

26 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE SYNTHESE TERRITORIALE DE NOGENT-SUR-MARNE

Type de réunion :	Réunion de synthèse territoriale
Date de la réunion :	26 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Nogent-sur-Marne

Introduction et rappel du cadre législatif

François Leblond, président de la CPDP sur le projet de transport du Grand Paris, ouvre la séance. **Claude Bernet**, membre de la CPDP, présente les objectifs et les fondements juridiques du débat public, qui s'appuie sur les principes d'indépendance, de neutralité, de transparence, d'équivalence et d'argumentation.

Présentation du projet « Réseau de transport public du Grand Paris » par la SGP

Après la projection d'un film de présentation, **Claire-Hélène Coux**, de la SGP, représentant le MO, rappelle que le débat public a fait évoluer le projet initial de la SGP. Bien que l'Etat et la Région aient présenté ce matin même un schéma du futur réseau de transport francilien, ce projet sera néanmoins présenté ici tel qu'il l'a été à la CPDP. Alors que 64 % des déplacements *intra-muros* sont effectués en transports collectifs, ce taux n'est que de 18 % dans la zone dense du Val-de-Marne, où se trouve le plus gros embouteillage d'Europe (tronçon commun A4-A86). Les déplacements de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau actuel est « en étoile » : 80 % en sont donc effectuées par route : c'est pourquoi le réseau du Grand Paris propose une rocade de trois lignes de métro automatique, d'une longueur de 155 km et comportant 40 gares nouvelles, dont 85 % seront en correspondance avec les lignes ferrées. Sécurisé, accessible à tous et rapide (d'une vitesse moyenne de 65 km/h), il desservira les aéroports, les pôles économiques, les centres de recherche et d'enseignement, et répondra aux besoins des entreprises. Sa capacité pourra atteindre 3 millions de passagers/jour à terme. Ses rames pourront accueillir jusqu'à 1000 passagers et seront espacées de 85 secondes aux heures de pointe. Aisément accessibles à pied et à vélo, ses gares seront des points de connexion multimodale comprenant des dépose-minute, des stations Vélib', des zones de covoiturage, et (selon les lieux) des parkings. Elles offriront de multiples services, se faisant ainsi un outil de développement urbain. La ligne rouge compte huit gares dans le Val-de-Marne et dessert les pôles d'emploi majeurs tels que La Défense ou Marne-la-Vallée, et des pôles d'habitat dense (Chelles, Clichy-Montfermeil). De Bagneux à Villiers, elle reprend le tracé d'Orbival, en correspondance avec les lignes 4 et 8, les RER B, D et E, les projets de tramway (RN5), la future Tangentielle Est et le prolongement de la ligne 14. L'approbation de ce tracé est unanime, à l'exception de la Ville de Saint-Maur, avec laquelle les discussions très positives se poursuivent en vue de l'implantation d'une gare à Saint-Maur-Créteil, dont la demande est ressortie lors du débat. Des études plus approfondies peuvent donc déjà être lancées sur le tracé d'Orbival. La ligne verte part de Roissy pour desservir Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Saint Denis, Gennevilliers, Nanterre, Reuil, puis Versailles (RER C), puis le plateau de Saclay (futur pôle scientifique d'envergure internationale), Massy (RER B et C, TGV) et Orly. Prolongeant l'actuelle ligne 14, la ligne bleue reliera Roissy, Le Bourget et Orly, ainsi que les gares TGV actuelles ou futures (gare de Lyon, Roissy, Saint-Denis Pleyel et Orly). A la demande des participants au débat public, elle comportera une gare au CHU du Kremlin-Bicêtre, qui permettra d'accéder au CHU, mais aussi aux quartiers d'habitat social et aux secteurs en cours d'aménagement. Des gares sont aussi prévues à Villejuif-Institut-Gustave-Roussy (IGR), MIN-de-Rungis-Porte-de-Thiais (TVM et futur T7). Lors des réunions publiques du Val-de-Marne, il a constamment été demandé de confirmer l'option de la gare de Villejuif-Louis-Aragon, mais aussi, entre autres, de positionner la gare de Villiers à la limite des communes Champigny-Bry-Villiers. Sur la ligne bleue, des stations sont demandées à Maison-Blanche (ligne 7), à la limite de Villejuif-L'Haÿ-les-Roses-Chevilly-Larue, ainsi qu'à Pont-de-Rungis (RER C). Une liaison directe du Val-de-Marne et de Val-de-Fontenay est aussi demandée. A ce sujet, la SGP propose de prolonger à l'Est la Tangentielle Nord (en construction de Sartrouville à Noisy-le-Sec) jusqu'à Val-de-Fontenay, Nogent-Le Perreux et Champigny-Centre.

Le Grand Paris facilitera les déplacements indispensables au travail, aux études, aux loisirs, aux démarches quotidiennes ; il soutiendra le développement économique et territorial et contribuera au développement durable. Créteil Préfecture et Orly ne seront plus distants que de 17 et 36 minutes de Nogent-Le-Perreux (contre 35 minutes et une heure à ce jour). Le Grand Paris désenclavera des zones aujourd'hui mal desservies, allégera le réseau actuel de 10 % à 15 % en moyenne et irriguera des pôles d'emploi majeurs (La Défense, Orly) ainsi que des zones d'habitat dense ou à fort potentiel. Ainsi, auprès de la gare Champigny-Bry-Villiers, 4 500 logements et 19 000 nouveaux emplois devraient voir le jour sur les emprises de la voie de desserte orientale. La gare des Ardoines desservira une zone où des entreprises des secteurs de la santé, de l'énergie et de la logistique se

**CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC
DU GRAND PARIS**

développent. L'EPA Orly-Rungis-Seine-Amont prévoit de créer 13 000 logements et 30 000 emplois. La gare de Villejuif-IGR desservira Cancer Campus, parc d'innovation regroupant instituts de recherche, entreprises, laboratoires, etc., accueillant plus de 10 000 emplois, ainsi qu'un écoquartier comportant logements, commerces, équipements, espaces verts. Pour la première fois, une évaluation stratégique environnementale a pris en compte, très en amont, les impacts environnementaux : le franchissement de la Seine et de la Marne sera ainsi souterrain. Considérant cette étude, l'autorité environnementale a permis le 26 août 2010 d'anticiper sur une partie des études d'impact à mener dans le cadre des enquêtes publiques. Ce projet d'intérêt national suppose un investissement compris entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros selon les tracés, le nombre de gares retenues, la part des sections aériennes. Après clôture du débat public, la SGP devra, avant le 31 mai 2011, proposer un schéma d'ensemble largement partagé. Durant 18 mois, les enquêtes publiques entreront dans les détails de l'emplacement des gares. Après ouverture des travaux en 2013, les mises en service s'échelonnent de 2018 à 2023.

Pascal Auzannet, de la DATAR, chargé de mission Débat public sur le réseau du Grand Paris et des relations avec les élus, rappelle que les participants ont plaidé devant les CPDP du Grand Paris et d'Arc Express pour une amélioration rapide des transports existants (RER, notamment) et pour la synthèse des réseaux de rocade. A l'issue d'une concertation, entre autres nourrie par les plus de 60 débats publics menés et les plus de 200 cahiers d'acteurs et en présence, notamment, de la ministre de l'Ecologie et des présidents des Conseils généraux, Maurice Leroy et Jean-Paul Huchon ont présenté les axes du protocole conclu entre Etat et Région sur les transports publics franciliens. Dans son discours, le ministre de la Ville a salué un accord historique, qui, grâce à la concertation des acteurs concernés, a permis de répondre aux attentes immédiates des Franciliens tout en portant une ambition pour le développement économique, l'emploi, le logement et la qualité de vie pour la région capitale. Le Grand Paris Express résultant de la fusion des projets sera ainsi l'ossature du développement de l'Ile-de-France et permettra de construire la métropole de demain. Le président de Région a déclaré qu'il fallait entendre le message des milliers de Franciliens ayant pris part aux débats publics : amélioration immédiate de l'existant et convergence des projets de l'Etat et de la Région ; il a donc pris la responsabilité de rapprocher les projets, ce qui a été rendu possible grâce au maire de Paris, aux présidents de Conseil généraux et à Maurice Leroy.

L'accord fusionne et/ou rapproche le Grand Paris et Arc Express, intègre le prolongement d'Eole et la « désaturation » de la ligne 13. L'investissement atteint 32,4 milliards d'euros de 2010 à 2025 – 22,7 milliards étant destinés aux métros automatiques de rocade. L'accord n'anticipe pas, pour autant, sur les conclusions du débat public, ni sur l'acte motivé des MO à leur suite, mais porte sur les points convergents du Grand Paris et d'Arc Express, notamment, au Sud, sur les éléments convergents respectant le tracé d'Orbival de Saint-Maur à Saint-Cloud (les gares de Saint-Maur et Clamart-Issy-Vanves restant optionnelles). Au Nord, il intègre les éléments communs sur le parcours La Défense-Saint-Denis-Pleyel, les gares de Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes (permettant d'assurer une connexion avec le Val-d'Oise) des Agnettes et des Grésillons étant retenues. L'arc Ouest reliera La Défense à Saint-Cloud en passant par Suresnes-centre ou par Rueil-Mont-Valérien-Suresnes selon les éléments issus du débat. Un Arc Est, issu d'Arc Express, traversera le cœur de la Seine-Saint-Denis, son tracé pouvant relier Saint-Denis-Pleyel ou Le Bourget à Champigny, Val-de-Fontenay, Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand : le choix devra être proposé avant le 31 mars 2011 par un comité de pilotage rassemblant la Région, les Conseils généraux du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis, l'AIGP, RFF, la SNCF, la RATP, le STIF, la SGP et les collectivités concernées, sur la base d'une analyse multicritères (coûts, trafic, « désaturation » de la zone centrale, potentiel de renouvellement urbain), le budget maximal étant de 2 milliards d'euros. Le protocole prévoit aussi de prolonger la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, notamment pour « désaturer » la ligne 13, mais aussi, de desservir directement Orly en créant les gares (optionnelles) de Maison-Blanche, Kremlin-Bicêtre, Villejuif-IGR, Villejuif-Chevilly-La-Haÿ-Les-Roses et MIN-de-Rungis-Porte de Thiais, sous réserve que la capacité de 40 000 passagers/heure ne soit pas dépassée. Un Arc Grand-Est reliera Chevilly-le-Plan au Bourget en passant par Chelles, Clichy-Montfermeil, Sevran et Le Blanc-Mesnil. Roissy sera desservi depuis Saint-Denis-Pleyel par une ligne prolongeant l'Arc commun Nord. Outre ces projets de métros automatiques, le protocole préconise la modernisation de la ligne L de La Défense à Versailles, pour réaliser des économies. Les extensions de la ligne 14 seront réalisées sur pneu. Les autres technologies seront retenues sur la base des réponses aux appels d'offres. Le protocole acte un désaccord sur la desserte du plateau de Saclay. L'Etat entend relier ce territoire à Paris et à Roissy en moins de 30 min et de 50 min grâce à un métro automatique dès 2020, le tracé ne pouvant toutefois créer de nouvelles coupures dans les zones de protection naturelle et agricole. La Région préfère apporter une réponse proportionnée aux besoins du secteur grâce à un BHNS, qui pourrait évoluer vers un tramway desservant Saint-Quentin, Massy, Orly et Versailles.

Le protocole note que 9,9 milliards ont été dédiés au Plan de mobilisation d'ici à 2020, notamment en faveur de la modernisation des RER C et D et du prolongement d'Eole. De 2020 à 2025, l'Etat et la Région ont dégagé une provision non affectée de 2 milliards supplémentaires. Plus de 9 milliards

seront apportés par des dotations budgétaires (dont 5 milliards par la Région, 2,65 milliards par l'Etat, le solde étant financé par les collectivités et RFF). Les infrastructures du Grand Paris seront financées par des recettes fiscales dédiées atteignant 5,53 milliards, par des revenus liés au foncier et à des activités commerciales, par la dotation en capital de 4 milliards de l'Etat, ainsi que par une dotation de la Région et des Départements correspondant aux sommes antérieurement prévues pour le prolongement de la ligne 14 et pour Arc Express, ainsi que par le recours à l'emprunt. L'accord garantit que les charges d'intérêt ne pèseront pas sur le budget du STIF, et prévoit le plafonnement de la redevance. La hausse des coûts d'exploitation annuels du STIF a été évaluée à environ 1 milliard d'euros. Il y sera fait face grâce aux préconisations non encore appliquées du rapport Carrez et du rapport de la Cour des Comptes, et grâce aux efforts exigibles des entreprises. L'Etat et la Région ont convenu de se réunir à nouveau avant le 31 décembre 2013. Avant cette date, le gouvernement remettra au Parlement un rapport spécifiant les moyens à adopter pour développer le réseau du Grand Paris, évaluant aussi l'application du Plan de mobilisation et le respect des engagements de financement de l'accord : il est notamment envisagé d'élargir le bénéfice de la modulation d'affectation de la TIPP en faveur de la Région et que la SGP effectue des avances remboursables au financement du Plan de mobilisation et d'élargir la zone 1 du VT aux communes les mieux desservies de la petite couronne. Le rapport évaluera la mise en œuvre des recommandations du rapport Carrez. Le protocole stipule qu'un décret sera adopté afin que le STIF soit consulté avant définition des contraintes d'exploitation incluses dans les spécifications fonctionnelles et relatives au matériel roulant et qu'il soit associé aux procédures d'appel d'offres sur ces matériels, afin d'expertiser les coûts de son remboursement et ceux de l'exploitation du futur système de transport. L'Etat et la Région s'engagent à définir, au 1^{er} semestre 2011, les moyens du partage de la MO des projets, conformément aux contributions respectives et dans un souci d'efficacité. Enfin, l'accord prévoit que l'Etat légifère afin de sortir le SDRIF de l'impasse. La SGP installera sans délai le comité stratégique prévu par la loi du 3 juin 2010, qui sera saisi avant toute décision durant la réalisation du réseau. L'exécution de l'accord sera suivie par les institutions du comité de pilotage qui l'a négocié.

François Leblond précise que c'est sur la base du dossier initial de la SGP que la CPDP consultera le public jusqu'au 31 janvier 2011. Pour autant, la contribution majeure de l'Etat et de la Région, qui jugent leur accord « historique », sera naturellement versée au rapport de synthèse.

Débat avec la salle

➤ **Questions locales et points techniques**

Il a été demandé si le futur métro accueillira un nombre de places assises suffisant. Comment les expropriations seront-elles indemnisées ? Par ailleurs, le prolongement de la ligne E à l'Ouest est-il décidé ? Il est en effet essentiel pour la desserte régionale, mais aussi pour ouvrir l'Île-de-France à l'Europe au travers des gares TGV. Il faut améliorer la correspondance entre Magenta et gare de l'Est (et entre les RER E et A à Val-de-Fontenay) tout comme entre le prolongement de la ligne E et le Grand Paris. Pourquoi le tracé d'Orbival n'est-il pas repris de Cachan à Val-de-Fontenay, ce qui permettrait de rejoindre le Sud de l'agglomération depuis Nogent ? En outre, si la ligne bleue sera très utile pour relier Roissy et Orly, les passagers se rendant de Sevran à Roissy seront très rares. Quelles seront les caractéristiques de la tangentielle Est, essentielle pour soulager les embouteillages ?

Claire-Hélène Coux explique que les trains la ligne 14 seront prolongés de deux voitures par rapport à la situation actuelle. La répartition places assises/places debout sera inchangée et les trains accueilleront jusqu'à 1000 places sur tout le réseau. **Marc Véron**, président du directoire de la SGP, rappelle que le président de la République a lancé le Grand Paris, car les échecs récents ont montré qu'il fallait raisonner au niveau régional pour mener un projet à la hauteur de la compétition internationale entre métropoles. La stratégie ne consiste pas à investir moins en Province, mais à dynamiser une région atteignant près de 30 % du PIB du pays par un projet d'intérêt national. En l'absence de CDT (qui comporte des points d'aménagement), le Code de l'urbanisme s'appliquera. En cas de préemption, c'est le juge de l'expropriation qui fixe la valeur des biens – non la SGP. **Christian Garcia**, de la SGP, rappelle que la SGP a dès le départ repris le tracé d'Orbival de Bagneux à Brievilliers-Champigny. En réponse aux attentes des réunions publiques, elle a proposé dès octobre 2010 d'établir une double boucle à l'Est en prolongeant la Tangentielle Nord pour desservir Val-de-Fontenay et Champigny.

Pascal Auzannet indique que le protocole prévoit de tracer une boucle Est en reprenant les études d'Arc Express. Mission lui a été confiée de conduire la concertation sur le tracé et les gares permettant d'atteindre le meilleur équilibre territorial à l'Est. Les présidents du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis ont adressé un courrier conjoint à Jean-Paul Huchon et Maurice Leroy en faveur de deux arcs de métro automatique reliant Champigny-Val-de-Fontenay et Pleyel-Bobigny-Pablo-Picasso-Rosny-Neuilly-sur-Marne, avant de rejoindre la ligne rouge en un point à préciser au cours de

la concertation. Cette demande sera examinée prioritairement. A ce stade, les deux tracés indicatifs retenus par l'accord proposent une liaison Val-de-Fontenay-Champigny ou un tracé desservant le secteur des Hôpitaux (Neuilly-sur-Marne), au fort potentiel de renouvellement urbain.

➤ **Forte demande pour une desserte de Val-de-Fontenay et de Saint-Maur-Créteil**

Les élus et la plupart des habitants se sont réjouis de l'accord Etat-Région. Mais presque tous ont déploré l'incertitude de la desserte de Val-de-Fontenay, cruciale pour les interconnexions avec la ligne A et avec la ligne 1, qui doit y être prolongée. Il a été noté qu'amener la ligne rouge à Val-de-Fontenay serait d'autant moins coûteux qu'il est envisageable d'utiliser le pont de Mulhouse. Il ne faut non plus négliger ni les liens avec le bus, ni les parkings. L'unification des déplacements par bus et par rail a été demandée. Pourquoi poursuivre l'exploitation sur pneus de la ligne 14, la technologie étant obsolète et coûteuse ? Enfin, le tracé représenté en pointillé au Sud de Champigny-Le-Plant reprend le tracé aérien de la grande ceinture, ce qui créerait de fortes nuisances en cas de trafic dense.

Jacques J.P. Martin, maire de Nogent-sur-Marne rappelle que le STIF a décidé de mener des études de faisabilité pour prolonger la ligne 1 jusqu'à Val-de-Fontenay, dont Orbival défendra ardemment la desserte, tout comme celle de Rosny, par le métro de rocade. Le tracé Champigny-Centre-Val-de-Fontenay permettrait de soulager la ligne A et obtiendrait un trafic élevé. Il faut au minimum créer une desserte lourde de Val-de-Fontenay à Champigny (et au-delà) pour desservir des zones déjà denses. Il faut aussi resserrer au maximum les fréquences du RER E. **Christian Favier** président du Conseil général du Val-de-Marne, partage ces convictions. Il est indispensable pour tout l'Est parisien d'obtenir le tracé complet Cachan-Val-de-Fontenay en raison des correspondances actuelles et futures. Le niveau de service de la Tangentielle n'y est pas comparable. Cette position est cohérente avec celle de la Seine-Saint-Denis, l'Arc de proche couronne pouvant se raccorder au réseau au niveau de la gare Champigny-Bry-Villiers. **Jean-François Voguet**, maire de Fontenay, ajoute que cette desserte est très importante pour Montreuil, Nogent, Le Perreux, Rosny, etc. Comme le souligne l'ACTEP, les intérêts de la Seine-Saint-Denis et du Val de Marne sont indissociables.

Manuel Leconte de RFF, rappelle que le prolongement Ouest de la ligne E a fait l'objet d'un débat public d'octobre à décembre 2010, qui a montré la forte adhésion au projet. La ligne devrait rejoindre Mantes après La Défense et Nanterre. Le projet, intégré au Plan de mobilisation, sera accéléré par le protocole Etat-Région. Le lien piétonnier entre Magenta et Gare de l'Est sera facilité grâce au percement d'un court tunnel. **Claire-Hélène Coux** explique que l'interconnexion avec le bus devra être pensée au mieux avec le STIF, les élus et les représentants des usagers ; toutes les gares proposées tiennent compte du raccordement avec les lignes de bus. La ligne 14 a su s'adapter à l'augmentation de la demande au-delà de la capacité initialement prévue, sans que les indicateurs de régularité n'en souffrent. Sa capacité peut être encore augmentée, y compris sur pneus, en resserrant les cadences jusqu'à un intervalle de 85 secondes et en allongeant les trains. Cette technologie sera maintenue au Sud jusqu'à Orly et jusqu'à Saint-Denis au moins au Nord.

Pascal Auzannet déclare qu'un point d'équilibre devra être défini entre les approches des deux Départements. La desserte de Val-de-Fontenay par un métro automatique bénéficie d'atouts majeurs rappelés par Orbival, mais il est impossible de préjuger des conclusions de la concertation. Le tracé représenté en pointillé au Sud de Champigny résulte d'une préconisation indicative issue des travaux de l'AIPG et correspond à une étape ultérieure, mais ne dispose pas d'aucun financement à ce jour.

➤ **Traiter l'urgence et connecter la ligne A et le métro de rocade**

Nombre d'intervenants ont pointé la lourde dégradation du service sur la ligne A, alors que les Nogentais, à court terme, doivent avant tout se rendre à Paris. Les élus ont pointé que la connexion entre le métro de rocade et la ligne A, probablement à Saint-Maur-Créteil, est essentielle pour que les usagers puissent bénéficier d'un maillage serré. La réalisation rapide du bus STVM relierait Saint-Maur-Créteil à Noisy-le-Grand et compléterait utilement le métro rapide. Les traversées de la Seine et de la Marne seront-elles souterraines ? Comment rentabiliser les tronçons les plus périphériques ?

Jean-Daniel Amsler, vice-président de la Communauté d'agglomération du Haut Val-de-Marne, juge indispensable de mettre en cohérence les projets de tangentielles et de rocades ferrées SNCF. Le tracé en pointillé cité ci-dessus permettrait de desservir les communes du Sud-Sud Est du Val-de-Marne, mais il faut débloquer des crédits d'étude pour savoir dès à présent s'il sera possible d'utiliser les infrastructures de la SNCF à cette fin. **Michel Denisart**, conseiller de quartier des Vizelets à Nogent, souhaite que tous les moyens déjà disponibles soient améliorés afin de soulager très rapidement la ligne A, y compris en utilisant des bus pour rejoindre Château-de-Vincennes. A moyen terme, une ligne de tramway pourrait être envisagée. Par ailleurs, le prolongement de la ligne 1 vers Nogent, Le Perreux et Neuilly serait plus opportun et moins coûteux que son prolongement vers Val-de-Fontenay.

Claire Hélène Coux observe que la gare de Saint-Maur-Créteil offrirait une liaison très pratique du

Nogent RER A vers la rocade. Elle serait notamment très utile pour les habitants du plateau Briard, et les discussions actuelles y sont très favorables. Le STVM compléterait par ailleurs très efficacement ce dispositif. Les traversées des cours d'eau seront souterraines. **Christian Garcia** explique que compte tenu du schéma initial, la proposition de la SGP en faveur de la Tangentielle Est était nécessaire et recoupait la position d'Orbival. Elle est à présent très débattue au vu de la synthèse proposée par l'Etat et la Région et de la forte pertinence de la desserte de Champigny et de Val-de-Fontenay. Ceci étant, il faut commander des études sérieuses pour consommer les 2 milliards disponibles le plus efficacement possible, car il sera impossible de tracer deux branches de rocade. **Hugo Lanternier**, RATP, rapporte que les efforts d'amélioration de la ligne A débiteront bien avant la mise en œuvre du protocole d'accord, notamment grâce à la mise en circulation de nouveaux matériels roulants, dès les jours à venir.

➤ **Retour sur l'Arc Est ; remarques sur les financements et sur la pertinence du projet**

Il a été noté que le plateau Briard et la zone comprise entre la fin de la boucle du RER A et Villeneuve Saint-Georges est mal prise en compte par le schéma Etat-Région.

Bastien Faudot considère que le projet initial de la SGP ne correspond pas à des transports « pour tous », mais à un train reliant les pôles thématiques d'un « parc d'attraction où les habitants sont largement oubliés : la ligne verte ne compte ainsi qu'une gare tous les 5 kilomètres, alors que la première proposition de station du Kremlin-Bicêtre oubliait les quartiers d'habitat social. De ce point de vue, le travail d'Orbival et de la Région a opéré un infléchissement salutaire. La SGP entend-elle continuer à réorienter son projet en ce sens, en s'inspirant de la démarche d'Orbival ? **Fabienne Vansteenkiste**, adjointe au maire de Montreuil, regrette amèrement que le tracé proposé par la Région en Seine-Saint Denis ne soit pas issu d'une concertation telle que celle d'Orbival. Il est impératif, lors de la discussion de ce tracé, que les municipalités concernées soient consultées, et non uniquement les Conseils généraux. Atteindre Val-de-Fontenay depuis le Nord est aussi crucial pour Est Ensemble et pour la Seine-Saint-Denis que sa desserte Sud l'est pour le Val-de-Marne. **Michel Miersman**, premier adjoint au maire de Noisy-Le-Grand, rappelle que Noisy-le-Grand/Mont-d'Est emploie 25 000 personnes, alors que le potentiel de développement de Neuilly-sur-Marne et du centre de la Seine-Saint-Denis, mal desservi aujourd'hui, est considérable. Il faut donc se féliciter du fait qu'une étude multicritères rigoureuse soit menée pour départager les deux grands tracés. **Gilles Carrez**, député du Val-de-Marne, insiste sur l'urgence de l'amélioration des lignes actuelles, notamment de la ligne A, car il sera insuffisant de remplacer son matériel roulant. Le prolongement d'Eole est d'une extrême importance pour soulager cette ligne. Il faut aussi préciser quelle sera la participation des contribuables et des usagers au financement des investissements.

Marc Véron rappelle qu'au fil des réunions publiques, la polémique assimilant le Grand Paris à un « métro de riche » a cessé, car les collectivités ont manifesté leur intérêt pour le projet, notamment au travers de l'emplacement exact des gares. Le fait que l'accord Etat-Région ne s'éloigne que peu du schéma initial, le légitime encore davantage. Par ailleurs, il faudra évaluer les impacts financiers des projets non initialement prévus – ce qui est le cas de la boucle proche à l'Est, donc opérer des choix dans le cadre de l'enveloppe budgétaire initiale. Pour la première fois, le rapport Carrez a distingué les coûts d'investissement et d'exploitation des transports franciliens, et a préconisé d'affecter des ressources dédiées pour financer la SGP. Il reste quelques ressources à dégager, mais le besoin sera bientôt couvert. Il en va de même pour les besoins d'investissement à court et moyen terme. Par ailleurs, il faut réunir le STIF et la SGP pour définir le contenu exact des missions d'exploitation et de maintenance, ce qui sera essentiel pour évaluer « les coûts globaux de possession » lors de l'émission de l'appel d'offres. Une telle grille d'analyse a beaucoup manqué au cours des débats. **Christian Garcia** rappelle que le réseau francilien est au bord de la saturation : il transporte chaque jour 10 millions de personnes et absorbe chaque année un nombre de nouveaux passagers équivalent à la population de Bordeaux. Il faut tracer les rocades pour éviter l'étouffement dans dix ans. Pour cela, la SGP est « en ordre de marche », les premiers travaux devant être ouverts dans 24 mois, ce qui est un délai très proche compte tenu des études et des enquêtes publiques à réaliser. Mais la SGP possède les moyens et la motivation nécessaires.

Pascal Auzannet recevra, évidemment, les élus des communes. La fréquentation de la ligne A a augmenté de 30 % en quelques années. Le tronçon central est très chargé et le fait que des trains accueillent de 2000 à 2500 voyageurs augmente la probabilité des dysfonctionnements. Le recours prochain à un matériel unique améliorera la situation, mais fondamentalement, le fait de favoriser l'étalement urbain ne peut que renforcer la demande de mobilité, donc le taux d'irrégularité : contribuer à la compacité de la ville – ce que visent le Grand Paris et Arc Express – est le facteur essentiel pour lutter contre cette tendance.

François Leblond se félicite du dialogue ouvert entre la SGP et Pascal Auzannet et clôt la séance.