épinay et le Bourget, et sa mise en service est prévue en 2014. La réalisation de la Tangentielle dans le Val d'Oise et les Yvelines est prévue pour 2018.

Comme vous pouvez le constater, le métro Grand Paris, en complémentarité avec les autres projets de transport, apporte une solution à la demande de déplacement en rocade dans le nord des Hauts-de-Seine.

Je vous propose de regarder maintenant comment le réseau du Grand Paris va améliorer vos déplacements, et en particulier comment la ligne bleue du métro Grand Paris va apporter plus de confort et de régularité à la ligne 13.

Aujourd'hui, comme nous l'avons déjà dit, la gare Saint-Lazare est souvent un point de passage obligé. Sur l'exemple à l'écran, vous voyez qu'un trajet de Saint-Denis à La Défense passe par la gare de Saint-Lazare, et nécessite 36 minutes. Vous voyez que l'on est contraint de passer dans Paris pour aller de banlieue à banlieue.

Avec la ligne verte en rocade, il n'est plus nécessaire de passer par la gare Saint-Lazare. Il suffit de réaliser la correspondance à Pleyel. Le temps de trajet est diminué d'environ 7 minutes, et le confort surtout est meilleur. Ce report de trafic permet de diminuer la charge entre Pleyel et Saint-Lazare. Le meilleur fonctionnement de la ligne 13 permettra d'améliorer la régularité sur le tronçon central et donc sur les deux branches, une amélioration dont bénéficieront évidemment les Asniérois et les Gennevillois.

Ce principe de réseau en rocade permet également aux voyageurs de la branche Ouest de la ligne 13 de ne pas devoir passer par Paris pour aller à La Défense. Il en est de même pour les voyageurs du RER C, et donc pour les habitants du Val d'Oise qui l'utilisent.

Enfin, la ligne bleue du métro Grand Paris permet de doubler la ligne 13 entre Pleyel et Saint-Lazare pour les voyageurs qui désirent se rendre au cœur de Paris. Les lignes bleue et verte, le RER C et la ligne 13 du métro constituent un réseau fortement maillé pour relier entre elles les communes de Gennevilliers, de Clichy et Saint-Ouen.

Rappelons que 40 % du territoire de Saint-Ouen est dédié à l'activité économique. Des zones d'emploi tertiaire se sont développées, comme celle de Victor Hugo autour du RER C, sans oublier les puces de Saint-Ouen avec 4 000 000 de visiteurs. Son projet de ZAC des Docks située sur un espace de 100 hectares devra permettre à l'horizon 2025 d'atteindre un objectif de 10 000 salariés et de 10 000 habitants supplémentaires.

En résumé, les gares du Grand Paris accompagnent et facilitent les déplacements des habitants de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, vers des secteurs d'emploi et de loisirs. Le réseau du Grand Paris les relie à La Défense, à la Seine-Saint-Denis et à Paris, avec des itinéraires alternatifs aux lignes existantes qui sont aujourd'hui saturées.

Examinons à présent les gains de temps de vie pour les Gennevillois. Sur cette carte, vous voyez la station des Agnettes en rouge. Le métro Grand Paris est en service. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transport en commun. Lorsque vous allez dans une zone en vert foncé, vous gagnez au moins 20 minutes par rapport à aujourd'hui. Si vous l'appliquez au déplacement des Asniérois qui transitent pour leur travail et leur loisir, cela donne des gains de temps de vie importants.

Voici maintenant des exemples de gain de temps au départ de la gare des Grésillons. Sur la ligne verte vers le Nord, c'est 38 minutes de moins pour aller à l'aéroport du Bourget, 38 minutes également de moins pour Roissy. Sur la ligne verte vers le Sud, c'est 18 minutes de moins pour se rendre à La Défense, et 22 minutes de moins pour aller à Nanterre. Enfin, pour aller au Pont de Sèvre avec une correspondance à La Défense, le gain de temps est de 17 minutes.

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 et 23 milliards d'euros selon les variantes de tracé, le nombre de gares retenu, et la proportion de sections aériennes 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 à une 3^e génération d'investissement. Chaque grande période a été marquée par un défi à relever en matière de transport. Le métro en 1900, ensuite le RER dans les années 70, et aujourd'hui le métro Grand Paris. Le métro Grand Paris est la réponse au défi de la région Île-de-France, du XXI^e siècle.

A la fin janvier, à la clôture du débat, un schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et des avis collectés par la Commission du Débat Public. S'ensuivra une période

de 18 mois, pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, les élus, les partenaires, seront permanentes pour élaborer la programmation et concevoir finement les ouvrages. Les travaux pourront alors démarrer dans les meilleurs délais, dès 2013, pour des mises en service à partir de 2018 et jusqu'en 2023. Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

Jean-Yves TAILLE : merci à la Société du Grand Paris pour sa présentation. Vous avez parlé exactement 30 minutes et 13 secondes. Je passe la parole au STIF pour la présentation du projet Arc Express. Vous avez la même durée.

Philippe SAINSARD, Administrateur du STIF : merci Monsieur le Président. Je commencerai mon propos en faisant le constat que la région, les collectivités et le STIF continuent d'avancer, en proposant une complémentarité crédible des projets. Ensuite, je voudrais exprimer une inquiétude persistante concernant les financements des transports en Île-de-France, l'État ne semblant pas prêt à prendre toute sa part dans l'amélioration des transports.

Un premier mot sur le projet que défend la région et le STIF. La région porte un projet d'ensemble du développement du territoire de l'Île-de-France. C'est le SDRIF qui est issu d'un projet de concertation qui a duré quatre ans, avec les élus, les acteurs socio-économiques, les associations et les citoyens. Nous nous préoccupons du développement économique de l'Île-de-France, dans un souci de justice sociale et de développement durable de nos territoires. Le développement des transports est un axe structurant du schéma directeur. C'est une priorité de la région, et c'est le sens de notre engagement au côté du STIF dans le débat public Arc Express.

Le SDRIF est malheureusement aujourd'hui mis à mal pour des raisons juridiques, et bloquant ainsi de nombreux projets.

Le développement des transports, c'est le plan de mobilisation qui porte l'ambition de la région et de ses partenaires pour l'Île-de-France. C'est un plan sur 10 ans, de 18 milliards d'euros engagés par la région, les départements et le STIF. Il répond à trois objectifs majeurs : Le premier, c'est de répondre aux urgences en modernisant les matériels et la désaturation de la ligne 13, par le prolongement de la ligne 14. Le deuxième objectif, c'est d'accélérer les projets de transport : des projets de bus, de tramway, de tangentielle et le prolongement d'un certain nombre de lignes de métro. Enfin, le troisième objectif, c'est de préparer l'avenir par des grands projets de transport. C'est le prolongement d'Éole à l'Ouest, et c'est le projet Arc Express.

Ce plan de mobilisation est donc un projet de mélange de court terme et de moyen terme. La rocade Arc Express est l'élément central du plan de mobilisation. C'est une rocade complète qui facilitera le déplacement de banlieue à banlieue sans passer par Paris, voté à

l'unanimité du Conseil d'administration du STIF, où sont représentés les usagers et les collectivités. Nous avons privilégié l'efficacité, deux arcs prioritaires pour la désaturation rapide du réseau central. Nous allons y revenir dans le détail dans quelques instants.

Je terminerai mon propos par la position que défend la région. La région s'est battue pour que ces débats publics aient lieu afin de permettre aux Franciliens de s'exprimer sur tous ces projets. Je rappellerai que le projet de loi initiale sur la loi du Grand Paris interdisait ce débat, le débat sur Arc Express. Jean-Paul HUCHON a insisté pour que la loi sur le Grand Paris soit corrigée, pour approuver le schéma directeur et redonner au STIF ses pleines compétences de maîtrise d'ouvrage des transports franciliens. Jean-Paul HUCHON a également formulé une contribution pour la complémentarité des deux projets portés par le STIF et l'État.

Il porte sur trois points. Le premier, c'est de compléter Arc Express, à l'Est, par un arc desservant Marne-la-Vallée, Chelles et Clichy-Montfermeil. La deuxième proposition, c'est d'ajouter une desserte renforcée des aéroports. La troisième, c'est d'inscrire un effort de modernisation des RER, et en particulier le doublement du tunnel entre Châtelet et gare du Nord.

La question des financements reste une question centrale. Nous n'avons toujours pas de garantie de la part de l'État pour sa participation au financement du plan de mobilisation alors qu'il est prévu 6 milliards de participation de l'État. Nous déplorons le refus de la Société du Grand Paris de s'exprimer sur la question du financement et en particulier l'annulation de la réunion publique du 8 novembre qui a été reportée, je crois, au 5 janvier. Enfin, la loi de finance rectificative apporte des réponses incomplètes. Il n'y est toujours pas évoqué les 4 milliards promis à la Société du Grand Paris alors que l'État siphonne une partie des ressources financières identifiées pour le plan de mobilisation au profit de la Société du Grand Paris.

Projection d'un film

Sandrine GOURLET, Responsable des projets ferrés du STIF, Chef de projet Arc Express : bonsoir. Merci de votre présence ce soir. Le film que nous venons de voir vous a présenté les grandes lignes du projet Arc Express, et je vais maintenant vous présenter de façon plus détaillée ce projet. Il est important tout d'abord de rappeler qu'Arc Express est un projet porté par la région Île-de-France et de nombreux partenaires, notamment les départements, dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports dans notre région. Ce plan a été élaboré en concertation avec les collectivités locales, et a reçu le soutien des opérateurs et partenaires : RATP, SNCF et RFF.

Le plan de mobilisation, c'est 60 projets pour améliorer les transports en commun dans notre région dans les 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 la région. Enfin, c'est un projet sur lequel nous avons engagé un dialogue avec les élus locaux dès 2009.

Je vais maintenant vous expliquer en quoi Arc Express répond à l'évolution de l'Île-de-France et au besoin de déplacement des Franciliens ? Pourquoi il est utile aux Franciliens ? Quelles en sont les principales caractéristiques ? Et comment le projet sera mis en œuvre ?

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

Aujourd'hui, les densités de population et d'emplois qui sont représentées sur cette carte en bleu 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 : bruit, pollution, temps perdu. 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, si nous regardons les 15 dernières années, que 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 le Val-de-Marne.

Arc Express, c'est un projet que le STIF étudie depuis 2008. 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, les principaux équipements ? Quels sont les quartiers ou les pôles d'emplois aujourd'hui mal desservis ? Y a-t-il des projets de développement urbain ?

Cela nous a permis d'identifier les points à desservir. Nous nous sommes ensuite interrogés sur les choix techniques. Doit-on passer en souterrain ? En aérien ? Quelle distance est la plus efficace entre les stations ? Quel matériel roulant faut-il choisir ? Quelle vitesse ?

Autres aspects très importants : les points de correspondance avec le réseau de métro, de RER, de train, existants ou à venir. Nous avons regardé où nous pouvions nous raccorder ou pas, comment avoir des correspondances faciles. L'ensemble de ces études a confirmé la priorité à donner aux arcs Sud et Nord. Au Sud, car il y a un déficit flagrant de transport collectif dans le Val-de-Marne et les déplacements de rocade sont difficiles à réaliser, compte tenu des nombreuses coupures à franchir : la Seine, la Marne, les faisceaux ferroviaires. L'arc Nord permet, quant à lui, de desservir des territoires très denses en population et en emplois. Les études sont finalisées pour les arcs Est et Ouest, pour pouvoir boucler la rocade.

Nous allons voir maintenant à quoi sert Arc Express, à qui sert-il ? Arc Express permet tout d'abord de diminuer fortement les temps de trajet. Quelques exemples, les gains de temps concernent évidemment des trajets qui vont devenir directement directs. Par exemple, pour aller de Saint-Denis à La Défense Grande Arche, nous mettrons 17 minutes avec Arc Express. Mais le gain de temps concerne aussi des trajets entre la grande et la petite couronne grâce aux correspondances. Ainsi, nous mettrons 21 minutes de moins qu'aujourd'hui pour aller d'Ermont à Nanterre.

Pour chacun des trois autres arcs qui composent l'ensemble de la boucle complète d'Arc Express, les gains sont tout aussi importants. Alors, gagner du temps c'est bien en soi. Cela permet aussi d'atteindre des destinations plus intéressantes sans passer plus de temps dans les transports, par exemple d'accéder à plus d'emplois, à plus d'équipements comme les universités, de favoriser l'accès aux loisirs. Et cela vaut pour tous les Franciliens, que l'on habite en petite ou en grande couronne. Cette carte montre depuis chaque petit carré le nombre d'emplois supplémentaires que l'on pourra atteindre en une heure grâce à Arc Express. Plus c'est rouge foncé, plus nous gagnons. Par exemple, depuis Aubervilliers, nous allons pouvoir atteindre 250 000 emplois de plus qu'aujourd'hui en moins d'une heure. C'est considérable. Depuis Conflans Sainte Honorine, ce sera environ 100 000 emplois. Nous allons donc gagner, si nous habitons à côté d'une station d'Arc Express, mais pas seulement. Grâce aux correspondances, c'est une très grande partie de l'Île-de-France qui pourra accéder à plus d'emplois, plus d'établissements scolaires, plus d'écoles, plus d'universités, plus d'activités de loisir.

Conséquences de ces gains de temps : le trafic attendu sur Arc Express est considérable. Nous avons fait des prévisions de trafic à l'aide de notre modèle de prévision au STIF. Nous attendons ainsi 270 000 voyageurs chaque jour sur l'arc Sud seul, 250 000 pour l'arc Nord, et 1 000 000 pour la rocade complète de 70 kilomètres. Si nous comparons par rapport aux lignes du réseau existant, pour avoir un ordre de grandeur, il y a aujourd'hui 750 000 voyageurs par jour sur la ligne 1 du métro.

Deuxième apport essentiel du projet : décharger le réseau de transport en commun dont certaines lignes atteignent aujourd'hui la saturation. 5 à 10 % du trafic ne sera plus obligé de

passer par Paris. Pour les lignes les plus chargées, 5 à 10 % de trafic, cela équivaut à trois ou quatre rames de métro pleines. Et ce sera donc plus d'espace et de confort pour voyager. Les lignes de bus en petite couronne bénéficieront aussi du projet. Arc Express, c'est aussi un projet de transport pour la ville d'aujourd'hui et pour celle de demain. Avec une station tous les kilomètres à 1,5 kilomètre, il va permettre de desservir les centres-villes et les équipements importants, donc de les conforter, de conforter les commerces par exemple.

Arc Express desservira ainsi une vingtaine de quartiers en politique de la ville. Il va permettre de desservir des quartiers aujourd'hui à l'écart des réseaux. En desservant les pôles d'emploi, Arc Express accompagne le développement économique de l'Île-de-France. Enfin, Arc Express favorise la réalisation des projets de logements, d'activités, portés par les collectivités, et pourra en susciter de nouveau en desservant finement le territoire.

Enfin, Arc Express est un projet bénéfique pour l'environnement. En favorisant l'usage des transports en commun, ce seront 150 000 voitures en moins chaque jour. C'est autant d'accidents, de pollution, de gaz à effet de serre ou de bruit 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 ? 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. De cette comparaison, nous en avons tiré plusieurs conclusions. Arc Express sera un métro automatique pour pouvoir adapter facilement l'offre à la demande. Un métro automatique, mais encore plus moderne que celui que vous connaissez sur la ligne 14, car il offrira les équipements de dernière génération. Une ligne 14 du XXI^e siècle, rapide, fiable confortable. Ce sera un métro large, plus large que celui que l'on connaît à Paris, plutôt large comme un RER pour pouvoir faciliter des déplacements à l'intérieur des rames, et permettre un accès plus facile à tous. Enfin, le projet sera conçu pour être évolutif, pour pouvoir augmenter le nombre de personnes transportées facilement en se gardant la possibilité d'allonger les trains.

Quelques éléments clés pour se fixer les idées, Arc Express, c'est une rocade de 70 kilomètres et 50 stations nouvelles, 30 stations de correspondance avec 28 lignes de train, de RER, de métro et de tramway, et 20 stations intermédiaires. Toutes les stations sont desservies par des lignes de bus. La vitesse de la ligne sera de 40 km/h, ce qui est la vitesse de la ligne 14 aujourd'hui. A l'heure de pointe, il y 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.

Voilà le tracé plus en détail. Alors, si ce n'est pas très lisible à l'écran, une carte a dû vous être distribuée à l'entrée. Grâce aux études que nous avons menées, nous pouvons aujourd'hui vous proposer plusieurs solutions. Toutes ces solutions 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 trains et de tramway. En revanche, leur différence réside dans les territoires qu'elles desservent localement. C'est pour cela que l'on est à l'écoute de vos avis sur ces différentes variantes. Au-delà de l'opportunité du projet, ce débat doit nous aider à faire émerger le tracé d'Arc Express. Les stations intermédiaires qui figurent sur cette carte feront l'objet d'une présentation détaillée sur votre territoire lors de la suite de mon exposé. La distance retenue entre les stations est entre un kilomètre et 1,5 kilomètre, pour garantir la vitesse de 40 km/h.

Je vais commencer par les deux variantes de tracé d'Arc Express envisagées sur l'arc Nord. Pour l'arc Nord, le tracé bleu part de Nanterre Préfecture La Folie, dessert la boucle Nord des Hauts-de-Seine en assurant des correspondances avec les deux branches de la ligne 13, et également avec les Transiliens, ligne L c'est-à-dire direction Cergy-le-Haut, ligne J, direction Mantes-la-Jolie. Il dessert ensuite la Plaine Saint-Denis avec trois stations qui sont communes aux variantes verte et bleue, carrefour Pleyel ligne 13, Stade de France Saint-Denis RER D, et la plaine Stade de France RER B. Et enfin, le tracé bleu rejoint le métro ligne 5 à Pantin. Le tracé vert, quant à lui, part de La Défense Grande Arche et passe plus au nord que le tracé bleu, pour rejoindre Gennevilliers RER C et assurer des correspondances avec le tramway T1. Après les trois stations communes au tracé bleu que je viens d'évoquer sur la Plaine Saint-Denis, le tracé vert rejoint Bobigny avec deux directions envisageables : Bobigny Pablo Picasso ou Bobigny la Folie.

L'arc Sud maintenant. Trois variantes sont envisageables. Le tracé bleu part du tramway T2 à Issy-Val de Seine. Il dessert le sud des Hauts-de-Seine en se maillant notamment à la station Laplace avec le RER B, pour rejoindre Villejuif Louis Aragon qui est un point de passage pour toutes les variantes. Et enfin, ce tracé bleu se connecte à Val de Fontenay avec le RER A, le RER E, et le tramway T1.

Le tracé vert part du tramway T2 à Meudon, dessert Clamart et Bagneux, avant de rejoindre le RER B en gare de Bagneux, puis Villejuif-Louis Aragon. Au-delà, deux directions sont envisageables à l'Est pour le tracé vert, Val de Fontenay ou Noisy-le-Grand. Enfin, le tracé rose correspond à un tracé intermédiaire entre les tracés vert et bleu. Et enfin, comme la carte le montre, différentes variantes de tracés sont également envisageables sur les arcs Est et Ouest d'Arc Express.

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 prolongement de lignes de métro, comme la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen pour désaturer la ligne 13, du prolongement des quatre lignes de tramway existantes, dont la desserte de Clichy Montfermeil, et de la création de

quatre nouvelles lignes de tramway, de l'amélioration du fonctionnement des lignes de RER A, B, C et D, pour plus de régularité et plus confort, et de projets neufs comme le prolongement du RER E à l'Ouest, et la création de liaisons de rocade en tram-train en grande couronne, 300 kilomètres de projet de bus en site en propre, comme la desserte du plateau de Saclay.

Grâce à ces projets, c'est bien l'ensemble des Franciliens qui va bénéficier d'une amélioration très forte de ses conditions de déplacement. Des compléments au plan de mobilisation ont été présentés courant novembre par la région Île-de-France. Ces projets complémentaires sont en cours d'étude. Ils s'appuient notamment sur la création d'un arc complémentaire d'Arc Express à l'Est, qui constituerait un deuxième niveau de rocade.

Parmi ces compléments qui sont actuellement à l'étude, nous pouvons en mentionner trois à titre d'exemple : le prolongement de la ligne 14 à la station Stade de France Saint-Denis RER D, le prolongement de la ligne 7 de la Courneuve 8 mai 1945 au Bourget RER B, le doublement du tunnel qui est aujourd'hui commun au RER B et D entre Châtelet-Les-Halles et gare du Nord, pour améliorer considérablement la régularité du RER B, ainsi que celle du RER D. Et une liaison directe de l'aéroport de Roissy depuis Paris. Cette liaison correspond au projet CDG Express amélioré de manière à assurer une desserte de qualité de l'ensemble de la zone aéroportuaire, tout en maintenant une vitesse optimale.

Revenons à Arc Express, qui est un projet qui avance. Concrètement, comment sera-t-il mis en œuvre ? Le projet coûte 7 à 8 milliards d'euros pour la boucle complète. Une première tranche de financement est inscrite au plan de mobilisation pour 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. Ainsi, l'arc Sud sera mis en service en 2017, et l'arc Nord sera mis en service d'ici 2020.

Enfin, les dates de mise en service envisagées pour les arcs Est et Ouest sont respectivement 2020 et 2023. Alors, en conclusion de cette première partie, Arc Express est une réponse concrète pour vos déplacements, un projet porteur d'avenir et de développement pour le territoire régional. C'est un projet que le STIF a conçu au plus près des besoins des Franciliens. C'est pour cela que nous avons besoin de votre avis ce soir afin d'en tenir compte dans les phases d'étude à venir. Je vous propose maintenant de visionner ensemble un film que nous avons réalisé sur l'arc Nord, pour vous présenter plus précisément les variantes de tracé Arc Express que nous vous proposons et soumettons au débat.

Projection d'un film

Nous allons maintenant nous intéresser plus spécifiquement aux trois communes concernées par la réunion de ce soir : Gennevilliers, Asnières-sur-Seine et Villeneuve-la-

Garenne. Ces trois communes diffèrent en termes de poids de population et de nombre d'emplois mais elles présentent néanmoins des points communs tout à fait majeurs en termes de dynamique urbaine. Ces trois communes sont des territoires de projets particulièrement structurants, que ce soit en ce qui concerne les quartiers faisant l'objet de rénovation urbaine prioritaire, comme le Luth et les Grésillons à Gennevilliers, les quartiers sud à Villeneuve-la-Garenne, ou qu'il s'agisse de projets de tertiarisation progressive, comme le Parc d'affaire Bord de Seine à Asnières. Aussi, l'organisation de la desserte de votre territoire par les transports collectifs s'avère majeure pour accompagner ces dynamiques de projet, et desservir ces opérations de restructuration. Il est essentiel, lors de la conception d'une infrastructure de transport d'envergure telle qu'Arc Express, d'analyser les déplacements liés à un territoire, afin de proposer la réponse la plus adaptée. Les chiffres qui sont présentés ici s'appuient sur les données du recensement général de la population réalisé par l'INSEE. Première question : où travaillez-vous ? 20 % d'entre vous travaillent au sein de l'une des trois communes. Par ailleurs, 70 % d'entre vous travaillent à Paris et sur le reste de la petite couronne. Seconde question : qui vient travailler sur vos territoires ? Parmi les personnes qui travaillent sur votre territoire, 23 % habitent sur l'une de vos trois communes, et 45 % proviennent de Paris et du reste de la petite couronne. Ces résultats démontrent l'importance majeure du lien avec le reste de la petite couronne pour vos déplacements quotidiens.

Les principaux projets de transport collectif qui concernent votre territoire, et sur lesquels nous nous sommes appuyés pour définir les variantes de tracé d'Arc Express, sont le prolongement du T1 à l'Ouest, et le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen pour désaturer la ligne 13. Vous l'avez compris, nous souhaitons qu'Arc Express soit le plus possible à l'écoute de votre territoire, à l'écoute de vos besoins. Aussi, il nous a semblé indispensable de prendre en compte l'ensemble des enjeux spécifiques à vos communes. Cette analyse a été réalisée en relation avec l'IAU : l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France.

Tout d'abord, les enjeux en termes d'habitat. Quels sont les secteurs les plus densément peuplés ? Ce sont les hachures orange sur la carte. Quels sont ceux qui ne sont pas aujourd'hui suffisamment desservis par les transports collectifs ? Ce sont les secteurs indiqués en gris foncé. Et nous avons également pris en compte les principaux projets de renouvellement urbain qui sont représentés par les étoiles orange.

Ensuite, les enjeux en termes d'emploi. Les principales zones d'emploi sont hachurées en violet sur la carte. Et nous nous rendons compte, sur cette carte, de la très forte densité d'emplois, notamment sur le nord de Gennevilliers et sur Villeneuve-la-Garenne. Nous avons également mentionné ici le principal pôle de bureaux de votre territoire, le parc d'affaires situé sur les Bords de Seine à Asnières-sur-Seine. C'est le carré bleu sur la carte. Nous nous intéressons également aux enjeux de desserte d'équipement qui rayonnent à une échelle départementale, voire régionale. Comme nous allons le voir par la suite, la présence

d'équipements culturels majeurs marque fortement l'identité de votre territoire, et je pense notamment au théâtre de Gennevilliers. Nous avons également regardé où sont les centres-villes historiques. Ce sont ceux qui apparaissent en rouge sur la carte, mais aussi les centres-villes dits secondaire, c'est-à-dire les autres principaux lieux de vie au sein desquels sont implantés de nombreux équipements, loisirs, commerces, équipements scolaires ou autres. Ce sont les quartiers représentés en orange.

Autre enjeu structurant pour le projet Arc Express : favoriser la réalisation des projets de logements et d'activités, portés par les collectivités. Et ce sont ceux qui correspondent aux pointillés rouges. Nous allons y revenir pour la suite de la présentation. C'est donc sur la base de ces différents enjeux que nous avons élaboré les tracés que je vais maintenant vous présenter. Il faut rappeler que toutes ces variantes de tracé sont techniquement faisables, qu'elles s'appuient sur des stations de correspondance et des stations intermédiaires, et que la localisation des stations intermédiaires peut encore évoluer. Alors, quelles sont les variantes sur votre territoire ? Tout d'abord, le tracé bleu. Il relie la gare de Bois-Colombes en correspondance avec le Transilien J à la gare des Grésillions, RER C. Entre ces deux stations de maillage d'Arc Express, deux itinéraires sont envisageables pour le tracé bleu : soit en se connectant à la ligne 13 à la Station Gabriel Péri, soit à la station les Agnettes.

Le tracé vert maintenant. Là encore, deux itinéraires sont envisageables : la connexion au RER C se fait soit à la gare de Gennevilliers, soit à la gare des Grésillions. Alors plus précisément, pour chacun de ces tracés, où sont les stations Arc Express que nous proposons ? Quels quartiers et quels équipements desservent-elles ? Et en quoi répondent-elles aux enjeux de votre territoire ?

Le tracé bleu tout d'abord. Sur votre territoire, il commence son parcours à la gare de Bois-Colombes. Cette gare est desservie par le Transilien ligne J en direction d'Ermont Eaubonne et de Pontoise. C'est l'ensemble du centre-ville de Bois-Colombes qui pourrait ainsi profiter de cette station. Le tracé bleu quitte ensuite la station de Bois-Colombes pour se raccorder à la branche les Courtilles de la ligne-13 au niveau de la station des Agnettes. Comme le montre cette carte, il s'agit d'un secteur particulièrement dense, à l'instar des quartiers les Agnettes et le Fossé de l'aumône. Depuis la station les Agnettes, nous proposons que le tracé bleu desserve le centre ville de Gennevilliers. Ainsi, le projet Arc Express s'appuie ici sur une nouvelle station intermédiaire qui serait située au sud du Stade Louis Boury au niveau de la rue de Brennus. Cette nouvelle station Arc Express, Gennevilliers centre, desservirait d'importants immeubles d'habitats collectifs, ainsi que les futurs immeubles d'activités de bureaux et d'habitat prévus dans le cadre des aménagements des axes Chandon République, qui est un écoquartier de 1 200 logements, des écoles, un gymnase et des commerces de proximité, et Barbusse Chandon qui prévoit des logements, et 48 000 mètres carré de bureaux. Par ailleurs, cette station desservirait également le conservatoire national de musique Edgar Varèse.

Enfin, le tracé bleu se termine sur votre territoire en se connectant au RER C, direction Pontoise, au niveau de la station des Grésillons. Il s'agit d'un secteur déjà dense en emplois aujourd'hui, et qui est amené à se densifier encore avec la ZAC Bord de Seine située à l'extrémité Sud-Est de la ville d'Asnières. Un autre itinéraire est envisageable pour ce tracé bleu, qui permettrait de desservir une nouvelle station intermédiaire d'Arc Express que nous avons dénommée Mairie d'Asnières. En effet, le centre-ville d'Asnières-sur-Seine, particulièrement dense en habitats et en commerces de proximité et équipements publics, n'est pas desservi directement par des transports collectifs ferroviaires aujourd'hui, puisque la gare d'Asnières est située à environ 800 mètres du centre-ville.

Cette variante quitte ensuite la station Mairie d'Asnières pour se connecter à la branche les Courtilles de la ligne 13 au niveau de la station Gabriel Péri. Il s'agit d'un secteur particulièrement dense, et également porteur de projets d'envergure. Nous pensons principalement à l'opération de renouvellement urbain les Grésillons. Un équipement majeur est directement desservi par cette station : le théâtre de Gennevilliers.

Passons maintenant au tracé vert. Sur votre territoire, il quitte la gare de Colombes pour rejoindre la place des quatre routes. L'implantation de cette station intermédiaire vise à desservir les populations situées dans les nombreux quartiers d'habitation à la limite des communes de Colombes, Bois-Colombes et d'Asnières-sur-Seine. Il s'agit également d'un secteur marqué par le projet de rénovation urbaine l'ANRU quartier Nord.

Ensuite, c'est à la station ligne 13 les Courtilles que le tracé vert se raccorde. Là, il s'agit également de desservir un quartier qui concentre déjà aujourd'hui de nombreux habitants et emplois, et qui est amené à se densifier encore avec l'opération Le Luth, notamment. Depuis les Courtilles, le tracé vert se raccorde directement à la gare RER C de Gennevilliers. Le pôle de Gennevilliers est situé dans la zone industrielle de Gennevilliers, et dessert trois principales zones d'urbanisation de la ville : le port autonome de Paris au Nord ; la zone industrielle à l'Est et la zone résidentielle ; et le village à l'Ouest, c'est-à-dire le vieux Gennevilliers, avec l'ancienne mairie. Ce pôle, situé à proximité de l'axe de la coulée verte, dessert également le Parc économique des Barbaniers, et la zone d'activité des Louvresses plus au Nord.

Ensuite le tracé d'Arc Express dessert une station intermédiaire située au sein du Parc d'activité de la Litte. L'objectif est ici de desservir un quartier à fort potentiel de mutation et de développement situé à la limite des communes de Gennevilliers et de Villeneuve-la-Garenne, à l'intersection de la rue du Moulin de Cage et de l'Avenue de la Longue Bertrane. Je rappelle à ce titre que le PLU de la ville de Gennevilliers identifie ce quartier comme un secteur à développer pour l'implantation de nouveaux pôles économiques, en favorisant l'implantation de pôles de service. L'important complexe cinématographique Megarama est situé à proximité de cette nouvelle station Arc Express.

Enfin, sur votre territoire, le tracé vert se termine à une nouvelle station intermédiaire : la station la Bongarde. Ce sont les zones industrielles du Moulin de Cage, de la Litte et de la Bertrane qui sont directement desservies par cette station.

Autre élément important, l'opération Anru quartier Sud qui est située au Nord de la station. Et enfin, la variante du tracé vert dont j'ai parlé tout à l'heure, qui quitte les Courtilles ligne 13 pour rejoindre la station Gennevilliers centre. Il s'agit donc d'une station commune avec le tracé bleu, et j'en ai parlé tout à l'heure. Cette variante du tracé vert se branche ensuite à la station les Grésillions du RER C.

Quelques éléments de comparaison entre ces variantes de tracé d'Arc Express sur votre territoire. Ces quatre variantes de tracé desservent sensiblement le même nombre d'habitants et d'actifs sur votre territoire. Plus précisément, ce sont près de 95 000 habitants et 35 000 emplois qui sont desservis par chaque variante d'Arc Express. Ces quatre variantes desservent autant d'équipements structurants, comme nous l'avons vu au cours de la présentation. La variante de tracé qui se distingue des autres, en termes de desserte des quartiers en politique de la ville, est clairement la variante verte qui passe par Gennevilliers. Elle dessert des quartiers prioritaires pour chacune des trois communes. Et enfin, en termes de correspondance avec les lignes de transport collectif, les tracés vert et bleu sont parfaitement équivalents. Je rappelle cependant que le tracé vert peut potentiellement faire doublon avec le prolongement du T1 à l'Ouest.

Enfin, le choix qui sera fait entre ces deux variantes de tracé sur votre territoire aura des impacts sur la desserte des territoires situés à l'Ouest de vos communes. En effet, le choix du tracé sur votre territoire aura des incidences sur les territoires desservis jusqu'à la station de la Garenne-Colombes. Au-delà de cette station, il paraît tout à fait possible de mixer les tracés verts les tracés bleus.

En revanche, cette carte montre bien que l'ensemble de ces variantes de tracé que nous venons de voir convergent après très rapidement à l'Est, après avoir franchi la Seine au niveau de la station de maillage Arc Express Carrefour Pleyel. Nous vous avons donc présenté l'ensemble des tracés Arc Express possibles, qui nous semblent les plus pertinents sur vos communes. Nous avons aussi vu quels étaient les points communs et les différences entre ces variantes. Je rappelle qu'il est toutefois possible de mixer les différentes solutions proposées dans la limite de ce qui est faisable techniquement.

Pour aller plus loin, nous avons besoin de votre avis ce soir, d'écouter vos remarques et interrogations par rapport au projet Arc Express sur votre territoire, et plus particulièrement par rapport au tracé et aux stations que je vous ai présentés. Je vous remercie.

Applaudissements

Jean-Yves TAILLE : merci au STIF pour sa présentation. Vous avez parlé un peu plus longuement que la Société du Grand Paris. Je leur pose la question : est-ce que vous souhaitez éventuellement compléter ? Non. Alors, nous allons passer aux séances de questions. Nous avons vu que nous sommes en face de deux projets, Arc Express et réseau de transport du Grand Paris, qui ont des philosophies différentes, et des déclinaisons locales différentes en conséquence.

Pour la zone de Gennevilliers, nous avons vu qu'il y a plusieurs possibilités de gares, plusieurs possibilités de variantes, auxquelles s'ajoute la problématique de la desserte du Port de Gennevilliers. Alors, l'objet d'un débat public, c'est de donner des éléments au maître d'ouvrage pour optimiser son projet dans l'optique de ce que j'appellerais une utilité publique maximale. Je souhaite donc que la séance des questions débute par les questions concernant les problématiques locales et les spécificités de la zone de Gennevilliers, Asnières, Villeneuve-la-Garenne, au sujet des tracés et des gares qui ont été proposés.

Puis si nous avons le temps, puisque la réunion doit se terminer à 23 heures, d'autres questions pourront alors être posées de manière plus générale sur les projets dans leur ensemble ou sur les problèmes de transport en commun de la région Île-de-France. Alors dans la pratique, pour les interventions orales, je demande que ceux qui souhaitent intervenir se lèvent, se présentent, donnent leurs noms et leur qualité, et qu'ils disent éventuellement s'ils sont des élus, s'ils appartiennent à une association. Tous ces éléments seront retransmis dans le verbatim de la réunion.

Que ceux qui veulent intervenir essaient de limiter leurs temps de parole à deux minutes si possible, de toute façon trois minutes maximum, et ceci, pour permettre au public de poser le maximum de questions.

Enfin, pour ceux qui ne voudraient pas poser de question orale, des fiches sont distribuées pour les questions écrites, et elles seront amenées ici à cette table. Nous y répondrons si nous avons le temps. Sinon, la réponse se fera par écrit.

Nous allons commencer par les questions propres à Gennevilliers. Qui se lance pour poser la première question. Madame.

Anne-Laure PEREZ, Animatrice du comité d'usagers de la ligne 13 à Asnières Gennevilliers : je n'ai pas de question, mais plutôt un avis à donner sur ce que vous nous avez présenté ce soir. Et puis, donner l'avis en tout cas du comité d'usagers de la ligne 13 d'Asnières Gennevilliers.

La première chose que je souhaite dire au nom du comité, c'est qu'évidemment, nous sommes très contents d'accueillir ici ces deux projets, et surtout de voir que vous avez travaillé sur un métro rocade qui va permettre des connexions interbanlieues. Cela fait des années que les Gennevillois le demandent, aussi bien les habitants que les élus. Du coup,

nous sommes plutôt favorables à ce métro rocade, à ce métro circulaire. Nous sommes favorables évidemment à la création de deux stations. Nous avons vu là Agnettes et Grésillons. Nous sommes plutôt aussi très contents de savoir qu'il va y avoir des interconnexions avec la ligne 13 et avec le RER C. Mais évidemment, il y a un mais, parce que sinon, ce ne serait pas drôle.

Deux choses : nous restons quand même vigilants, parce que l'on est favorables évidemment à l'extension des transports en commun en Île-de-France. Mais ce soir, vous ne nous avez pas du tout ou très peu, un petit peu le STIF, mais pas parlé de financement, alors que je pense comme le disait le monsieur du STIF, c'est une question majeure. Nous savons par exemple que pour le financement du Grand 8, nous le voyons d'un très mauvais œil, parce que le mode de financement du Grand 8 se ferait sur les plus-values foncières et commerciales sur 400 mètres autour des gares. Du coup, nous nous posons la question en tant que comité d'usagers : quelle serait la marge de manœuvre des Gennevillois pour décider encore du développement urbain économique et social de leur ville, autour de ces gares ?

Le STIF nous disait également que l'on n'avait pas encore l'assurance de l'État qu'il y ait des financements de l'État dans le projet que propose le STIF. Alors que l'on sait que dans le plan de mobilisation des transports, tous les départements d'Île-de-France ont déjà annoncé qu'ils mettraient de l'argent. Nous nous demandons aujourd'hui, comité d'usagers, où est l'engagement de l'État, et dans quelle mesure il va financer son projet ? Surtout que l'on a appris, il y a quand même quelques jours, que l'État a fait adopter pour le financement de son projet une taxe supplémentaire qui s'appellerait « taxe spéciale d'équipement spécifique », qui s'ajouterait à notre taxe d'habitation et à notre taxe foncière. Cela veut dire que le financement de ce transport reposerait encore plus sur nous, Franciliens. En sachant que l'on est dans une ville quand même où la population est très fragilisée par la crise, nous rajoutons encore une taxe sur notre taxe d'habitation et notre taxe foncière. Pour nous, c'est très inquiétant. Et nous restons vigilants sur cette question du financement parce que ni les uns, ni le STIF, ni la Société du Grand Paris, vous ne nous avez rassuré sur cette question-là. D'autant plus que, je vous rappelle, le ticket de métro a augmenté au mois de juillet. Le ticket de métro qui a augmenté, on nous a dit au mois de juillet que c'était pour financer les projets de transport en Île-de-France.

La deuxième chose, et je suis désolée, je suis plus longue que trois minutes, mais vous avez parlé plus d'une demi-heure chacun, du coup excusez-moi. La deuxième chose sur laquelle nous sommes vigilants, c'est quand même sur la question de la saturation de la ligne 13. Parce que j'ai bien entendu, et je trouve ça très bien qu'il y ait des interconnexions. J'ai bien vu que le Grand Paris parlait de -25 %, etc. C'est quand même une ligne de transport qui est saturée à presque 120 %. Et je ne vois pas, ni dans le plan du STIF, ni dans celui de la Société du Grand Paris, des mesures spécifiques urgentes de désaturation de cette ligne. Je vous rappelle que, Monsieur Roland MUZEAU, qui est devant moi, a envoyé une lettre à

Monsieur MONGIN il n'y a pas longtemps pour lui parler de nos conditions de transport quotidiennes qui se sont encore dégradées ces derniers temps, et que rien n'est prévu dans vos deux plans sur la désaturation. Cela nous inquiète aussi. Ça veut dire pour nous que là, nous n'avons pas d'assurance sur le financement de ces deux plans, que certains nous proposent que cela repose sur notre taxe d'habitation, alors que l'on est, je l'ai dit, dans une ville où la population souffre de la crise, et qu'en plus, nous allons continuer à avoir des transports saturés.

Jean-Yves TAILLE : madame, je crois qu'il faudrait poser une question.

Anne-Laure PEREZ : je m'arrête. Je ne pose pas de question. Je donnais un avis. Je l'ai dit.

Applaudissement

Jean-Yves TAILLE : en ce qui concerne la désaturation de la ligne 13, j'ai cru comprendre que tout à l'heure, il y a quelques mots qui avaient été dits à ce sujet. Mais c'est un autre problème. Sur le financement, nous pouvons demander à la Société du Grand Paris ce qu'elle a à dire sur vos remarques.

Didier BENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris : bonsoir à tous. Je crois que la question des projets que l'on présente aujourd'hui n'est pas du tout étrangère et ne tourne pas le dos aux problèmes de saturation de réseaux existants. Nous avons essayé au contraire de montrer qu'un projet comme l'autre - il n'y a pas grande différence de ce point de vue là sur les mécanismes qui sont mis en œuvre - ont comme objet de désaturer de façon assez considérable, assez efficace espère-t-on, la zone centrale, et en particulier en pompon finalement grâce à cette couronne protectrice que l'on place autour de Paris, tout le trafic des gens qui sont obligés de passer par la capitale, mais qui n'y vont pas, qui se déplacent de banlieue en banlieue. Ça, c'est particulièrement vrai pour la ligne 13, et c'est particulièrement vrai pour la ligne B, en tout cas pour ce qui concerne le projet Grand Paris. Je m'en tiens là, mais il y a effectivement cet effet-là qui est un effet structurel. Vous avez raison madame, les effets structurels, ce sont des projets de long terme. Les projets que nous vous présentons sont des projets de long terme. Et les dates de mise en service qui vous ont été présentées sont déjà des dates de mise en service qui sont des vrais challenges pour nous, pour les maîtres d'ouvrage, et pour l'ingénierie qui mettra tout cela en œuvre derrière.

En ce qui concerne les financements d'abord, un élément de réponse à l'intervention de Monsieur SAINSARD qui laisse entendre que nous refuserions les explications sur le sujet. Pas du tout. Je crois qu'il y a un temps pour tout. Effectivement, dans le modèle de la Société du Grand Paris, la question du financement est extrêmement dépendante, et ça a été expliqué, je crois, depuis le début, des recettes qui lui seront affectées. Ces recettes sont créées par la loi. La loi est en discussion, et elle devrait être votée ces prochains jours. Et la

Commission du Débat Public a jugé utile de faire une réunion spécifique sur ce financement, une fois que nous aurions toute connaissance de cause sur les recettes que la loi fixait.

Cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'effectivement, il avait été expliqué que ce réseau nécessitait un effort considérable, premièrement. Deuxièmement, c'est un effort qui ne doit pas se substituer aux projets qui sont absolument nécessaires. Et nous disons depuis le début de ce débat public que nous n'opposons pas ce projet, nous n'opposons pas son financement, à ce qui est présenté par ailleurs par le STIF et la région au titre du plan de mobilisation. Il ne faut pas faire l'un ou l'autre. Il faut évidemment faire les deux. Il faut traiter les réseaux existants. Il faut compléter ces réseaux existants avec tous les projets dont nous avons exposé une certaine partie en tout cas de votre territoire, en oubliant de dire effectivement que c'était le STIF qui était en charge, mais l'erreur est réparée. La Société du Grand Paris est uniquement en charge du réseau de transport du Grand Paris. Et pour le concevoir, elle a évidemment pris en compte tous les projets du paysage de façon à avoir des propositions qui soient les plus complémentaires possibles.

En ce qui concerne le financement pour y revenir, il y a plusieurs temps dans tout cela. Il y a d'abord le temps des études. Nous y serons dès que nous aurons posé un tracé définitif. Dans une idée de convergence avec les projets de la région, nous le souhaitons. Ces temps-là, c'est la première période 2011-2013. Et la Société du Grand Paris se verra affectée par la loi les ressources nécessaires. Cela veut dire que jusque-là, contrairement à ce que vous dites, madame, l'État remplit ses engagements puisqu'il donne à la société du Grand Paris les moyens de conduire son action. Et ces moyens ne sont pas au détriment des projets de la région, puisque ce sont des ressources nouvelles.

Après cela, il y avait effectivement l'idée de doter la Société du Grand Paris d'un capital de 4 milliards. Ces 4 milliards, nous en aurons besoin lorsque les travaux commenceront. Nous ne faisons pas 4 milliards d'étude. 4 milliards, c'est vraiment les périodes de travaux. C'est de l'argent que nous appellerons sur les années 2014-2015.

Ensuite, de cela, nous emprunterons assez massivement. Après toute la question est de savoir comment, une fois que tout cela est mis en service, la Société du Grand Paris va rembourser sa dette, puisque évidemment, le modèle qui devrait être celui de la Société du Grand Paris n'est pas celui d'une dette éternelle. C'est celui d'une dette que l'on rembourse sur une très longue période. Nous parlons de 40 ans à partir de la mise en service pour fixer les idées. Cela peut paraître long, mais c'est un modèle qui a déjà été utilisé, notamment lorsque l'on a construit le métro de Paris. Les emprunts de 1897 ont fini d'être remboursés en 1977. Nous avons à l'époque un modèle économique qui consistait à rembourser les premiers travaux du métro de Paris sur 80 ans. Nous n'inventons rien de ce point de vue là.

La loi va recréer ces ressources pérennes. Elles sont nécessairement d'origine fiscale dans un premier temps. C'est pour ça qu'il était impératif d'avoir les éléments constitutifs de ce que

les assemblées vont voter. Et nous avons bien fait d'attendre puisque jusqu'au dernier moment, il y a des modifications qui sont quand même relativement substantielles. Mais nous parlerons de tout cela à la réunion *ad hoc* en 2011, début 2011.

Jean-Yves TAILLE : merci Monsieur BENSE. A titre d'information, je crois que la réunion à laquelle vous faites allusion aura lieu le 5 janvier, une réunion publique sur les financements. Je pense que c'est à Paris, mais je ne suis pas sûr que le lieu soit défini encore. Le STIF voudrait rajouter quelque chose ?

Philippe SAINSARD : oui un mot de réponse par rapport à cette intervention, à la fois sur le financement, mais également sur la ligne 13, parce que même si ce n'est pas dans le débat, je comprends bien que les usagers ont aujourd'hui besoin de réponse. Et comme nous en avons, c'est parfaitement un plaisir d'apporter ces réponses. La différence, je ne vais pas rentrer dans le détail. Nous avons évoqué les sommes. Je crois que vous avez là à l'illustration de deux approches, celle qui est portée par des élus, qui ont l'habitude d'amener des projets avec les financements. C'est-à-dire à la fois financement et projet technique. Aujourd'hui, Arc Express fait partie du plan de mobilisation. Nous avons indiqué 18 milliards d'investissement sur lesquels les financements sont prévus au deux tiers, trois-quarts. Effectivement, nous attendons la part de l'État comme dans tous les projets où l'État a jusqu'à maintenant participé. Effectivement, nous attendons cette réponse. Mais sinon, notre projet est financé. Nous ne venons pas devant vous en vous disant : nous verrons le financement plus tard. Et puis, le projet qui est une émanation effectivement de l'État, qui dans sa tradition, se pose des questions techniques, et puis verra les financements ultérieurement.

Voilà, je crois que ce sont deux approches qui sont différentes. Et je rajouterai par rapport à ce qui a été dit par madame...Vous avez oublié un détail qui n'en sera pas un le moment venu. Ce sont les frais de fonctionnement de la boucle du Grand Paris, pour lesquels nous n'avons aucune indication sur son intégration ou pas dans le modèle actuel, et selon quelles modalités.

Vous voyez qu'il y a un certain nombre de grandes questions comme ça sur lesquelles aujourd'hui... Nous avançons nous sur les projets qui sont conçus par la région dans le cadre de sa délégation de compétence au titre de la décentralisation, et pour lesquels nous avons un plan d'ensemble. Et puis là, un projet qui essaie de s'imbriquer dedans, et pour lequel il manque des questions essentielles comme le financement.

Jean-Yves TAILLE : comme je le disais tout à l'heure, afin d'éclairer un peu les maîtres d'ouvrage sur leur choix, y a-t-il des questions sur les tracés, les gares ?

Jean-François HELAS, Directeur des projets d'investissement du STIF, Directeur de projet Arc Express : oui bonsoir. Je commencerai d'abord par me présenter, car c'est ma première prise de parole. Quand je ne suis pas en tribune, dans la vraie vie, je suis directeur des

projets d'investissement au STIF. Pour vous dire que je comprends bien la question sur la ligne 13, parce que notre manière d'aborder le projet Arc Express, mais également notre manière d'aborder tous les projets du STIF, c'est effectivement la vie au quotidien des Franciliens dans les transports. Et nous savons que ce n'est pas facile. Et nous savons particulièrement pour la ligne 13 que ce n'est pas facile... absolument. Et c'est bien pour cette raison-là que si vous vous rappelez pour certains d'entre vous, et beaucoup s'en souviennent bien, parce que c'est quand même il n'y a pas si longtemps, que Sandrine GOURLET comme moi-même étions dans les mêmes tribunes, il y a moins d'un an, pour parler de ce projet de désaturation de la ligne 13, avec la solution que l'on vous a présentée de prolongement de la ligne 14. Et de proposer également, même si ce n'est pas aussi satisfaisant que l'on le voudrait, et nous ne voulons pas le nier, mais le maximum qui pouvait être fait en matière aussi d'intervention court terme. En tous les cas, je voulais vous rassurer sur cette prise en compte, sur le fait que l'on en a le souci, et qu'il n'y a pas d'opposition entre les projets et qu'ils, au contraire, se coordonnent bien.

De ce point de vue, effectivement, notre prolongement de ligne 14 désature la ligne 13. Mais que, également, je l'avais dit d'ailleurs l'an passé, sans avoir totalement les études encore abouties à ce moment-là, la rocade Arc Express contribue en sus, en quelque sorte à désaturer encore plus la ligne 13. J'avais dit à l'époque 10 à 12 % en plus des 25 %, et qui ne sont pas des 25% par rapport à la situation d'aujourd'hui telle que vous l'évoquez, mais par rapport à la situation avec le développement que l'on peut encore attendre globalement sur ces différents territoires.

Voilà. Je crois que c'est un premier point, parce que la ligne 13, la situation de la ligne 13 est un point majeur pour nous. C'est une de nos premières priorités. Elle apparaît comme telle au plan de mob, et elle apparaît comme tel dans toutes nos interventions au quotidien. Et actuellement, les études sont au plus vite pour tout ce qui est du schéma de principe, puisque vous savez que STIF a délibéré et s'est engagé dans les études du schéma de principe de ce projet.

Jean-Yves TAILLE : je pense que les maîtres d'ouvrage ont bien conscience de ce problème de ligne 13. Maintenant, il ne faut pas que le débat porte sur ce sujet. Il y a eu un débat public sur le prolongement de la ligne 14. Revenons s'il vous plaît au problème de Arc Express, Grand Paris et Gennevilliers. Y a-t-il des questions sur les variantes de tracé qui ont été exposées, et les gares ?

Léo LANDAU, Comité des Usagers de la Ligne 13 Asnières Gennevilliers : je m'exprime ce soir au nom de l'association des usagers de transport de Seine Boucle de Gennevilliers, qui s'est organisée récemment sur plusieurs villes de la boucle des Hauts-de-Seine. Je voulais bien intervenir sur la question qui est posée notamment par Madame GOURLET sur les tracés. Mais je serai obligé, compte tenu de ce que je viens d'entendre sur la ligne 13,

ligne 14, de revenir dessus parce que l'on ne peut pas laisser passer certaines, disons approximations, pour rester poli. Et puisque la perche nous est tendue, il faut la saisir.

Alors, je voudrais dire, d'autant plus que l'on est là pour parler finalement, que ce soit le Grand Paris ou Arc Express, de liaison de banlieue à banlieue, et la ligne 13 et la ligne 14 font partie du schéma de transport banlieue à banlieue. Il faut donc en parler. Et il faudra aussi parler, j'en parle de deux mots, du RER E dont nous ne parlons jamais, mais pourtant qui nous concerne ici au premier chef.

Un mot sur le Grand Paris, puisque cela fait partie des projets qui ont été présentés longuement. Juste pour dire que si nous regardons, si nous analysons finement, même le film qui a été présenté ce soir et d'autres documents, nous nous apercevons qu'il ne correspond en rien, il ne répond en rien aux besoins des habitants et des usagers. Voilà. Je passe. J'espère que l'annonce faite par Monsieur HUCHON ne va pas dans le sens d'un compromis trop favorable au Grand Paris parce que de toute façon, cela ne correspond pas du tout à nos besoins. Et cela se voit très bien quand nous regardons le film. Nous n'allons pas trop perdre de temps là-dessus. Sur Arc Express, je voudrais, pour parler des tracés, est-ce que l'on peut afficher l'arc Nord, faire un zoom sur Gennevilliers comme tout à l'heure là, avec les tracés bleu et vert ? Je veux dire des choses sur les tracés bleu et vert. Nous pouvons les afficher ou pas ? Voilà, d'accord.

Jean-Yves TAILLE : une version plus zoomée peut-être, si vous préférez.

Léo LANDAU : Pardon.

Jean-Yves TAILLE : nous allons essayer une version plus zoomée si c'est possible.

Léo LANDAU : oui, si vous pouvez. Quand nous regardons ces tracés, ces variantes, la question posée assez précisément par Madame GOURLET sur les avis locaux, nous voyons qu'effectivement, et cela a été dit, que le tracé vert a quand même l'inconvénient de doubler largement avec le tramway T1. C'est quand même dommage. Cela fait un peu double emploi, et un peu gâchis de finances publiques. Tracé vert, il a sans doute des avantages mais il a quand même l'inconvénient... Enfin si le T1 n'existait pas, il serait peut-être bien. Mais avec le T1, nous ne voyons pas trop. Nous ne sommes pas trop favorables à ça.

Dans notre association, nous avons avec, notamment des Asniérois, nous préférons le tracé bleu. Alors il y a deux tracés bleus, à savoir le tracé bleu Sud et le tracé bleu Nord. Nous préférons le tracé bleu Nord. D'ailleurs, comme cela a été finalement dit aussi par les élus de Gennevilliers et d'Asnières qui ont pris des positions par rapport à ce tracé avec des stations aux Agnettes et au RER C des Grésillions, le petit inconvénient du tracé bleu, mais Madame GOURLET a dit que l'on pourrait mixer, alors il faudra peut-être mixer, c'est qu'il double avec la ligne, je crois que L du Transilien, entre les Vallées et Nanterre. Cela fait

aussi double emploi avec le train et c'est quand même dommage. Avec des stations au même endroit : les Vallées, la Garenne Colombes, Nanterre Université ou la Folie, c'est un peu dans le même coin tout ça. Ça doublonne, c'est quand même dommage. A voir si vous pouvez améliorer ça en allant peut-être un peu plus au Nord ou plutôt un peu plus au Sud sur le tracé vert. Oui, peut-être à partir de la Garenne, reprendre le tracé vert éventuellement.

Alors maintenant, je reviens sur Asnières Gennevilliers. Le tracé bleu, nous préconisons le parcours Bois Colombes, Agnettes, Gennevilliers Centre, Grésillons, etc. Nous pensons qu'il serait intéressant qu'il y ait une station aux alentours du Carrefour des Bourguignons, enfin, de Bois Colombes-Asnières, puisque l'interstation Bois Colombes Agnettes est quand même... Il n'est pas très long. Il mérite peut-être une interstation de plus. Et puis, une question se pose sur Gennevilliers Centre puisque, d'ailleurs Madame PEREZ l'a rappelé à l'instant, la ville de Gennevilliers s'est prononcée pour deux stations, Grésillons et Agnettes, mais ne s'est pas prononcée du tout pour la station de Gennevilliers Centre. Alors est-ce que cette station pose un problème ? Est-ce qu'à votre avis, au STIF, cette station pose des problèmes que nous ne soupçonnons pas et qui feraient qu'elle n'est pas souhaitable. Je pose la question là-dessus. Voilà ce que je voulais dire sur les tracés vert et bleu.

Juste pour finir, si vous le permettez et si le débat le permet, j'interviendrai un peu plus tard sur les lignes 13 et 14, avec votre permission.

Jean-Yves TAILLE : je crois qu'il ne faut pas que la réunion ne porte que sur les lignes 13 et 14. Elle porte surtout sur Arc Express et Grand Paris. Que peut dire le STIF sur l'intervention qui vient d'être faite ?

Jean-François HELAS : tout d'abord que l'observation effectivement, que le tracé vert, qu'il y aurait une partie en doublonnage en quelque sorte avec le T1, est tout à fait pertinente. C'est une des questions qu'il faut avoir en tête. Alors, ce qui est lancé aujourd'hui du T1, clairement, c'est jusqu'aux Courtilles, le projet là-dessus.

Et deuxièmement, au dernier conseil, les études, voilà, nous ne sommes pas au même stade quand même, il faut le dire, voilà. Et les études viennent d'être lancées pour la partie des Courtilles jusqu'à la connexion du T2. Un doublonnage pose effectivement question, et il faut être assez clair pour dire qu'effectivement, même si après les quatre routes, le T1 est un peu plus vers la Seine en quelque sorte, la zone qui est irriguée par les deux projets reprend en grande partie effectivement les mêmes enjeux. Et l'impact sur le T1 est de l'ordre de 30 à 50 % malgré tout, évidemment, au bénéfice du métro d'Arc Express, puisque c'est le vecteur de transport le plus puissant. C'est toujours celui qui va gagner dans ces échanges-là. Effectivement, la remarque est pertinente, et fait bien partie du débat, justement d'éclairer toutes ces questions globalement.

Deuxièmement sur le tracé bleu, je crois que, voilà, c'est une prise de position et c'est bien ça qu'il est intéressant d'entendre. Je suis, pour la partie transport, moins sensible à la

question du doublon entre les Vallées et Garennes Colombes sur la ligne L, parce que là pour le coup, entre uniquement deux stations, l'impact en quelque sorte est quand même beaucoup moins important. Ce n'est pas de même nature de notre point de vue que sur la question du T1 sur l'ensemble.

La question de Gennevilliers Centre est une question justement qui, sur laquelle je n'ai pas moi d'avis spécifiquement en termes d'aménagement du territoire à poser. C'est bien une question qui concerne le territoire, les élus, ses habitants. Ce que l'on dit simplement au niveau transport c'est que notre logique fondamentale, c'est de desservir la population de manière fine, et qu'il y a un sens à avoir une interstation en gros tous les 1,5 kilomètre. Parce que 1,5 kilomètre, cela veut dire que sur l'axe, au fond, chacun habitant dans ce secteur-là est situé à moins de 800 mètres d'une station. Et 800 mètres, c'est justement la zone d'attractivité d'un métro puissant comme Arc Express. Ça veut dire que l'on a bien une certaine logique qui permet d'ailleurs, entre parenthèses, d'avoir un schéma qui évite aussi de doubler avec des lignes de bus au-dessus, parce que tout le monde sera bien desservi par la ligne Arc Express. Et d'autre part, nous savons également que, puisque notre métier, c'est d'observer les déplacements dans toute l'Île-de-France, nous savons également que le parcours moyen d'un Francilien en proche couronne est de l'ordre de 8 à 9 kilomètres. C'est-à-dire qu'au fond, vous ne semblez en moyenne pas faire énormément de distance de rocade à rocade, et d'où l'importance d'avoir des stations relativement rapprochées pour que l'on puisse à la fois avoir une station proche de son origine et proche de sa destination.

Du point de vue transport, Gennevilliers Centre est tout à fait compatible, ne va pas dégrader outre mesure, je dirais, la vitesse commerciale. Pour nous, la vitesse n'a de sens que si elle permet bien une desserte fine du territoire. Ce n'est pas la vitesse pour la vitesse dans le projet Arc Express. Voilà.

Maintenant nous avons besoin de vous entendre ce soir, et les élus et les habitants, pour dire au fond... Parce que c'est quoi là ? Nous discutons de la desserte de l'ancien centre-ville de Gennevilliers. Est-ce qu'au fond, c'est une bonne question ou pas, sachant que si nous devons la déplacer, le projet Arc Express a été construit sur les points de correspondance. Les points de correspondance, pour qu'ils soient de qualité, une fois que l'on les décide globalement, si nous disons par exemple : nous nous arrêtons aux Agnettes, là, quelque part, techniquement, nous n'avons pas énormément de solutions possibles. Il faut bien se positionner au plus proche de la station Agnettes ligne 13. Par contre, si la station Gennevilliers...

Jean-Yves TAILLE : je crois que l'on a répondu à la question.

Jean-François HELAS : j'entends, j'accélère. Mais si la station Gennevilliers Centre n'est pas exactement au bon endroit, et que les élus et l'ensemble de la population disent : au fond,

nous pouvons la décaler un peu, il y a une porte évidemment de négociation possible, puisque l'on parle d'une station seule. Il n'y a pas de correspondance.

Jean-Yves TAILLE : la Société du Grand Paris a quelque chose à dire sur ce sujet sans doute ?

Didier BENSE : oui, effectivement, parce que monsieur nous a réglé notre compte, nous pouvons dire, de façon un peu définitive. Expliquer les choix de conception de ce réseau, c'est qu'effectivement, nous sommes sur une inter gare qui est un peu plus large sur le territoire que ce que propose Arc Express, ou que ce que propose notre bon vieux métropolitain historique. Juste pour donner des chiffres, Paris c'est 100 kilomètres carrés, 300 stations. Les trois départements de petite couronne, c'est six fois Paris. Nous n'obtiendrons jamais un maillage de la qualité de celui de Paris en reproduisant le même type d'inter station. Je crois qu'effectivement, il faut avoir une pensée un peu différente. Le métro Grand Paris, c'est un réseau qui s'intéresse à l'échelle métropolitaine, et qui essaie de faire le lien entre le local parce que malgré tout, en fonction de la densité des territoires, nous resserrons un peu la maille, entre le local et le régional effectivement. Moi, je ne m'appuie pas tout à fait sur la même analyse du STIF. Aujourd'hui les Franciliens passent plus de 80 minutes dans leur déplacement, mais c'est très variable. Il y a ceux qui vont à pied à leur travail. Nous avons vu que 23 % de personnes qui travaillent sur la commune prennent le bus et vont à pied. Mais nous avons à faire à des gens qui, en moyenne, passent plus de 40 minutes dans les déplacements en transport en commun, à chaque déplacement en transport en commun. Il nous a semblé qu'offrir une vitesse performante dans les déplacements à l'échelle régionale devait s'envisager de façon très sérieuse, puisque, effectivement, nous avons une couverture régionale, sans pour autant insulter le local, c'est-à-dire se préoccuper effectivement du maillage lorsque nous étions dans les territoires denses. Tout cela renvoie à la complémentarité des stations, des gares de métro Grand Paris, avec les modes locaux que l'on a évoqués. Bien sûr, les circulations douces. Il ne faut pas les oublier. Et également tout ce qui passera en matière de réseau de surface et de transport en commun en site propre. Voilà, un peu, la conception qui a été la nôtre. Après, quand je vous écoutais, en disant : nous pourrions passer à Grésillons, nous pourrions aux Agnettes, nous pourrions aller vers le Sud, je retrouvais un peu les tracés Grand Paris. Donc finalement, le fuseau n'est pas si mauvais que ça.

Isabelle RIVIERE, Société du Grand Paris : juste deux secondes. En ce qui concerne en fait l'efficacité aussi du réseau, nous pouvons nous poser des questions sur la façon dont Monsieur HELAS le propose, parce que si nous appliquions l'inter stations du métro parisien sur le RER C, par exemple entre Gennevilliers et Pontoise, nous mettrions 60 minutes au lieu de 30 aujourd'hui pour couvrir la distance. Je pense que cela intéresse les gens dans la salle de pouvoir utiliser le RER C, et justement de bénéficier en fait de ces temps de transport.

Jean-Yves TAILLE : bien, Monsieur, vous étiez le premier à avoir levé le doigt. Après, ce sera Madame.

Alain BORTOLAMEOLLI, 2ème Maire adjoint de Villeneuve-La-Garenne : merci, bonsoir. Dans l'exposé que j'ai entendu, vous avez effectivement évoqué la ville, et tous ces projets de rénovation urbaine, et également de développement de l'emploi. Ce que je voulais souligner, c'est qu'à la hauteur du point de la Bongarde, il va quand même y avoir un centre commercial de 86 000 mètres carrés, dont la construction va commencer au début de l'année prochaine. Je tiens quand même à souligner que c'est un grand pôle à la fois qui va attirer du monde, mais qui va également générer des emplois importants. Je dirais que c'est un argument qui plaide pour le tracé vert. Enfin, je crois comprendre qu'il ne recueille pas tout à fait l'unanimité. Mais je tenais quand même à le souligner. Et je dirais que quel que soit le tracé qui sera retenu, ce que je tiens à souligner pour Villeneuve-la-Garenne, c'est de renforcer le réseau de bus, de le maintenir au moins en l'état avec ces trois lignes, et éventuellement de, pas éventuellement, mais de renforcer également les fréquences pour que les habitants de Villeneuve et ceux qui viendraient y travailler puissent bénéficier des nouveaux transports qui seront mis en service. Voilà, merci.

Jean-Yves TAILLE : merci Monsieur de votre intervention. Madame, vous aviez levé le doigt, puis après nous passerons la parole à quelques personnes du premier et du second rang.

Nicole GOUETA, Vice présidente du Conseil Général du 92 - Maire Honoraire de Colombes "Rassemblement pour Colombes" : oui, j'ai entendu parler beaucoup de Gennevilliers. Et je crois que dans le projet qui est le projet d'un Grand Paris, nous avons insisté lourdement, et je crois que c'est très important, sur le port de Gennevilliers. Le port de Gennevilliers, c'est un port qui va être en plein développement, et Colombes est limitrophe du port de Gennevilliers, à l'entrée du Port de Gennevilliers. Dans ce projet, nous avons oublié Colombes. C'est une ville qui fait 83 000 habitants, qui a la moitié de sa population qui habite dans des zones urbaines sensibles, et qui a quand même un parc d'activité très important, qui est le long de la Seine, au niveau du Port de Gennevilliers, le long de la Seine, où nous avons la SNECMA, Hispano Suiza et Alcatel, 10 000 emplois. Nous avons également un stade, le Stade Yves-du-Manoir, le Stade olympique qui a reçu les jeux olympiques en 1924, qui a perdu le racing, parce qu'il lui manquait des transports. Et moi, j'ai une proposition à vous faire. Vous avez parlé très justement que par rapport à Arc Express, ou Arc Express, dans le tracé vert, le tracé le plus au Nord, vous dites que la ligne que vous proposez double le tramway T1 et passe par la gare de Colombes. La gare de Colombes, dans votre document sur la partie Nord du département, vous indiquez bien qu'elle est saturée. Alors, moi je propose qu'au lieu que ça passe par la Gare de Colombes, ça passe par la Gare du Stade. Et cela donnerait tout l'avantage de pouvoir desservir tous les quartiers sensibles de Colombes. Cela pourrait desservir toute la zone d'activité. Ce serait presque à l'entrée du port et nous sauverions le stade qui lui doit accueillir prochainement la Fédération de handball, et qui est quand même une équipe olympique. Je pense que cela éviterait le doublement du tracé et ce n'est pas quelque chose d'insurmontable. Je pense que si le Grand Paris a étudié une variante sur le port de Gennevilliers, c'est qu'il y avait un besoin, et

qu'il faudrait trouver une solution entre vous pour desservir cette partie Nord de Colombes. Merci.

Applaudissements

Jean-Yves TAILLE : bien, merci madame. Je me permets de signaler à votre attention une réunion spécifique à Colombes le 6 janvier, une réunion Arc Express.

François LEBLOND : Madame GOUETA a demandé si cette réunion pouvait être une réunion commune Arc Express et Grand Paris. La question se pose en ce moment. Nous l'avons posée à la Commission Nationale du Débat Public.

Nicole GOUETA : ce serait plus intéressant pour les Colombiens d'avoir le même débat avec Grand Paris et Arc Express. Merci beaucoup.

Jean-Yves TAILLE : Bien. J'ai noté, madame que vous avez levé le doigt, mais il y avait d'autres personnes au premier et au deuxième rangs qui l'avaient levé avant vous. Monsieur peut-être ? D'accord.

Hermann SCHNEIDER, FNAUT : bonsoir, c'est le représentant de cette commune voisine. Je m'intéresse particulièrement au tronçon prévu dans Grand Paris, Bécon les Agnettes. Même s'il a un trajet que je connais assez bien, parce que je le parcours très régulièrement, souvent à pied en ce moment. Peut-être pas sur tout le trajet, puisque c'est le moyen de transport le plus efficace en ce moment, peut-être à cause des travaux, enfin, le tramway T1 qui a commencé. Donc c'est plutôt une bonne raison. Je connais assez bien. Je m'interroge, peut-être la distance, soit dit en passant, ce n'est peut-être pas deux kilomètres tous ronds. Peut-être un petit peu plus, mais en tout cas, c'est comme ça que je l'éprouve. Et la question, c'est que quand vous travaillez sur des espaces entre des stations, les distances plus longues, deux kilomètres ou plus, nous avons appris que la distance moyenne d'un usager de se déplacer à pied sur les stations est quand même plus courte. La gare, vous avez proposé, c'étaient des gares d'intermodalité. Nous avons vu des très jolis dessins, des gares très capacitaires où il y a des lignes de bus qui arrivent. Et moi, j'ai fait à pied ce matin de Bois Colombes à Bécon, et j'ai vu assez longuement la Gare de Bécon. Et je m'interroge beaucoup de voir la transformation de la gare de Bécon, par exemple, en gare intermodale telle que vous l'imaginez, avec les flux de voyageurs actuellement sur toutes les lignes Franciliennes. Et j'envisage aussi, je m'interroge aussi sur la station des Agnettes, avec la densité de population actuellement, comment vous allez implanter des stations de grande capacité. Déjà, la ligne 13 est saturée. En cas de problème, quid de l'espace sur les quais, les équipements techniques comme les escalators, etc. Comment vous avez pris cela en compte sur vos calculs de capacité ? J'ai presque terminé sur les gares, premièrement.

Et deuxièmement, sur les calendriers, vous n'étiez pas très précis en disant : il y aura une première inauguration aux alentours, à l'échelon 2018. Et j'aimerais bien savoir un peu

davantage sur la réalité du calendrier, connaissant le calendrier des tous petits projets de T1 ou Tangentielle, où il manque toujours de l'argent pour les études, parce que l'État ne paie pas les études. Et je voudrais bien savoir comment vous prévoyez également l'échelonnement par étape de cette ouverture ? Apparemment, pour le projet du STIF, c'est prévu. Vous n'avez pas trop parlé, parce que ce serait plutôt la partie Sud, si nous comprenons bien, qui sera réalisée en premier. Voilà les questions que j'aimerais vous poser. Merci beaucoup.

Jean-Yves TAILLE : merci Monsieur. La Société du Grand Paris peut-elle répondre à ces questions ? Je suppose.

Isabelle RIVIERE : oui, en fait, nous allons certainement répondre à trois voix. La première sur l'historique : pourquoi déjà une gare à Bécon-les-Bruyères ? Comme nous l'avons vu dans notre exposé, nous nous sommes intéressés à ce territoire parce que, déjà, il est à la jonction entre trois communes, parce qu'il répond aussi à une demande spécifique de grandes entreprises qui sont arrivées dans les années qui ont précédé assez rapidement avec Aviva. D'abord le premier, ça a été Colgate, ensuite Aviva qui est parti de Paris pour pouvoir, qui était dans le 9^e arrondissement, pour arriver sur votre territoire. Ensuite, vous avez eu IBM. Tout le siège de La Défense est venu rejoindre cette zone d'activité des Bruyères, GDF Suez, et puis deux très grandes entreprises encore qui vont venir, donc l'INPI et la COFACE, qui étaient effectivement à La Défense. Nous ne pouvions quand même pas ignorer l'arrivée de 10 000 habitants sur ce secteur, sachant que c'est SEFRI-CIME qui est l'aménageur de ce secteur, et qui a également réalisé des logements. Cela fait que l'on arrive dans un quartier qui, maintenant, est plus un quartier de vie et pas uniquement un lieu de bureaux. Encore une fois, quand nous opposons les lieux de vie aux lieux de bureau, pas du tout. Là, nous avons un très bon exemple d'une gare qui est effectivement implantée dans un endroit où nous desservons et un quartier de vie, et un quartier où viennent chaque jour, se rendent des salariés qui viennent de Paris et d'ailleurs. Ça, c'est pour l'historique. En ce qui concerne les gares, je vais passer la parole à mon collègue sur la façon dont nous concevons, en fait, les gares du Grand Paris.

Jack ROYER, Société du Grand Paris, Responsable d'insertion des gares : oui bonsoir à tous et à toutes. Merci de me poser cette question. Si vous voulez, d'une manière générale, ce qui va se passer dans les prochains mois, c'est qu'avec l'ensemble des collectivités, lorsque l'on aura commencé à finaliser à la fois le tracé et plus la localisation précise de l'implantation des gares, nous allons examiner ensemble la manière dont nous allons concevoir à la fois la partie qui est en lien directement avec le transport, c'est-à-dire pour dire les choses plus vulgairement, la boîte. La boîte qui va contenir la gare ainsi que les interconnexions en souterrain. Les espaces, puisque l'on envisage de faire des gares avec des quais de 120 mètres de long. C'est donc quand même deux fois ce que propose le projet Arc Express. Ce sont des rames à grand gabarit avec des quais de 4,5 mètres de large en moyenne, encore mieux que ce que l'on a aujourd'hui sur la ligne 14. Bien entendu avec les

nouvelles normes d'accessibilité, toutes les gares seront équipées d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques. Nous allons répondre aux nouvelles exigences de l'accessibilité en matière également de sécurité. Et bien entendu ce qui nous intéresse, en dehors de l'aspect transport, c'est comment nous allons pouvoir insérer ces gares dans le tissu urbain. Pour Bécon-les-Bruyères, nous n'allons pas poser la gare de Bécon-les-Bruyères sur le faisceau ferré bien entendu, parce que ça serait complètement difficile. Et quand nous voyons, quand on connaît le faubourg du secteur de Bécon, bien entendu, il va falloir chercher plutôt à s'insérer dans ce faubourg. Nous chercherons plutôt à rechercher une marge de zone foncière disponible pour accueillir à la fois en souterrain toutes les infrastructures de la gare, et en surface l'émergence de cette nouvelle gare, de façon à permettre un lien direct à la fois avec le quartier de Bécon-les-Bruyères, l'interconnexion bien entendu, par des moyens de connexion avec la gare actuelle du Transilien, et rechercher un lien avec le quartier de la ZAC des Bruyères parce que, comme vous le dites à juste raison : aujourd'hui, il est très difficile de se déplacer du nœud ferroviaire pour aller chercher les zones d'emplois qui sont pourtant à 500 mètres de là. Mais nous faisons pratiquement 800 mètres à pied pour accéder aux zones d'emploi.

En dehors de cet aspect-là, nous chercherons également à faire évoluer les voiries qui vont venir à proximité de ces nouvelles gares. Et là aussi, nous développerons les modes doux, les modes alternatifs. Priorité aux vélos, et priorité bien entendu aux piétons. Pas de parking de rabattement. Nous n'envisageons pas de parking de rabattement pour les voitures, du dépôt minute bien entendu, mais pas de parking de rabattement tel que l'on les a fait dans les années 70, tout cela pour développer les transports en commun, bien entendu.

Voilà un peu comment nous imaginons ces... alors, il y aura plusieurs typologies de gare. Vous aurez des gares de quartier, et des gares de nouvelle centralité. Par exemple sur Nanterre-la-Folie, il y a un quartier en devenir. Là, il y a tout un quartier à construire. Il n'y a quasiment rien aujourd'hui. Il n'y a qu'un grand faisceau ferroviaire. Cela nous obligera à créer un quartier avec la gare au cœur du quartier. Et nous aurons des pôles d'excellence comme à La Défense où là, ce sera beaucoup plus compliqué, puisqu'il faudra faire venir une ou plusieurs gares à l'intérieur du système déjà existant pour améliorer et dynamiser le système qui aujourd'hui commence à être saturé également. Vous voyez qu'en fonction des configurations des lieux, il y a un travail très intéressant qui nous attend dans les prochains mois.

Jean-Yves TAILLE : merci beaucoup. Si je prends les questions dans l'ordre où les intervenants ont levé le doigt...

Isabelle RIVIERE : nous pourrions peut-être répondre sur Bécon aussi, excusez-nous. Parce que nous aussi, très rapidement, nous aussi, nous nous sommes posé la même question. C'est, qu'effectivement, quand nous avons été voir la gare de Bécon, nous nous sommes aussi dit : nous n'arriverons jamais à nous connecter à cet endroit-là, à rabattre des bus, à

permettre à des usagers supplémentaires d'arriver. Nous avons aussi la question, effectivement, de la zone d'activité des Bruyères. Et à cette question-là, nous avons effectivement observé quels étaient les déplacements possibles, et nous nous sommes dits que la gare des Vallées pouvait permettre de répondre à la desserte de cette nouvelle zone d'activité. Et que donc, la gare de Bécon n'était pas une bonne gare de maillage pour les tracés Arc Express. Et c'est ce qui nous a conduit à retenir d'autres gares. Et d'autre part, autre inconvénient pour nous de la gare de Bécon, c'est qu'elle ne permettait pas de se mailler avec la ligne J. Nous n'avions pas la place. Cela ne se maillait pas avec les bonnes lignes. Et en plus, nous avons d'autres moyens pour desservir les zones de développement. Et d'autre part, la gare de Bécon, pour nous, c'est une gare sur laquelle nous voulons augmenter la desserte des trains Transiliens dans le cadre d'un projet... Alors je ne vais pas tout vous expliquer, mais dans le cadre du prolongement du RER E à l'Ouest, nous libérons de la capacité en gare de Saint-Lazare qui permet d'augmenter, en fait, le nombre de trains qui vont passer à la gare de Bécon, et que l'on va pouvoir arrêter à la gare de Bécon au bénéfice des usagers de cette gare-là. Pour toutes ces raisons-là, nous n'avons pas fait le choix de retenir la gare de Bécon comme gare de maillage pour Arc Express.

Jean-François HELAS : autre élément sur la gare, la question que vous posez Madame sur Colombes Gare, et au fond l'arbitrage avec Yves du Manoir. C'est une bonne question qui n'est pas forcément je dirais fermée aujourd'hui. Il peut y avoir effectivement un enjeu. C'est tout cet équilibrage que l'on doit faire entre, parce que même si tout à l'heure, j'ai dit au fond, c'est vrai que le tracé vert, il concurrence un peu le T1. N'empêche que le T1, il permet aussi une desserte plus fine qui vient desservir un certain nombre d'équipements. Globalement, il peut quand même malgré tout garder son intérêt. Et déplacer le tracé vert de Colombes Gare à Yves du manoir. Nous l'avons regardé, nous ne l'avons pas... La gare de stade, c'est ça. Nous l'avons un petit peu identifié. Pour l'instant, nous ne l'avons pas vraiment retenu à ce stade, mais voilà. Enfin, j'entends en tous les cas la position sur ce point.

Jean-Yves TAILLE : je crois que ceci pourrait être discuté à la réunion spécifique Colombes du 6 janvier. Si nous prenons les questions dans l'ordre, il y avait deux personnes à ma gauche. Ensuite, il y a Monsieur le Maire qui a levé le doigt. A ma droite là-bas, il y avait une question. Je constate qu'il y a beaucoup de questions dans les premiers rangs. Est-ce qu'au fond de la salle, il y en aurait aussi ? Monsieur a déjà parlé. Je vois d'autres questions là-bas. D'accord, nous vous prendrons tout à l'heure. Monsieur s'il vous plaît.

William LANZ, Maire adjoint d'Asnières sur Seine : merci, bonsoir. La ville d'Asnières se félicite de la tenue de cette réunion commune aux deux projets, du fait de leur complémentarité d'une part, la nécessité de répondre au plus vite aux besoins des Franciliens, comme le propose le plan de mobilisation de la région dont Arc Express fait partie, d'autre part la nécessité de desservir les aéroports et de désenclaver les territoires de l'Est de l'agglomération parisienne, comme le propose le réseau de transport du Grand Paris,

d'où une indispensable nécessité de fusionner les projets d'un point de vue de la cohésion et du financement de ceux-ci. Comme Gennevilliers, la ville d'Asnières demande que le futur réseau de métro automatique desserve la gare RER C les Grésillons, qui est au cœur d'une vaste zone de développement urbain d'habitats et d'emplois, la station des Agnettes de la ligne 13 du métro, qui dessert également un secteur à fort potentiel de développement urbain. Au-delà, la ville d'Asnières rappelle qu'elle demande également la réalisation d'un arrêt en centre ville pour accompagner son renouvellement et son développement économique, d'un arrêt à la gare de Bécon-les-Bruyères, également porté par les communes de Bois Colombes et Courbevoie. Pour la ville d'Asnières, il est primordial que le projet de métro automatique ne prenne pas de retard, du fait de l'urgence de répondre aux besoins de déplacement des Franciliens, ne retarde pas les autres projets destinés à améliorer également les déplacements, à savoir principalement le prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13 ; la mise en place de portes palières sur toute la ligne 13 et la mise en service du système Ouragan pour plus de sécurité et de régularité ; la mise en service du T1 jusqu'aux Courtilles, puis au plus vite jusqu'à Nanterre ; et enfin la rénovation et la mise en accessibilité de la gare de Bécon-les-Bruyères. Je vous remercie.

Jean-Yves TAILLE : merci Monsieur. Derrière ?

Gilles LEBLANC, ancien Directeur général du Port autonome de Paris : le Val d'Oise est très intéressé par le maillage entre les deux rocade qui sont constituées des deux côtés de la Seine, de la Tangentielle Nord, et puis de ce côté-là dans les Hauts-de-Seine par l'arc nord-ouest qui est présenté aujourd'hui. En face de la boucle Nord, il y a en effet effectivement Argenteuil, qui est une ville de 100 000 habitants, son agglomération qui fait 200 000 habitants et les agglomérations du Parisis et de la Vallée de Montmorency qui font 300 000 habitants, et dont une proportion importante travaillent dans les Hauts-de-Seine.

Ma question, en fait, s'adresse à la Société du Grand Paris. Lors d'un colloque à l'Assemblée nationale organisé le 30 septembre dernier, Michel MERCIER et Pierre MONGIN ont présenté votre projet en indiquant que Rueil serait la porte des Yvelines, et Bécon-les-Bruyères la porte du Val d'Oise. Vue du Val d'Oise, toute tendance politique confondue, la porte de Bécon-les-Bruyères apparaît comme une porte totalement fermée dans votre projet et physiquement, sur le fond pour les usagers de la ligne J. Cela nous inquiète effectivement beaucoup. Nous voudrions bien comprendre pourquoi vous n'avez pas prévu une interconnexion à Bécon-les-Bruyères, ou nous semble-t-il plus facilement à Colombes, dans votre projet sur la ligne du Transilien pour relier le Val d'Oise à la boucle Nord des Hauts-de-Seine.

Jean-Yves TAILLE : bien, voilà une question précise à la Société du Grand Paris.

Didier BENSE : d'abord pour dire que l'on a fait un certain nombre de réunions dans le Val d'Oise, comme vous le savez, puisque l'on s'y rencontre à peu près à chaque fois, une demi-douzaine en réalité. Et que ce n'est pas la première fois que l'on a ce type d'intervention.

D'abord premièrement, le Val d'Oise ne se résume pas à la seule ligne J comme vous le savez, puisqu'il y a la ligne H, la ligne C, la ligne L, et la ligne A. Et je pense que lorsque les Présidents MONGIN et PEPI ont évoqué Bécon, ils citaient particulièrement la branche provenant de Cergy, j'allais dire de la capitale du Val d'Oise, excusez-moi, voilà.

Après, c'est vrai que cette question de l'interconnexion avec la ligne J, elle est posée depuis le début. La raison, j'en reviens au principe de conception du réseau. Nous nous en sommes déjà expliqués. Il s'agit effectivement d'essayer de répondre à la fois à des problématiques de desserte sur le territoire, mais également à ces problématiques de vitesse. Nous sommes très soucieux de nos intergares, et ayant choisi Bécon et réalisant que la ligne J est à 800 ou 900 mètres, enfin, la gare la plus proche qui doit être Bois-Colombes en réalité, c'est vrai qu'aujourd'hui, nous avons ce défaut, je le dirais comme ça, qui est pointé régulièrement par le Val d'Oise. J'ai déjà eu l'occasion de dire dans les réunions précédentes que probablement la Commission du Débat Public a noté ces interventions, que probablement, elle les notifierait dans son rapport et que de fait, nous allons nous repencher sur l'ouvrage pour examiner cette demande parce que, effectivement, cette ligne J a un intérêt pour les bassins d'habitats importants que vous mentionnez. Ceci étant, je dis ça sans promesse. Comme vous le savez, les demandes de gares supplémentaires sont assez nombreuses dans notre cas. Et à la fin, il faudra faire des choix. Nous devons en être à 17 ou 18 gares supplémentaires demandées. Bien évidemment, les gares du Grand Paris, ce ne sont pas des maisons de poupée, et ont un certain coût. Ce sont quand même des objets d'une certaine ambition qui doivent rayonner sur le territoire. Et nous serons donc amenés à faire des choix. Est-ce que dans ces choix-là, nous arriverons ou pas à loger cette connexion à la ligne J ? En tout cas, évidemment, nous allons le regarder à nouveau.

Jean-Yves TAILLE : merci, beaucoup. Monsieur le Maire, vous souhaitez vous exprimer ? Vous avez une question peut-être ?

Jacques BOURGOIN : merci, oui parce que vous l'aurez noté. Dans mon propos liminaire de bienvenue, je n'ai pas donné mon opinion. Je voudrais donner quelques éclairages sur le territoire et la manière dont nous nous sommes prononcés. Pour nous, il est effectivement tout à fait essentiel que l'on travaille de manière fine sur ce métro orbital en interconnexion avec les autres modes de transport. C'est pour cela que, même si vous nous invitez à débattre sur le réseau de transport orbital, nous ne pouvons pas en parler si nous ne parlons pas globalement des différents projets. Évidemment, il est normal, je n'y reviens pas, mais il est normal qu'à Gennevilliers, nous vous parlons de la ligne 13, parce que tous les projets qui ont été présentés, les deux projets qui ont été présentés ce soir, c'est de toute façon à échéance 10 ans. Aujourd'hui, c'est vrai que c'est complètement saturé. Mais en plus, ça

tombe souvent en panne, et nous sommes des territoires en développement. C'est-à-dire qu'il faut bien voir qu'à échéance de 10 ans, il y aura des dizaines de milliers d'emplois en plus, et il y aura des dizaines de milliers d'habitants en plus dans cette boucle Nord des Hauts-de-Seine.

Et évidemment, il faut aussi continuer à travailler sur les autres questions. Nous avons parlé tout à l'heure du T1. Alors, j'ai réagi, parce que je sais que les études sont lancées pour le prolongement jusqu'à Nanterre. Mais surtout, ne nous plantez pas avec le terminus du T1 aux Courtilles. D'abord puisque le Maire de Bois Colombes qui est à côté de moi, il ne va vraiment pas être d'accord et puis surtout parce que nous, ça nous intéresse bien sûr d'aller vers Saint-Denis. Mais ça nous intéresse aussi d'aller vers Colombes et Nanterre. Il en est de même pour les réseaux de bus. Nous avons écrit plusieurs fois au STIF sur une liaison en bus allant justement des Agnettes jusqu'à RER Grésillons, une ligne de bus sur Gennevilliers à Asnières. C'est tout à fait essentiel, parce que tout ce que l'on a mis en avant en termes de développement du centre ville, de l'éco quartier, des nouveaux quartiers d'Asnières, etc. La ligne de bus, nous en avons besoin tout de suite, pas dans 10 ans.

Alors je reviens maintenant sur le territoire, et pourquoi nous nous sommes prononcés sur l'interconnexion RER C aux Grésillons et ligne 13 aux Agnettes. RER Grésillons, c'est sur Gennevilliers, et le Conseil municipal a pris une délibération de ZAD, et donc le préfet a délibéré sur cette ZAD, c'est autour du RER Grésillons, 570 000 mètres carrés de potentiel d'activités diverses à développer sur Gennevilliers. Il faut en rajouter au moins la moitié sur Asnières. Et puis la Bongarde, dont parlait tout à l'heure le Maire adjoint de Villeneuve-la-Garenne, n'est pas très loin de cette gare. Là, nous avons un potentiel énorme de développement. Les Agnettes sur Gennevilliers en termes de développement de logements dans un rayon Agnettes centre-ville, écoquartier etc., il y a là environ à terme, à échéance d'une dizaine d'années, 5 000 logements. Et puis, il y a des développements sur Asnières.

Evidemment, ce sont les lieux de développement les plus importants sur Gennevilliers, et ce ne sont pas des petits chiffres. Alors, il a été dit que sur le projet Nord, il y avait effectivement le même tracé que sur le T1, mais pas le même tracé que sur le T1 jusqu'aux Courtilles. Parce que le tracé du T1, après, il passe aussi par la gare de Colombes. Évidemment, il faut que l'on arrive à travailler sur les complémentarités des transports. Et puis, nous partageons l'analyse avec le port qu'il faut des dessertes adaptées pour le port. Et tout à l'heure, je parlais de 20 000 emplois autour du RER C Grésillons. Sur le port, j'ai bien compris qu'aujourd'hui nous sommes à 8 000 emplois, que l'objectif de développement, c'était 15 000, mais pour un territoire qui fait le tiers de la ville, donc qui est très large et qui sera beaucoup mieux desservi si nous prolongeons la ligne 13 jusqu'au port pour desservir la partie Ouest du port et si nous installons une troisième gare du RER C dans la partie Est du port qui desservira en même temps la ZAC des Louvresses, là où Chèques-Déjeuner inaugure ses locaux dans les semaines prochaines, et où Thalès nous installe 3 500 emplois dans deux ans. Là, nous allons avoir des développements complémentaires si nous travaillons sur

ces différents éléments. Voilà le point de vue de l'éclairage local sur ces différents points. Évidemment, nous sommes disponibles pour recevoir le STIF, comme nous avons reçu la Société du Grand Paris pour analyser tout cela dans le détail.

Jean-Yves TAILLE : merci Monsieur le Maire. De mémoire, il me semble que vous avez rédigé un cahier d'acteur dans lequel nous retrouvons...

Jacques BOURGOIN : je n'ai pas redonné l'ensemble des éléments. J'ai seulement donné un éclairage local. Et puis il y a une délibération du Conseil municipal adoptée à l'unanimité, sauf deux abstentions.

Jean-Yves TAILLE : je l'ai vu aussi. Monsieur, vous aviez demandé la parole. Et puis après, nous passerons la parole au fond de la salle qui doit commencer à s'impatienter.

Thématique : lignes 13 et 14

Gilles CATOIRE, Maire de Clichy la Garenne, co-Président de la Commission de Transport du Syndicat Mixte Paris Métropole : bonjour, je ne parlerais pas de Clichy. Nous avons adopté hier notre cahier d'acteur à l'unanimité et une abstention. Nous aurons une réunion spécifique. Simplement, je reviens sur la question ligne 13, ligne 14. Je ne reviendrai pas sur le passé. Nous avons longtemps essayé de convaincre qu'il fallait la dédoubler avant de la prolonger. C'est fait. Simplement, ce qu'il s'agit de savoir sur la ligne 14, c'est qu'effectivement, si nous prenons la position de la Société du Grand Paris, la prolongation jusqu'à Roissy, ce n'est plus la désaturation de la ligne 13. Elle sera saturée sans pouvoir absorber la ligne 13. La proposition, disons de compromis qu'a fait Jean-Paul HUCHON pour Orly, puisque tout le Val de Marne le souhaite, pourquoi pas, mais il y a d'autres solutions pour Roissy. Et donc, quant à la prolongation de la ligne 13, je crois qu'il faudrait attendre avant de la prolonger sur le pont de Gennevilliers que savoir si vraiment une fois que la ligne 14 est en place, cela provoque cette désaturation, parce que l'on a déjà fait une erreur de la prolonger. Et nous, nous sommes très réservés sur l'idée d'une nouvelle prolongation de la ligne 13, d'attendre que la ligne 14 soit en place avant de le faire. En tout cas, il ne faut pas faire la même erreur deux fois.

Et maintenant, je suis un peu surpris, je dirais de la tonalité - j'étais avec André SANTINI toute la matinée - de compétition. J'ai dit qu'à la réunion d'Asnières, il n'y avait pas du tout cet esprit de compétition objectif dans la forme de vos interventions et j'en ferai part à André SANTINI qui me surprend, alors que tout le monde cherche le compromis. La délibération que va prendre le Conseil général vendredi, qui d'ailleurs précise un choix, Madame GOUETA n'en a pas parlé, mais parle pour la fusion complète des deux projets Arc Express et réseau de transport du Grand Paris, et pour la boucle intérieure Gennevilliers, les Grésillons RER C, Agnettes ligne 13, Bécon-les-Bruyères Transilien ligne 13, La Défense etc. De toute façon, la volonté existe. Et je souhaiterais que cette volonté que l'on a affirmée à l'unanimité à Paris métropole, que l'on a affirmée encore aujourd'hui, ne se traduise par cet

esprit, je le dis à Monsieur ROYER et Madame RIVIERE, d'une certaine compétitivité qui me choque. Voilà. Je tenais à le dire devant la commission.

Jean-Yves TAILLE : la Société du Grand Paris a-t-elle quelque chose à dire ?

Didier BENSE : il y a deux points auxquels je voudrais répondre. Si nous paraissions en compétition, vous avez en face de vous deux maîtres d'ouvrage, qui l'un comme l'autre, je crois, croit à leur projet, voilà. Nous essayons effectivement de faire. Je ne pense pas qu'il ait dit que personne ne croyait à son projet. Ce ne peut pas être vrai. Nous nous sommes engagés là-dedans, et chacun...

Jean-Yves TAILLE : s'il y a des discussions en coulisse, si je puis dire, qui doivent conduire à je ne sais pas quoi, une fusion des projets, je pense que l'on le saura en temps utile.

Didier BENSE : ça, c'était le premier point. Le deuxième point que vous avez évoqué Monsieur CATOIRE, c'est le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Roissy, à laquelle vous étiez opposé au motif d'une saturation. Il peut y avoir un certain nombre d'arguments pour s'opposer au prolongement de la ligne 14 jusqu'à Roissy, mais sûrement pas celui de la saturation en ce qui concerne la partie nord en tout cas, puisque ce n'est pas là où le sujet de la ligne 14 se passe en termes de trafic. Nous sommes dans des trafics qui sont tout à fait à la portée de ce que permet d'offrir la ligne 14.

Jean-Yves TAILLE : nous allons passer la parole au fond de la salle. Il y a un Monsieur tout au fond, je crois, qui avait levé le doigt. Je ne distingue pas bien. Il est dans l'ombre.

François LEBLOND : je voudrais vous répondre Monsieur un peu sur ce que vous venez de dire à la fin. Je vous précise que dans les réunions communes que nous avons tenues depuis le début, c'est vrai qu'il y a deux partenaires qui sont la Société du Grand Paris d'un côté, Arc Express de l'autre. Les deux commissions qui ont présidé ces séances ont chaque fois demandé, au moins dans les dernières réunions, ont demandé aux deux maîtres d'ouvrage de nous dire un peu ce qu'ils entendaient par convergence de leurs projets. En réalité, nos commissions ont essayé d'être des ferments de rapprochement, et non de division.

C'est tout ce que je voulais dire. Notre objectif, c'est toujours que tout le monde se parle d'une façon convenable, et je crois que c'est le cas ce soir. Allez, nous continuons.

Jean-Yves TAILLE : continuons les questions là-bas au fond. Je ne vois pas bien. Il faut noir, mais je crois que quelqu'un a le micro.

Annick DUVAL, habitante de Gennevilliers- Quartier des Agnettes : je suis un peu inquiète des propos tenus par la personne du Grand Paris, à savoir qu'elle trouve que les Agnettes ne seraient pas assez densifiées. D'autre part, j'aurais voulu savoir comment vous alliez procéder pour faire vos gares et l'aménagement qui est autour ? Parce que dans certains

quartiers, si nous prenons Bécon-les-Bruyères, même Gennevilliers, cela pose quand même certains problèmes.

Jean-Yves TAILLE : une question sur les gares, la Société du Grand Paris ?

Isabelle RIVIERE : sur les gares, je crois que mon collègue Jack avait commencé à vous répondre. Nous vous avons dit qu'à chaque fois, la gare sera travaillée avec les élus, et pas uniquement avec les élus d'ailleurs, avec les associations, de façon à ce que vous puissiez retrouver les équipements que vous souhaitez voir. Nous ferons en sorte aussi que l'accessibilité à ces gares soit la meilleure. Quand je dis accessibilité, c'est par tout mode, y compris effectivement les modes doux qui sont assez utilisés sur vos territoires, où il n'y a pas de forte déclivité. En fait, tout cela sera vu en son temps, puisque aujourd'hui, comme vous le voyez, nous sommes en plein débat public. Nous en sommes à choisir l'implantation de la gare. Une fois que l'on aura choisi les implantations des gares, elles évidemment feront l'objet d'un travail très spécifique avec vous-même d'ailleurs, avec les associations, c'est ce que je disais, avec les élus, de façon à ce qu'elles correspondent véritablement à vos attentes, et puis aussi aux possibilités du territoire. Parce qu'effectivement, comme à Bécon, ce n'est pas parce qu'il y a des difficultés que l'on s'arrête là. Et nous sommes en capacité de pouvoir répondre justement par des études spécifiques à ces problématiques-là. Quant à Monsieur CATOIRE, juste pour Asnières effectivement, l'ambiance est excellente. La réunion n'était pas commune. C'était une réunion en fait où seul Grand Paris présentait son projet.

Applaudissements

Jean-François HELAS : pour rassurer madame, sur la question effectivement de l'encombrement en quelque sorte des gares, pour dire que pour le STIF et pour le projet Arc Express, une gare, ça peut être modeste, accessible, extrêmement simple, à la manière d'une station de métro. Vous n'avez que quelques émergences qui sortent, soit au niveau de la voirie publique, soit effectivement intégrées dans un rez-de-chaussée. Une gare ne veut pas dire forcément avec des milliers de mètres carrés autour, clairement.

Annick DUVAL : par rapport au Grand Paris, je trouve qu'elle a répondu dans le flou. Et c'est aussi toute la partie qui se trouve à côté. Elle dit que cela va être fait en accord avec les collectivités territoriales, qui seront où se trouveront les gares. Mais je trouve que c'est quand même assez dangereux pour moi.

Jean-François HELAS : d'accord. Je n'avais effectivement pas compris cette question sous l'angle de la maîtrise d'ouvrage en quelque sorte, et de la légitimité de l'aménagement autour.

Annick DUVAL : non pas du tout. C'est l'entourage dans les villes. C'est ce qui m'inquiète beaucoup.

Jean-Yves TAILLE : je pense que sur ce sujet, le Grand Paris a quelque chose à dire ?

Didier BENSE : oui, effectivement. C'est le sujet de... Nous sommes sur un projet global incontestablement. Nous parlons beaucoup de transport, et c'est normal. Mais nous sommes, vous l'avez bien compris à travers nos présentations, sur un sujet qui à la fois se préoccupe du développement économique, et se préoccupe de faire le lien entre les zones d'habitat, les zones d'emploi et les zones d'éducation.

Pour cela, la loi du Grand Paris a créé un certain nombre d'outils, dont le contrat de développement territorial qui est une relation contractualisée, dans lequel les élus locaux et les communautés d'agglomération s'engagent avec l'État représenté par le Préfet de la région, pour développer le territoire autour des objectifs qu'ils ont eux-mêmes décidé.

Simplement pour dire qu'il ne faut pas laisser penser que c'est la Société du Grand Paris qui va s'arroger le droit d'aménager tout ce qui se passe autour des gares. Ce n'est pas du tout le cas. Aujourd'hui, le Préfet de région a été mis en charge de faire le tour de toutes les collectivités irriguées par le métro du Grand Paris pour voir avec eux quels sont les potentiels de développement à la fois économique et de logement, parce que dans la loi du Grand Paris, il y a un objectif de logement qui est également avec le transport et l'emploi une des trois croisades de tous les Franciliens. Il y a des outils. Nous sommes à disposition pour contribuer auprès des collectivités, auprès du Préfet de région, à réfléchir sur toutes ces considérations d'insertion de la gare. C'est vrai que l'on veut des gares un peu ambitieuses. C'est vrai que l'on ne pourra pas faire partout des gares qui soient des emblèmes, des totems de la ville. Mais néanmoins, il y a quand même aujourd'hui sur les territoires, et pas à la commande de la Société du Grand Paris, mais à la commande des élus, à la commande des syndicats d'étude de plusieurs communes qui se regroupent, qui aujourd'hui ont mis au travail des urbanismes pour repenser l'organisation de leur ville, et repenser l'organisation des habitats et des déplacements. Ça existe au Bourget, à Chelles, dans le croissant de Clichy Montfermeil, à Saclay, dans le secteur de La Défense. Donc partout autour des tracés du Grand Paris, les gens en réalité, les élus locaux, vos représentants, sont déjà au travail pour profiter de l'effet de levier qu'offre cette infrastructure de transport, avec les outils qui sont spécifiques au Grand Paris, puisqu'ils ont été créés par la loi du Grand Paris.

Jean-Yves TAILLE : Monsieur le Maire sur ce sujet en quelques secondes ?

Jacques Bourgoïn : je veux juste dire un mot en complément pour notre citoyenne qui habite le quartier des Agnettes. Vous le savez, à Gennevilliers, nous n'avons effectivement pas l'habitude d'attendre que l'on décide à notre place. C'est pourquoi j'ai dit au Préfet de région, et nous l'avons rencontré il y a une dizaine de jours, que sur ces questions évidemment, nous allons lancer le débat public à Gennevilliers. Et notamment, le Conseil municipal de Gennevilliers sera saisi au Conseil de début février du lancement d'un travail avec les habitants des Agnettes pour réfléchir à la poursuite de l'aménagement de ce quartier, qui se situera demain entre la ligne 13, le métro orbital, le futur centre-ville et l'écoquartier, pour que ce quartier prenne aussi toute sa dimension. Et par exemple, et je ne

donne que cet exemple, il y a plein d'autres pistes à travailler. Vous savez que le quartier des Agnettes est le long du Boulevard Pierre de Coubertin, que l'on appelle à Gennevilliers « le Boulevard intercommunal », et qui est plutôt une frontière entre Gennevilliers et Asnières qu'un raccrochement urbain entre deux quartiers qui sont de part et d'autre de ce boulevard. Et nous avons besoin de réfléchir à l'urbanisation côté Asnières et côté Gennevilliers le long de ce Boulevard Pierre de Coubertin, pour que ce ne soit pas une autoroute, mais vraiment une voie urbaine qui relie nos villes.

Jean-Yves TAILLE : il y reste moins d'un quart d'heure avant la fin de la réunion. Il y a deux personnes qui ont demandé la parole. Monsieur au fond à droite, et une autre personne à gauche vers le septième rang.

Alain FOURNIER, Élu de Clichy la Garenne : bonsoir. Je voudrais déjà dire une chose. A Clichy, tout le monde ne pense pas qu'il ne fallait pas prolonger la ligne 13. Au contraire, c'est tout à fait bien. Je pense que c'est indispensable, et il faut pouvoir offrir le métro le plus possible aux habitants. D'ailleurs, c'est ce qui m'a permis de venir de Clichy métro. Je dis cela parce que peut-être pas ici, mais dans d'autres endroits où je suis allé, il y a pas mal d'élus qui parlent beaucoup du métro et des transports en théorie, parce qu'ils n'y mettent jamais les pieds, et ils ne pratiquent pas.

Je suis aussi très content que ce soir il y ait de la concurrence, parce que je pense que les deux projets ne se valent pas, et que d'un côté nous avons celui du Grand Paris, Roissy, La Défense, Saclay, même si c'est pour l'instant en suspens, Orly. C'est avant tout fait pour des hommes d'affaires. C'est avant tout fait pour des gens qui arrivent à Roissy, pour aller faire des affaires, pour aller à La Défense. Et cela ne répond absolument pas à la population, ne serait-ce que pour une raison : les gares sont très éloignées. Elles n'irriguent pas le territoire. Et les gens ne pourront pas prendre ce métro.

Ce qui est important, c'est effectivement pour tous les gens qui galèrent quotidiennement, qui vont de leur domicile à leur lieu de travail. Et je suis désolé, la plupart ne vont pas à Roissy quotidiennement.

A l'inverse, le projet Arc Express me semble tout à fait bien, parce qu'il est en interconnexion, et c'est là une divergence que j'ai avec mes amis communistes. C'est que je pense que la désaturation de la ligne 13, elle ne passe pas automatiquement par un dédoublement de cette ligne 13. Elle passe par le prolongement de la ligne 14, mais aussi le prolongement du tramway T1, le prolongement du RER E, et aussi le prolongement du tramway T3. Peut-être même, si c'est un mode de déplacement qui ne va pas tout résoudre, que l'on n'en a pas parlé ce soir, à savoir la navette fluviale, qui peut permettre à certaines personnes de pouvoir se déplacer. Et c'est en interconnexion avec énormément de lignes de métro. Et c'est ce qui est intéressant.

Dernier argument qui me semble tout à fait bien et que l'on n'a pas évoqué ce soir par rapport au projet de la région, au projet de mobilisation de transport de la région, c'est que d'un côté le Grand Paris, c'est 21 milliards. De l'autre côté, c'est 19 milliards. Et il reste, quand nous déduisons Arc Express, il reste pas mal d'argent pour améliorer l'existant. Et cela, nous n'en avons pas parlé. Il y a énormément de choses à améliorer qui vont permettre que les gens puissent mieux voyager. Je suis content de cette rivalité entre les deux projets, parce que c'est le projet de la région qu'il faut adopter et qu'il faut obtenir.

Applaudissements

Jean-Yves TAILLE : merci de ce point de vue. Je ne pense pas que ça appelle réponse.

Isabelle RIVIERE : cela peut être sympathique.

Jean-Yves TAILLE : il reste moins de 10 minutes, et nous avons encore...

Isabelle RIVIERE : oui d'accord, mais enfin quand on nous interpelle, c'est sympathique de pouvoir aussi répondre tout simplement à ce Monsieur. Je pense que l'on dessert les quartiers. Quand nous reprenons le tracé d'Orbival, quand nous allons dans le 93 à Clichy-Montfermeil, je ne pense pas que l'on ne rende que service aux hommes d'affaires, premièrement. Quand nous parlons des aéroports, ce n'est pas uniquement pour aller prendre l'avion, parce que l'on ne le prend effectivement pas tous les jours. C'est 90 000 emplois sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy. C'est aussi Orly, 30 000 emplois. Nous pensons à tous les gens qui vont travailler sur ces sites et qui aujourd'hui, à part la voiture, n'ont pas beaucoup d'autres choix.

Le Grand Paris, ce n'est pas uniquement un réseau pour hommes d'affaires, mais c'est bien un réseau qui répond aussi aux problématiques des habitants. Raison pour laquelle sur votre territoire, puisque l'on parle de ces trois stations, trois gares, quand nous passons aux Agnettes, quand nous passons aux Grésillons et quand nous passons à Bécon les Bruyères, nous ne desservons pas que des hommes d'affaires.

Jean-François HELAS : Monsieur le Président s'il vous plaît, je peux... coucou c'est du côté Arc Express. Je voudrais juste dire un petit mot parce que pour illustrer malgré tout la question de la desserte. Arc Express dans la boucle des... Très court, mais pour illustrer en quelque sorte l'impact par rapport à la population et aux emplois, Arc Express dans la boucle des Hauts-de-Seine, c'est-à-dire hormis les stations de La Défense qui sont un peu particulières, mais toutes les stations desservies jusqu'aux Grésillons, si nous regardons le nombre de populations desservies, et d'emplois, c'est-à-dire au fond la population dans une boucle de 800 mètres autour de chacune des stations, c'est 60 à 90 % de plus pour la desserte d'Arc Express que pour la desserte du Grand Paris. Ce qui est assez normal puisqu'au fond, nous passons de trois stations, comme nous l'avons évoqué tout à l'heure, à

six ou sept. C'est pour illustrer un peu l'importance de la desserte fine, ce que cela veut dire sur votre territoire.

Olivier MERIOT, Adjoint au Maire de Gennevilliers (finance et budget), coordinateur des élus communistes républicains : j'ai quelques doutes sur les dates de mise en œuvre des infrastructures. Je ne parlerai pas de la prolongation, mais du prolongement de la ligne 13. Gabrielle Péri, il nous a fallu 30 ans, alors que l'on nous avait dit cinq ans. Sur d'autres points, il y a 12 ans, nous aurions dû avoir le procédé Sacem en place pour augmenter le nombre de rames. Le procédé Sasem a été abandonné. On nous a promis le procédé Ouragan qui aurait dû être mis en place en même temps que l'ouverture des Courtilles. Ce procédé est à nouveau retardé. Effectivement, il y a eu un débat l'an dernier. Je vois, j'habite le long du tramway au village, le T1. Nous aurons entre quatre et cinq ans de retard par rapport à ce qui était prévu. Parce que le T1 devait être mis en œuvre, en ouverture en même temps que la ligne 13 aux Courtilles. Nous en sommes encore loin. J'ai quand même quelques interrogations sur les dates, le planning que vous avez indiqué.

Et sur le financement, effectivement, il faut voir que la semaine dernière, il y a une décision qui a été prise de faire payer les Franciliens en augmentant la taxe d'habitation et la taxe foncière pour chaque foyer. Et ce n'est qu'un début. Nous ne savons pas où cela va aller. Je suis quand même inquiet, parce qu'il n'y a pas que les familles populaires. Oui, les familles populaires vont avoir déjà dans un premier temps une vingtaine d'euros, et même celles qui étaient exonérées, parce qu'il y a tout un mécanisme au niveau de la taxe d'habitation et de la taxe foncière. Nous voyons bien que là aussi, alors que l'État s'était engagé au mois de septembre qu'il n'y ait pas de pression supplémentaire au niveau des familles en Île-de-France. Le week-end dernier, juste avant, dans la nuit, il y a eu des amendements à l'Assemblée nationale, projet de loi rectificatif, et allons-y, effectivement, nous avons chargé un petit peu plus les familles.

Des solutions, il y en a des solutions. Nous avons entendu pour les finances tout à l'heure les banques, La Défense, Roissy. Oui, ce sont des entreprises qui ont énormément d'argent. Mais qu'on les impose ces entreprises. C'est elles qui sont les premières bénéficiaires de tout ce qui va se passer. Il va y avoir de la main-d'œuvre, des transports, des usagers et des clients. Et je crois que c'est là-dessus qu'il faut que l'on insiste pour que les financements soient récupérés là où ils doivent être vraiment récupérés. Les compagnies d'assurance ont toutes leurs primes qui vont augmenter entre 4 et 8 %. On nous dit : voilà, il y a eu la tempête en Vendée. La tempête de 1999, c'est dans toute la France. Cela a coûté un douzième des bénéfices des assurances. Nous voyons qu'il y a de l'argent, et qu'il faut vraiment, je pense, aller le prendre. Demain, le Conseil municipal de Gennevilliers se réunit. En tout cas, nous aurons un vœu allant dans ce sens, que l'on adressera effectivement à l'ensemble des partenaires.

Jean-Yves TAILLE : merci Monsieur. Il reste cinq minutes avant la fin de la réunion. Il y a deux questions, oui.

Sophie MOUGARD : sur la question à la fois des financements et des délais. D'abord, je crois qu'il y a une vraie question qui est posée, qui est la capacité de mobiliser les financements nécessaires, parce qu'une des raisons pour lesquelles nous avons des projets qui mettent du temps à être réalisés, c'est aussi parce que l'on est amené à les saucissonner en fonction des financements qui sont réunis ou pas. Je pense que les éléments importants que vous soulevez, à savoir comment nous bouclons le financement de l'ensemble de ces projets, est une question essentielle. Aujourd'hui, nous avons un plan de mobilisation. Philippe SAINSARD l'a rappelé, qui est porté par les collectivités locales, par la région, par les départements. Et nous avons fait un gros travail pour non seulement inscrire ces différents projets dans la colonne dépense, tous ceux que l'on a évoqué : le prolongement de la ligne 14, le RER E, le tramway T1, etc. Et en face, dans la colonne recette, Philippe SAINSARD l'évoquait, nous avons fait l'effort d'examiner les différentes ressources possibles. 12 milliards attendus des collectivités locales, 4 milliards de ressources supplémentaires. Lesquelles ?

Évidemment, ça apporte de la richesse au territoire et à l'ensemble des territoires de l'Île-de-France. Demander à ce qu'une partie de cette richesse revienne pour financer le système des transports n'est pas nécessairement complètement choquant. En particulier, redevance pour création de bureau, fonds d'aménagement pour la région Île-de-France qui a été créé pour ça, doivent permettre d'alimenter les ressources nécessaires au projet. Et puis un effort attendu de l'État de 2 milliards d'euros. Là nous pouvons être préoccupés effectivement, vous l'avez très bien dit, parce que dans l'examen du projet de loi de finance rectificative, non seulement on taxe aussi et pas seulement ce que je viens d'évoquer, redevance pour création de bureau et fonds d'aménagement de la région Île-de-France, mais surtout l'essentiel de ces ressources est fléché, non pas sur le plan de mobilisation, mais sur le réseau du Grand Paris porté par la Société du Grand Paris.

Ça veut dire quoi ? Cela veut dire que tous les aménagements nécessaires pour l'amélioration de l'existant, pour les schémas directeurs des RER, le doublement du tunnel Châtelet, gare du Nord, mais aussi tous les projets que je viens d'évoquer, qui sont inscrits au plan de mobilisation, mais ce financement-là, dans cette hypothèse, il ne serait pas assuré. Et je crois que c'est important de se dire qu'il y a un enjeu essentiel dans la robustesse du financement du plan de mobilisation porté par les collectivités.

Le deuxième point, ce sont les coûts d'exploitation. Nous les avons très rapidement abordés. Pour le STIF, le plan de mobilisation, c'est 800 millions d'euros par an de coût d'exploitation et de maintenance supplémentaire à l'horizon 2020. Le réseau de transport du Grand Paris, la Société du Grand Paris nous remet les clés, nous devons nous débrouiller avec. 1,150 milliards, premier ratio évalué par le STIF, de coût d'exploitation.

Et en face de ça, nous avons les recettes des usagers. Certes, il faut faire des augmentations tarifaires, mais il faut qu'elles soient limitées. Il faut que l'on puisse les supporter. Je dis cela, parce que je pense qu'à partir du moment où les usagers en profitent, il est un peu nécessaire aussi qu'ils apportent une part du financement. Mais pour qu'elle reste modeste et supportable, il faut qu'il y ait également le versement transport qui augmente. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'aujourd'hui, là où nous attendons 0,1 % de plus et deux fois, c'est ce qui est les conclusions du rapport de la Commission parlementaire qui a été présidée par Gilles CARREZ, rapporteur de la loi de finance. Aujourd'hui, elles ne sont pas inscrites dans la loi de finance rectificative. Nous pouvons tout au plus espérer une trentaine de millions en 2012, et puis peut-être une centaine à l'horizon 2020. Cela reste à démontrer. C'est une vraie préoccupation, si ce versement transport ne rentre pas. Il est payé par les entreprises. Cela veut dire qu'il reste quoi ? Il reste l'utilisateur et le contribuable. L'utilisateur par les billets, le contribuable parce que les collectivités locales sont amenées, la région, les départements, à équilibrer le budget de fonctionnement du STIF.

Sur la question juste des délais de réalisation, ce qui nous permet effectivement d'avoir, sous réserve que les éléments soient réunis en termes de financement, de réaliser le projet plus rapidement, c'est d'abord que l'on est sur un projet neuf. Nous ne sommes pas sur un prolongement de ligne existante, et il n'y a donc pas d'interaction. Quand nous prolongeons une ligne existante, les entreprises sont amenées à travailler sans incident sur l'exploitation, ou en tout cas le moins possible. Et donc, il est clair que les plages travaux, ce que l'on appelle les plages travaux, les moments où nous pouvons travailler, nous pouvons ouvrir le chantier, sont plus limitées. Cela prend donc plus de temps. Je crois que c'est un élément important.

Et puis, le deuxième point dans les modalités pratiques, nous prévoyons de mobiliser quatre tunneliers qui vont travailler en batterie sur chaque arc, ce qui permet d'accélérer effectivement la réalisation. Et comme nous avons pris en compte le phasage dès la conception du projet, nous pouvons effectivement vous présenter des calendriers qui nous apparaissent certes à challenge, mais tenables.

Jean-Yves TAILLE : il est 11 heures. Je sais bien que l'on a commencé avec 10 minutes de retard.

Didier BENSE : je vais peut-être rassurer Monsieur CATOIRE. Effectivement, nous ne pensons pas que tout va s'additionner. Je pense que tout le monde va être raisonnable, et qu'à l'issue de ces grands débats, rappelons qu'il y en a quatre aujourd'hui des débats en cours, des débats publics qui concernent chacun d'entre eux une partie de l'avenir des transports franciliens. Et je ne souscris donc pas au raisonnement qui consiste à additionner les choses. Nous sommes à 19 milliards du plan de mobilisation. Il y en a un certain nombre qui concernent Arc Express. Il y en a un certain nombre, un et quelques, qui concernent le prolongement de l'A14, qui est également dans le Grand Paris. Il y a le projet Éole qui est

également financé par RFF. Bref, nous estimons, nous pouvons nous tromper, mais que quand nous détournons tous ces grands projets, les besoins du plan de mobilisation sont aux alentours de 12 milliards. Cela tombe bien. C'est la somme que l'on nous annonce comme étant disponible.

Ne faisons pas peur aux gens en disant : le Grand Paris va tout pomper. Ce n'est pas exactement vrai. Ensuite, sur les différents leviers qui sont activés, dans la loi de finance, nous pouvons la présenter comme nous voulons, il me semble que les entreprises sont très largement, assez largement contributaires dans les mesures qui sont aujourd'hui arrêtées, à travers la taxe sur les bureaux, la redevance sur la création de bureaux. En ce qui concerne la troisième taxe, la taxe spéciale d'équipement, une bonne partie est assumée également par les entreprises à travers le mécanisme nouveau, dont j'ai perdu le nom, qui doit s'appeler la CVAE, une des parties qui remplacent la taxe professionnelle. Et il reste effectivement à la charge de foyers franciliens une partie de cette taxe qui est plafonnée en valeur. C'est 117 millions d'euros pour l'Île-de-France, dont une bonne partie est payée par les entreprises, et le reste par les foyers fiscaux. Cela fera, je n'ai pas la calculette fiscale, entre 10 et 20 euros par foyer fiscal par an. Nous pouvons estimer que c'est un effort, incontestablement. Mais nous parlons aujourd'hui des transports qu'il faut construire pour pouvoir se déplacer de façon plus efficace, plus raisonnable, plus humaine, à l'horizon 2020-2025, par rapport au délai.

Voilà un peu les équations dans lesquelles nous sommes. Ensuite, quant aux estimations de coût d'exploitation, je crois qu'il faudra le moment venu effectivement que l'on confronte nos approches avec le Syndicat des transports d'Île-de-France. Là aussi, il ne convient pas d'ajouter. Est-ce que les sommes évoquées, c'est en plus de tout ce qu'il y a ? Arc Express n'a pas un coût nul. Il faut avoir une discussion mature là-dessus. Arc Express, vous allez l'amortir dans vos comptes. Le Grand Paris sera amorti dans les comptes de la Société du Grand Paris. Tout cela ne va pas peser sur votre bilan. Vous allez emprunter inmanquablement, comme nous allons emprunter. Vous aurez besoin de créer des nouvelles ressources, et vous appellerez les collectivités locales à la rescousse, et les collectivités locales, c'est aussi de l'argent des entreprises et les Franciliens.

Finalement, opposer l'un et l'autre n'a pas beaucoup de sens. Il faut effectivement, le moment venu, avoir un travail intelligent autour de ces sujets-là. Mais je crois que c'est début janvier que cela se passe.

Jean-Yves TAILLE : il est 23 heures 05. Je prends une question, et on clôt la réunion.

Michel FUNFSCHILLING, Directeur du Port de Gennevilliers : d'abord pour dire que quand nous parlons de transport en région parisienne, je pense qu'il ne faut pas oublier le transport de marchandises qui est aussi un élément fondamental de la qualité de vie des Franciliens et

de la compétitivité du territoire, et ainsi de suite, et le faire par la voie d'eau apporte probablement plus de qualité de vie et plus de confort à tout le monde.

Ensuite, une station a été proposée sur le port, et le port de Paris a donné un avis qui n'est pas favorable à cela, et ce, pour deux raisons : la première, c'est que l'on sait que dans un port, c'est principalement de la marchandise qui passe, et donc le flux de transport de passagers est moins important que dans une zone d'habitat, comme nous pouvons avoir dans une ville ou dans une zone tertiaire, comme nous pouvons aussi avoir autour des Agnettes ou des Grésillons. Il y a donc moins de flux de transport généré. Et en même temps, notre territoire est un petit peu particulier, puisque l'on parlait tout à l'heure du rayon des 800 mètres autour d'une gare. C'est vrai quand on peut faire un cercle autour de la gare, sauf que quand il y a des morceaux d'eau, ce qui est à 800 mètres à vol d'oiseau est à 3,5 kilomètres à pied. En fait, la qualité de desserte du territoire à partir de la station est très fortement dégradée. Nous sommes plus persuadés qu'une desserte plus fine du territoire, par des modes plus légers qui vont des navettes de bus à l'autolib, et tout ce que l'on peut imaginer comme le vélo ou l'autopartage, est plus performant pour desservir cette zone du territoire. Merci.

François LEBLOND : nous allons arrêter, nous n'allons pas donner la parole aux maîtres d'ouvrage sur le port de Gennevilliers. Nous n'allons pas rouvrir le débat là-dessus, puisque la tradition veut que ce soit celui qui ne préside pas qui conclue. Je ne veux pas faire une conclusion sur le fond. Je dis simplement que nous avons entendu les deux maîtres d'ouvrage. De temps en temps, ils sont effectivement très... Ils vantent naturellement les études, tout ce qu'ils ont fait, et c'est normal. Ils sont là pour en parler. Mais je porte témoignage de ce que, en dépit de parfois un peu d'élan que vous leur avez reproché tout à l'heure, Monsieur le Maire, que vous avez reproché, nous les connaissons bien l'un et l'autre, et nous savons, nous Commissions, qu'ils ont tous les deux le sens de l'intérêt général, et qu'ils sauront, avec vous, trouver des solutions convenables pour Gennevilliers. Et bonne année à tous, puisque c'est la dernière réunion que nous tenons cette année.

Applaudissements

Fin de la réunion à 23 h 03