

17 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE BOIS-COLOMBES

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	17 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Bois-Colombes/Bécon Les Bruyères

Introduction et rappel du cadre législatif

Didier Serrat, président de séance et membre de la CPDP, souhaite à tous la bienvenue à cette 43^e réunion de concertation sur le Grand Paris, et cède la parole à **Yves Révillon**, maire de Bois-Colombes, qui rappelle qu'une autre consultation publique se déroule simultanément sur le projet Arc Express, porté par le STIF. Il soutient quoi qu'il en soit la perspective d'implantation d'une nouvelle gare à Bécon-les-Bruyères, un enjeu fort pour les trois communes concernées (Courbevoie, Asnières et Bois-Colombes) et les quelque 22 000 habitants et 10 000 salariés du secteur. En effet, il demeure aujourd'hui difficile de se déplacer vers les banlieues proches et secteurs d'activité que sont notamment Saint-Denis Pleyel, Rueil-Malmaison ou Issy-les-Moulineaux. De grands groupes se sont de plus d'ores et déjà installés dans la zone des Bruyères (Colgate, Aviva, IBM, INPI, GDF-Suez, et demain la Coface, l'INPI, etc.) qui ont également besoin d'une meilleure desserte locale. Il attend donc beaucoup du débat de ce soir, qui doit permettre aux riverains de s'exprimer sur leurs préférences.

Didier Serrat, fait alors un point de rappel sur la notion de débat public, exercice de démocratie participative fondé sur la loi Barnier du 2 février 1995 (qui crée la commission nationale du débat public, ou CNDP) et sur la loi du 27 février 2002 sur la démocratie de proximité (faisant de cette commission une autorité administrative indépendante). La loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris amène en outre un certain nombre de dispositions spécifiques pour l'organisation de cette consultation. Cinq grands principes doivent en tout état de cause être respectés lors d'un tel débat : la neutralité, l'indépendance, l'équivalence, la transparence et l'argumentation. Tous les citoyens – surtout les non-élus ! – doivent pouvoir prendre la parole, l'objectif étant d'informer et d'entendre la population et, ce faisant, d'éclairer le maître d'ouvrage par de nouveaux éléments d'appréciation qui lui permettront d'ajuster son projet au plus près des besoins exprimés. Notons enfin que la mobilisation est forte sur ce débat : le site internet de la CPDP a vu 150 000 visites depuis son ouverture le 1^{er} septembre, a enregistré 675 questions (dont la majorité ont obtenu réponse par le MO), 360 avis, 65 contributions et 137 avis loi du 3 juin (i.e. émis par les collectivités locales) ; à quoi s'ajoutent 250 cahiers d'acteurs.

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

Après la projection d'un film, **Isabelle Rivière**, membre du directoire de la SGP, représentant le maître d'ouvrage (MO), présente les principales caractéristiques du métro Grand Paris dont l'enjeu principal est de rétablir l'équité de l'offre de transports en commun entre Paris intra-muros et la banlieue. En effet, 63 % des déplacements internes à Paris sont effectués par ce biais, taux qui chute à 23 % au-delà du périphérique en petite couronne, et 10 % en grande couronne. En zone dense, le département des Hauts-de-Seine est globalement bien desservi (45 % des déplacements s'y font en transports en commun) ; toutefois, la situation peut être améliorée, car l'on y trouve encore des voiries très saturées (les quais de Seine, l'A86 ou encore, plus au nord, l'A15). La traditionnelle structuration en étoile autour de la capitale rend les trajets de banlieue à banlieue difficiles (80 % d'entre eux s'effectuent en voiture) et contribue de plus à saturer les réseaux existants. Le Grand Paris se propose de soulager ce phénomène en apportant une réponse globale, c'est-à-dire en créant de nouvelles liaisons performantes qui répondent à la fois aux besoins immédiats des usagers (qui utiliseront ce réseau pour leurs trajets bureau-domicile, leurs loisirs, etc.), à ceux des entreprises (qui ont également besoin d'un réseau performant, facteur de croissance pour elles), mais aussi aux enjeux de développement économique des territoires. Les études de trafic montrent qu'à sa mise en service, ce réseau accueillera 2 millions de voyageurs par jour (soit 3 fois le trafic du RER A), et 3 millions à horizon plus lointain. Les performances dudit projet sont liées tant au caractère automatique du métro (amenant davantage de souplesse, de régularité, d'adaptabilité et de sécurité), à sa vitesse commerciale de 65 km/h et à une fréquence optimale (85 secondes entre deux trains aux heures de pointe), qu'aux caractéristiques des gares, conçues comme des lieux d'échanges intermodaux, proposant toutes sortes d'équipements publics, véritables « repères urbains » au service des voyageurs et contribuant au développement des villes, en concertation avec les élus locaux.

Le Grand Paris, c'est donc un réseau « bouclé » de 155 km de voies nouvelles, constitué de 3 lignes :
- La ligne rouge, première ligne de rocade, compte 60 km et 23 gares. Elle répond principalement au besoin de déplacement de banlieue à banlieue et est une « évidence » pour les déplacements des Hauts-séquanais. Elle accueillera 800 000 voyageurs par jour dès sa mise en service. Elle est en connexion avec 4 terminus de lignes de métro (1, 4, 9 et 13), 2 lignes du réseau Transilien (L et U), le

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

tramway T2 / Val-de-Seine et le futur tramway T6 (Châtillon <-> Viroflay). À l'ouest, elle assure la connexion avec La Défense ; à l'est, elle permet d'accéder rapidement au bassin d'emploi du Bourget et, par le jeu des correspondances, à ceux de Roissy et de Marne-la-Vallée ; au sud/sud-est, dans le Val-de-Marne, elle reprend le tracé d'Orbival (depuis Bagneux jusqu'à Villiers-sur-Marne).

- La ligne bleue est longue de 50 km, dont 9 km correspondant à l'actuelle ligne 14. Elle compte 22 gares, dont 13 nouvelles, relie les aéroports, mais aussi les gares de Lyon, Bercy et les futures gares TGV de Saint-Denis Pleyel et Orly, confortant ainsi la dimension internationale de la région capitale.
- Enfin, la ligne verte est la deuxième ligne de rocade, longue de 75 km et comptant 16 gares. Elle crée une nouvelle liaison avec les plateformes aéroportuaires de Roissy et Orly, desservant successivement : le parc des expositions de Villepinte, Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, Nanterre, La Défense, Rueil-Malmaison, etc. ; à l'ouest, elle offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles avant d'aller irriguer le plateau de Saclay (qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale), puis une connexion au pôle de Massy (RER B, RER C et gare TGV), et enfin d'Orly (où est attendue la future gare TGV). À noter que des alternatives subsistent sur ce tracé, en particulier dans le nord des Hauts-de-Seine, entre Saint-Denis et la Défense, variante qui permettrait de desservir Gennevilliers-RER et le Port de Gennevilliers ; mais le débat public local du 15 décembre dernier a fait ressortir une préférence pour le tracé de référence – qui prévoit deux gares entre Bécon-les-Bruyères et Saint-Denis Pleyel, respectivement aux Agnettes et aux Grésillons –, l'idée avancée étant que la plateforme portuaire en question devait être irriguée par des moyens de transport légers, dimensionnés pour des flux restreints, tout en étant connectée à une gare implantée en centre-ville et reliée au réseau Transilien.

Le Grand Paris va améliorer les déplacements, soutenir la croissance économique des territoires et contribuer au développement durable (une évaluation stratégique environnementale a été réalisée dès la conception amont du projet, et les profondeurs des tunnels définies en conséquence). C'est la mise en cohérence de ces trois aspects qui fait la force du projet.

Les gains de temps seront importants pour les usagers – des résultats obtenus grâce à la pertinence du maillage proposé –, en particulier les Hauts-sévrais qui, bien que bénéficiant d'un réseau d'ores et déjà très complet, attendent davantage de qualité et de régularité. Quelques exemples depuis Bécon : Le Bourget à 12 min, Roissy à 26 min, Orly à 36 min, le Pont-de-Sèvres à 12 min, Châtillon à 18 minutes. La « désaturation » des lignes actuelles sera également significative, amenant plus de confort et de régularité pour tous, avec une baisse moyenne de 10 à 15 % du trafic (de l'ordre 15 % sur le RER A, 25 % sur la ligne 13, ou encore 30 % sur la portion centrale du RER B aux heures de pointe).

Grand Paris a identifié neuf territoires de développement. L'attractivité de Bois-Colombes, Asnières et Courbevoie, secteurs directement reliés à La Défense (1^{er} quartier d'affaires et plus grand centre commercial européens, 2^e palais des Congrès de France) et à Saint-Denis Pleyel (pôle de création caractérisé par la diversité et la jeunesse de sa population) sera stimulée par ce projet. Le quartier de Bécon-les-Bruyères, lieu-dit à la rencontre de trois communes, a conservé les marques d'une histoire forte, dont les violentes batailles sous la Commune au XIX^e et l'épisode très destructeur de la Seconde Guerre mondiale. Bécon présente aujourd'hui de multiples visages : un tissu urbain dense, des territoires de développement, mais aussi une forte emprise ferroviaire. La gare Transilien actuelle, cernée de rues étroites et quartiers d'habitat, ne peut jouer qu'un rôle de desserte locale. À l'ouest par contre, des territoires en forte mutation occupent près de 20 hectares, soit l'un des plus grands secteurs en développement de la boucle nord des Hauts-de-Seine : il s'agit de la ZAC des Bruyères, qui accueille déjà de grands acteurs économiques. Une association s'y est créée, regroupant des représentants desdits acteurs et décideurs locaux, qui abordent ensemble tous sujets touchant à l'amélioration du cadre de vie des riverains et salariés. Une nouvelle gare sur cette zone serait un atout majeur, mais son implantation doit être décidée collectivement, suivant 3 objectifs principaux : desservir les nouveaux quartiers d'habitation, assurer la correspondance avec le Transilien actuel, et offrir de la « multimodalité » avec des modes complémentaires que sont les bus, le vélo et même la marche à pied, via des voiries adaptées. La 3^e phase de travaux de cette ZAC se situe sur la partie sud, à proximité immédiate de La Défense, et verra notamment la réalisation prochaine d'une « coulée verte » de 3,5 ha. Grâce à la ligne verte, Grand Paris ambitionne de soutenir la croissance de cette zone, satisfaisant tant aux exigences de développement locales qu'à des besoins à l'échelle régionale. Signalons aussi les apports des prolongements des lignes de tramways T1 et T2 dans le secteur, et deux projets complémentaires : une liaison Bezons <-> Villepinte à l'étude, et la tangentielle Nord qui sera mise en service en 2014, reliant Sartrouville à Noisy-le-Sec. En bref et à terme, le secteur ne souffrira plus d'un système en radiale obligeant le plus souvent les usagers à passer par Saint-Lazare, mais sera caractérisé par des rocades efficaces reliant les banlieues et pôles d'activités. Enfin, en termes de mise en œuvre, ce projet d'intérêt national nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros suivant les tracés, dont 20 milliards pour les infrastructures, le matériel roulant et les acquisitions foncières. Il incarne la 3^e génération d'investissements dans le domaine des transports en Ile-de-France, après le métro au début du XX^e siècle et le RER dans les années 70. À l'issue du débat public, la SGP proposera un schéma d'ensemble, avant la fin mai 2011, qui tiendra compte des avis

exprimés. Puis s'ensuivra une période de 18 mois pour élaborer la programmation des travaux. Les mises en service s'échelonnent entre 2018 et 2023.

Débat avec la salle

➤ **Satisfecit autour du projet de nouvelle gare à Bécon-les-Bruyères – s'il voit le jour ! –, mais, quid de la modernisation de l'existant, en particulier de l'actuelle gare ?**

Plusieurs intervenants craignent que le besoin de rénovation des infrastructures existantes ne soit oublié au profit de ce nouveau projet Grand Paris qu'un conseiller municipal qualifie même de « pompe à euros ». Or, les Franciliens ont besoin urgemment de plus de ponctualité, de fréquence, de régularité, de confort ! Les situations à Saint-Lazare, sur les lignes de RER A et B, ou encore sur la ligne 13 sont notamment devenues chaotiques... Et selon certains, l'on parle un peu trop de connexion entre pôles économiques et aéroports au nom de la compétitivité internationale, quand il faudrait axer davantage le discours sur les enjeux de desserte au plus proche des zones d'habitation...

Le maire de Courbevoie, **Jacques Kossowski**, maire de Courbevoie, se félicite du consensus trouvé avec ses homologues d'Asnières et de Bois-Colombes sur le choix d'une autre gare à Bécon et espère que la consultation avec les habitants – et pas seulement les élus et professionnels du secteur ! – sera couronnée de succès. Le maire d'Asnières-sur-Seine, **Sébastien Pietrasanta**, maire d'Asnières-sur-Seine, espère également voir converger les deux consultations Arc Express et Grand Paris autour de cette solution ; la volonté politique comme des habitants est en effet forte de voir naître cette nouvelle station, qui ne doit toutefois pas retarder la mise en accessibilité de l'actuelle gare Transilien ! **Isabelle Rivière** déclare que la SGP est convaincue du fait que ce quartier présente les conditions requises pour une nouvelle gare ; s'agissant d'un projet d'implantation en ville, cela nécessitera des rencontres avec tous les acteurs locaux pour en définir les modalités les plus pertinentes. Quant à la gare Transilien, les pourparlers en cours avec le STIF continueront ; en aucun cas les budgets de réhabilitation prévus ne se trouveront grevés par le Grand Paris. *Un riverain demande plus de précisions sur le calendrier prévu pour ce chantier.* Il est alors précisé que les trois maires concernés se réunissent régulièrement avec RFF, le STIF et la SNCF sur le sujet. Leur détermination est forte pour faire avancer le projet, initialement prévu pour 2017 et prévoyant une solution souterraine très onéreuse, chiffrée à 65 M€. À présent, et moyennant une participation financière des trois villes, l'on table plutôt sur une solution en aérien (passerelles, etc.) moins coûteuse et qui permettrait une mise en service à l'horizon 2014-2015. Le bilan financier exact de la future opération sera connu d'ici la fin de l'année 2011.

Didier Bense confirme pour sa part que si l'option de passage par Bécon n'est pas prévue par Arc Express, la SGP continue de la défendre dans la perspective de synthèse des tracés. Reste à voir où l'on se dirige ensuite. De nombreuses réflexions communes avec RFF, la SNCF et la RATP restent notamment à mener pour bâtir, ensemble, un hub efficace et d'envergure mondiale à La Défense, site à propos duquel des questions se sont également posées ce soir, notamment : *quid du secteur Est proche de Pont-de-Neuilly, déjà très saturé, pour lequel rien de nouveau n'est prévu ?* **Le MO** convient que le sujet est délicat ; Éole passera bientôt en souterrain, depuis la porte Maillot, sous l'Esplanade, ce qui pourrait soulager la station en question. Quoi qu'il en soit, la SGP a jugé plus opportun de prévoir une gare à l'ouest, dans le Cœur Défense, et une deuxième dans le secteur de Nanterre Les Groues, aux fonctionnalités différentes, deux zones au très fort potentiel de croissance des emplois (respectivement 190 000 et 50 000 à terme, contre 150 000 et 20 000 actuellement).

Quant au reproche sur le fait que le Grand Paris privilégie les pôles d'excellence aux dépens des zones d'habitat, **le MO** rappelle que la ligne rouge, notamment, dessert des bassins de population longtemps oubliés, en particulier à l'Est (Chelles, Clichy-Montfermeil, etc.) où l'on assiste à un rééquilibrage qui permettra aux individus et aux entreprises d'élire plus facilement domicile « où ils le souhaitent » en Ile-de-France. À terme, l'on peut ainsi escompter un effet de rapprochement domicile-travail pour tous les Franciliens, ce qui réduira leur transhumance quotidienne.

Jincheng NI, directeur aux affaires territoriales SNCF Paris-Saint-Lazare, note enfin que le prolongement d'Éole ainsi que les rocades moyennes ferrées que sont les tangentielles Nord et Ouest vont « désaturer » les gares centrales parisiennes. À Saint-Lazare, il est vrai qu'avec les travaux actuels et compte-tenu du très fort trafic (un train entre en gare toutes les 28 secondes aux heures de pointe !), les flux sont mal gérés. Mais le chantier se termine fin 2011, les correspondances avec la ligne 14 et le RER E s'en trouveront améliorées... Autre élément de progrès : est attendu un nouveau matériel Transilien qui amènera davantage de capacité et de confort pour tous les usagers...

➤ **Une alternative à Bécon-les-Bruyères ? Une gare à Bois-Colombes**

Un habitant de Colombes s'étonne que le Grand-Paris ne propose pas de liaison avec la Ligne Transilien J, tout aussi importante que le RER A ou la ligne 13. Une implantation de la nouvelle gare à Bois-Colombes serait à cet égard préférable. Un autre riverain soutient cette demande, ou encore le choix d'Asnières où la correspondance à ladite ligne est également possible ; il plaide en outre la cause de secteurs comme Pont-Cardinet ou de communes à immédiate proximité de Paris comme Clichy qui « voient passer des trains qui ne s'arrêtent pas », et demande que davantage d'omnibus

soient prévus à court terme sur le réseau Paris-Saint-Lazare. **Le MO** rappelle le projet Grand Paris vise à proposer un compromis entre finesse du maillage et vitesse régionale ; or, « chausser les bottes de sept lieues » implique de faire des choix. Bois-Colombes n'est qu'à 900 mètres de Bécon, où le consensus politique et citoyen est particulièrement fort. De plus, la connexion évoquée intéresse surtout les habitants du Val-d'Oise pour lesquels d'autres solutions efficaces sont prévues (connexion du réseau Grand Paris aux RER C, lignes L et H, mais aussi la tangentielle Nord qui sera un atout majeur, notamment pour les habitants d'Argenteuil). En bref, tous les secteurs ne peuvent être couverts ; la demande, qui a maintes fois surgi lors des débats publics dans le Val-d'Oise, a néanmoins été entendue et consignée, dans la perspective des arbitrages finaux qui interviendront au niveau du Conseil de surveillance de la SGP, selon un processus collégial qui associera la Région. La pertinence des demandes sera appréciée suivant des critères précis et autres rapports argumentés.

➤ **Le financement**

Comme à chaque débat, la question du financement a surgi. Un habitant d'Asnières interroge notamment le MO sur la mise en place d'une nouvelle taxe qui touche directement les ménages. **Didier Bense**, membre du directoire de la SGP, rappelle qu'une réunion thématique commune avec le STIF s'est tenue le 12 janvier sur ces questions. L'effort est certes considérable, de l'ordre de 20 milliards pour le Grand Paris, à quoi il faut ajouter les projets du plan de mobilisation de la Région, ce qui porte l'effort global à 32 milliards (hors rocade Arc Express). La question de la sécurisation et modernisation de l'existant est donc acquise, elle n'a même cessé d'être évoquée. Le Préfet a d'ailleurs récemment reçu une lettre de mission du ministre, M. Leroy, portant sur un contrat d'un milliard à dépenser à court terme, d'ici 2014. La SGP, société indépendante, va par ailleurs porter elle-même la responsabilité de la dette de long terme qu'elle contractera pour la construction de la nouvelle infrastructure. Quant à la fiscalité, la loi de finances rectificative 2010 et la loi 2011 ont fixé des ressources pérennes pour la SGP, de l'ordre de 300 M€ par an pour les 3 années à venir, puis 400 M€ à partir de 2014. Ce sont majoritairement les entreprises qui sont mises à contribution, via les taxes sur les bureaux. La taxe spéciale d'équipement, que ces dernières payent aussi (CVAE, anciennement taxe d'apprentissage), affectera les ménages à hauteur de 11 €/an d'après les simulations faites. Il a paru légitime de faire ainsi contribuer les Franciliens à la réalisation de ce nouveau réseau de transport régional.

➤ **De la protection de l'environnement**

- Le « poumon vert ». En réponse à l'intervention d'un riverain, **Jacques Kossowski** confirme que de l'autre côté du pont qui surplombe la gare de Bécon, il est prévu de démonter les voies ferrées ainsi que les 4 passages à niveau jusqu'aux Vallées pour réaliser une « coulée verte ». Le Conseil général a déjà alloué du budget pour ce chantier, la Ville se portant acquéreur des dites voies auprès de RFF.

- Saclay en ballotage ! Une réunion se tiendra dans deux jours sur le secteur, mais en réponse au souci exprimé par un intervenant qui craint que l'on assiste, autour de la ligne verte, à une urbanisation d'un espace rural destiné à la production agricole, précieux pour toute la région, **Didier Bense** indique qu'il y a clairement, dans la loi du Grand Paris, des mesures de protection agricole, conformes aux souhaits de la profession. Le vrai sujet sur ce secteur est en réalité la mise en œuvre du « plan campus », i.e. l'intensification des moyens universitaires et de recherche publics dans le sud du plateau, un projet qui va attirer suffisamment de monde pour justifier un moyen de transport plus intense et rapide qu'un simple bus en site propre : le débat – particulièrement intense et vif sur ce point – est en cours quant à la solution adéquate à adopter.

- Un projet qui met en danger la planète ? Une intervenante note qu'en privilégiant un projet qui facilite l'accès aux aéroports, l'on incite à prendre l'avion, véritable machine à détraquer le climat ! D'ailleurs, qui utilisera réellement l'avion dans 10 ans avec le coût croissant de l'énergie ? Mais **Le MO** déclare ne pas vouloir « s'excuser » de proposer à l'Ile-de-France un projet qui permet – enfin ! – de relier les aéroports. Il faut d'ailleurs davantage penser ici en termes de plateformes aéroportuaires. Pour mémoire, la seule plateforme de Roissy compte 90 000 emplois ! Certes le Grand Paris ne règle pas tout ; il faut en effet prévoir sur ledit site une desserte complémentaire de surface efficace.

- La solution souterraine sera-t-elle source de nuisances pour les riverains ? **Le MO** précise que la nouvelle gare et les lignes seront enterrées à 20 mètres de profondeur, ce qui ne générera aucune nuisance supplémentaire. De plus, la solution souterraine permettra de connecter entre eux des quartiers jusqu'alors coupés les uns des autres en surface.

➤ **Aménagement des gares, enjeux de sécurité et d'urbanisme, CDT**

Plusieurs interventions ont eu trait aux aménagements des futures gares et alentour. Non seulement celles-ci doivent être pensées de telle sorte à proposer des accès faciles pour tous modes, mais il ne faut pas négliger les enjeux de sécurité. En effet, trop nombreux sont les couloirs exigus et autres passerelles isolées que les usagers n'osent plus emprunter au-delà d'une certaine heure, surtout les femmes ; le souterrain de la gare de Bécon est à cet égard une exception, plutôt vaste et largement

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

fréquenté, car on l'utilise aussi pour aller d'une commune à l'autre. Le MO précise que chaque gare sera conçue sur mesure, en fonction des spécificités locales (voiries, tissu urbain, commerçant, résidentiel, etc.). L'idée étant de bénéficier d'un report modal de la voiture vers les transports en commun de l'ordre de 10 à 15 %, des solutions techniquement optimales seront élaborées, prévoyant si nécessaire des parkings de rabattement. Les questions de sécurité n'ont pas non plus été oubliées puisque dans les coûts d'exploitation, une partie leur est dévolue ; elles seront abordées en concertation avec les collectivités et polices locales, afin de décider des dispositifs ad hoc à déployer, matériellement comme humainement.

Plus généralement, s'agissant des emprises foncières autour des gares, c'est le droit commun qui s'appliquera pour l'essentiel. Toutefois, la loi du 3 juin crée un nouvel outil, les contrats de développement territoriaux, qui seront conclus sous 18 mois entre les élus locaux et le Préfet de région. Tous les aspects de la vie urbaine pourront être abordés dans ces CDD, dont la SGP n'est pas partie prenante. La concertation avec les acteurs locaux, associations, etc. sera le mot d'ordre.

Enfin, en réponse à une question sur l'exploitation du réseau à terme, **le MO** rappelle qu'il s'agira d'un schéma quadripartite : la SGP reste propriétaire des infrastructures, la RATP en est le gestionnaire, le STIF l'autorité organisatrice, enfin un exploitant sera désigné via un appel d'offres.

Didier Serrat remercie finalement tous les participants à ce débat constructif et clôt la séance.