

## VERBATIM DE LA RÉUNION 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*

—

*17 janvier 2011*

*Rosny-sous-Bois*

### MEMBRES DES COMMISSIONS PARTICULIÈRES DU DÉBAT PUBLIC :

#### **Projet de réseau de transport public du Grand Paris :**

- François LEBLOND, président de la CPDP pour le réseau de transport public du Grand Paris
- Joëlle FODOR ESKENAZI, membre de la CPDP pour le réseau de transport public du Grand Paris

#### **Projet de réseau de transport public de Arc Express :**

- Jean-Luc MATHIEU, président de la CPDP pour Arc Express
- Marie-Françoise CORNIETI, membre de la CPDP pour Arc Express

### MAITRISE D'OUVRAGE :

#### **SGP (Société du Grand Paris):**

- Marc VERON, président du directoire de la Société du Grand Paris
- Nadir BENTOUTA, membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Nicole POUJILLY, membre de la Société du Grand Paris

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

- Laurence DEBRINCAT, responsable des études générales du STIF
- Sophie MOUGARD, directrice générale du STIF
- Jean-François HELAS, directeur des projets d'investissements du STIF, Directeur de projet Arc Express
- Philippe SAINSARD, administrateur du STIF,

*La séance est ouverte à 20 h 14 sous la présidence de Monsieur Jean-Luc MATHIEU, Président de la Commission particulière du débat public Arc Express.*

**Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sous-Bois :** vous m'entendez ? Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, bonsoir et bienvenue à Rosny-sous-Bois, dans un lieu que vous connaissez sûrement pour avoir assisté à quelques films ou même la venue de Stallone, pour son dernier film, cet été. J'en profite d'ailleurs pour remercier la Direction UGC de Rosny, toujours très active et qui a bien voulu nous accueillir ce soir.

Nous sommes réunis non pas dans le cadre d'un, mais de deux débats publics, portant sur les projets Arc Express et Grand Paris. Deux projets pour un seul et même but, une meilleure circulation des personnes en Ile-de-France. Je peux vous dire, chers amis, qu'il y a dans la population une attente forte d'un projet de rocade, qu'il vienne de l'État ou de la Région. Le système de transports actuel en étoile oblige presque toujours les banlieusards que nous sommes à passer par Paris pour rejoindre un autre endroit de banlieue. Or, Paris est saturé. À titre d'exemple, le RER A qui relie l'Est et l'Ouest franciliens accueille plus d'un million de voyageurs par jour. Il est donc nécessaire de créer des liaisons circulaires. Et je me félicite d'ailleurs du récent rapprochement qui s'opère entre l'État et la Région, qui, me semble-t-il, partagent désormais une même vision sur ce point. Quelques réunions communes seulement ont été organisées sur ce sujet. Je suis heureux d'accueillir l'une d'elles à Rosny-sous-Bois. Ces projets sont importants, ils doivent servir notamment à développer l'Est parisien, parent pauvre de la région-capitale.

Mais en ce qui concerne les Rosnéens, je crois que le projet le plus important à l'heure actuelle reste celui du prolongement de la ligne 11 du métro. Lors d'une récente réunion, le garant de la CNDP nous a présenté le résultat du débat public. Le STIF a indiqué aux maires présents que le tracé N° 2, avec un arrêt Domus-Londeau, serait retenu. Il subsistait malgré tout un doute quant au phasage ou non du projet. J'ai le plaisir de vous annoncer ce soir que Monsieur FILLON, premier ministre, que j'ai reçu ce matin à Rosny-sous-Bois pour présenter le nouveau prêt à taux zéro du Gouvernement, m'a assuré que l'État encouragerait le prolongement de cette ligne en une seule phase. C'est une grande satisfaction je pense, pour l'association concernant le prolongement de la ligne 11 du métro. Une grande satisfaction pour les élus aussi. En effet, si nous sommes conscients de l'importance des projets présentés ce soir, nous pouvons craindre que leurs financements ne mettent en péril ceux des projets déjà actés, tels que celui dont je vous ai parlé à l'instant. Soyez sûrs que nous serons particulièrement vigilants sur ce point.

Si le Grand Paris, initialement conduit par Christian BLANC, semble assez précis dans son tracé, il n'en est pas de même pour Arc Express, qui laisse la part belle à différentes

hypothèses de trajets. L'association des collectivités de l'Est parisien a présenté un avis motivé dans lequel Rosny-sous-Bois a pris toute sa part. Le Conseil général de la Seine-Saint-Denis a de son côté, lui aussi, une vision précise tout aussi intéressante qui vous sera sûrement présentée ce soir, et qui a été votée à l'unanimité lors d'une dernière séance du Conseil général. Mesdames et Messieurs, encore une fois, merci de votre présence à Rosny-sous-Bois, et maintenant place au débat. Merci.

*Applaudissements*

**François LEBLOND, Président de la CPDP sur le projet de réseau du Grand Paris :** Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, nous ouvrons cette séance de Rosny-sous-Bois des deux Commissions de débat public. Nous avons l'habitude, mon ami MATHIEU et moi, de présider à tour de rôle les Commissions. Ce sera Jean-Luc MATHIEU ce soir, qui présidera, assisté de Marie-Françoise CORNIETI et de Madame ESKENAZI, avec moi naturellement à cette tribune.

Je voudrais simplement, puisque c'est l'usage, que quand l'un de nous deux préside, l'autre présente ce qu'est un débat public. Donc, je vais vous en dire encore quelques mots. Un certain nombre d'entre vous, dans cette salle, ne connaissent pas probablement cette procédure et il faut quand même la rappeler très rapidement. Cette procédure est née de la Convention d'Aarhus, du 25 juin 1998, qui prévoit l'information et la participation du public aux processus de décision en matière d'environnement. Et puis le code de l'environnement fixe les règles du débat public, qui est organisé par une instance indépendante qu'est la Commission nationale du débat public, de laquelle nous sommes l'émanation, en tant que Commission particulière du débat public. Nous sommes deux Commissions correspondant aux deux sujets qui ont été évoqués par Monsieur le Maire à l'instant. La Commission qui a été constituée pour étudier le projet Arc Express présenté à la CNDP un peu avant la présentation de la Société du Grand Paris, et puis la loi du 3 juin 2010 qui a fixé les règles du débat concernant la Société du Grand Paris, mais aussi du débat d'Arc Express, puisque cette loi du 3 juin 2010 a fixé comme règle que les deux débats se passeraient conjointement (c'est la raison de notre présence ensemble ce soir) et deuxièmement, qu'ils se passeraient au même moment. C'est-à-dire que nous les avons commencés tous les deux le 30 septembre dernier, par une grande réunion commune qui a été tenue au Palais des Congrès, et que nous terminerons le 31 janvier prochain, ensemble, pour une nouvelle réunion commune. Donc, je crois qu'il n'y a pas de réunion commune entre aujourd'hui et la réunion du 31 janvier, nous sommes donc l'avant-dernière réunion commune de nos deux Commissions. Il y en a eu un certain nombre.

Je rappelle que ces débats ont pour objectifs de vous informer, le public. Je rappelle que pour le débat qui nous concerne, jusqu'à aujourd'hui, il y a eu environ 15 000 personnes qui sont venues dans nos réunions, dans les différentes parties de la région Ile-de-France. Je crois que cette procédure n'avait jamais eu lieu en Ile-de-France. Nous n'avons jamais pris

connaissance de la volonté des populations de la même manière et ce débat public, quelles que soient les suites (et nous souhaitons évidemment qu'elles soient intéressantes), ce sera un fait qui, pour l'Île-de-France, aura marqué les esprits au cours de ces 4 derniers mois. Et nous avons tout notre cœur, les deux Commissions, pour essayer de faire en sorte que le maximum de personnes puisse participer à ces débats. Nous avons constaté au début, peut-être que les élus étaient ceux qui parlaient le plus dans ces débats, et nous avons essayé de rétablir l'équilibre pour que vous tous, qui êtes dans la salle, puissiez à un moment ou un autre, vous exprimer et dire véritablement ce que vous pensez des projets qui vous sont présentés par les deux maîtres d'ouvrage. Nos principes sont la transparence, l'équivalence. Nous souhaitons naturellement que quand vous présentez des observations, vous les argumentiez. Il faut toujours argumenter ce qu'on propose. Donc tout cela, c'est ce que nous essayons de faire, de décider tous ensemble lors de ces rencontres.

Nous avons deux maîtres d'ouvrage. D'un côté le STIF avec Madame Sophie MOUGARD, Monsieur Jean-François HELAS, Madame DEBRINCAT, et un élu, qui est le représentant de Monsieur HUCHON, Monsieur Philippe SAINSARD. Du côté de la Société du Grand Paris, nous avons Monsieur Marc VERON, qui est son Président du directoire, Nadir BENTOUTA et Nicole POUILLY. Et puis, nous avons dans la salle un représentant de RFF, Monsieur HEROUIN, deux représentants de la SNCF, un représentant de la Direction régionale de l'équipement et une personne également représentante de la RATP. Nous essayons toujours d'avoir autour de nous, en dehors des maîtres d'ouvrage, d'autres personnalités qui peuvent donner un éclairage sur les dossiers, dans la limite de leurs compétences. Voilà ce que je voulais vous dire en ce début de séance. Ce que je voudrais ajouter, c'est que comme je vous le disais, le 31 janvier prochain c'est la clôture de nos débats. Les deux CPDP publieront ensemble un compte-rendu de tous les arguments échangés. Ce compte-rendu fera l'objet d'un bilan du Président de la Commission nationale du débat public. Nous avons deux mois pour réaliser cela, jusqu'au 31 mars. Et la Société du Grand Paris aura deux mois pour répondre à ce qui aura été dit dans les débats publics. Pour Arc Express, il aura trois mois pour répondre. Dans un cas, c'est la loi de 2010, dans l'autre, c'est la loi de droit commun. Voilà ce que je voulais dire, et je vais laisser mon collègue, Monsieur Jean-Luc MATHIEU, animer maintenant cette rencontre, au nom de nous quatre à cette table. Chers collègues, à vous.

**Jean-Luc MATHIEU, Président de la CPDP sur le projet de réseau d'Arc Express :** je crois que cela va être aux maîtres d'ouvrage. Allons-y.

**Nadir BENTOUTA, Société du Grand Paris :** merci, Monsieur le Président. Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, nous avons le plaisir de vous présenter ce soir le projet de Métro Grand Paris. Nous allons commencer notre présentation par un film de quelques minutes qui va vous donner un premier éclairage sur ce projet et son ambition.

*Projection d'un film*

### *Diffusion d'un PowerPoint*

Je vais maintenant présenter les principales caractéristiques du Métro Grand Paris et ce qu'il va changer dans votre vie quotidienne. Puis nous regarderons en détail le tracé des 3 lignes qui le composent et les bénéfices que pourront tous en tirer les Franciliens. Enfin, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation. Pour commencer, rappelons les enjeux auxquels doit répondre le futur réseau de métro que nous souhaitons construire.

Nous sommes, en Ile-de-France, face à une forte demande de mobilité, avec 11,5 millions d'habitants, 5,5 millions d'emplois et 36 millions de déplacements quotidiens. Ainsi, à Paris, 64 % 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, 21 % pour le département de la Seine-Saint-Denis, et s'effondre à 10 % en grande couronne. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transports d'Ile-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent tous vers la capitale. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Les voyageurs qui empruntent les lignes A, B et D du RER ainsi que la ligne 13 vivent au quotidien ces difficultés. Comment s'étonner, dans ces conditions, que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture et que Paris soit la ville la plus embouteillée d'Europe, avec des bouchons moyens de 150 à 200 km tous les matins et tous les soirs ? Pour la Seine-Saint-Denis, près de la moitié des déplacements restent internes au département. Mais si 63 % des trajets vers Paris se font en transport en commun, seuls 21 % des déplacements internes à la Seine-Saint-Denis se font en transport en commun, puis 30 % des échanges avec la petite couronne et 18 % des échanges avec la grande couronne se font en transport en commun. Ces chiffres sont révélateurs des difficultés quotidiennes rencontrées par les habitants pour se déplacer en transport en commun dans le département. En banlieue, les déplacements en voiture deviennent majoritaires.

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 est le Métro Grand Paris. Nous vous proposons un réseau en rocade de 3 lignes de métro automatique, en souterrain, desservant une quarantaine de gares nouvelles en correspondance avec le réseau de transport en commun. Ces 155 km de lignes nouvelles 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. Notre réseau en rocade répond également aux attentes des entreprises qui ont besoin d'un système de transports fiable, efficace et rapide pour se développer. Nous attendons 2 millions de voyages à l'ouverture du Métro Grand Paris, puis 3 millions de voyages quotidiens à terme. Par comparaison, c'est 3 fois le trafic du RER A chaque jour.

Voyons maintenant les performances de ce métro. Le Métro Grand Paris est un métro rapide, qui va nous faire gagner du temps à tous. 65 km/h de vitesse en moyenne, vitesse commerciale élevée qui est 3 fois supérieure à celle du tramway, 2 fois supérieure à celle du métro parisien et supérieure à celle du RER, qui a une vitesse moyenne de 45 km/h des quais des gares de 120 m et les trains de 8 voitures vont permettre de transporter près de 1 000 voyageurs par train. Avec un intervalle minimum de 85 s entre deux trains aux heures de pointe, le Métro Grand Paris permet d'absorber le trafic d'aujourd'hui et de demain. Les gares et les rames seront totalement accessibles et équipées des derniers systèmes d'information voyageur, pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite ou à besoin spécifique. Les quais seront équipés de façades qui éviteront les chutes sur les voies et permettront l'optimisation de la régularité en limitant le stationnement en gare. Le Métro Grand Paris est un métro qui allie donc une qualité de service optimale, régularité, souplesse, adaptabilité à la demande et sécurité.

Après le matériel roulant, voyons la gare de demain. La gare de demain est un autre type de gare. C'est un espace de vie au service de la ville et des voyageurs, fluide et accessible. La gare du Métro Grand Paris est un lieu d'échanges avec les autres modes de transport, y compris les modes doux. Ces 40 gares nouvelles vont permettre aux voyageurs d'être en correspondance avec toutes les lignes du réseau Transilien, toutes les lignes du RER, 6 lignes de métro, 6 lignes de tramway et les lignes de bus. En fonction de l'espace disponible et suivant les projets urbains, elles pourront accueillir des services multiples tels que des déposes-minute pour les voitures, des services d'autopartage, de covoiturage, de stations Autolib, de Vélib. Quand cela est nécessaire, la gare disposera également de parkings de rabattement pour les voitures. Au service de la ville, la gare de demain, lieu unique, accompagne le développement urbain dans son nouvel environnement. Nous pourrons y trouver des commerces, des équipements publics au service des habitants et des quartiers. Et une politique d'aménagement autour des gares du Métro Grand Paris, en partenariat très étroit avec les collectivités locales sera négociée entre l'État et celles-ci dans le cadre des contrats de développement territorial.

Revenons maintenant sur chacune des 3 lignes du métro automatique Grand Paris. Commençons par la ligne rouge. Cette ligne, pour les habitants de la Seine-Saint-Denis, est une nécessité. Comme vous voyez sur la carte, cette rocade, c'est 60 km de voies nouvelles, c'est 23 gares dont 6, en Seine-Saint-Denis. Cette ligne, grâce à ses nombreuses correspondances, répond aux besoins de déplacements banlieue/banlieue. Nous prévoyons ainsi que 800 000 voyageurs l'emprunteront chaque jour. Elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emplois du Bourget, et grâce aux correspondances, aux bassins d'emplois de Roissy et Marne-la-Vallée. C'est le métro attendu par les habitants du secteur compris entre Le Blanc-Mesnil et Clichy-Montfermeil, non desservi par des lignes de transports rapides. Toujours à l'est, la rocade dessert Chelles, la ville plus peuplée de Seine-et-Marne. Elle traverse ensuite le Val-de-Marne, sur un tracé qui s'appuie sur le projet

élaboré par l'association Orbival, pour terminer son itinéraire de rocade, à l'ouest, dans les Hauts-de-Seine. Elle assure enfin la connexion avec le pôle financier et tertiaire de La Défense. Voyons maintenant en détail les connexions de cette rocade sur l'est de la Seine-Saint-Denis. La ligne rouge assure la correspondance avec les principales lignes ferrées existantes ou en projet. À Champigny-centre, elle se connecte avec le projet de tangentielle est depuis Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay. À Noisy-Champs, elle se connecte au RER A. Dans le secteur de Villiers-sur-Marne, Le Plessis-Tréville et Champigny, c'est l'interconnexion avec le RER E. À Chelles, c'est la connexion avec le RER E et le Transilien P. A Clichy-Montfermeil, elle se connecte avec le futur T4. Aux gares de Sevrans-Beaudottes et de Sevrans-Livry, elle se connecte au RER B. Enfin, elle se connecte aux lignes verte et bleue à la gare Le Bourget-Aéroport, en connexion avec la ligne 7 du métro. Avec le Métro Grand Paris, la traversée de l'est de la Seine-Saint-Denis s'effectuera en 20 min au lieu de 72 aujourd'hui, depuis la gare Le Bourget-Aéroport jusqu'à la gare de Noisy-Champs.

La ligne bleue, longue de 50 km, prolongement de la ligne 14 au nord et au sud, est l'axe central du réseau. Avec ses 22 gares, dont 13 nouvelles et un trafic estimé à 1 million de voyageurs, elle assurera une liaison stratégique entre les 3 aéroports de Roissy, Le Bourget et Orly, ainsi que plusieurs gares TGV, Roissy et la Gare de Lyon, et les futures gares à Saint-Denis-Pleyel et Orly. Rappelons qu'elle a un itinéraire commun de 21 km avec la ligne verte. Également, comme les lignes rouge et verte, cette ligne permettra, par les connexions qu'elle procurera, d'irriguer le nord de la région parisienne. Enfin, elle conforte la dimension internationale de la région-capitale.

La ligne verte, rocade avec ses 75 km et ses 16 gares va permettre de créer une nouvelle liaison directe à l'ouest, avec les aéroports de Roissy et d'Orly. Du nord au sud, elle dessert le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-La Défense et les nouveaux quartiers de Rueil-Malmaison. À 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 les lignes TGV à la gare de Massy, et contribue enfin à la desserte en transports en commun de la plateforme d'Orly. À noter qu'il subsiste des variantes sur ce tracé, que vous voyez apparaître en vert clair sur l'écran, par exemple dans le nord des Hauts-de-Seine, entre la Seine-Saint-Denis et La Défense.

Pourquoi ce projet aujourd'hui, quels bénéfices pour la région et les Franciliens ? La conception du Métro Grand Paris a pris en compte les 3 piliers du développement durable. Sur le plan social, elle répond aux besoins de mobilité des Franciliens, et elle accroît l'accessibilité des territoires peu ou mal reliés au reste de l'Île-de-France. Sur le plan économique, elle met en relation des territoires à fort potentiel de développement. Sur le plan environnemental, le projet a fait l'objet en amont d'une évaluation stratégique

environnementale.

Son premier bénéfice est d'améliorer les transports pour tous et notamment les déplacements de banlieue à banlieue. Il faut savoir qu'en 25 ans, ces déplacements ont augmenté de 50 %. Le système de transports actuels favorisant les radiales n'est plus adapté à cette nouvelle mobilité. Il doit absorber chaque année un supplément de trafic équivalent à celui d'une ville comme Montpellier ou Bordeaux. Le Métro Grand Paris est un métro de rocade qui veut répondre à cette nouvelle mobilité. C'est un réseau maillé. 85 % de ses gares sont en correspondance avec des lignes existantes ou en projet, et bien entendu avec les aéroports et les 8 gares TGV, permettant ainsi une meilleure accessibilité sur l'ensemble du réseau. Le deuxième élément important est la désaturation du réseau existant. Le fait de ne plus être obligé de passer par Paris pour aller d'une banlieue à l'autre permettra de désengorger l'ensemble du réseau. Ainsi, avec le Métro Grand Paris, la ligne 13 verra son trafic allégé de près de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. Pour le RER A, c'est une diminution de plus de 15 % sur le tronçon central et de 20 % sur la branche qui part vers Chessy.

Le deuxième bénéfice de ce projet est de soutenir le développement économique, social et territorial. En effet, le projet de Métro Grand Paris, irrigué par ses 40 gares nouvelles, est un levier important pour augmenter l'attractivité de la région Ile-de-France. Sur les 8 grands pôles de développement identifiés et connectés entre eux, 5 concernent la Seine-Saint-Denis. Ils créent pour les habitants les conditions de meilleurs échanges entre les centres de recherche, les universités et les entreprises qui veulent s'implanter sur ces territoires.

Le dernier bénéfice du projet est la prise en compte de l'environnement, très en amont. Pour la première fois dans le cadre d'un projet d'infrastructures de transports, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale très en amont du débat public. Cette étude a permis de prendre en compte, dès le début de la réflexion, l'ensemble des problématiques liées aux questions environnementales. C'est une première sur un projet de cette nature. Cette expertise s'est déroulée en 3 temps. Une investigation approfondie prenant en compte les 14 sites du projet Natura 2000 répartis sur le territoire de la Seine-Saint-Denis, avec une connaissance exhaustive de l'état initial dans les domaines de l'air, du bruit, du paysage, de la faune, de la flore et du patrimoine architectural. Ensuite, une modélisation qui a permis d'apprécier les incidences notables prévisibles du projet. Enfin, un suivi sera mis en place pendant la durée du chantier, et après la mise en service. L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 km de large. Nous avons pu ainsi proposer un tracé en conséquence et déterminer la profondeur du tunnel, en prenant en compte par exemple la nature du sous-sol.

Le Métro du Grand Paris est un projet cohérent et équilibré. Cohérent, car il apporte un bouclage complet autour de Paris, et grâce à son maillage avec les réseaux TER et les lignes TGV, il répond ainsi aux besoins de mobilité des Franciliens d'aujourd'hui et de demain.



Équilibré, car il favorise l'ouverture des territoires mal desservis à l'ensemble des fonctions de la région Ile-de-France, qu'elles soient économiques, sociales, ou culturelles, œuvrant ainsi à la réduction des disparités sociales.

Après cette présentation générale, attachons-nous au territoire sur lequel nous sommes ce soir et aux bénéficiaires du Métro Grand Paris pour celui-ci. Le département de Seine-Saint-Denis est concerné par les 3 lignes du Métro Grand Paris, soit 39 à 47 km d'infrastructures nouvelles selon les variantes, 11 gares nouvelles. Ce qui représente 25 à 30 % du projet sur ce territoire. Je rappelle que sur les 40 gares nouvelles du Métro Grand Paris, 75 % d'entre elles desservent des communes en contrats divers de la Politique de la Ville. Prenons la ligne rouge, qui concerne principalement le territoire où nous sommes, le pôle est de la Seine-Saint-Denis, qui couvre 4 000 ha pour 240 000 habitants. Cette rocade crée 6 gares et va desservir en particulier les grands quartiers d'habitat social. Citons par exemple les quartiers d'Aulnay-sous-Bois, la Rose-des-Vents, le Merisier et la cité Emmaüs qui comptent 23 000 habitants, les grands ensembles de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil qui comptent 31 000 habitants, les quartiers de Sevrans, Rougemont, Pont-Blanc, et les Beaudottes qui représentent 22 000 habitants, et enfin les quartiers de Blanc-Mesnil, les Tilleuls et Pont-Yblon, qui représentent 14 000 habitants. Le Métro Grand Paris est donc un métro qui allie la proximité, la rapidité et la qualité du service. Pour l'est de la Seine-Saint-Denis, la rocade rouge reporte en banlieue les nouveaux lieux de correspondance pour les déplacements de banlieue à banlieue. Ces nouvelles gares deviennent en quelque sorte les portes d'entrée de la région Ile-de-France. Cette rocade permet de relier directement entre eux, sans passer par le centre de Paris, des pôles d'habitat, d'emplois et de développement économique de l'est parisien. Grâce à ses connexions directes aux réseaux RER, TER et avec les correspondances au TGV, cette rocade ouvre largement à l'ensemble de l'espace régional et ses bassins de vie que sont l'Est parisien, le pôle de Roissy, l'est de la Seine-Saint-Denis d'Aulnay à Noisy-le-Grand et plus précisément les coteaux de Clichy-Montfermeil à l'ensemble des fonctions de la région Ile-de-France.

Sur cette carte, vous pouvez voir le maillage en Seine-Saint-Denis. Le choix du tracé de la ligne rouge a pris en compte les lignes de rocade ferrées ou de tramway existantes, en cours de réalisation ou en projet dans la zone dense du département, dont le prolongement de la ligne 11 à Rosny-sous-Bois, dans le cadre du contrat de plan État/Région 2007/2013. Nous pouvons considérer qu'elles répondent aux besoins immédiats des habitants ou salariés de ces communes. Hormis le T4, nous pouvons constater sur la carte un manque évident de rocades à l'est de la Seine-Saint-Denis, que vient combler le Métro du Grand Paris, par sa rocade rouge. Bien évidemment, comme le stipule l'article 7 de la loi du 3 juin 2010 sur le réseau de transports du Grand Paris, le réseau d'autobus sera réaménagé de manière à favoriser l'accessibilité et les correspondances avec les gares. Le prolongement de la ligne 11, projet important pour les Rosnéens, concerne 5 communes : Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil et Rosny-sous-Bois. Il répond à 3 objectifs : créer une desserte locale

efficace, accompagner le développement du territoire traversé et valoriser ses potentialités économiques et sociales. La correspondance avec le RER E favorise l'accès aux quartiers d'affaires franciliens de l'est, du nord et de l'ouest. La correspondance avec le T1 prolongé permet une meilleure accessibilité aux pôles administratifs et d'emplois de Bobigny et de Saint-Denis. La correspondance avec le T3 offrira l'accès aux arrondissements périphériques nord et sud de Paris. Quant à la correspondance avec la tangentielle nord, elle facilitera l'accès aux pôles universitaires de Saint-Denis et Villetaneuse. Pour sa part, le réseau automatique du Métro Grand Paris, via Le Bourget, Châtelet et Noisy-Champs, rapprochera considérablement Rosny-sous-Bois des pôles d'emplois et de services de Roissy et d'Orly.

Sur cette carte, nous pouvons voir où vont travailler les salariés rosnéens. Plus les couleurs sont foncées, plus ils sont nombreux. Ainsi, 22 % des Rosnéens travaillent à Rosny, 29 % vont travailler à Paris. La Plaine-Saint-Denis et les communes desservies par les RER E et A sont aussi des lieux d'emplois des salariés de Rosny-sous-Bois. S'ils utilisent à 75 % les transports en commun pour se rendre à Paris, ils ne sont plus que 30 à 40 % à prendre ceux-ci pour se rendre dans les autres communes. Le Métro Grand Paris permettra des liaisons plus directes et plus rapides avec les pôles d'emploi de Roissy et de la Plaine-Saint-Denis, du nord des Hauts-de-Seine et du sud de Paris. Cette carte montre également les lieux de résidence des salariés venant travailler à Rosny-sous-Bois. Ils viennent surtout des communes limitrophes desservies par le RER E, mais aussi de l'ensemble de la Seine-Saint-Denis et de l'est de Paris. Rosny se trouve au centre d'un secteur desservi par le RER E et facile d'accès en venant par le RER A. Nous remarquons ainsi le rôle structurant joué par des telles infrastructures de transport pour les déplacements domicile-travail.

Regardons maintenant l'accessibilité aux emplois supplémentaires. Le Métro Grand Paris permet d'élargir le choix aux zones d'emplois, réduisant ainsi les temps d'accès à celles-ci. Les zones en vert foncé sont celles où sont accessibles 500 000 emplois supplémentaires en 1 h. Comme vous le voyez apparaître sur cette carte, le Métro Grand Paris renforce, à partir de Rosny-sous-Bois, l'accès aux bassins d'emplois et la desserte des centres universitaires et de formation professionnelle. Les itinéraires calculés prennent en compte le projet de prolongement de la tangentielle nord entre Noisy-le-Sec et Champigny-centre. Avec le Métro du Grand Paris, au-delà du seul gain de temps, il y a un gain important en matière de fiabilité et de régularité des parcours. C'est autant de gain de vie sociale et familiale.

Enfin, un zoom sur Rosny-sous-Bois. Cette carte confirme la position centrale occupée par la commune de Rosny. Elle est située au cœur d'un système de desserte performante assurée par les lignes ferrées existantes, RER A, B et E. D'autres projets en cours d'étude viennent renforcer ce dispositif : le prolongement de la ligne 1 à Rosny-Bois-Perrier, avec ses 2 variantes, et le prolongement de la tangentielle nord au sud. La boucle formée par le Métro Grand Paris, lignes bleue et verte à l'ouest et au nord, et la ligne rouge à l'est et au sud, complète les rocares et renforce les possibilités, le confort et la qualité des déplacements.

Pour conclure, Mesdames, Messieurs, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux d'intérêt national. Il nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros, selon les variantes du tracé, le nombre de gares retenues et la proportion de sections aériennes choisie. Le montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, y compris les stations de base et leur accès, celui du matériel roulant et celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquions dans notre film d'introduction, à une troisième génération d'investissements, après la création du métropolitain il y a plus d'un siècle, et la création du RER il y a 40 ans. Les infrastructures, le matériel roulant et les gares seront remis intégralement au STIF. Nous sommes dans le débat public jusqu'au 31 janvier 2011, vous l'avez rappelé tout à l'heure, Monsieur le Président. À la fin janvier, à la clôture du débat, la loi impose à la SGP de proposer un schéma d'ensemble, par un acte motivé et public, avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du débat public, et devra surtout constituer une base largement partagée. S'en suivra une période de 18 mois pendant laquelle les rencontres avec les citoyens, les élus, les partenaires seront permanentes lors des enquêtes publiques. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023. Je vous remercie pour votre attention.

#### *Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : merci. Je vais passer la parole au STIF pour présenter son projet. Essayons de tenir à peu près dans les 25 minutes. Si vous deviez dépasser un peu, je veillerais à ce que tout à l'heure, par équité, la SGP puisse récupérer les quelques minutes qui, d'aventure, lui manqueraient. Avant de passer la parole au STIF, je voudrais donner une petite précision juridique, qui pourra paraître étrange à certains d'entre vous. Lorsque le STIF a préparé son projet Arc Express, en 2007, 2008, 2009, il s'agissait de présenter au débat public l'intérêt d'une rocade complète, mais 2 arcs, l'arc sud et l'arc nord. Et il était bien entendu que l'arc est et l'arc ouest feraient l'objet d'une nouvelle saisine de la Commission nationale du débat public pour être débattues ultérieurement. C'est à la demande de la CNDP que nous avons prié le STIF de hâter ses études complémentaires pour pouvoir, avec la Société du Grand Paris, présenter une séance à l'est et une autre à l'ouest, pour comparer deux dossiers qui ne sont peut-être pas au même état de réalisation, et qui en tout cas nous conduisent, pour le STIF, à ne peut-être pas débattre au fond des différentes stations, comme pour l'autre projet. C'est un peu difficile, mais je pense que nous nous y retrouvons. Je vous passe la parole.

**Laurence DEBRINCAT, Responsable des Etudes générales du STIF** : merci. Bonsoir, je vais faire une présentation en 2 temps. Tout d'abord, une présentation générale d'Arc Express, et puis après une présentation des tracés et des stations sur le territoire de l'arc est. Nous allons commencer par un petit film de présentation.

*Projection d'un film*

*Diffusion d'un document PowerPoint*

Il est important de rappeler qu'Arc Express, c'est un projet porté par la Région Ile-de-France, et de nombreux partenaires, notamment les départements, dans le cadre du Plan de Mobilisation pour les Transports dans notre région. Ce Plan de Mobilisation, c'est 60 projets pour améliorer la situation dans les 10 ans à venir des transports collectifs en Ile-de-France. Arc Express, c'est un projet qui est piloté par le STIF, à l'instar de tous les projets de transports collectifs, un projet sur lequel nous avons engagé un dialogue avec les élus locaux, dès 2009.

Je vais vous expliquer en quoi Arc Express répond à l'évolution de l'Ile-de-France, pourquoi c'est un projet pour tous les Franciliens, quelles en sont ses caractéristiques et comment le projet avance. Arc Express s'inscrit dans l'histoire de notre réseau de transports collectifs. Vous le connaissez, aujourd'hui, ce réseau, c'est principalement le réseau de métro dans Paris, qui a été prolongé en proche couronne, les lignes de RER et de trains, organisées en étoile, autour de Paris. Aujourd'hui, quand nous regardons où sont situées les densités de population et d'emplois, nous nous apercevons qu'elles sont extrêmement importantes à Paris, mais aussi en proche couronne. Le besoin de déplacement qui y est généré est extrêmement important, nous y comptons environ 10 millions de déplacements, chaque jour. Mais le réseau de transports collectifs n'y répondant qu'imparfaitement, la majorité de ces déplacements sont effectués en voiture. Il manque donc aujourd'hui un chaînon dans ce réseau de transports collectifs. Et ce chaînon, c'est bien une rocade de transports collectifs performante. L'évolution récente de l'Ile-de-France nous a confortés dans cette conclusion. Ces 15 dernières années, la moitié de la croissance de la population s'est localisée à moins de 20 km de Paris, renforçant encore le besoin de desserte. C'est donc là que nous avons choisi de positionner le fuseau d'études d'Arc Express, qui s'inscrit en rouge sur la carte. Vous le voyez, Arc Express, c'est un projet que nous avons envie de faire de longue date, parce que le besoin ne date pas d'hier. C'est aujourd'hui un projet qui est soutenu par les acteurs locaux, par exemple l'association Orbival, qui soutient la partie sud-est du projet, dans le Val de Marne.

C'est un projet sur lequel le STIF a engagé les études, dès 2008. Des études qui ont été financées par la Région et par l'État. Nous nous sommes posé différentes questions. Première question lieu, les enjeux urbains. Où sont situés les centres-villes ? Où sont situés les quartiers à l'écart des réseaux, les pôles d'emplois ? Cela nous a permis de déterminer les points que doit desservir Arc Express. Deuxième série de questions, les solutions techniques. Quelle largeur pour le matériel roulant ? Quelle vitesse pour le projet ? Troisième catégorie de questions, les points de correspondance avec le réseau existant et le réseau futur. Nous nous sommes demandé où il était plus ou moins facile de se raccorder à ce réseau. Nous avons conclu de ces études que les Arcs Sud et Nord sont bien prioritaires. L'arc Sud parce

qu'il dessert le Val de Marne, qui souffre aujourd'hui d'un déficit flagrant de transports collectifs en rocade, alors même que les déplacements en rocade y sont particulièrement difficiles, compte tenu des nombreuses coupures, par exemple la Seine, la Marne, ou les faisceaux ferroviaires. L'Arc nord, parce qu'il dessert des secteurs extrêmement denses en population et en emplois. Et nous avons désormais terminé et finalisé ces études sur l'Arc Est et sur l'Arc Ouest, ce qui nous permet de vous proposer aujourd'hui une rocade complètement bouclée.

À quoi sert Arc Express ? En premier lieu, Arc Express est un projet qui fait gagner du temps de déplacement. Il fait gagner du temps sur les trajets qui seront rendus directs grâce au projet. Par exemple, de Montreuil aux Grésillons, nous gagnerons 18 min, de Neuilly-sur-Marne à Créteil, là aussi, un gain de 11 min par rapport à la situation actuelle. Des gains qui seront aussi considérables pour des liaisons entre la grande et la petite couronne. Nous vous donnons un exemple, de Chelles à Créteil, avec un gain de temps d'environ 8 min. C'est un projet qui intéresse non seulement la petite couronne, mais aussi la grande couronne, grâce à l'ensemble des correspondances qu'Arc Express offrira, avec toutes les lignes de RER, de trains de banlieue et de métro. Grâce à ses correspondances, Arc Express va permettre d'améliorer considérablement l'accessibilité aux emplois. Sur cette carte, chaque petit carré vous montre le nombre d'emplois supplémentaires que nous pourrions atteindre, en moins d'une heure grâce à Arc Express. Plus c'est rouge, plus nous gagnons. Je vais vous donner deux exemples. Depuis Montreuil, ce seront 250 000 emplois de plus que nous atteindrons en une heure. Depuis Sevrans, ce sont 150 000 emplois de plus qui seront atteints en 1 heure.

Vous voyez, les gains ne concernent pas uniquement les alentours immédiats des stations, mais s'étendent bien sur l'ensemble du territoire de notre région. Conséquence directe de ces gains de temps, nous estimons que le trafic sur le projet sera d'un million de voyageurs pour l'ensemble de la boucle. Dès la mise en service de l'Arc sud, ce seront 270 000 voyageurs qui l'emprunteront et 250 000 sur l'Arc nord. À titre de comparaison, aujourd'hui la ligne 1 du métro, c'est 750 000 voyageurs par jour. Vous le voyez, nous sommes bien dans la gamme de trafic d'un projet de métro.

Arc Express apportera aussi une décharge significative du réseau. Vous le savez, de nombreuses lignes atteignent aujourd'hui la saturation, notamment dans Paris. Arc Express permettra de les décharger d'environ 5 à 10 %. Ces 5 à 10 % c'est 3 à 4 rames pleines de métros par exemple, sur une ligne extrêmement chargée. Ce sera donc autant de confort pour les voyageurs. L'effet sera aussi immédiat sur les lignes de bus en rocade, dont certaines atteignent aujourd'hui en petite couronne la saturation. Arc Express, c'est aussi un projet de transport pour la ville, pour la ville d'aujourd'hui et pour celle de demain. En offrant une desserte fine, avec une station tous les 1 à 1,5 km, Arc Express dessert les centres-villes et les équipements importants. Il désenclave les quartiers situés à l'écart des réseaux existants, par exemple de nombreux quartiers en politique de la ville. Nous en comptons une vingtaine autour du tracé d'Arc Express. En desservant les pôles d'emploi, arc

Express accompagne le développement économique de la région et puis il va favoriser la réalisation des projets de logement, d'activités portés par les villes. Il pourra aussi en susciter de nouveaux. Arc Express est enfin un projet bénéfique pour l'environnement. Nous estimons que ce seront environ 150 000 voitures en moins chaque jour. Ce sera autant de pollution, autant de bruit, d'émissions de gaz à effet de serre en moins sur nos routes.

Quelles en sont ces caractéristiques ? Nous avons mené une étude sur ce qui se fait aujourd'hui à l'international pour faire les meilleurs choix techniques. Nous en avons tiré plusieurs conclusions. La première, Arc Express est un métro automatique ; un métro automatique, parce que c'est la solution qui permet de s'adapter le plus facilement à la demande de transport. Alors, un métro automatique plus moderne que celui que vous connaissez sur la ligne 14, parce qu'il sera doté des équipements de dernière génération. Ce sera aussi un métro plus large, comme un RER. Enfin, ce sera un métro que nous allons concevoir de manière évolutive. Nous allons nous laisser la possibilité d'allonger les rames pour faire face à l'accroissement de la demande de transport dans les années à venir. Quelques chiffres, Arc Express, c'est donc 50 stations nouvelles pour environ 70 km de rocade, 30 stations en correspondance avec 28 lignes de trains, de RER, de métros et de tramways, plus de 20 stations intermédiaires. Des correspondances avec le réseau de bus à chaque station, 40 km/h de vitesse moyenne. C'est la vitesse de la ligne 14. Une rame toutes les deux minutes à l'heure de pointe. Et puis évidemment un métro accessible aux personnes à mobilité réduite.

Grâce aux études que nous avons menées, nous sommes en mesure de vous proposer plusieurs variantes de tracés. Toutes ces variantes sont techniquement faisables et elles sont toutes intéressantes du point de vue des transports. Elles diffèrent en revanche par ce qu'elles desservent localement et c'est pour cela que nous avons besoin de votre avis sur ces différentes propositions. Les tracés d'Arc Express, nous les avons conçues avec à chaque fois différentes variantes possibles, qui ont toutes des correspondances avec l'ensemble des lignes de train, de RER et de métro, et qui diffèrent parce qu'elles sont plus ou moins proches de Paris. Sur l'Arc Sud, le tracé bleu est donc le tracé le plus proche de Paris. Il y a aussi un tracé plus éloigné, qui va desservir plus au sud les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne, rejoindre l'Arc est au niveau soit de Noisy-le-Grand-Mont d'Est soit de Val-de-Fontenay, sur le RER A. Il y a aussi des possibilités de combinaison des tracés d'Arc Express. Nous n'avons pas fait figurer sur la carte toutes les variantes possibles de combinaison entre ces tracés, mais sachez qu'il est possible de les combiner, dans la mesure évidemment des contraintes techniques. Au nord, nous avons eu la même logique de construction des tracés. Le tracé bleu correspond lui aussi au tracé le plus proche de Paris. Il arrive au niveau de l'église de Pantin, dans le secteur qui nous intéresse ce soir, à l'est. Le tracé vert est plus éloigné. Il arrive au niveau soit de Bobigny-Pablo Picasso, soit de Bobigny-La Folie dans le secteur qui nous concerne. Là encore, il y a possibilité de mixer ces variantes. Vous voyez, la forme de ce secteur d'études qui apparaît en orange sur cette carte, correspond donc au

secteur dans lequel nous avons choisi d'étudier les tracés complémentaires pour l'Arc est, que je vais vous présenter plus tard dans la soirée, et qui vont s'afficher maintenant. Ils sont donc constitués d'un tracé proche qui permet de rejoindre les deux tracés proches, Arc nord, Arc sud, et d'un tracé vert éloigné, qui là aussi permet de retrouver les tracés éloignés d'Arc Express au nord et au sud.

Arc Express est un des projets du Plan de mobilisation. Le Plan de mobilisation, 60 projets, pour environ 19 milliards d'euros. C'est bien l'ensemble de ces projets qui vont permettre de répondre à l'ensemble des besoins de déplacements des Franciliens. Ce sont des projets de prolongements de lignes de métro, avec lesquelles Arc Express sera en correspondance, par exemple le prolongement de la ligne 11. Ce sont les prolongements des 4 lignes de tramway existantes et la création de 4 nouvelles lignes, par exemple le T4 pour desservir le plateau de Clichy-Montfermeil. C'est la modernisation des lignes de RER. Je crois que vous y serez sensibles, pour améliorer la régularité, le confort. C'est aussi la création de projets totalement nouveaux : le prolongement du RER E à l'ouest, la création de lignes de tram-train en grande couronne. C'est enfin la création de 300 km de sites propres pour autobus ; mi-novembre, la Région Ile-de-France a proposé de nouveaux projets complémentaires à ce premier Plan de mobilisation. Je ne vais pas tous les détailler, mais simplement revenir sur le projet qui vous concerne le plus, un arc grand est, qui apparaît en rouge sur cette carte, qui permet d'assurer la desserte du Blanc-Mesnil depuis Le Bourget RER, la desserte du secteur d'Aulnay, de Sevran, du plateau de Clichy-Montfermeil, avec notamment la possibilité d'y avoir plusieurs stations, puis nous rejoignons Chelles, et enfin, au sud, nous rejoindrions l'arc sud d'Arc Express.

Arc Express, c'est un projet qui avance. Le coût de l'ensemble du projet est estimé de 7 à 8 milliards pour la boucle complète. Une première tranche de financement est déjà au Plan de mobilisation pour les transports, à hauteur de 3,5 milliards d'euros. Ce qui permettra de réaliser l'Arc sud et une partie de l'Arc nord. Nous avons choisi de réaliser par arcs successifs qui puissent être exploités de manière autonome dans un premier temps. J'ai envie de dire que ce choix est fait sous contrainte financière. Et si les financements étaient disponibles, nous pourrions aller évidemment beaucoup plus vite. Nous prévoyons la mise en service de l'Arc sud en 2017, et si ces financements étaient disponibles, nous pourrions mettre en service l'Arc est en 2022.

Je vais maintenant passer à une présentation plus détaillée des tracés sur votre territoire. Nous allons nous intéresser au territoire des 13 communes qui sont situées sur l'arc est et qui s'affichent sur cette carte. Je ne vais pas toutes les citer, mais vous le voyez, ce sont celles qui sont grisées, sur cette diapositive. Comment avons-nous construit les tracés ? Nous nous intéressons à plusieurs choses quand nous proposons des tracés pour les projets de transports. Premier élément, les déplacements. Pour cela, nous menons une analyse à partir des résultats du recensement de la population de l'INSEE, sur les déplacements domicile-travail. Que dit cette diapositive ? Où travaillent les gens qui habitent sur le territoire de ces

13 communes ? À 33 % à Paris, à 35 % à l'intérieur du territoire de ces 13 communes, mais à 24 % dans le reste de la petite couronne. À l'inverse, où habitent les gens qui viennent travailler sur votre territoire ? 30 % viennent du reste de la petite couronne. Vous voyez que ce sont des parts extrêmement importantes qui sont donc dans une relation entre le reste de la petite couronne et votre territoire. Nous nous intéressons ensuite aux réseaux de transport collectif existants ou à venir afin d'assurer une complémentarité avec ce réseau. Les projets qui viendront compléter le réseau existant, c'est le prolongement du T3 à l'est, le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois -Perrier, c'est aussi le prolongement du T1 à Val-de-Fontenay, le projet de site propre pour autobus sur la RN3, en limite nord du territoire et le prolongement de la tangentielle nord à Noisy-le-Sec. Nous nous intéressons enfin aux enjeux urbains. C'est une analyse que nous avons menée avec l'Institut d'aménagement urbain d'Ile-de-France, et dont je vais vous présenter les grandes lignes. Nous verrons station par station, successivement les enjeux en termes d'habitat (les hachures oranges représentent les quartiers d'habitat dense, les étoiles oranges les quartiers en Politique de la ville et les secteurs grisés les secteurs qui sont aujourd'hui extrêmement mal desservis par les transports collectifs), es enjeux en termes d'emplois (les hachures violettes sont les secteurs d'emplois importants, et les carrés bleus les secteurs de pôles d'emplois tertiaires, de bureaux), les enjeux en termes d'équipements (qui sont représentés par des pictogrammes, caddie pour un centre commercial par exemple), la desserte des centres-villes, qui est un point extrêmement important pour conforter la vie quotidienne (les centres-villes sont matérialisés par les taches rouges qui apparaissent sur cette carte), et puis la desserte des grands projets de renouvellement urbain (délimités par les pointillés rouges). Cette carte a dû vous être distribuée à l'entrée. Nous allons maintenant la détailler, tracé par tracé.

Je vais successivement vous détailler les 2 tracés possibles pour Arc Express. Toutes les variantes sont techniquement possibles, réalisées en souterrain sur votre territoire. Elles s'appuient sur des stations de correspondance (qui sont fixes et dépendent évidemment de là où sont ces stations) et puis sur des stations intermédiaires dont la position peut tout à fait être ajustée, notamment en fonction de ce que vous pourrez nous dire ce soir. Le tracé bleu relie donc l'église de Pantin à Val-de-Fontenay, nous allons le détailler. Et le tracé vert relie Bobigny à Noisy-le-Grand, avec deux variantes possibles au nord, soit venant de Bobigny-La Folie, soit venant de Bobigny-Pablo Picasso.

Nous allons commencer par le tracé bleu. Il commence sur votre territoire au niveau de l'église de Pantin. Située sur la RN3, c'est une station qui sera en correspondance avec la ligne 5 du métro et avec le futur site propre pour autobus, sur la RN3. Elle dessert principalement l'habitat dense dans Pantin. Le canal de l'Ourcq est situé juste au nord, qui a longtemps été une zone industrielle et qui va connaître dans les prochaines années des mutations extrêmement importantes, avec de nombreux projets de réaménagement. Citons par exemple la ZAC du Port, à Pantin, en rives sud du canal. Le tracé poursuite ensuite au



sud, vers la station Liberté. C'est une station qui serait en correspondance avec le prolongement de la ligne 11, à la station Liberté. Elle est située en limite des communes des Lilas et de Romainville. Elle permet de desservir le quartier des Sentes, le quartier Marcel Cachin qui fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain et puis un peu plus loin la base de plein air et de loisirs de la Corniche des Forts. Le tracé dessert ensuite le quartier des Malassis, sur la commune de Bagnolet, quartier qui fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain et qui est situé, nous le voyons aujourd'hui, à l'écart des réseaux de transport collectif. Plus au sud, nous arrivons sur une station située en limite des villes de Bagnolet et de Montreuil, qui desservirait le quartier de La Noue Clos Français qui lui aussi fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain. Il s'agit là aussi d'un secteur extrêmement mal desservi aujourd'hui. Nous arrivons ensuite au niveau de la station Mairie de Montreuil, en correspondance avec la ligne 9 du métro. C'est une station qui dessert le centre-ville de Montreuil, des quartiers résidentiels importants, de l'activité, et puis le nouveau théâtre de Montreuil, centre d'art dramatique national. Nous rejoignons ensuite la ville de Fontenay, au niveau du quartier des Rigollots. Il s'agit d'un secteur là aussi très dense en habitations. Puis nous obliquons vers l'est de Fontenay, avec une station qui pourrait être située au niveau de l'avenue du Maréchal Joffre, qui permettrait de desservir la partie ouest du quartier de Val-de-Fontenay. Et enfin, le tracé bleu achève son parcours sur votre territoire, au niveau du RER A, à Val-de-Fontenay. RER A où nous sommes en correspondance avec le RER E, le futur prolongement du tramway T1. C'est une station qui permettrait de desservir le quartier du Val-de-Fontenay, le centre commercial du même nom et puis le secteur d'emplois du Périphère qui doit connaître encore de nombreux développements dans les prochaines années.

Nous allons passer maintenant au tracé vert. Nous repartons au nord avec la station Bobigny-Pablo Picasso, station qui est un point de correspondance majeur puisque nous y trouvons aujourd'hui la ligne 5 du métro et le T1. C'est aussi la cité administrative du département de la Seine-Saint-Denis, un secteur qui est un pôle d'emplois tertiaires important, un pôle d'habitat aussi extrêmement dense. Et nous y trouvons aussi, en termes d'équipements structurants, la MC 93. Nous rejoignons ensuite la station Pont de Bondy, située au niveau de la RN3, qui serait donc en correspondance aussi avec le T1. Le secteur du Pont de Bondy dessert le centre-ville de Bondy, des secteurs d'activités qui eux aussi devraient connaître une évolution urbaine extrêmement forte, avec de nombreux projets d'aménagement qui sont en cours le long du canal, aussi bien sur Noisy-le-Sec que sur Bondy. Nous rejoignons le RER E, branche de Chelles, au niveau de la gare de Bondy, avec une correspondance avec le T4 et la desserte de secteurs extrêmement denses, de secteurs résidentiels assez importants. Au-delà de Bondy, nous rejoignons l'autre branche du RER A, à Rosny-Bois-Perrier. C'est un secteur où nous allons trouver à la fois des quartiers résidentiels, notamment dans la partie est, un centre commercial très important, Rosny II, le centre commercial Domus. C'est aussi le futur terminus du prolongement de la ligne 11. Ce qui permettra une correspondance pour ce tracé vert. L'ensemble de ce secteur doit encore

connaître une forte évolution urbaine, notamment dans sa partie ouest. Venant de Bobigny-La Folie, l'autre variante du tracé vert permet une correspondance avec la future tangentielle nord, au niveau de la gare Bobigny-La Folie, et la desserte d'un secteur qui doit connaître un renouveau urbain extrêmement important dans les années à venir. Nous citerons notamment le projet d'Ecocité à Bobigny, ou le projet de ZAC de l'Horloge à Romainville, projet qui porte sur plus de 50 ha. De Bobigny-La Folie, nous rejoignons Noisy-le-Sec, ce qui permet d'avoir la correspondance avec les branches du RER E, le T1. La station Noisy-le-Sec desservirait le centre-ville de Noisy-le-Sec. Nous rejoignons ensuite l'autre variante du tracé au niveau de Rosny-Bois-Perrier. Au-delà, les tracés verts sont donc communs avec la desserte de Villemomble, qui serait située en cœur de ville de Villemomble, puis la desserte de Neuilly-sur-Marne, avec deux stations possibles. La première se situe au niveau des Fauvettes, quartier qui fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain. La deuxième serait située au niveau du secteur des hôpitaux, qui est amené à connaître une évolution urbaine forte, puisqu'il y a là des potentialités sur environ 130 ha, avec la réorganisation des hôpitaux, des projets qui pourraient être du logement, de l'activité, notamment dans le cadre d'un écoquartier. Enfin, le tracé vert atteint son « terminus » pour rejoindre l'Arc sud au niveau de Noisy-le-Grand-Mont d'EST, pôle d'emplois important, pôle résidentiel important. C'est un secteur aussi où nous trouvons un centre commercial d'envergure départementale, voire régionale, et qui doit connaître encore du développement important, notamment avec le projet Maille Horizon.

Voilà pour les tracés. Cette diapositive récapitule les différentes caractéristiques de ces tracés et essaie de les comparer. En termes de desserte des populations et des emplois, la variante passant par Bobigny-La Folie est un peu en deçà de deux autres variantes, notamment parce que le secteur de Bobigny-La Folie est aujourd'hui moins dense par exemple que Bobigny-Pablo Picasso ou que les territoires de Montreuil. En termes d'équipements de services, les variantes sont équivalentes. En termes de desserte des quartiers en politique de la ville, le tracé bleu, proche, permet la desserte de plus de quartiers en politique de la ville que les tracés verts. En termes de correspondances avec les autres lignes de transport collectif, là aussi, la variante verte est un peu moins bonne parce qu'elle ne permet pas la jonction avec la ligne 11.

Le tracé sur votre territoire dépend des choix qui sont faits sur votre territoire, mais nous voyons qu'il dépendra aussi des choix qui seront faits notamment pour l'Arc sud, en termes d'arrivée de l'Arc sud soit à Val-de-Fontenay soit à Noisy-le-Grand. Côté Nord en revanche, les tracés rejoignent au niveau de la Mairie d'Aubervilliers un tronç commun. J'ai envie de dire qu'il n'y a pas vraiment d'alternative, passée la Mairie d'Aubervilliers, toutes les solutions sont possibles.

En conclusion, Arc Express est une réponse concrète pour vos déplacements, un projet porteur d'avenir et de développement pour le territoire régional, mais aussi évidemment pour les territoires qu'il dessert. C'est un projet que nous avons conçu au plus près de vos

besoins, et c'est pour cela que nous avons besoin de votre avis ce soir sur des différentes propositions. Je vous remercie de votre attention.

*Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** :... aussi court que possible.

**Philippe SAINSARD, Administrateur du STIF** :... court message de l'élu que je suis, au nom de Jean-Paul HUCHON, que je représente ce soir, comme vous l'avez rappelé tout à l'heure. 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 4 ans. 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 aux côtés du STIF dans le débat public Arc Express. Le SDRIF est mis à mal aujourd'hui par l'incurie de la méthode d'un ministre qui a quitté le Gouvernement, avec le blocage de centaines de projets qui, pour des raisons juridiques, ne peuvent pas voir le jour. Le plan de mobilisation pour les transports est l'outil 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 : répondre aux urgences en modernisant les matériels et les infrastructures existantes, accélérer les projets de transport, les bus, les tramways, tangentiels, prolongement de la ligne 11 de métro, préparer l'avenir par des grands projets de transport, dont fait partie Arc Express. La rocade Arc Express qui vous a été présentée est l'élément central du plan de mobilisation. Ce projet a été voté à l'unanimité du conseil d'administration du STIF qui représente les usagers et les collectivités.

Je terminerai mon propos par la position que défend la Région. Elle s'est battue pour que ces débats publics aient lieu, afin de permettre aux Franciliens de s'exprimer sur tous ces projets. 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. Depuis le 15 novembre, la Région, par la voix de son Président, fait des propositions de rapprochement des 2 projets. Des discussions ont lieu avec le Gouvernement pour trouver un accord, qui est souhaitable dans l'intérêt des Franciliens. Il y a eu des avancées de part et d'autre, par exemple l'État, par la voix du ministre Maurice LEROY, souhaite la mise en œuvre du Plan de mobilisation. Mais la question des financements reste une question centrale et aujourd'hui nous n'y voyons pas clair. Je le dis très clairement, nous n'aurons pas d'accord tant qu'un certain nombre de questions fondamentales au cœur du financement n'auront pas de réponse et d'engagement ferme. J'exclus, évidemment, les promesses.

Questions. Le STIF sera-t-il oui ou non maître d'ouvrage ? Nous refusons de recevoir un équipement à exploiter qui n'aurait pas été défini selon nos critères techniques. Qui prend en charge le remboursement de la dette qui aura été créée par la Société du Grand Paris ?

Avec quels moyens financiers nouveaux pour la rembourser ? C'est la question de la redevance d'utilisation du réseau Grand Paris que devrait verser le STIF qui est posée. Nous n'avons aucune réponse concernant le financement du matériel roulant du Grand Paris. Qui finance et comment ? C'est le mot de conclusion que je voulais apporter à cette présentation.

*Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : merci. Nous allons commencer maintenant la séquence des questions. Nous avons presque 1 h 40. Je vais vous demander de poser des questions soit par écrit auprès des hôtes, soit par oral en levant la main. Je vous demande d'essayer d'être très bref dans votre questionnement, très ramassé, au maximum 2 min si vous pouvez, en distinguant naturellement vos questions à l'un ou à l'autre, ou aux deux maîtres d'ouvrage, de vos affirmations. Ce sont vos choix, qui ne comportent pas de question, mais simplement une affirmation de votre part. Et puis nous donnerons ensuite la parole aux maîtres d'ouvrage pour essayer d'avoir le maximum possible de réponse. Bien entendu, si des questions peuvent se greffer les unes sur les autres, nous les regrouperons, parce que nous aurons ainsi plus de réponses aux questions que vous vous posez. C'est à vous, à commencer par ce monsieur, qui lève la main, là-haut. J'ai oublié de vous demander, donnez votre nom parce qu'il y a un compte-rendu exhaustif et nous rendons à chacun ce que nous lui devons, en son nom.

**Pascal CLERGET, 1er adjoint au Maire de Fontenay-sous-Bois** : bonsoir, Pascal CLERGET, 1er adjoint au Maire de Fontenay-sous-Bois, dans le Val-de-Marne, commune voisine. Et je voudrais en profiter pour saluer les quelques Fontenaysiens qui se sont déplacés ce soir ici, malgré l'absence de communication sur notre territoire. Alors que nous sommes directement concernés puisque nous étions indiqués au moins dans la présentation d'Arc Express. Nous avons déjà eu l'occasion d'intervenir, notamment à Champigny, au mois de novembre, et la semaine dernière à Fontenay-sous-Bois, afin que notre ville ne soit pas oubliée dans le débat. Nous avons obtenu qu'un débat se déroule sur notre commune, mais elle ne concernait exclusivement qu'Arc Express. Malgré tout, c'est une reconnaissance de la place que tient Fontenay-sous-Bois dans ce débat. Nous restons malgré tout le grand oublié du Grand Paris, qui continue à oublier la place du pôle multimodal du Val-de-Fontenay.

Cependant, si vous me le permettez, au-delà de cet aspect, ce que nous pouvons déplorer, c'est qu'alors que nous portons tous la défense de nos territoires de l'Est parisien, certains se sont engagés d'ores et déjà dans une mise en concurrence des communes et des territoires entre eux. Nous pensons que Val-de-Fontenay, Le Perreux, Nogent, Montreuil, Rosny ou Pantin ne doivent pas être opposés ou mis en concurrence avec Bondy, Noisy-le-Grand, Neuilly-sur-Marne, voire Sevran ou Clichy-sous-Bois, alors que nous avons été un certain nombre à porter une conception d'un métro en rocade desservant finement nos territoires, par exemple ce qui était porté par Orbival. Ceux qui aujourd'hui privilégient un

métro qui va mettre Tokyo à 10 h 30 des champs de betteraves du plateau de Saclay doivent bien rigoler de nos divisions. Parce que cela ne concerne pas que Fontenay, mais près de 250 000 habitants, ceux de Montreuil, de Rosny, du Perreux, de Nogent. Nous réaffirmons que Val-de-Fontenay ne doit pas rester écarté au titre du développement de l'intermodalité pour l'Est parisien. Et nous restons attachés à la réalisation d'une double boucle à l'est, comme c'est prévu actuellement à l'ouest. Merci de votre attention.

*Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : si je comprends bien, c'est une affirmation, c'est un choix. Je ne sais pas si cela nécessite quelques compléments que ce soit, je ne le pense pas. Donc, qui a d'autres questions à poser ? Monsieur, là, et ensuite, sur la même rangée, ces deux personnes. Madame sera en troisième.

**Jean-Pierre BRARD, Député de la Seine-Saint-Denis, Maire honoraire de Montreuil** : merci, Monsieur le Président. Jean-Pierre BRARD, Député de Montreuil. Je vais essayer de tenir dans les 2 min imparties. D'abord, je suis satisfait qu'il y ait un rapprochement entre la Région et l'État, et j'espère que les discussions vont continuer, en ne partant pas des clivages partisans, mais en partant de l'intérêt général des populations. Premièrement.

Deuxièmement, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce qui a été dit et je me disais que nous n'étions pas en janvier, mais à Noël, et on nous raconte de jolies histoires. Mais quand nous regardons en détail, il y a des territoires pour qui il y a des propositions fort positives. Mais quand nous regardons le détail, telle n'est pas la réalité. Je parle évidemment de Montreuil puisque toute la partie nord et est de la ville est abandonnée, et donc nous n'approuvons pas ni le tracé régional ni le tracé proposé par le Conseil général qui laisse à l'abandon le nord et l'est de la ville. Donc, nous avons des propositions, et très clairement elles sont, à Montreuil, hors clivage également. Elles sont portées par une association, l'association montreuilloise des usagers du transport en commun, qui ne répondent pas d'ailleurs qu'aux besoins des Montreuillois, mais qui sont aussi de bonnes propositions pour les Romainvillois, les Noiséens et les Rosnéens. Évidemment, sur le terrain il faudra trouver un compromis qui rapproche les points de vue avec Noisy-le-Sec. Vous avez dit tout à l'heure que les secteurs grisés étaient extrêmement mal desservis par les transports en commun. C'est vrai. Chez nous, c'est presque la Sibérie, au nord et à l'est de la ville. Dans ce que vous avez dit, si j'ai bien compris, c'est une question. Vous avez dit tout à l'heure que nous ne débattrions pas, au fond, pour les Arcs est et ouest. Est-ce à dire que nous avons encore du temps pour faire des propositions pour débattre ? En ce qui concerne les Montreuillois, nous avons des propositions et nous souhaitons qu'elles soient débattues, non seulement avec la population, mais avec la Société du Grand Paris et avec le STIF, pour qu'il n'y ait pas de territoire abandonné. Ce qui serait un comble. Moi, je trouve très bien les propositions qui sont faites pour Neuilly-sur-Marne, mais il ne faudrait pas que demain le nord et l'est de Montreuil se retrouvent dans la situation des hôpitaux de Neuilly-sur-Marne. Donc est-ce

qu'il y a encore du temps et de la place pour débattre et que nous soyons véritablement écoutés ?

**Jean-Luc MATHIEU** : je me permets de vous répondre, Monsieur le Député. En ce qui concerne votre question pour Arc Express, sur la carte que vous avez en main, ceci est écrit ici, vous aurez du temps pour en débattre, car le STIF a pris l'engagement de ressaisir la Commission nationale du débat public, pour débattre précisément en détail et de façon très fine des Arcs ouest et est (qui nous concerne aujourd'hui), comme ils le font pour le sud et le nord. Voilà pour la réponse de l'engagement du STIF. Il y avait un autre monsieur, là.

**Jean-Luc SIMON, Association TRAM-NON (Noisy-le-Sec)** : Jean-Luc SIMON. Le corridor est d'Arc Express a été établi. Je ne dirais pas rétabli, parce que dans le projet de Christian BLANC, il n'existait pas pour le 93, département favorisé, comme chacun le sait. Par contre, à l'ouest, le Grand Huit ravitaillait les corbeaux (pour être gentil), mais on est revenu à plus de raison. Mais, cette rocade doit être utile, je parle du tronçon est, et desservir le plus grand nombre, et donc joindre des nœuds de transport et passer par des zones habitées. Les points incontournables, qu'est-ce que c'est ? Je ne me reconnais pas dans les tracés qui ont été présentés. Les points incontournables, c'est quoi ? C'est Bobigny Préfecture, un peu le centre du département, Noisy-le-Sec, la plus grande gare, à l'est de Paris. Je serais d'accord avec Monsieur BRARD sur la partie est et nord de Montreuil qui est complètement mal desservie, et puis ensuite Val-de-Fontenay, qui est également incontournable. C'est un autre nœud, un nœud ferroviaire. Et puis surtout, c'est l'extrémité nord du barreau Orbital, pour lequel le département s'est si bien battu. Cette Orbitale doit se trouver à environ 5 km du périphérique. Pas trop près, à l'ouest, puisqu'il y a le T3 qui est en construction, qui longe Paris, mais pas trop près à l'est puisqu'il y a le super métro qui passera par Clichy-sous-Bois et Noisy-le-Grand.

Mais que voyons-nous dans le projet qui a été soutenu par le Conseil général de Seine-Saint-Denis (non pas à l'unanimité, comme cela a été dit) ? Un barreau qui est totalement décalé vers l'est, qui s'arrête notamment à Neuilly-Fauvettes. Vous connaissez Neuilly-Fauvettes ? C'est charmant, c'est le bocage, quelques zones pavillonnaires, un projet ultérieur, mais cela ne me semble pas très raisonnable, s'il nous faut faire des arbitrages déjà au niveau financier, de faire passer un arrêt du métro par Neuilly-Fauvettes. Pourquoi ce décalage vers l'est ? Nous en connaissons les raisons, pour la demande du Conseil général. Tout simplement parce qu'était, je dis bien « était », prévue la prolongation du T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay, « était prévue », car si le projet, s'il n'est pas mort, il n'est pas bien du tout. Noisy-le-Sec n'en veut pas à juste titre, car cela détruirait toute la vie dans le centre-ville. C'est en plus un gouffre financier, on doit dépasser les 800 millions d'euros maintenant pour un projet de transport inutile et lent, comme l'a démontré un rapport récent de la Cour des comptes. J'en termine.

**Jean-Luc MATHIEU** : avez-vous une question, Monsieur ?

**Jean-Luc SIMON** : en plus, il vient en concurrence d'intérêt [01.21.18] avec la prolongation de la ligne 11 du métro. Nous ne ferons pas les deux. Pour résumer, oui au barreau est, mais soyons raisonnables et faisons quelque chose qui prenne en compte les intérêts globaux de la population.

*Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : merci. Donc je pense que là aussi vous n'avez pas de question. À moins que vous souhaitiez avoir des explications sur le maillage, sur Montreuil, qui semble avoir été évoqué ? Non, pas de question ? Donc, je crois que c'est Madame maintenant. Oui, alors je pense que c'est sur le maillage de Montreuil, puisque Montreuil semble un peu oublié, peut-être que le STIF peut donner quelques précisions sur ses intentions.

**Jean-François HELAS, Directeur des projets d'investissement du STIF, Directeur de projet Arc Express** : je crois que nous avons plutôt un certain nombre de prises de position, qui sont tout à fait légitimes. C'est bien le cadre d'un débat, sur les différents tracés. Sur le maillage, ce qui est différent, et que nous avons soulevé dans l'effort de synthèse qui a été présentée tout à l'heure, c'est la connexion, la correspondance avec la ligne 9, que nous avons dans le tracé bleu, proche, et que nous n'avons pas dans le tracé vert.

Pour ce qui est des propositions, je crois que nous sommes dans le cadre d'un débat, qui plus est, sur des parties de projet qui refont l'objet d'une saisine, et donc d'une nouvelle concertation. Mais cela n'empêcherait pas du tout, pour ceux qui ont des propositions de tracés un peu formalisées et déjà constituées, de nous les proposer. Ils ont encore tout à fait le temps d'être intégrés dans le débat, étudiés et en quelque sorte analysés dans le cadre du bilan qui sera fait après l'avis de la CNDP.

Pour ce que j'ai compris des positions qui sont prises, je voudrais quand même dire qu'il me semble que certaines sont en quelque sorte un peu « en concurrence » avec le T1, qui n'est pas le même mode et qui n'a pas la même puissance, mais qui est une donnée que nous avons prise en compte. Puisque, bien entendu, en venant caler les différentes propositions de tracés d'Arc Express, notre objectif était double : assurer une rocade complète et d'un autre côté éviter des redondances avec d'autres projets réalisés ou en projet. Et singulièrement, dans ce territoire, il y a quand même un sillon, en quelque sorte, ou nous avons d'un côté le RER E et, en décalage avec un objectif différent de cabotage plus fin, le projet du T1 prolongé depuis Noisy jusqu'à val de Fontenay, qui fait que nous avons cette géographie des tracés bleu ou vert.

Enfin, sans polémique, je comprends que chacun puisse poser les termes du débat tel qu'il l'envisage, je voudrais quand même dire qu'au niveau du transport, quand le STIF propose le tracé vert comme le tracé bleu, c'est aussi après l'analyse des populations et emplois à desservir (je pourrais y revenir). Et même s'il y a des différences effectives entre les deux, elles ne sont pas si importantes que cela, puisque globalement le tracé vert, partant de

Pablo Picasso, est autour de 195 000 populations plus emplois, quand le tracé bleu, connecté avec la ligne 9, est autour de 219 000. Donc, certes il y a des éléments un peu différents, mais malgré tout c'est quand même dans une fourchette assez serrée.

Quant aux Fauvettes, je ne peux pas non plus laisser dire que c'est tout à fait un bocage. C'est une population, d'après nos comptages, de 18 000 habitants ; c'est supérieur à Rosny par exemple, ou à Villemomble. Il faut essayer de donner des éléments d'objectivation. Maintenant, la parole est à chacun pour prendre position sur les différents enjeux des aménagements des transports.

**Jean-Luc MATHIEU** : bien. Madame, vous avez demandé la parole.

**Fabienne VANSTEENKISTE, Adjointe au maire de Montreuil** : Fabienne VANSTEENKISTE, je suis Adjointe à la Maire de Montreuil. Je vais ici défendre la position de la ville de Montreuil, qui est aussi membre d'une communauté d'agglomération, Est Ensemble, qui va de Montreuil à Pantin, en passant par Bondy et Bobigny.

D'abord, sur le projet du Grand Paris, c'est un projet qui a fait un choix global qui pour nous est très clair, relier des aéroports à des centres d'affaires, avec quelques options. Oui, c'était important de desservir Clichy-Montfermeil, nous avons vraiment l'impression que c'est le petit ajout social pour permettre de mettre effectivement Tokyo pas trop loin de Roissy-en-France et du plateau de Saclay. En cela, nous sommes assez opposés à ce projet. C'est très bien de nous dire que nous allons pouvoir tout financer. Mais nous savons très bien que nous ne pourrons pas tout financer et que les questions du financement seront cruciales. C'est un projet qui a fait le choix d'ignorer toute une partie de la Seine-Saint-Denis, la partie la plus dense et la plus peuplée de la Seine-Saint-Denis, dont Christian BLANC avait bien dit au début que pour lui c'était une zone qui était un désert, qui n'avait pas vraiment d'intérêt. Bon, je suis désolée, mais évidemment pour nous qui sommes habitants et élus de cette région, nous ne considérons pas du tout que c'est un désert sans intérêt.

Après, sur les diverses propositions sur Arc Express, nous attachons la plus grande importance au développement de liaisons entre des quartiers qui sont actuellement extrêmement denses et très mal desservis, comme nous l'avons dit, pas seulement les quartiers nord et est de Montreuil, mais des quartiers qui sont situés à Romainville. Donc, nous attendons de toute importance la prolongation de la ligne 11 et nous sommes très vigilants au fait que Grand Paris, Arc Express, ne renvoient pas aux calendes grecques ce projet qui est attendu et qui est normalement planifié pour arriver début 2019. Nous attachons également une extrême importance à la réalisation effective du tram T1, dont le débat public est terminé. Il vient d'y avoir des élections à Noisy-le-Sec, et le nouveau Maire a dit qu'il n'en voulait pas, en tout cas pas dans son centre-ville et qu'il fallait tout recommencer. Et nous sommes repartis pour 10 ans. Or, il y a des populations qui attendent après ce tram. Alors maintenant, les 2 projets qui sont actuellement proposés par le STIF



pour Arc Express ne nous paraissent pas satisfaisants pour la ville de Montreuil, et j'ai bien pris note que nous allons pouvoir en re-débattre. Mais surtout, nous attachons la plus grande importance à ce que ces projets ne renvoient pas aux calendes grecques : la prolongation de la ligne 1 du tram, de la ligne 11 et la demande que nous faisons depuis extrêmement longtemps d'une prolongation de la ligne 9.

**Jean-Luc MATHIEU :** alors, nous allons reprendre d'autres questions ? Une réponse, d'abord ? Je vous en prie.

**Marc VERON, Président du directoire de la SGP :** Madame, vous avez fait un certain nombre d'observations sur le projet du Grand Paris, je peux difficilement laisser passer cela. Parce que, nous avons eu il y a 4 mois, évidemment un certain nombre d'observations selon lesquelles le projet du Grand Paris ne serait au fond qu'un projet au bénéfice des grandes entreprises, de la desserte des aéroports. Ce qui serait déjà pas mal d'ailleurs, en soi, parce que je signale que toutes les capitales dignes de ce nom ont une connexion directe entre le cœur et leurs aéroports. Donc, nous serions un projet ségréatif. Évidemment, la simple observation du tracé tendrait à infirmer votre propos, car à partir de Châtillon, Montrouge, Bagneux, Arcueil, Cachan, Villejuif (je peux continuer comme cela, évidemment), sans même remonter aux communes dont vous avez parlé, montre assez qu'il s'agit de communes populaires. Je crois que vous pouvez difficilement ne pas le reconnaître et par conséquent l'essentiel des communes desservies est quand même de cette catégorie. D'ailleurs, accessoirement, parce que cela n'a pas été évidemment le critère que nous avons pris en compte, mais il se trouve que ces communes ne sont pas particulièrement favorables au Gouvernement. Donc ceci est à ajouter à cela. Quant à Clichy, Montfermeil (etc.), c'est-à-dire au fond le tracé qui part de Noisy-Champs, dans le cadre du projet Descartes, et qui rejoint Le Bourget, oui je vous confirme que c'est un choix délibéré de caractère stratégique et l'accent a été mis en effet sur la nécessité de faire ce tracé, et j'allais dire, de la faire vite. Donc c'est un choix délibéré.

Alors, j'ai le souvenir cependant de 2 réunions qui ont réuni une vingtaine de maires de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, sur le prolongement au sud du T1, Noisy-le-Sec, Val-de-Fontenay, jusqu'à Champigny, pour se raccorder à la rocade rouge. Il me semblait qu'au cours de ces 2 réunions, l'unanimité s'était faite sur la nécessité de faire ce tramway. Et je me rappelle que le Secrétaire d'État avait pris l'engagement au nom du gouvernement que des crédits d'études seraient inscrits de manière à activer la réalisation de ce tracé. Moi, j'en suis resté là, pour le moment, en tout cas en ce qui concerne les acceptations par le gouvernement, et effectivement il y a eu ce projet qui a été soumis à la délibération du Conseil général le 18 novembre dernier. Dans l'ordre chronologique, voici ce que pour ma part j'ai enregistré. Je confirme que le choix à l'est est un choix que nous assumons totalement, et que nous comptons pousser dans sa réalisation, pour qu'en effet il voie une concrétisation tout à fait rapide.

**Jean-François HELAS :** simplement, apporter quelques assurances par rapport aux inquiétudes soulevées par la Mairie de Montreuil. D'abord, sur la ligne 11, c'est un projet important qui est totalement intégré dans le plan de mobilisation, pour lequel la concertation a été réalisée en septembre. C'est tout récent. Une dernière commission de suivi, cette semaine, a permis de manière je crois très consensuelle de pouvoir préparer un bon bilan de sortie de cette concertation, qui sera proposée au Conseil d'administration du STOF au début février. Donc, nous sommes partis là pour avancer, avec la logique un peu attendue et proposer à cette occasion — si l'État pouvait suivre, ce qui a été redit — de pouvoir partir sur une seule phase. C'est une proposition du STIF qui a été faite à cette occasion, relayée par la Région. Nous attendons les financements de l'État. De ce point de vue, nous ne pouvons que nous réjouir de ce que vous avez été porte-parole, Monsieur le Maire.

En ce qui concerne le T1, le projet est plus avancé, puisque la concertation du T1 s'est achevée par un bilan du STIF et des décisions en juillet 2009. Elle s'est achevée avec un large consensus et des décisions favorables approuvées par certains conseils municipaux, dont Noisy-le-Sec. Sur cette base-là, le STIF a lancé, et les maîtres d'ouvrage, le Conseil général de Seine-Saint-Denis ainsi que la RATP pour la partie système, l'affinement du programme fonctionnel qui permet aujourd'hui d'être vraiment dans des études beaucoup plus fines. J'entends l'inquiétude que nous partageons aussi sur certaines déclarations de nouveaux élus qui viennent juste de prendre possession des dossiers, qui ne les connaissent peut-être pas d'ailleurs encore totalement. Nous nous sommes proposés et nous avons rendez-vous, Madame MOUGARD, avec le nouveau Maire, Monsieur RIVOIRE, prochainement, pour essayer de voir ce qu'il en est. Mais sachez que, en ce qui nous concerne, nous considérons qu'il s'agit d'une priorité, après quand même un large débat dans la population, des ateliers d'urbanisme et vraiment le sentiment que nous avons eu, in fine, qu'au fond ce débat était un peu derrière nous, et que nous pouvons recoudre en quelque sorte la ville autour de son projet tramway, et enfin construire ensemble un vrai grand projet.

**Jean-Luc MATHIEU :** j'ai privé tout à l'heure Monsieur BENTOUTA de s'exprimer. Je vous prie de m'excuser.

**Nadir BENTOUTA :** juste un complément d'information. La desserte de la plateforme aéroportuaire de Roissy, c'est plus de 110 000 emplois et Orly a plus de 30 000 emplois.

**Jean-Luc MATHIEU :** Monsieur le Président, peut-être quelques mots ? S'il vous plaît, le micro, au premier rang.

**Claude BARTOLONE, Président du Conseil général de la Seine-Saint-Denis :** Claude BARTOLONE, Président du Conseil général de la Seine-Saint-Denis et Député. Je me félicite une nouvelle fois de ce débat public, qui va permettre de mettre en avant la position qui a été prise par le Conseil général de la Seine-Saint-Denis, ce qui est toujours très compliqué, à

l'unanimité. Puisqu'il n'y a pas eu une seule voix contre, et sur 40, lorsque nous arrivons à 3 abstentions, je pense que sur un département aussi politique que la Seine-Saint-Denis, avec des orientations politiques très marquées, je pense que c'est quelque chose qui est à mettre en avant.

Quelle a été notre préoccupation ? C'est prendre acte de la proposition qui a été faite par le Président de la République dans le cadre du Grand Paris, avec le métro rapide, en insistant sur deux points. Un, la tarification, deux la nécessité d'avoir une tarification qui permette aux habitants des quartiers populaires de ne pas simplement avoir le métro rapide sous les pieds, mais qu'ils puissent l'utiliser, notamment pour avoir accès aux pôles d'emplois que représente Roissy, qui actuellement, pour les habitants de Clichy-Montfermeil, est à 1 h 30 de transports s'ils veulent y accéder.

Le deuxième point, et cela rejoint une proposition qui a été faite par le Président HUCHON, c'est que les projets à long terme ne sacrifient pas le court terme. C'est pour cela que nous nous sommes prononcés, avec cette vision du court et du moyen et du long terme en ce qui concerne les transports. Le court terme, cela a été évoqué, pour la ligne 11 qui est en projet, la ligne 12 qui est en creusement. Le court terme c'est de réussir à sortir le T1, qui doit pouvoir permettre enfin la liaison sud de ce T1, et surtout qui permettra non seulement de traverser Noisy-le-Sec, j'en suis sûr, dans de bonnes conditions, mais qui permettra la requalification des quartiers de Montreuil concernés par cette cicatrice urbaine qui est l'A186 (ce fameux projet qui devait relier deux autoroutes) et qui permettra de recoudre la ville. C'est pour cette raison que nous nous sommes rendus, avec Madame la Sénatrice-maire, chez le Préfet de région, il y a quelques jours, pour tout faire afin que les élections qui se sont déroulées à Noisy-le-Sec ne viennent pas empêtrer et geler ce dossier, indispensable pour le département, pour Noisy-le-Sec, pour Romainville, pour Montreuil et pour le Val-de-Marne.

En ce qui concerne le tracé que nous avons présenté, à l'unanimité, pour Arc Express. Nous avons tenu compte de son délai de réalisation. C'est-à-dire que, au mieux, il devrait quand même se réaliser dans les 15 ans qui viennent. C'est-à-dire qu'il nous a paru indispensable de prendre en compte les territoires d'avenir du département de la Seine-Saint-Denis. Et quelle que soit la difficulté, puisque chacune des villes du département ne pourra pas être concernée par Arc Express, il nous a semblé important d'avoir un projet qui prenne en compte ce que sera l'avenir de ce département dans les 15 ou 20 ans qui viennent, et qui permettra de rattraper le retard qui a été accumulé au cours de ces 30 dernières années par le département. Je dois vous dire que c'est avec satisfaction que j'ai entendu le ministre Maurice LEROY, ministre de la Ville dans le Gouvernement actuel, venir au Conseil général, en Seine-Saint-Denis, pour reconnaître la nécessité des deux tracés. Il nous semblait en effet complémentaire d'avoir Arc Express qui permet de rattraper le retard accumulé sur ce département et le métro rapide qui permettra à la fois de desservir les quartiers populaires

et à des populations fragilisées d'avoir accès à des pôles d'emplois qui se développeront dans les années qui viennent.

Je crois que c'était important d'avoir cette complémentarité annoncée par le Gouvernement, qui permettra, si les financements sont au rendez-vous, et j'ai entendu le représentant de la Région l'affirmer, pour le département de la Seine-Saint-Denis en particulier d'avoir le court terme pris en compte, le moyen terme et le long terme.

**Jean-Luc MATHIEU** : bien. Monsieur, au sixième rang.

**Jean-Simon MEYER, Président d'association « Métro aux Rigollots »** : bonsoir, Jean-Simon MEYER, je suis donc le Président d'une association qui agit pour le prolongement de la ligne de métro 1, entre Château de Vincennes, les Rigollots et Val-de-Fontenay. Nous sommes là ce soir pour parler de l'Arc est du Métro Grand Paris et Arc Express.

Sur l'Arc Est, il y a un projet qui a été brièvement évoqué, qui est le projet Orbival. Projet val-de-marnais, je rappelle soutenu par 53 000 citoyens. Je crois que c'est le seul projet de transports en Ile-de-France soutenu par 53 000 citoyens. Il est soutenu également par l'ACTEP, qui est l'association des collectivités territoriales de l'est parisien. Ce projet passe par Val-de-Fontenay. Val-de-Fontenay nous paraît un nœud incontournable, à nous Val-de-Marnais. Une question à Monsieur le Président du directoire Marc VERON et à Monsieur BENTOUTA. Vous avez présenté la tangentielle nord qui se prolongerait au sud. La tangentielle nord est un projet de surface. Là, il y a quelque chose qui m'interpelle. Comment vous prolongeriez entre Val-de-Fontenay et Champigny-centre ou Champigny-Le Plan, sachant que le pont de Nogent-sur-Marne ne comprend que 2 voies de trains, qu'il sert actuellement aux gens qui vont à Tournan, il me semble aux trains qui vont à Troyes, à tout le trafic de banlieue ? C'est un axe assez chargé : si vous pouviez me répondre à cette question. Merci de votre attention.

**Marc VERON** : vous avez tout à fait raison de souligner les caractéristiques de trafic du pont. C'est la raison pour laquelle, dans nos réflexions, nous envisageons de passer sous la Marne. Donc, bien entendu, cela a été tout à fait incorporé dans le chiffrage, tel que nous l'imaginons, de ce projet.

**Jean-François HELAS** : oui parce que, forcément, la réutilisation potentielle de l'existant et l'économie que cela pourrait générer nous intéressent aussi. Particulièrement au STIF, qui portons la tangentielle nord, de Sartrouville à Noisy, avec une première tranche de travaux qui est déjà en cours entre Epinay et Le Bourget, et cette prolongation sur l'est, qui est inscrite au schéma directeur, et fait partie effectivement de notre réflexion d'études. Ceci dit, aujourd'hui, nous n'avons pas bien réussi à trouver quelque chose de vraiment très pertinent. D'abord, sur le plan technique, la question du pont de Nogent, que vous soulevez, est tout à fait majeure. Ensuite, s'il s'agit de repasser, un peu comme la tangentielle nord, le long de la plateforme du RER E, cela a du sens quand nous faisons la tangentielle nord, à un

endroit où il n'y a pas de circulation voyageur et où nous venons créer de nouvelles gares et un nouveau service, est-ce que cela en a pour longer le RER E qui a déjà une structuration extrêmement forte et des stations ? Nous pouvons quand même nous poser la question. Si ensuite il faut, sur tout ou partie relativement importante, faire du souterrain parce que nous avons des problèmes techniques comme à Nogent, ou parce que nous avons des problèmes d'insertion sur le reste, à ce moment-là nous ne sommes plus très loin d'un Arc Express et autant réfléchir au bon endroit pour positionner le métro.

**Jean-Luc MATHIEU** : Monsieur ?

**Jo BESSEMOULIN, Habitant de Montreuil** : Jo BESSEMOULIN, habitant du Haut Montreuil. Je suis intervenu la semaine dernière à Fontenay pour rappeler la position de notre association montreuilloise des usagers des transports collectifs. Pour rester très rapide, je dirais que je partage tout à fait l'approche de notre Député Jean-Pierre BRARD sur la nécessité d'avoir une correspondance Arc Express sur le Haut Montreuil. Mais une correspondance qui ne desserve pas que le Haut Montreuil. Il y a Romainville, etc. Il y a un certain nombre de cités où, il faut le dire et le répéter, 30 à 35 % de nos jeunes n'ont pas de travail, et le métro Arc Express va favoriser soit l'implantation d'emploi, soit favoriser nos jeunes pour trouver des emplois. Je voudrais dire à Monsieur le Président du Conseil général que ce n'est pas le T1 qui va réconcilier les Montreuillois entre eux. C'est le prolongement de la ligne 9. Et pour nous, Montreuillois, notre première priorité, même si Arc Express est très important pour nous, c'est le prolongement de la ligne 9. Nous sommes tout à fait favorables au prolongement de la ligne 11, mais ce n'est pas la ligne 11 qui va réconcilier les Montreuillois. Le cordon ombilical des gens qui habitent le Haut Montreuil, c'est la 9 par rapport au centre-ville. Nous y tenons et espérons que le Plan de mobilisation va intégrer ce prolongement que nous attendons depuis 50 ans. Les anciens Montreuillois, ceux qui ont mon âge (j'ai 60 ans) ont déjà entendu parler, quand ils étaient encore en culottes courtes, certains sont dans cette salle, du prolongement de la 9. Je voudrais donc une confirmation de ma demande, réitérée par Jean-Pierre BRARD, que le projet de l'AMUTC soit étudié sérieusement, et non pas comme Monsieur ELLIAS l'a fait en disant en gros que c'est le T1, mais à une vitesse plus rapide. Ce sont deux fonctions, vous l'avez rappelé vous-même dans votre propos, qui sont différentes et complémentaires en matière de transport. Et nous souhaitons effectivement que le projet de l'AMUTC soit étudié avec tout l'intérêt qu'il comporte pour la collectivité de la Seine-Saint-Denis. Merci.

**Jean-Luc MATHIEU** : le STIF a-t-il une réponse ?

**Jean-François HELAS** : non, je crois que j'ai apporté les éléments tout à l'heure.

**Jean-Luc MATHIEU** : d'accord. Monsieur, au premier rang.

**Patrice CALMEJANE, Député-maire de Villemomble** : bonsoir à tous, Patrice CALMEJANE, je suis Député-maire de Villemomble, mais en même temps Député de Rosny et Gagny. Je

voudrais simplement rappeler, je dois être le seul peut-être dans cette salle, en tant que parlementaire, à avoir voté favorablement sur le projet du Grand Paris. Alors j'apprécie toujours quand des personnes veulent s'attribuer un certain nombre de choses du projet. Il est aussi important de savoir ceux qui ont voté pour et ceux qui ont voté contre, à un moment à l'Assemblée.

Deux petites choses, la première concernant la tarification, je parle de la tarification zonage. Je voudrais bien qu'on nous explique un jour comment tout cela va fonctionner, entre les réseaux du Grand Paris ou Arc Express, alors que nous avons un système de zonage qui est encore pour l'instant très périphérique et concentrique autour de Paris. C'est mon premier élément, puisque j'ai le bonheur par exemple, d'avoir sur ma commune de Villemomble, deux zones (3 et 4). Les gens n'y comprennent plus rien, à savoir pourquoi en partant de la même commune nous avons des tarifs qui sont à plus de 180 € d'écart sur l'année, même si nous prenons un abonnement pour l'année.

Deuxièmement, mais là je reviens plus consensuel, cela va faire sourire la Vice-présidente du Conseil général. Je vais vous lire une déclaration commune du département de la Seine-Saint-Denis, des communes riveraines de l'Arc nord d'Arc Express : « L'assemblée départementale du Conseil général, qui a concerté aussi le Conseil général du 94 — on m'a demandé de le rappeler —, dans sa séance du 18 novembre 2010, a décidé de soutenir le principe d'une double rocade en Seine-Saint-Denis, Arc Express, réseau de transport public du Grand Paris, qui permet à la fois une desserte au cœur du département, des liaisons rapides vers les aéroports et le désenclavement de secteurs en mutation urbaine. Ainsi, le réseau de transport public du Grand Paris fera le lien entre Saint-Ouen, La Plaine-Saint-Denis, Le Bourget, vers Roissy d'une part, et d'autre part Le Bourget vers la Cité Descartes, en désenclavant Aulnay, Sevran, Livry-Gargan, Clichy et Montfermeil. Quant au tracé d'Arc Express, proposé par le département, il permet de relier depuis La Plaine-Saint-Denis, la ville-préfecture Bobigny à Noisy-le-Grand, en maillant la plupart des lignes de métro, en passant par le Fort d'Aubervilliers et les communes de l'est de la Seine-Saint-Denis actuellement non desservies par une infrastructure de réseau nord. ». Je m'excuse, je vais être un peu long, mais je parle un petit peu pour une demi-douzaine de maires. « Le département et les villes d'Aubervilliers, Bobigny, Bondy, Neuilly-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Rosny-sous-Bois et Villemomble, portent ce projet qui répond aux enjeux métropolitains en matière de transports en commun, désaturation de la zone centrale, création de rocade banlieue à banlieue, desserte des bassins d'emplois et de développement économique, lutte contre la fracture territoriale des quartiers aujourd'hui enclavés ou mal desservis. Le département et les villes s'accordent sur le tracé de principe d'Arc Express retenu entre Saint-Ouen, Bobigny et Noisy-le-Grand, comme le nouvel axe structurant du territoire, vecteur de développement pour l'ensemble du département. Ils estiment par ailleurs nécessaire d'étudier la possibilité d'utiliser les infrastructures existantes ou des tronçons en surface ou en aérien, sur telle ou telle partie du tracé, afin de limiter les coûts

d'investissements et donc d'accélérer sa réalisation. De même, des études complémentaires seront nécessaires pour affiner le tracé et la position des gares en liaison avec l'ensemble des collectivités concernées. Le département et les communes affirment leur volonté d'obtenir la réalisation de cette infrastructure dans les meilleurs délais possible pour les populations concernées. Ils décident dans ce but de créer une association de soutien au projet de rocade nord-est d'Arc Express. Un des objectifs de cette association sera d'obtenir la réalisation de toutes les études complémentaires nécessaires à la réalisation de ce projet. Le département et les communes invitent toutes les populations concernées à soutenir cette démarche. » Je vous remercie.

### *Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : je pense qu'il y a quelques éléments posés au STIF, notamment sur la réflexion sur la tarification future.

**Sophie MOUGARD, Directrice générale du STIF** : il y a deux aspects. Le premier aspect, qui est la structure même de la tarification d'indiquer qu'à la demande du Conseil d'administration du STIF, et notamment de son Président, Jean-Paul HUCHON, le STIF travaille à une réforme assez substantielle de la tarification, pour aller vers une tarification unique. Et d'ores et déjà, dans le budget qu'a voté le Conseil d'administration en décembre dernier, il est prévu de permettre la fusion des abonnements de la zone 6 pour aller dans le sens de la tarification. Les études qui vont se mener vont avoir pour objet d'examiner les conditions dans lesquelles nous pouvons aller vers cette tarification unique, à la fois en préservant la question des ressources du STIF, et je vais y venir parce que c'est un élément important puisque les recettes tarifaires qui viennent des titres dont s'acquittent les voyageurs représentent un peu plus de 3 milliards d'euros, pour le STIF chaque année, pour financer le système de transport.

Le deuxième aspect, c'est regarder quels sont les bénéficiaires de la refonte de cette structure tarifaire, et puis le cas échéant, quels sont ceux qui pourraient y perdre en ayant à payer plus cher, et je crois qu'il faut trouver les bons équilibres et s'assurer que les gagnants sont bien plus nombreux.

Et puis, troisième aspect, c'est les conséquences sur les pratiques de mobilité et de déplacement. C'est bien le métier du STIF que d'observer ces déplacements et de regarder en quoi la tarification peut avoir des effets sur ce que nous appelons le report modal, c'est-à-dire le choix de prendre ou pas les transports collectifs. C'est un premier chantier.

Je voudrais simplement rappeler que nous parlons beaucoup des coûts d'investissements, cela a été évoqué, mais tous ces projets que nous évoquons vont avoir un coût de fonctionnement important. Important, puisque le STIF a chiffré le coût à terme, en 2020, de l'ensemble des projets du Plan de mobilisation, à 800 millions d'euros par an supplémentaires. Et la question est donc posée de l'équilibre entre les différents

contributeurs au budget du STIF, au financement du fonctionnement des transports collectifs, c'est-à-dire ce qui fait finalement les ressources du financement des transports collectifs dans son fonctionnement. D'une part, le versement transports qui est acquitté par les entreprises de plus de 9 salariés, qui représente à peu près 3 milliards aujourd'hui, d'autre part les recettes tarifaires, et puis le reste, sur un total qui représente quand même presque 7,5 milliards en 2009, est versé par les collectivités locales. La première est la Région, bien sûr, mais également la ville et les départements qui cofinancent et qui permettent d'équilibrer le budget du STIF. Nous voyons que nous avons aujourd'hui finalement 3 contributeurs, le contribuable local, l'utilisateur et les entreprises. Et il me semble qu'aujourd'hui il est assez légitime de demander un effort équilibré de ces 3 contributeurs. Or, la loi de finances rectificatives votée en 2010 n'a pas repris l'intégralité des propositions qui avaient été faites par la Commission présidée par le Député Gilles CARREZ, rapporteur de la loi de finances à l'Assemblée nationale. En ce qu'elle a repris une partie de l'augmentation du versement transport : pour 2012, nous pouvons attendre une trentaine de millions d'euros supplémentaires, avec une montée en régime sur 3 ans qui nous amènera à une centaine de millions d'euros en 2014. Il faut voir que les propositions faites par Gilles CARREZ, compte tenu des besoins de financement que j'évoque, 800 millions par an, s'appuyaient sur un versement transports dont l'augmentation pouvait représenter à l'horizon 2020 430 millions d'euros, tout en s'appuyant sur une augmentation tarifaire raisonnable en ce qu'elles respectent le pouvoir d'achat des usagers.

**Jean-Luc MATHIEU** : bien. La personne, là, et ensuite, Monsieur.

**René MEHEUX, Vice-président de l'AMUTC** : je suis René MEHEUX. Je suis un des Vice-présidents de cette association AMUTC, dont on vous a déjà parlé au sujet de Montreuil. Il semble que le père Noël a lu la lettre que nous lui avons adressée, car le rapprochement entre les 2 projets est en route et même si ce n'est pas encore tout à fait le Pays des Bisounours. Nous nous réjouissons de ne pas avoir un jour à choisir entre le métro de Nicolas et le métro de Jean-Paul.

Nous défendons depuis le début la nécessité d'une double boucle à l'est. Pour le tracé de la branche proche de Paris dans la Seine-Saint-Denis, nous nous sommes prononcés pour un axe médian partant de Val-de-Fontenay, qui nous semble l'aboutissement incontournable d'Orbival Arc Express Sud, rejoignant le pôle de Bobigny-La Folie, en passant par les hauts de Rosny-sous-Bois et de Montreuil, pour aller ensuite vers La Plaine de France, évidemment. Le tracé revenant quasiment en arrière à Val-de-Fontenay, par les Rigollots, avant de monter à la Mairie de Montreuil, n'adopte ce parcours que pour faire l'impasse sur la non moins nécessaire prolongation de la ligne 1 vers les Rigollots et Val-de-Fontenay. Elle répond, elle, à une autre logique que celle de la rocade.

En dehors du défaut rédhibitoire pour nous d'ignorer complètement Montreuil qui dispute son titre de première ville du département, le tracé du Conseil général souffre de son



absence de concertation, analogue à la méthode adoptée par Christian BLANC et tant critiquée par la majorité du Conseil général. Il doit entrer dans la logique de la CNDP et n'être qu'une alternative du débat restant ouvert. Le tracé que nous défendons offre de multiples avantages. Il est le moins cher des trois, 800 millions d'euros, contre 1,2 et 1,4 milliard des deux autres tracés. Il offre un maillage avec le T1, la ligne 11, dont nous venons de parler, devant arriver à Orly, ainsi que le prolongement de la ligne 9 que tous les Montreuillois appellent. Il est en correspondance avec la ligne 5 et la tangentielle nord à La Folie, ainsi que le BHNS sur la N3, voire même après le CDG express. Ces 400 à 600 millions d'euros d'écart peuvent être redéployés pour les prolongements tant attendus de notre ligne 9, celui de la ligne 1 à Val-de-Fontenay, et aussi la prolongation au-delà de Rosny de la ligne 11 vers Villemomble, Neuilly-Plaisance et Noisy-le-Grand, où elle se maillerait avec l'Arc Grand Est.

**Jean-Luc MATHIEU :** Monsieur, peut-être pourriez-vous déposer votre demande et poser une question ?

**René MEHEUX :** je le ferai. Le petit Arc devient ainsi la colonne vertébrale d'un véritable maillage de transports lourds sur ce territoire. Pour ce tracé, l'objection d'une trop grande proximité de l'axe du T1 qui nous est opposé par le STIF ne tient pas, car à l'ouest de Paris, on ne se pose la question du tracé La Défense-Issy-les-Moulineaux alors qu'existe déjà le T2 sur ce même fuseau. De plus, concernant le T1, nous avons un énorme point d'interrogation.

Maintenant, un peu de technique.

**Jean-Luc MATHIEU :** Monsieur, je crois qu'il faudrait poser peut-être une question. Déposez votre contribution, c'est intéressant. Elle sera disponible sur le site des deux CPDP probablement, et beaucoup de gens en profiteront. Mais si vous n'avez pas de question, je vous invite à déposer simplement votre contribution.

**René MEHEUX :** d'accord. Ma question : est-ce que vous allez, quel que soit le projet qui va être adopté ou qui va être le leader, mettre un métro sur pneu ou sur fer ?

**Jean-Luc MATHIEU :** alors, questions techniques.

**Jean-François HELAS :** de ce point de vue, du côté STIF et Arc Express, nous avons été assez clairs puisque nous sommes allés regarder un peu ce qui se faisait aujourd'hui dans le monde entier et principalement en Asie où les entreprises françaises sont assez présentes, mais où nous voyons de grands développements. Pourquoi ? Parce qu'il nous semblait très important, parce que nous voulons aller vite, d'avoir des solutions technologiques éprouvées et déjà bien réalisées, premièrement. Deuxièmement, en allant aussi sur des sujets qui sont bien développés par beaucoup, c'est quand même une meilleure occasion pour avoir une mise en concurrence relativement importante et donc de bon prix. Puisque si nous voulons aller vite, notre deuxième objectif est aussi de faire quelque chose dans un rapport

économique intéressant. Donc, ce qui ressort de cette analyse, c'est que si nous prenons les projets depuis l'an 2000, soit mis en service soit en cours de développement, ils sont majoritairement sur des gabarits larges, de type 2,80 m. C'est le choix que nous avons fait pour Arc Express. Et ils sont sur des projets fer. C'est le choix également d'Arc Express, qui nous paraît le meilleur en termes d'économie d'énergie, de coûts d'investissements, d'environnement également (notamment pour le recyclage des pneus et les gains en énergie). Et les inconvénients du fer, qui ont existé à un moment, particulièrement au moment où la ligne 14 a été conçue et réalisée, je ne nie pas que c'était une évolution importante, mais aujourd'hui les inconvénients notamment de précision d'accostage ou d'arrêt pour les métros automatiques sont beaucoup mieux gérés par les systèmes électroniques de type ABS (je ne rentre pas dans le détail) sur les produits fer. Donc, nous savons aujourd'hui parfaitement maîtriser cela. Et c'est d'ailleurs aussi la raison pour laquelle nous étions interrogatifs sur les choix qui avaient été faits par le Grand Paris, notamment du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Roissy, qui veut dire prolonger des choix technologiques d'une ligne de 8,6 km sur une ligne de 50 km. Ce qui pour nous, pose question.

**Jean-Luc MATHIEU** : vous voulez intervenir, Monsieur VERON ?

**Marc VERON** : vous allez entendre, Monsieur le Président, pour la énième fois les mêmes explications de part et d'autre. Nous sommes évidemment pour stimuler la compétition industrielle internationale, c'est-à-dire stimuler la compétition technologique. Pour cela, procéder d'abord par un énoncé fonctionnel de besoin, par un niveau de performance, en toute hypothèse, à atteindre, et laisser ainsi les industriels se commettre quant aux choix technologiques.

Quant à ce que vous venez d'évoquer, les ruptures de charge, personne n'a jamais pu penser que nous prendrions sur 150 km le risque d'avoir un métro sans rupture de charge. Nous pouvons constater tous les jours ce que ce risque-là amène de dysfonctionnements sur les RER, puisque les RER prétendent fonctionner, parfois sur 200 km, sans rupture de charge. Donc, la question de la rupture de charge pour nous se pose, de l'ordre de 3 à 4 fois sur le tracé de 150 km. Donc ce n'est pas vraiment un scoop à vous dire, mais nous n'allons pas évidemment prendre un risque technique absolument insensé.

**Jean-Luc MATHIEU** : je vais prendre une question intéressante, c'est une question écrite, la seule qui est venue jusqu'ici. Elle pose le problème de la situation de l'un et de l'autre projet, par rapport au droit de l'environnement. Voici la question : « La présentation du projet du Grand Paris cite une étude environnementale préalable. Cela n'est pas le cas pour Arc Express. Cette étude n'est-elle pas indispensable ? Sera-t-elle faite ? » C'est la situation par rapport à l'époque du droit. Peut-être pouvez-vous rappeler pourquoi elle est faite chez vous et puis parler du rapport d'Arc Express et de l'environnement ?

**Marc VERON** : elle est faite, c'est un propos délibéré que nous avons pris (c'est une première en même temps), de le livrer au public, dont vous avez la consultation de ce document par le net (il est très épais puisqu'il est de l'ordre de 800 pages). C'est un document intéressant à consulter puisqu'il fait un état de l'existant et surtout apprécie les impacts du projet dans tous les domaines environnementaux possibles. Nous avons pris le parti de livrer, préalablement à l'ouverture du débat public, cette étude.

Je vais m'en tirer par une pirouette pour le reste. Si je comprends bien la convergence aurait quelques mérites, notamment celui de mettre à disposition de tous cette étude. Ce qui évidemment vous éviterait de devoir la refaire.

**Laurence DEBRINCAT** : pour Arc Express, au sens de la loi, un projet de transport collectif ne doit pas faire l'objet d'une étude stratégique puisque ce sont les projets qui sont plutôt des plans qui font l'objet d'une étude stratégique environnementale. En revanche, Arc Express fera l'objet d'une étude d'impact au moment de l'enquête publique et donc ce sera une étude extrêmement détaillée en termes d'impact sur l'environnement. Je crois cependant qu'il faut rappeler qu'Arc Express a été vraiment conçu dans un souci d'amélioration de la qualité de l'environnement, de réduction de la pollution, des émissions de gaz à effet de serre. Nous l'avons conçu pour pouvoir provoquer justement le maximum de report de la voiture vers les transports collectifs, pour être en mesure de répondre aux enjeux environnementaux qui, vous le savez, sont de plus en plus prégnants. Arc Express est un projet qui est en souterrain, pour la totalité de son tracé. En souterrain, évidemment, les impacts environnementaux sont nettement moindres, bien entendu. Il peut y en avoir juste au niveau des émergences des stations, et nous avons déjà, dans les études techniques qui ont été réalisées, analysé toutes les contraintes de sous-sol, pour nous assurer de la faisabilité du projet.

**Jean-Luc MATHIEU** : j'ai deux orateurs inscrits, vous, Monsieur, puis Madame la Maire ensuite.

**Xavier LEMOINE, Maire de Montfermeil** : Xavier LEMOINE, Maire de Montfermeil et premier Vice-président de la communauté d'agglomération Clichy-sous-Bois-Montfermeil. Bonsoir, Monsieur le Président, bonsoir, Mesdames, Messieurs, merci de votre hospitalité. Je vais peut-être vous éloigner quelques instants de vos préoccupations plus locales. Ce soir, nous assistons à deux débats effectivement bien distincts. Chacun des projets est affirmé comme étant indispensable et nécessaire. Et donc sir je comprends bien, ce n'est pas un projet contre l'autre, mais c'est bien l'un et l'autre. C'est une première satisfaction pour moi et j'ai bien entendu tout à l'heure les propos tout à fait clairs du Président du Conseil général, Claude BARTOLONE.

Néanmoins, s'il devait y avoir une inquiétude, au-delà des affirmations qui ont été rappelées tout à l'heure par Monsieur Marc VERON, à savoir que le barreau nord-est est une priorité

stratégique, j'entends à travers certains mots, à travers des tribunes, des articles de presse, des déclarations, « complémentarité », « convergence », « rapprochement ». Nous pourrions entendre derrière le mot « phasage », qui ne veut pas se prononcer. Qu'en est-il réellement d'un éventuel phasage entre l'un et l'autre, l'un ou l'autre des projets, tout phasage étant pour nous mortel ? Serait-il possible que la région, le département, en même temps que la Société du Grand Paris, déclarent et s'accordent sur cette urgence stratégique qui concerne le barreau nord-est du Grand Paris ? Je ne voudrais pas que nous soyons éventuellement les otages de tractations qui nous dépassent. Merci.

**Jean-Luc MATHIEU** : je ne sais pas si cette question s'adresse à la politique du STIF. Je ne sais pas si quelqu'un veut intervenir. Vous intervenez ?

Jean-François HELAS : pour ce qui est du phasage, nous avons présenté, dans le cadre du Plan de mobilisation, les phasages des 2 arcs prioritaires d'Arc Express, c'est-à-dire 2017 pour l'Arc sud, jugé prioritaire, et un démarrage de travaux avant 2020 pour l'Arc nord. Et puis nous avons également précisé que dans le cadre de cette stratégie de convergence notamment proposée par le Président du STIF, le 15 novembre, et sous réserve effectivement de financements plus importants, parce que finalement s'il y a mise en concurrence, même si nous savons que nous ne ferons pas les deux, il y a quand même la possibilité de réfléchir sur un périmètre beaucoup plus important, nous avons clairement dit qu'il y a moyen d'accélérer les choses, et que de ce point de vue, après l'Arc nord, il me semblait que l'arc est Arc Express était la priorité suivante, mais qui serait engagée en même temps pour une mise en service en 2022, l'Arc ouest autour de 2023 pour boucler l'ensemble de la rocade, et l'Arc Grand Est, c'est-à-dire la complémentarité qui vous intéresse, au premier chef, Monsieur LEMOINE, avec la desserte de Clichy et de Montfermeil, autour de 2025.

**Jean-Luc MATHIEU** : Monsieur VERON ?

**Marc VERON** : nous avons, pour ce qui nous concerne, toujours été hostiles au phasage, pour la très simple raison que qui dit phasage dit période où nous nous consacrons à un tronçon, puis nous désinvestissons, puis nous réengageons les moyens quelques années plus tard, etc. C'est comme cela que nous nous sommes tous félicités qu'au bout de 50 ans, l'A86 ait été bouclée. Je veux dire, ce sont des autofélicitations dont on se passerait, car cela a comme vertu la chose suivante : évidemment plus personne ne se rappelle, au bout d'une période aussi longue, quels ont été les engagements initiaux, notamment budgétaires. Généralement, les projets sont crevés. La Cour des comptes n'a pas manqué de le rappeler, mais elle a été modérée, car elle n'a porté que sur la dernière période. Et tout cela laisse une insatisfaction profonde à la sortie. Donc, ce que nous préconisons, c'est de pratiquer exactement comme le font nos voisins, notamment espagnols, qui ont une expérience assez récente en la matière avec le métro de Madrid et de Barcelone, c'est-à-dire d'avoir des travaux qui s'opèrent en simultanéité à plusieurs endroits, bien entendu particulièrement

bien choisis et coordonnés. Car si vous regardez bien aujourd'hui, étant donné la structuration, non pas des arcs, parce qu'évidemment le problème serait plus facile, hypothétiquement d'ailleurs, mais la totalité des 150 km, il y a justification en effet à commencer à plusieurs endroits. À la fois, parce qu'il commande, pour des raisons évidentes de structuration du réseau, il commande également parce qu'il y a consensus fort entre l'ensemble des acteurs politiques locaux et économiques et sociaux. Et je pense clairement que l'association Orbival, sur le Val-de-Marne a fourni un exemple patent de consensus fort. Mais après tout, Monsieur le Maire, vous rappelez tout à l'heure celui qui existe s'agissant des territoires nord-est, qui ont eu l'occasion de s'exprimer à plusieurs reprises. Bref, il y a là, matériellement, de quoi s'engager sans risque d'erreur, et s'engager dès maintenant par un processus d'études. Je le dis, et je l'ai répété plusieurs fois, sans attendre nécessairement la conclusion du débat public, dans la mesure où nous ne voyons pas a priori partout où ces consensus se sont exprimés et matérialisés d'une façon aussi nette par l'écrit et par l'oral, notamment dans les réunions publiques, nous ne voyons pas pourquoi les rapports de synthèse qui seraient faits à partir de ces éléments seraient différents des expressions unanimes que nous avons entendues. Donc il n'y a pas de risque à ce que, de ce point de vue, les travaux d'études puissent être rapidement amorcés. Ce qui permettrait de gagner beaucoup de temps par rapport à la date d'ouverture des travaux que nous avons affichée, de 2013.

**Jean-Luc MATHIEU** : Monsieur SAINSARD, je crois, veut ajouter quelque chose.

**Philippe SAINSARD** : un mot rapide. Certains parlent de mise en service progressive. Nous, nous parlons de phasage, avec une mise en service qui commencerait en 2017, pour se terminer en 2025. Les mises en service progressives annoncées par la SGP sont de 2018 à 2023, donc vous voyez que nous sommes dans des calendriers comparables.

Dans votre question, il y avait un autre aspect sur lequel je voulais revenir un instant, qui concerne les tracés de convergence, rapprochements entre les 2 projets. Toutes les propositions se font sur la place publique. Elles sont connues. Alors évidemment, il y a des discussions, parce que nécessité de rapprocher les points de vue. Nous avons parlé tout à l'heure de choses comme la maîtrise d'ouvrage, qui sont des éléments importants dans ce rapprochement. C'est plus autour ces choses-là que les discussions portent, que sur les tracés qui ont été mis sur la place publique, et qui, je crois, reprennent l'idée sous-jacente à chacun des deux projets.

**Jean-Luc MATHIEU** : bien. Madame la Maire.

**Corinne VALLS, Vice-présidente du Conseil général de la Seine-Saint-Denis, Maire de Romainville** : si vous me permettez, Monsieur le Président, je voudrais intervenir à double titre. Je vais commencer par ma casquette de Vice-présidente du Conseil général, Corinne VALLS. Et pour poursuivre la question de mon collègue Xavier LEMOINE, en tout cas pour

apporter, si je puis me le permettre, un petit éclairage issu de la délibération du Conseil général du 18 novembre dernier. Nous avons donc, et je réinsiste, à l'unanimité, délibéré pour dire plusieurs choses. Outre le tracé en lui-même, pour dire l'urgence et la priorité données à la réalisation pleine et entière du Plan de mobilisation. Et en deuxième temps pour dire la nécessité de la concomitance de la réalisation des deux arcs. Parce que nous sommes là dans de la complémentarité totale entre ces réseaux à prolonger pour la plupart du temps dans le Plan de mobilisation et qui donnent tout leur sens aux deux autres arcs. Je rajouterais aussi que dans ce dossier qui a été débattu par 40 Conseillers généraux, nous avons inscrit le prolongement de la ligne 9 (nous réfléchissons quand même un peu au Conseil général). Aujourd'hui, il n'est pas du tout au Plan de mobilisation, mais pour lequel nous souhaitons vraiment que les études démarrent dans les meilleurs délais. Parce qu'il faut effectivement que cette ligne 9 prolongée puisse permettre de mieux mailler le territoire de Montreuil et au-delà.

Donc, cela me permet de reprendre ma casquette de Maire de Romainville. Si c'était possible de remettre la carte concernant les zones mal desservies de cette partie du département, je crois que cela m'aiderait à mieux me faire comprendre. Cela vient.

#### *Diffusion d'un document PowerPoint*

Donc, en attendant, je voudrais remercier mes voisins montreuillois parce que j'ai entendu à plusieurs reprises parler de Romainville. Merci à qui s'en soucie autant. C'était les zones grisées. Donc il en manque une bonne partie pour Romainville, si ce n'est à avoir pris en compte le T1 et la ligne 11. Parce que, à l'heure où je vous parle, nous serions complètement grisés, de haut en bas, du nord au sud et de l'est à l'ouest. Nous serions un territoire complètement grisé. Je rappellerais, mais c'est pour faire sourire et cela en dit long, que la première délibération du Conseil municipal de Romainville pour le prolongement de la ligne 11 date de décembre 1900. Vous avez bien entendu, 1900. Cela fait aujourd'hui donc 110 ans que nous avons délibéré. Pour dire aussi l'opiniâtreté des Romainvillois et tout l'intérêt que nous portons à ce prolongement. Au-delà du côté souriant de la chose, le prolongement de la ligne 11 sur Romainville, le prolongement du T1, permettent avec le BHNS sur la RN3 de mieux desservir l'ensemble de notre commune. Quand je regarde le tracé bleu que propose le STIF — et je comprends parfaitement que le STIF ait à étudier et à proposer plusieurs tracés —, qui s'arrête à la limite de Romainville, qui prend en fait la station Liberté, qui est une des stations créées dans le cadre de la ligne 11, qu'est-ce que cela apporte de plus aux Romainvillois si, et cela, je pense que nous aurons tous ensemble le porter avec force, le prolongement du T1 se réalise, cela n'a pas grand intérêt pour les Romainvillois de rajouter ce tracé qui vient en fait tangenter la commune sans y pénétrer, sans apporter d'autres interconnexions ?

Par contre, le tracé vert, nous voyons bien et nous l'avons dit, c'est le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier. Et Rosny-Bois-Perrier, c'est l'accès pour les Romainvillois,

autant au nord qu'au sud du département, et aux départements voisins, puisque nous allons sur le Val-de-Marne d'un côté et sur les départements de l'Ouest parisien de l'autre. Donc, pour les Romainvillois, cela a nettement plus de sens. Et je crois que nous sommes là complètement dans les critères qui ont présidé à la réalisation de cette rocade, de dire que ce sont les interconnexions qui permettent en un minimum de temps de se déplacer bien au-delà du territoire de la seule commune, et en tout cas bien au-delà des seuls tracés qui jusqu'à présent nous étaient proposés et qui passaient systématiquement par Paris. Donc, merci les amis de Montreuil, mais je crois que pour Romainville, l'intérêt n'est pas du tout d'avoir juste une double station au niveau du prolongement de la ligne 11, à Liberté. D'ailleurs, et j'entends ce que dit le STIF, elle pourrait malgré tout, quelque part, remettre en cause le prolongement du T1, ce qui n'est certainement pas de l'intérêt de toutes les communes concernées, même si le nouveau Maire de Noisy semble penser le contraire. Merci.

#### *Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : merci. Je reviens un peu, pour les 35 min qui nous restent. Qui a des questions à poser ? Et puis nous allons prendre le haut de la salle. La personne qui est tout en haut, d'abord.

**Jean DENIS, Association Gagny-Environnement** : bonjour, Monsieur DENIS, association Gagny-Environnement. À deux occasions, le représentant de la Région, en même temps du STIF, a fait référence au SDRIF. Je voudrais savoir la position du Grand Paris par rapport au SDRIF, la position du Conseil régional par rapport au SDRIF. Est-ce qu'il est nécessaire de le faire concomitamment avec les projets d'Arc Express et du Grand Paris ? Et si oui, dans quels délais nous pouvons espérer un SDRIF avec des plans de transports cohérents ? Je vous remercie.

**Jean-Luc MATHIEU** : qui peut répondre à cette question éminemment politique sur l'adoption d'un SDRIF ?

**Marc VERON** : il y a deux aspects de la réponse. Le premier aspect, le schéma de transports du Grand Paris procède de la loi telle qu'elle a été promulguée le 3 juin dernier. La loi a une valeur normative supérieure à un décret. Par conséquent, la loi s'impose à tout document d'urbanisme, le SDRIF compris. Deuxième aspect, vous faites probablement référence aux moyens pour l'État, la Région, de trouver une issue au blocage actuel qui tient simplement au fait que le Conseil d'État a pris un avis en l'état du droit et en l'état du droit, au moment où il a été saisi du dossier, il comportait à la fois la loi sur le Grand Paris et celle sur le Grenelle II. Alors ce n'est évidemment pas à la Société du Grand Paris qu'il appartient de procéder dans cette affaire, mais bien entendu au gouvernement, en concertation avec la Région.

**Jean-Luc MATHIEU** : vous voulez ajouter quelque chose ?

**Philippe SAINSARD** : le SDRIF est un élément majeur, et le Plan de mobilisation est la conséquence du SDRIF. Il faut rappeler que le SDRIF est un document qui a vocation à définir le développement de la région Ile-de-France pour les 20 ans à venir. Ce document est le fruit d'un travail de concertation, qui a été fait, qui a été mené pendant 4 ans avec les élus franciliens, avec les acteurs socioéconomiques, les associations, les citoyens. Il y a eu un certain nombre de débats analogues à celui-ci. La Région a voté ce SDRIF, en 2008, et ce SDRIF est resté, pendant 2 ans, dans les tiroirs du premier ministre qui était le seul à avoir la capacité à le soumettre au Conseil d'État, puisqu'il faut l'avis du Conseil d'État. Pendant ce temps, le gouvernement a fait le choix de travailler sur un projet mené, je l'ai dit, en chambre, par un ministre. Une loi a été faite, et comme l'a rappelé Monsieur VERON, elle s'impose. Et l'avis du Conseil d'État, qui a été rendu, a pris en compte une loi qui n'existait pas au moment où le SDRIF a été voté. Voilà l'absurdité de la situation administrative et juridique dans laquelle nous sommes. Alors, on nous dit aujourd'hui qu'il faut reprendre le SDRIF, le refaire pour tenir compte de la loi postérieure à l'élaboration du SDRIF, en tout cas dans la version qui a été votée par la Région. C'est un des points de négociation avec le gouvernement, dans le cadre du rapprochement. Nous demandons que le SDRIF soit repris avec, évidemment, les aménagements et une révision qui devront être nécessaires pour tenir compte de projets qui n'existaient pas au moment où le SDRIF a été voté. Voilà la demande, et celle-ci est portée par le Président HUCHON dans le cadre de la négociation qui a lieu en ce moment avec le Gouvernement, de façon à ce que nous ne fassions pas perdre à nouveau du temps à l'ensemble des collectivités franciliennes, qui attendent pour une grande partie que ce SDRIF soit applicable pour mener un certain nombre de projets. Donc, il n'y a pas que l'aspect des transports, qui est un aspect majeur d'intérêt francilien bien avéré, mais il y a aussi l'ensemble des éléments que porte ce document pour les collectivités.

**Jean-Luc MATHIEU** : peut-être que des personnes ici présentes seraient intéressées de savoir si le blocage du SDRIF actuel entraverait la réalisation d'éléments du Plan de mobilisation que vous avez abondamment cité. Est-ce que vous pouvez donner un tout petit aperçu juridique sur la situation aujourd'hui ? Non ? Bon.

**Sophie MOUGARD** : simplement dire que ce qui est applicable en l'absence du SDRIF révisé, c'est le SDRIF de 1994. Il prévoit la réalisation d'une rocade de métro autour de Paris, dont le tracé est assez proche d'Arc Express, qui s'appelle Orbital.

**Jean-Luc MATHIEU** : merci. Nous continuons, là-bas, il y avait une autre main qui s'était levée.

**Marc VERON** :... repris en intégralité, exactement en intégralité dans le schéma du Grand Paris. Je répète, la loi s'impose au décret et à toute autre forme juridique par le fait qu'elle a une valeur normative supérieure. Donc, rien n'empêche aujourd'hui de mettre en œuvre le schéma du Grand Paris, qui intègre Orbital, donc Orbital a d'autres possibilités d'être mis en œuvre.



Sophie MOUGARD : juste une chose sur ce point, je ne parlais pas d'Orbival, même si le projet qui est soutenu par l'association Orbival est l'un des tracés d'Arc Express, est intégralement repris dans l'un des tracés d'Arc Express. Je dis simplement que le SDRIF de 1994 prévoit Orbital, qui est une rocade de métro autour de Paris qui est très proche du tracé d'Arc Express.

Jean-Luc MATHIEU : merci. Alors, reprenons. Monsieur, qui lève la main, qui est debout.

**Ralph KEMPS, Habitant** : bonjour, Ralph KEMPS. J'aurais deux questions à poser à la Société du Grand Paris. La première, c'est la ligne de métro Météor, ligne 14, qui est quand même votre axe central du Grand Paris. Aujourd'hui, vous parlez de désenclaver les lignes actuelles en heure de pointe. Or, aujourd'hui, il me semble, à ma connaissance, que les gares de ligne 14 sont quand même très chargées. Et ceci n'est pas dû aux rames, mais à la gare même qui a été mal conçue. Qu'est-ce que vous avez prévu pour gérer ce problème ? Typiquement, à 8 h à Gare de Lyon, vous pouvez voir du monde qui attend au niveau des escalators et au-delà.

Ensuite, le STIF a déjà répondu au d'Arc Express, c'est quelle est la tarification qui va être envisagée pour le Grand Paris ? Car, jusqu'à présent c'est le STIF qui gère les différentes tarifications en Ile-de-France. Le Grand Paris étant une autre société, comment cela va être géré lors de la mise en service ? Je vous remercie.

**Jean-Luc MATHIEU** : sauf erreur de ma part, les deux questions sont au STIF, si c'est la gestion de la ligne 14 actuelle et puis la tarification. C'est plutôt à vous que les questions s'adressent.

**Sophie MOUGARD** : la question s'adressait au Grand Paris. La question était posée sur la ligne 14, dans le prolongement de 150 km.

**Jean-Luc MATHIEU** : j'ai compris que c'était la ligne 14 actuelle.

**Marc VERON** : ce que je peux répondre sur la ligne 14, c'est que dans le projet du Grand Paris, il est prévu d'emporter la capacité haute à 40 000 passagers par heure. Ce qui veut dire que les rames actuelles seront complétées par deux wagons. Ce que permet tout à fait la structure des stations qui font 120 m. Donc, je réponds de ce point de vue là que nous ne sommes pas en situation, à l'ouverture et pour un certain nombre d'années, de surdemande par rapport à la capacité nominale.

Alors sur la tarification, il a été répondu tout à l'heure que le réseau de métro du Grand Paris intègre complètement le réseau actuel. De n'importe quelle station du Métro Grand Paris nous pourrions accéder à n'importe quelle station du métro actuel. Au total, cela ne formera plus qu'un seul et unique réseau. La responsabilité de la Société du Grand Paris s'arrête à la réalisation, j'allais dire clé en main, de ce réseau. En aucune manière elle n'a une compétence d'exploitation. Par la suite, une fois que l'ensemble sera bouclé, et

probablement d'ailleurs plutôt au fur et à mesure que des portions seront ouvertes à l'exploitation, c'est bien entendu sous l'autorité du STIF que l'opération de commercialisation pourra s'effectuer.

**Sophie MOUGARD** : simplement, revenir peut-être sur la question de la tarification, pour exprimer toute notre préoccupation. Pour que précisément les coûts de fonctionnement que j'ai cités tout à l'heure ne pèsent pas sur l'utilisateur, il faut que nous ayons du versement transports supplémentaire. C'est tout l'enjeu des discussions qui sont en cours que d'arriver à obtenir, de la part du Gouvernement, mais aussi que cela puisse être inscrit en loi de finances, des compléments pour le versement transports, pour qu'il puisse y avoir, encore une fois, un effort équilibré entre les collectivités locales, les entreprises à travers le versement transports qui vont bénéficier de ce réseau de transport amélioré, à travers le Plan de mobilisation et Arc Express, et l'utilisateur. Je crois que c'est un élément important.

Je veux juste revenir sur la question qui a été posée sur la ligne 14, pour dire que la préoccupation exprimée par Monsieur est évidente. Nous le voyons au quotidien. Certes, nous pouvons rajouter des voitures sur les rames, mais la question des flux des voyageurs est une préoccupation. C'est aussi une des raisons pour lesquelles nous exprimons des interrogations sur le fait de la prolonger, comme l'a dit Jean-François HELAS, sur 50 km, et pour vous donner un exemple de la façon dont se traduisent les préoccupations du STIF, nous avons subventionné la RATP pour qu'elle puisse créer à Gare de Lyon un accès supplémentaire pour augmenter la capacité de traiter les flux de voyageurs qui sont sur les quais quand ils se rendent vers la zone d'échanges.

**Jean-Luc MATHIEU** : bien. Alors tout en haut.

**Yves CHAUVIN, Contribuable, usager quotidien des transports, Fontenaysien** : oui, moi je me rapporte uniquement au rapporteur du projet du Grand Paris. Déjà, Société du Grand Paris, moi, cela m'interroge. Pour un projet d'État, parler de Société du Grand Paris, je ne comprends pas pourquoi ce n'était pas un établissement public, pourquoi encore superposer à la Région ? Mais c'est un petit problème. Le gros problème, simplement, c'est que nous parlons de parties de l'Île-de-France qui sont opposées au Gouvernement. Mais avant tout, je rappellerais quand même à Monsieur que nous sommes des contribuables. Et qu'également, je crois que le grand projet est d'abord améliorer le quotidien des Franciliens. Or, j'ai l'impression, à travers le débat que vous portez au niveau juridique, mais qui à mon avis est un problème basement politique, et qui ne grandit pas ses auteurs, excusez-moi, parce que par rapport à tous les usagers et à tous les contribuables, je pense que c'est vraiment peu de respect.

La dernière chose surtout, je dirais que le problème de savoir si les hommes d'affaires qui viennent de Tokyo, de je ne sais où, vont prendre les transports en commun, c'est aussi de la foutaise. Parce que ces gens-là, ils ne prennent pas les transports en commun, mais le taxi,

surtout s'ils arrivent en avion d'affaires au Bourget, ou un peu plus d'ailleurs, la famille TRABELSI qui a été accueillie. Donc nous voyons bien quel est le type de clientèle. Alors, mélanger les genres, je crois que ce n'est pas crédible du tout.

Ensuite, le troisième problème, c'est celui de la région Ile-de-France, qui est déjà une région saturée, pour une raison simple : c'est qu'elle concentre 20 % de la population française. Or, votre projet qui passe dans les champs, comme disait quelqu'un ravitaillait les corbeaux, je regrette sincèrement, mais c'est aussi concentrer à nouveau une nouvelle population sur la région parisienne. Ce qui renchérit les coûts. Et la France n'a plus les moyens, comme vous le savez. Nous avons vécu au-dessus de nos moyens, paraît-il, mais surtout certains et pas d'autres, parce que nous c'est le quotidien. Et de ce point de vue, je crois qu'il faudrait quand même recentrer le débat et sur la crédibilité. Et arrêtez un petit peu ces magouilles politiques qui nuisent sans arrêt au quotidien des Franciliens. C'est tout ce que j'avais à dire.

### *Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : je crois qu'il y a une question, une personne dans le coin, Monsieur.

**Pierre PUGET, Habitant de Montfermeil** : bonsoir, Pierre PUGET. Je travaille à Montfermeil, je peux attester, pour Monsieur, qu'il n'y a pas que des champs. Il ya du monde aussi qui vit sur le parcours qui est proposé sur le Grand Arc Est. Nous avons eu un débat public pour Grand Paris. Nous n'en avons pas eu pour Arc Express, donc je suis venu ce soir pour entendre ce qui se disait. En fait, les questions sont très différentes. J'entends des réflexions légitimes sur le positionnement des stations dans des communes déjà partiellement desservies aujourd'hui. Juste pour rappeler, et cela a déjà été dit, que sur Clichy-Montfermeil et une partie des communes alentours, nous avons une zone grise où il n'y a rien sur deux communes complètes. Et il y a beaucoup de monde qui y vit. Je suis très content d'entendre ce soir la confirmation du rapprochement des 2 projets. Je suis très inquiet sur le calendrier par contre. Il y a quand même, à Montfermeil et Clichy, un sentiment de retard et d'abandon sur les transports. Alors même s'il y a un projet de débranchement T4, nous l'espérons pour bientôt, il ne solutionnera qu'une partie du problème et d'entendre des dates à 2025, c'est-à-dire d'avoir cet Arc relégué à la fin, dans une des hypothèses, de l'ensemble du bouclage, ce serait à nouveau un sentiment d'être la dernière roue du carrosse et d'avoir été un peu laissé pour compte. Alors qu'il y a quand même des potentiels, et je pense que ce projet libèrerait beaucoup de potentiel sur la zone. Et quand nous entendons parler d'arbitrage sur des trafics en fonction des zones d'emplois, il y a des trafics qui ne se font pas parce qu'il n'y a pas l'accès à l'emploi. Ils se feront quand le transport sera créé. Et cela, je pense que c'est vraiment à prendre en compte.

Alors ma question est juste de savoir s'il existe aujourd'hui des pistes crédibles de financements pour lancer les 2 projets en parallèle, c'est-à-dire la base de l'Arc Express et puis le Grand Arc Est en même temps. Est-ce que c'est réaliste ? Est-ce qu'il y a des pistes ?

**Jean-Luc MATHIEU** : je pense que nous pouvons interroger les 2 maîtres d'ouvrage sur la façon dont ils voient les financements et les impasses actuelles.

**Philippe SAINSARD** : oui, je vous l'ai dit tout à l'heure, dans mon petit mot introductif. Le financement fait partie des éléments clés qui restent aujourd'hui à arrêter. En ce qui nous concerne, la Région et le STIF, pour la partie Arc Express intégrée dans le Plan de mobilisation, les financements sont sur la table. Il manquait la participation de l'État, mais néanmoins tout ceci pouvait entièrement démarrer. Bien sûr, le rapprochement de projets ajoute des coûts à d'autres coûts, pour lesquels il y a besoin de nouveaux financements. Et encore une fois, ces éléments de négociation, qui se déroule actuellement, portent bien sur les financements. Parce qu'il s'agit effectivement que ce ne soit pas, excusez-moi de l'expression, de la monnaie de singe, mais bien un financement assuré pour que les projets puissent aller jusqu'à leur terme et soient intégralement financés. Et le phasage, tel que nous l'avons défini, est nécessaire pour permettre de mobiliser les financements sur une durée. Nous ne pouvons pas les avoir instantanément au début du projet. Et si l'État voulait abonder davantage encore les financements qui sont apportés, peut-être que nous pourrions réduire ces phases. Mais pour l'instant, tout ceci a été étudié en fonction des capacités financières que pouvaient apporter les collectivités qui financent aujourd'hui ces projets.

**Marc VERON** : il y a eu un débat sur les financements, il y a quelques jours. Ce dont la SGP est responsable, c'est de la partie financement de l'investissement qui se monte donc à 22,7 milliards dans l'état de présentation du dossier, sans les options, et donc avec 40 gares. Je précise que bien entendu, si le tracé devait bouger, le nombre de gares devait bouger, par définition, le coût serait réapprécié. Ce financement s'effectue sur les bases suivantes. Une partie est fournie par des recettes fiscales qui ont d'ores et déjà été votées par le Parlement dans sa session d'automne. Cela représente 6,5 milliards à l'horizon de 2025, sur des bases prudentielles. Une partie est apportée en dotation par l'État, c'est-à-dire par l'ensemble des contribuables français, qui représente 4 milliards. Et le reste est emprunté, ce qui sous-entend que la Société du Grand Paris, à partir de ses recettes dédiées, fléchées, fait son affaire de l'intégralité du remboursement de la dette ainsi contractée, évidemment sur une longue période puisque nous parlons de 40 ans pour amortir la totalité. Cela n'a d'ailleurs rien d'étonnant puisque cette durée aussi longue est celle que nous constatons sur tous les grands projets d'infrastructures ferroviaires du même type. Ce point est totalement assuré, bouclé.

Par ailleurs, l'État, à ma connaissance, dans les dernières évolutions des discussions qui ont eu lieu avec la Région, a fait connaître qu'il était prêt à assumer sa part, selon les clés habituelles de financement par lui et par la Région, sur 11,9 milliards, ce que vous devez appeler « Plan de mobilisation ». Lesquels comportent 39 lignes de projets et une quarantième comprise dans les 11,9 milliards, qui est de 2 milliards de réserves pour la période 2020/2025, pour des projets non définis à cet instant. Donc nous voyons bien que

l'État signifie assez clairement son intention sur une longue période puisque nous sommes à 2025, de reconduire et même d'accentuer dans les phases initiales sans financement sur les projets de la Région. Il donne de la visibilité, par conséquent, par rapport à ce qu'était le terme jusqu'ici convenu du contrat de projet, 6 ans, et il marque par là son intention et d'intervenir aux côtés de la Région sur les projets de court et moyen terme et sur les projets de long terme, à travers le financement du réseau de Grand Paris.

**Jean-Luc MATHIEU** : je vais prendre 3 questions, pour ne pas dépasser 23 h. Madame, Monsieur, et Monsieur.

**Odile FOURNIER, Maire adjointe d'Aubervilliers (aux transports)** : bonsoir, je suis Odile FOURNIER, Maire adjointe à la mairie d'Aubervilliers, je suis aux transports, et je voulais remercier, de la part de Jacques SALVATORE, l'association Arc Express qui s'est créée il y a peu de temps. Nous assurons, la ville d'Aubervilliers et Monsieur Jacques SALVATORE, notre soutien le plus ténu à cette association. Je vous remercie.

**Jean-Luc MATHIEU** : Monsieur.

**Stéphane DOS SANTOS SILVA, Conseiller municipal de la jeunesse et porte-parole Jeunesse en Mouvement, Ville d'Épinay-sur-Seine** : bonsoir à tous. Stéphane DOS SANTOS, porte-parole de l'association Jeunesse en Mouvement, et Conseiller municipal sur la commune d'Épinay-sur-Seine. Le temps d'intervention est de 2 min, si je ne m'abuse, donc je vais faire au mieux, du moins donner un peu l'exemple à certains représentants politiques qui n'ont que trop peu respecté ce délai. L'idée est que le département de Seine-Saint-Denis est un très grand département. Il n'y a qu'à prendre une carte pour s'en rendre compte, puisqu'il a une superficie qui s'étend jusqu'à l'aéroport CDG. Il comporte également une base de l'aéroport du Bourget, donc 2 aéroports sur son territoire.

J'ai 2 questions en fait, qui concernent le T1, puisque nous sommes à Rosny-sous-Bois, parlons de Rosny-sous-Bois et de ses alentours. La capacité du T1, ouvert en 1992, devait relier initialement Rueil-Malmaison jusqu'à Val-de-Fontenay, donc une très longue ligne. Est-ce qu'il est prévu de le scinder en plusieurs parties pour viabiliser cette exploitation ?

Et puis sur Arc Express, ce qui m'a assez surpris sur la carte fournie, c'est ce quasi-demi-tour à Val-de-Fontenay. Est-ce qu'il ne serait pas possible, pour desservir notamment le secteur nord de Montreuil-sous-Bois, de faire un tracé de Bobigny-La Folie, Noisy-le-Sec, Bois-Perrier, et donc desservir le nord de Montreuil et revenir sur Val-de-Fontenay afin de poursuivre vers le sud jusqu'au Val-de-Marne ? L'idée est en fait d'anticiper la possible difficulté du T1 à absorber l'augmentation du nombre de voyageurs. Je vous remercie.

*Applaudissements*

**Jean-François HELAS** : sur la première partie de la question, qui est au fond un peu les conditions d'exploitation du T1, qui se prolonge, nous l'avons beaucoup évoqué à l'est, de

Noisy jusqu'à Val-de-Fontenay, mais également à l'ouest. Les travaux sont en route jusqu'aux Courtilles. Nous venons de repasser au Conseil les études pour aller des Courtilles jusqu'à la jonction du T2 à Pont de Bezons, en passant par les 4 routes. Et puis ensuite nous avons une préfiguration jusqu'à Rueil. Donc c'est vrai que la question se pose, que nous avons piloté des études notamment réalisées par la RATP pour l'exploitation de cette ligne, et qu'il est raisonnable d'envisager des coupures. Actuellement, nos études nous amènent à réfléchir à une coupure au niveau de Bobigny, qui nous semble intéressante parce que c'est l'endroit où au fond il y a le moins de traversants. C'est-à-dire que, étant en Préfecture, il y a beaucoup de gens qui descendent à cet endroit-là et qui remontent, en quelque sorte. Donc cela nous semble être moins préjudiciable et la stratégie du matériel roulant pour les 2 parties séparées nous semble également assez bien adaptée pour tenir compte des pentes particulières que nous avons sur le terrain, notamment au niveau de la côte des Ruffins. Voilà pour ce qui est des conditions d'exploitation. L'objectif est d'améliorer en quelque sorte la régularité parce que nous savons que pour une ligne, lorsqu'elle commence à être sur des longueurs très importantes, dès que nous avons une perturbation à un endroit, ce n'est plus un tramway toutes les 3 min, mais ce sont de grands espaces de temps, et d'un seul coup 2 ou 3 tramways qui se suivent. Et cela n'est pas un service de transport.

La deuxième question portait sur le tracé. Alors oui, c'est assez maladroitement représenté, je le reconnais, au niveau de l'arrivée d'Arc Express sur Val-de-Fontenay, d'où votre sentiment de demi-tour en quelque sorte. Évidemment, sur le plan technique, en réalité à Val-de-Fontenay, nous avons une courbe qui permet d'avoir une géométrie suffisamment fluide pour ne pas rebrousser à cet endroit. Je vous le confirme, Là, nous avons rejoint géométriquement des stations, mais cela ne tient pas compte du tracé souterrain de la ligne qui doit prendre des courbes techniques. C'est le cas également quand nous avons des grandes pentes à remonter ou à descendre : nous avons souvent des sinuosités que nous ne mettons pas sur ce genre de représentation graphique.

Pour ce qui est de la dernière option, qui est au fond de longer le RER E, j'entends bien le questionnement par rapport à l'éventuelle saturation et le développement du RER E. Pour autant, ce n'est pas de cette manière-là que nous essayons, au STIF, de régler la question, c'est-à-dire de ne pas toujours mettre au même endroit une surabondance d'offres, mais plutôt d'essayer d'irriguer et de desservir d'autres secteurs. Parce qu'en irriguant d'autres secteurs, d'abord je vais chercher des gens qui utiliseraient plutôt la voiture, donc j'améliore un peu le report modal, et ce faisant, j'ai quand même un impact sur le reste des lignes en question. Et c'est la globalité de ce maillage et de cette réflexion qui peut nous amener, dans le cadre de l'ensemble du plan de mobilisation à soulager le projet de transport. C'est comme cela que nous arrivons à ce que, sur le réseau de métro, nous arrivons globalement entre 5 et 10 % d'allègement de l'ensemble du métro. Donc ce n'est pas la voie que nous préconisons a priori.

**Jean-Luc MATHIEU** : Monsieur va poser la dernière question de la soirée.

**Claude LATTAUD, Président de l'association de Gournay Environnement** : bonsoir, Claude LATTAUD, Président de l'association Gournay Environnement. Nous avons posé la question écrite, et j'aurais aimé, comme à Champs-sur-Marne, on puisse répondre à ces questions. Alors, je me permets de la poser d'une façon orale. J'aimerais savoir où se fera la traversée de la Marne dans le secteur de Neuilly-sur-Marne, Chelles, Champs-sur-Marne, puisque nous sommes situés entre le Grand Paris qui passe à Noisy-Champs-Cité Descartes, et l'Arc Express qui passe à Noisy-le-Grand-Monts d'Est ?

Les coupures de presse très récentes, de jeudi dernier, annoncent un accord de principe sur la fusion des 2 tracés dans notre secteur. Quand nous regardons les propositions, et même sur la coupure de presse, nous voyons une carte où il n'y a pas de fusion. Il y a un tracé de l'arc du Grand Paris qui passe, de mémoire, à Champigny, ensuite Cité Descartes, Chelles, Montfermeil, alors que l'Arc Express part de Champigny, passe par Noisy-le-Grand-Monts d'Est et par Neuilly-sur-Marne. J'aimerais savoir, j'avais d'ailleurs posé la question au débat public de la Cité Descartes, nous avons proposé dans notre cahier d'acteurs et posé la question de savoir si cette fusion était possible.

Notre association, créée il y a une dizaine d'années, a permis que le projet l'A103, entre l'A4 et l'A3, ne voie pas le jour. Cela a permis la naissance de la Haute-Ile, un magnifique parc de découverte de la nature qui se situe de l'autre côté de la Marne, entre Neuilly-sur-Marne et Gournay-sur-Marne. Notre cahier d'acteurs s'intitule d'ailleurs « fusion dynamique entre transports et trame verte ». Cela veut dire qu'en fait, nous insistons lourdement sur cette trame verte et les espaces verts dans notre région. Donc, question, la traversée de la Marne, d'une part. Deuxièmement, les tracés sont-ils ou non fusionnés dans notre région ? Et surtout, la Haute-Ile, qui a vu son ouverture il y a déjà quelques années, c'était un projet d'autoroute A103, entre l'A4 et l'A3. J'aimerais savoir si ce projet d'A103 est toujours d'actualité. Parce qu'apparemment il est toujours au-dessus de nos têtes.

**Jean-Luc MATHIEU** : pour l'A103, il me semble qu'il n'y a personne pour répondre.

**Nicole POUILLY, Société du Grand Paris** : cela ne portera pas sur le tracé de l'A103, mais sur la traversée de la Marne, nous avons présenté tout à l'heure, dans le cadre de l'étude stratégique environnementale, le passage de la Marne du côté de la Haute-Ile. Donc nous, nous passons en souterrain. Nous sommes en souterrain à cet endroit-là. Après, dans le faisceau de 3 km effectivement, disons qu'ensuite, ce sont les études plus précises que nous mènerons dans le cadre des enquêtes publiques et dans le cadre du projet lui-même qui permettront de définir exactement là où nous passons. Mais en tout cas, le passage dans le centre de la Cité Descartes à cet endroit-là, nous passons sous la Marne. Je parle pour le tracé de la ligne rouge du Grand Paris.

*Interventions salle, hors micro*

**Jean-Luc MATHIEU :** attendez, nous n'allons pas continuer le dialogue comme cela. La réponse que vous avez eue, est-ce qu'elle vous satisfait de ce côté-ci ? Alors, vous la reposerez par écrit, elle n'est pas arrivée par écrit. La Société du Grand Paris reprendra la réponse. De l'autre côté, le STIF, vous avez plusieurs traversées de la Marne, suivant l'endroit où nous nous positionnons.

**Jean-François HELAS :** là, il faut quand même distinguer d'un côté la proposition que nous avons appelée de complémentarité du 15 novembre, où nous venons d'évoquer les grandes fonctionnalités de l'Arc est, qui correspond globalement à la desserte de Clichy-Montfermeil, Chelles, Noisy-Descartes, que nous appelons l'Arc Grand Est dans notre vocabulaire, pour lequel objectivement j'en suis à l'intention fonctionnelle. Donc les études n'ont pas été réalisées pour cet Arc Grand Est.

Pour ce qui concerne les tracés d'Arc Express que vous avez là, par contre les études ont été bouclées à la fin de 2010, dans les conditions qu'avait rappelées le Président MATHIEU tout à l'heure. Et vous avez à peu près le positionnement entre les hôpitaux et Noisy-le-Grand, de la traversée sous-fluviale de la Marne.

**Jean-Luc MATHIEU :** alors, Monsieur le Directeur départemental de l'équipement veut bien nous donner quelques explications sur l'A103, que vous avez évoqué tout à l'heure. C'est son intervention qui terminera la soirée.

**Yves-Marie RENAUD, Directeur de l'unité territoriale de la Seine Saint-Denis de la DRIEA :** merci. Donc, il n'y a plus tout à fait de DDE en Seine-Saint-Denis. L'évolution des organisations d'État fait qu'aujourd'hui je suis Directeur de l'unité territoriale pour la Seine-Saint-Denis de la Direction régionale de l'équipement et de l'aménagement. En ce qui concerne l'A103, la question a été posée de savoir si cette infrastructure se réaliserait. Clairement, elle existe encore au niveau règlementaire parce qu'elle est inscrite au SDRIF en vigueur. Il se trouve que ce projet a nécessité l'acquisition de nombreuses emprises dans le département. Ces emprises existent toujours. À ce stade, elles ne sont pas libérées du fait du statut d'autoroute prévu dans le SDRIF en vigueur. Ces parcelles évolueront en fonction notamment de l'adoption d'un SDRIF révisé, qui ne prévoit à ce stade la réalisation de l'autoroute. Il a été proposé aux collectivités territoriales de réaliser des liaisons locales permettant de compléter le maillage existant, les voiries existantes, pour désengorger un certain nombre de voiries locales. Je crois que, notamment pour ce qui est de la Haute-Ile, ce type d'espace naturel, qui est important notamment dans les nécessités d'expansion des crues de la Marne, n'est absolument plus menacé aujourd'hui par une infrastructure autoroutière importante.

**Jean-Luc MATHIEU :** merci. Nous allons nous arrêter là. J'ai tout de même 3 questions écrites. Je voudrais collecter toutes celles qui ont pu être posées par écrit, auxquelles il sera



répondu ultérieurement, pas ce soir. Vous pouvez les remettre aux hôtessees qui vont nous les rendre. Je vous remercie d'avoir animé pareillement cette soirée et je vous dis au revoir.

*Applaudissements*

*(Fin de la réunion à 23 h 01)*