

## VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

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

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

*20 octobre 2010*

*Faculté de droit, Créteil*

### MEMBRES DES COMMISSIONS PARTICULIÈRES DU DÉBAT PUBLIC :

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

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

#### **Projet Arc Express :**

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

### MAITRISES D'OUVRAGE :

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

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

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

- Jean-Paul HUCHON, Président du STIF
- Sophie MOUGARD, Directrice générale
- Jean-François HELAS, Directeur des investissements
- Laurence DEBRINCAT, responsable des études générales

*La séance est ouverte à 20 h 09 sous la présidence de Jean-Luc MATHIEU, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet Arc Express.*

**Jean-Luc MATHIEU, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet Arc Express :**

Mesdames et Messieurs, il est 20 h 10. Notre séance doit durer 3 heures, pas au-delà. Je vais demander à M. Laurent CATHALA, Député-maire de Créteil, qui nous fait l'honneur d'être ici et de nous recevoir dans sa ville, de bien vouloir prononcer quelques mots. Monsieur le Député-maire, c'est à vous.

**Laurent CATHALA, Député-maire de Créteil :** Monsieur le Préfet, Monsieur le Président du Conseil général, Monsieur le Président de la Société du Grand Paris, Monsieur le Président du Conseil régional, qui doit nous rejoindre, Monsieur le Président de la Commission nationale, Monsieur le Président de la Commission particulière, Mesdames, Messieurs, mes chers Concitoyens. Je voudrais tout d'abord, à travers cet accueil républicain qui m'a été demandé, et pour lequel je n'ai aucun mal à me soumettre, vous souhaiter une chaleureuse bienvenue, dans cet amphithéâtre de la faculté de Droit de Créteil. Je tiens tout particulièrement à remercier Madame la Présidente de l'Université, ainsi que le doyen de la faculté de Droit, qui nous accueille ce soir.

Je voudrais me réjouir, tout d'abord, de l'intérêt que représente, pour les Val-de-Marnais, pour leurs institutions, ce débat sur le Grand Paris et sur Arc Express. Ce débat, pour beaucoup de Val-de-Marnais et de Val-de-Marnaises, s'inscrit dans le prolongement de nombreuses réunions qui se sont tenues, colloques, discussions, autour du projet Orbival porté par le Conseil général du Val-de-Marne. Ce soir, je constate qu'Orbival est une idée, un projet qui a fait son chemin, et qu'aujourd'hui, les deux projets qui nous sont présentés, tout au moins dans cette partie de la région Île-de-France, présentent beaucoup de points communs. Au niveau des objectifs, il s'agit je crois, tout d'abord, d'améliorer les relations entre les différentes villes de banlieue, au niveau du transport en commun, qui sont ressenties comme de vraies difficultés, ces liaisons inter-banlieues. Il s'agit ensuite de rééquilibrer au Sud-est, et plus particulièrement à l'Est, des territoires qui, souvent, ont souffert d'un certain déséquilibre avec l'Ouest, tant sur le plan économique, social, que culturel. Ces deux projets, qui s'inscrivent dans des perspectives d'amélioration, bien sûr, du cadre de vie des Franciliens, mais aussi des perspectives de développement durable — tout le monde le comprendra — présentent un intérêt important pour ce département, et tout particulièrement pour la ville chef-lieu, Créteil. Nous sommes ici dans un quartier universitaire, puisque Créteil compte aujourd'hui près de 30 000 étudiants, un centre hospitalier universitaire important, le centre hospitalier Henri Mondor, un centre d'affaires qui présente plusieurs milliers d'emplois, le centre de l'Echat. C'est la raison pour laquelle le maire de Créteil, même avec cet accueil républicain qui ne doit pas rentrer dans le fond du

débat, tient juste à manifester tout son intérêt pour la station Créteil-Echat qui figure dans un projet et pas dans l'autre.

Le deuxième sujet qui pourrait faire débat est effectivement celui qui envisage une urbanisation, une densification autour des différentes stations. Si cette densification est le résultat d'un urbanisme raisonné et maîtrisé, concerté avec la population, il ne présente pas, à mon avis, de raisons majeures d'être a priori rejeté. S'il est simplement le résultat de recherches de ressources économiques, il est beaucoup plus contestable. Monsieur le Président me fait signe, et je dois conclure. Mais comme je pense avoir dit, à peu près l'essentiel, si ce n'est, aussi un moyen de lutter contre la fracture territoriale. Si nous voulons mettre un terme à la relégation urbaine, il est important aussi de faciliter la mobilité des habitants, et de rendre ces territoires plus attractifs. Merci Monsieur le Président.

### *Applaudissements*

**François LEBLOND, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris :** selon le tirage auquel nous avons procédé, mon ami Jean-Luc MATHIEU et moi, nous présidons alternativement les séances des réunions communes. C'est aujourd'hui Jean-Luc MATHIEU qui présidera la réunion. Il m'incombe de vous donner quelques explications sur ce qu'est un débat public, et de situer, de ce point de vue là, la réunion de ce soir.

Le débat public est une institution créée en 2002, après plusieurs étapes de réflexion liées à l'application de la convention AARHUS de 1995 qui est la création d'une Commission totalement indépendante des pouvoirs publics, la Commission nationale du débat public qui, elle-même, créé en son sein des Commissions particulières sur chacun des grands sujets qui lui sont soumis, des grandes questions d'investissement qui ont été soumises à cette Commission. D'où les grands sujets sont le plus souvent soumis à la Commission nationale du débat public. C'est elle qui créé des Commissions particulières dans chaque cas.

Pour ce qui concerne le sujet d'aujourd'hui, il y a quelque chose de plus. C'est-à-dire qu'il y a eu une loi, votée par le Parlement le 3 juin dernier, qui vient légèrement déroger aux règles qui sont les règles de droit commun de la Commission nationale du débat public. Déroger en ce sens que le débat est contenu dans des règles de temps beaucoup plus restreintes et concentrées que celles que nous trouvons dans les débats publics de droit commun. Deuxièmement, le Parlement a souhaité que deux Commissions soient créées, que les deux sujets qui ont été évoqués au cours des dernières années, qui sont le projet Arc Express d'un côté, et le projet Grand Paris de l'autre, soient conduits conjointement. C'est la raison pour laquelle vous avez, sur l'estrade, à la fois des représentants de la Commission arc Express et des représentants de la Commission Grand Paris. Il y a naturellement des réunions que nous tenons séparément les uns des autres, mais il y en a un certain nombre que nous tenons

ensemble. Et nous avons souhaité que cette réunion de Créteil soit tenue ensemble. C'est de notre propre initiative qu'elle a été tenue ensemble.

Alors, je veux simplement vous dire que le débat durera 4 mois, je crois que vous le savez. L'objectif est, pour le maître d'ouvrage, de mieux s'informer de tous les sujets que vous considérez comme importants à partir de leurs propositions, que vous puissiez exprimer vos avis et propositions lors de réunions publiques qui, comme le disait Monsieur MATHIEU, durent 3 heures, que vous puissiez vous exprimer sur internet, que, de tout cela, nous fassions, les uns et les autres, des synthèses pendant les 2 mois qui suivront le débat. Après quoi les maîtres d'ouvrage disposeront de 3 mois pour le STIF et deux 2 mois pour la SGP pour indiquer les conséquences qu'ils tirent des débats tenus pendant ces 4 mois. La Commission nationale du débat public lance conjointement ces débats. Ils se tiennent au même moment, c'est-à-dire qu'ils ont commencé le 30 septembre et se termineront le 31 janvier. Ils portent à la fois sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques des deux projets.

Il y a des règles dans nos débats. Les 2 projets sont d'abord exposés par les maîtres d'ouvrage. Ils ont, je crois, 25 minutes chacun pour exposer leur projet. Ensuite, la parole est donnée à la salle ainsi qu'aux internautes, puisque nous avons la chance de pouvoir transmettre la réunion d'aujourd'hui, entièrement, sur les ordinateurs de personnes qui ont bien voulu prendre le débat depuis chez elles. Recueillir le maximum d'interventions et, pour avoir le maximum d'interventions, il faut que vous parliez le moins longtemps possible, sinon nous ne pourrions pas tenir dans les 3 heures. Donc, la demande que nous vous faisons expressément est de tenir votre propos dans un maximum de 3 minutes et, si vous le pouvez, encore moins. Si vous ne souhaitez pas que votre image, photo ou vidéo soit reproduite, merci de le préciser aux hôtes qui sont autour de vous. Vous pourrez consulter les sites internet des 2 CPDP. Je crois qu'ils apparaissent sur l'écran.

Je voudrais rappeler que, dans la Commission Arc Express, sont sur la tribune Monsieur Jean-Luc MATHIEU qui est le président de cette Commission, Doris YOBA qui est membre de la Commission Arc Express et Jean-Pierre RICHER qui est également membre de la Commission. Pour la Commission du débat public Grand Paris, je suis donc François LEBLOND, Lamia ABDEL NABY à ma gauche, et Henri WATISSEE qui est à côté de moi. Voilà les quelques éléments. Maintenant, je voudrais vous parler des maîtres d'ouvrage. Je voudrais vous les présenter successivement. Vous avez, pour la Société du Grand Paris, André SANTINI qui est Président du Conseil de surveillance, Marc VÉRON, Président du Directoire, Claire-Hélène COUX, membre de la Société du Grand Paris, et Christian GARCIA, membre de la Société du Grand Paris. Pour la Commission Arc Express, Jean-Paul HUCHON qui est Président de la Région et du STIF —je crois qu'il est arrivé, bonjour Monsieur le Président — Sophie MOUGARD, Directrice générale, Jean-François HÉLAS, Directeur des investissements, Laurence DEBRINCAT, responsable des études générales. Voilà ce que je voulais dire sur les

principaux responsables. Je voudrais quand même ajouter que nous nous réjouissons de voir que la presse est relativement nombreuse dans cette salle. Je la salue bien volontiers, au nom de toutes les équipes qui sont sur cette tribune. Je laisse maintenant la parole à mon ami Jean-Luc MATHIEU, qui va donc présider la séance, en notre nom à tous.

**Jean-Luc MATHIEU** : merci Monsieur LEBLOND. Juste quelques mots pour bien situer la séance de ce soir. Nous avons trois préoccupations. La première est de permettre au plus de personnes possible de s'exprimer. Vous vous exprimerez soit oralement, soit en posant des questions par écrit. Les hôtes ont des documents que vous pouvez remplir. On nous amènera les questions, exactement comme celles qui viendront par internet.

Ce que je pense, c'est que quelques élus — et je pense à ceux d'Orbival, Monsieur CATHALA a déjà introduit le problème d'Orbival, Orbival est une association qui regroupe de nombreux élus — ce soir, par la voix de son Président, le Président du Conseil général de ce département, voudront en 3 ou 4 minutes, nous présenter la position qu'ils ont. Cela étant, ensuite, le débat public est fait pour le tout-venant, pour Monsieur tout le monde.

Je vous lis un des mails que j'ai reçus, depuis le début de nos débats. « *Les débats publics sont faits pour que les citoyens ordinaires — nous le sommes tous, les élus aussi — puissent s'exprimer. Je demande au Président du débat d'interdire aux élus de prendre la parole.* » Je ne le ferai pas, bien sûr, dans les futures réunions publiques, et je veillerai à ce que les hôtes donnent en priorité le micro aux personnes qui sont assises au fond de la salle. Je veux dire que je ferai passer la parole par 4 les hôtes, de façon à ce que dans la salle, les derniers deviennent aussi les premiers. C'est la première préoccupation, que tout le monde puisse s'exprimer le mieux possible. Pour permettre ensuite des réponses équitables, je veillerai à ce que les deux maîtres d'ouvrage répondent, si possible le plus brièvement possible, en tout cas lorsque des questions leur seront posées à tous les deux, qu'ils répondent l'un et l'autre. Nous nous voyons mal, je le dis au Président SANTINI comme au Président HUCHON, si vous vous sentez brimés, agitez vos mains. Je ne voudrais pas qu'à la fin, quelqu'un me dise qu'il n'a pas pu s'exprimer alors que les autres ont pu. Parce que nous ne nous voyons pas bien sur cette table, aujourd'hui, c'est vrai que ce n'est pas génial. Enfin, je voudrais donc qu'il y ait le plus de réponses possible. Je vais faire peut-être, dès le début, des regroupements de questions. Je prends un exemple. Étant donné qu'Orbival s'est beaucoup intéressé à un tracé, à des gares, nous avons vu la remarquable exposition MAC/VAL sur des gares, il se peut que quelqu'un demande comment a été travaillée et étudiée telle ou telle gare. Si une question comme celle-ci se pose, je demanderais à tous les gens qui veulent poser des questions sur les gares de les regrouper de façon à avoir une réponse unique de l'un et l'autre maîtres d'ouvrage. Nous essaierons de faire comme cela : à partir des questions orales qui seront posées, d'en regrouper deux ou trois pour avoir des

réponses plus abondantes que d'habitude. De façon à ce qu'à la fin de cette réunion, disons à 23h15, le moins de frustrés possible s'en aillent, c'est-à-dire des gens qui n'auront pas pu poser et qui n'auront pas pu les poser, auxquels je dirai simplement de les poser par écrit, et qu'ils auront toujours des réponses dans les semaines qui viennent. Voilà, le débat est ouvert. C'est la Société du Grand Paris qui va nous présenter d'abord son projet.

**André SANTINI, Président de la Société du Grand Paris :** merci. Envoyez le film, s'il vous plaît.

*Projection d'un film*

Mesdames, Messieurs les Parlementaires, Messieurs les Préfets, Mesdames, Messieurs les élus locaux, mes chers collègues, je suis heureux de participer à cette troisième réunion publique commune entre les projets Métro Grand Paris et Arc Express. La première ayant eu lieu le 30 septembre dernier, Porte Maillot, pour le lancement du débat, la deuxième la semaine dernière à Saint-Denis.

15 réunions publiques sont prévues dans le Val-de-Marne, sur le Métro Grand Paris, souvent en jumelage avec Arc Express, comme ce soir. Cela représente 20 % de l'ensemble des 70 réunions prévues dans le cadre des deux débats. Surtout, cela souligne l'intérêt et la motivation des Val-de-Marnais et de leurs élus, pour un projet de métro en rocade, j'ai envie de dire, quel que soit son nom. En effet, dans le Val-de-Marne, le métro en rocade, cela fait longtemps que vous y pensez, longtemps que vous en rêvez. Depuis 2006, l'association Orbival multiplie les actions pour faire connaître son projet de vingt kilomètres de lignes automatiques, entre Bagneux dans les Hauts-de-Seine, en limite du Val-de-Marne, et Villiers-sur-Marne, à l'Est du département. Ce projet bénéficie d'un fort consensus entre le Conseil général, les maires du Val-de-Marne toutes tendances politiques confondues, les acteurs sociaux, économiques, culturels du département. Ce consensus politique très puissant a eu pour pendant un soutien populaire extrêmement fort, puisque l'association compte aujourd'hui plus de 50 000 soutiens. Cela me fait dire que, dans le Val-de-Marne, le débat public sur un projet de métro en rocade a commencé avant l'heure.

Et je me réjouis du fait que l'association ORBIVAL se retrouve dans le projet Métro Grand Paris. J'y vois là le signe d'une possible convergence, que j'appelle de mes vœux, entre les projets. Le projet Grand Paris intègre en grande partie le projet Orbival, tant pour ce qui est du tracé que pour ce qui est des gares. Le travail de terrain mené, avec les maires et les services techniques des différentes villes, par la mission de préfiguration de la SGP a permis d'aboutir à un consensus solide entre Orbival et le Métro Grand Paris. Avec sa ligne rouge et aussi sa ligne bleue, la ligne 14 prolongée jusqu'à Orly, le projet Métro Grand Paris dessert finement le territoire du Val-de-Marne et soutient son développement. Il facilitera le quotidien de milliers de personnes, qui aujourd'hui ont des difficultés à se déplacer, tout comme il désenclavera des secteurs marginalisés, en leur redonnant accès aux bassins

d'emploi. Les populations du Val-de-Marne, plus généralement les Franciliens attendent de l'État et de la Région qu'ils s'entendent sur un projet unique qui réponde à leurs besoins. Je souhaite que le débat de ce soir, et ceux qui suivront nous permettent d'avancer dans cette direction. Je passe le relais à Marc VERON, Président du Directoire. Non, pardon. Pour une fois que nous avons une amorce de parité, Claire-Hélène COUX, de la Société du Grand Paris.

*Document PowerPoint*

**Claire-Hélène COUX, Membre de la Société du Grand Paris :** bonsoir. Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du Métro Grand Paris. Puis nous regarderons en détail le tracé des différentes lignes qui le composent, et les bénéfices que pourront en tirer les Franciliens. Enfin, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation.

Le Métro Grand Paris est un réseau en rocade de 3 lignes de métro automatique, en souterrain, desservant une quarantaine de gares, la plupart en correspondance avec le réseau de transport en commun. Ces 155 km permettent d'une part de répondre aux besoins des Franciliens pour leurs déplacements de banlieue à banlieue, d'autre part d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense, les pôles de recherche et d'enseignement. Ce réseau permet de positionner notre agglomération parmi les grandes métropoles mondiales. Rappelons qu'aujourd'hui, à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 %. En zone dense, le département du Val-de-Marne est d'ailleurs le moins bien servi, avec 18 % des déplacements en transport en commun, preuve que les infrastructures actuelles ne correspondent plus aux besoins des Val-de-Marnais. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transport d'Île-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale. Cela oblige certains à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Ainsi, 10 % des utilisateurs du métro passent par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Dans ces conditions, comment s'étonner que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue en Île-de-France s'effectuent en voiture, et que nous trouvions, en Val-de-Marne, à Nogent, le plus gros bouchon d'Europe, sur le tronc commun A4-A86 ?

Le Métro Grand Paris est une réponse globale à cette situation. Il répond aux attentes de nos concitoyens. Ils emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs et aussi pour leurs démarches de la vie quotidienne. Le Métro Grand Paris répond aussi aux attentes des entreprises qui ont besoin d'un réseau de

transports fiable, rapide et efficace pour se développer. Les études de trafic montrent ainsi qu'ils seront deux millions à emprunter chaque jour le Métro Grand Paris, à sa mise en service. Quelques années plus tard, ils seront trois millions. À titre de comparaison, il y a aujourd'hui trois millions de voyages par jour, sur l'ensemble des RER.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le Métro Grand Paris est un métro rapide, qui va faire gagner du temps aux Franciliens : 65 km/h de vitesse en moyenne, avec un intervalle entre deux trains de 85 s aux heures de pointe. Le Métro Grand Paris est un métro automatique, souterrain, qui propose une qualité de service optimale : régularité, souplesse, adaptabilité à la demande, sécurité avec ses façades vitrées sur les quais. Il est accessible aux personnes à besoins spécifiques, personnes à mobilité réduite, avec handicap, parents avec une poussette ou voyageurs encombrés de valises. Espace de vie au service des voyageurs, la gare du Métro Grand Paris est un lieu d'échange avec les autres modes de transport, y compris les modes doux. Quand cela est nécessaire, la gare dispose également de parking de rabattement pour les voitures. La gare est aussi un espace de développement urbain. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des habitants.

Revenons maintenant sur chacune des 3 lignes de métro. La ligne rouge, pour le Val-de-Marne, est une évidence, une nécessité. C'est une rocade qui répond aux besoins des déplacements banlieue/banlieue. Cette rocade, c'est 60 km de voies nouvelles, 23 gares, dont 9 dans le Val-de-Marne. Cette rocade, c'est 800 000 voyageurs par jour, dès la mise en service. À l'Ouest, dans les Hauts-de-Seine, la rocade assure la connexion avec le pôle financier et tertiaire de La Défense. À l'Est, elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emploi du Bourget, et grâce aux correspondances, aux bassins d'emploi de Roissy et de Marne-la-Vallée. C'est une grande avancée, notamment pour les habitants du secteur compris entre Le Blanc-Mesnil et Montfermeil. Toujours à l'Est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne. Dans le Val-de-Marne, d'Arcueil-Cachan jusqu'à Villiers-sur-Marne, la rocade reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival. Cette association, vous le savez, milite depuis plus de 4 ans pour un métro de rocade, avec un consensus politique remarquable que certains qualifient même d'exemplaire. Sans compter l'adhésion au projet de la population, qui se concrétise par la signature de plus de 50 000 soutiens. Ce projet rassemble également le monde socioéconomique du Val-de-Marne, les entreprises, le monde de la santé, les universités. La rocade, ce sont aussi des correspondances très utiles pour les Val-de-Marnais, comme pour les habitants de l'Essonne et du Sud francilien. Elle assure ainsi la correspondance avec la ligne 4 à Bagneux, le RER B à Arcueil-Cachan, la ligne 14 à Villejuif, le tramway sur la RD5 à Vitry-Centre, le RER C aux Ardoines, le RER D à Vert-de-Maisons, la ligne 8 à Créteil l'Échat, la liaison à créer à Champigny, avec Fontenay et Le Perreux, dans le prolongement de la Tangentielle Nord, avec le RER E, avec le RER A. Comme vous pouvez le constater, la rocade, grâce à son maillage, est indispensable pour le déplacement de banlieue à banlieue.



La ligne verte, avec ses 75 km et ses 16 gares, va permettre de créer une nouvelle liaison directe avec l'aéroport de Roissy au Nord et celui d'Orly au Sud. Du Nord au Sud, elle dessert le parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget. La ligne verte dessert ensuite 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 désenclaver le plateau de Saclay, qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au Sud, elle se connecte sur le pôle de Massy, où elle fait la jonction avec les RER B et C, et avec les lignes TGV, à la gare de Massy. La ligne verte contribue, enfin, à la desserte en transport en commun de la plateforme d'Orly. 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 Saint-Denis et La Défense.

La ligne bleue est le prolongement de la ligne 14, au Nord et au Sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les 3 aéroports de Roissy, Le Bourget et Orly, ainsi que plusieurs gares TGV, la gare de Roissy et la gare de Lyon, et également de futures gares prévues à Saint-Denis Pleyel et Orly. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération, et conforte également la dimension internationale de la région-capitale. Sa longueur est de 50 km, dont 9 km correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle a un tronç commun avec la ligne verte, entre Saint-Denis Pleyel et Roissy. Elle comprend 22 gares, dont 13 gares nouvelles. Faisons maintenant un zoom sur cette ligne dans le Val-de-Marne. Il est prévu une nouvelle gare au niveau du centre hospitalier universitaire de Bicêtre, et une autre au niveau de l'institut Gustave Roussy, l'IGR à Villejuif. L'IGR est le premier centre européen de lutte contre le cancer : 2 500 salariés, 150 000 consultations par an et 11 000 patients pris en charge en 2009. Or, cet équipement exceptionnel n'est desservi que par des bus, et son parking est saturé dès le matin. Autour de cet établissement, il y a un fort potentiel foncier, et un projet de développement cancer-campus porté par l'ensemble des acteurs locaux. Nous imaginons sans mal les atouts que représenteront la ligne bleue et la ligne rouge pour ce site. Nous descendons ensuite vers la gare Marché de Rungis-Porte de Thiais, où s'effectuera la correspondance avec le TVM et le futur tramway T7 actuellement en construction. Nous arrivons enfin à l'aéroport d'Orly et à la future gare TGV qui va être créée dans le secteur. Un débat public va se tenir à partir du 15 décembre 2010 sur le projet d'interconnexion des lignes TGV au sud de Paris. Il permettra de préciser l'emplacement de cette gare. Rappelons que le pôle d'Orly est le premier pôle économique du Sud francilien, avec ses 173 000 emplois. Il intègre des zones d'activités et de bureaux, il est au cœur de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine amont. Grâce à la ligne bleue au Sud, les voyageurs accèdent plus facilement à l'aéroport et au TGV d'Orly. La ligne bleue est un aussi un accès facilité aux emplois du secteur pour tout l'Est parisien.

Le Métro Grand Paris va apporter des bénéfices pour la collectivité dans 3 domaines. Il va améliorer les déplacements pour tous, soutenir le développement économique et territorial,

participer au développement durable. C'est la mise en cohérence de ces 3 aspects qui caractérise et fait la force du projet du Métro Grand Paris. Je vais maintenant revenir sur ces 3 points. Le Métro Grand Paris va irriguer l'ensemble du territoire et ainsi faciliter la vie de nos concitoyens dans leurs déplacements quotidiens. Il va leur faire gagner du temps. Derrière moi s'affiche la durée des trajets avec le Grand Paris. Quelques exemples : de Villejuif à La Défense, 19 minutes au lieu de 40 actuellement, de Villejuif à Orly, 7 minutes au lieu de 35. Sur la carte suivante, vous voyez Créteil qui clignote. Le Métro Grand Paris est en service. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transports en commun. Lorsque vous allez dans une zone en vert foncé, vous gagnez au moins 20 minutes par rapport à aujourd'hui.

Le Métro Grand Paris facilite les déplacements en transport en commun dans des secteurs encore mal desservis aujourd'hui. En parallèle, c'est un ballon d'oxygène pour le réseau existant, car il va alléger la charge sur le réseau ferré. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs. Ainsi, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. La ligne 13 verra son trafic allégé de près de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe, sur le tronçon central. Pour le RER A, c'est une diminution de 15 % sur le tronçon central et de 20 % sur la branche la plus chargée, celle de Chessy. Pour ce qui concerne le développement économique et territorial, 9 territoires de développement ont pour l'instant été identifiés. Vous les voyez apparaître en marron clair sur l'écran. Prenons par exemple les territoires Sud de Paris, et Est parisien, Cité Descartes. Le Métro Grand Paris va améliorer les déplacements des habitants à l'intérieur de ces territoires. Il créera aussi les conditions de meilleurs échanges entre les centres de recherche, les universités, les entreprises. Il va aussi faciliter les liaisons entre ces 2 territoires. Avec ce projet, de Créteil l'Echat jusqu'à Noisy-Champs, Cité Descartes, 11 min au lieu de 40 min actuellement. Cela répond, par exemple, à des besoins de l'université de Créteil qui aujourd'hui travaille étroitement avec les chercheurs et les étudiants de la Cité Descartes.

Pour la première fois dans le cadre d'un projet d'infrastructures de transport, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale très en amont du débat public. Elle a permis la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet. L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 km de large. Nous avons pu ainsi proposer un tracé en conséquence, et déterminer la profondeur du tunnel en prenant par exemple en compte la nature du sous-sol.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national. Il nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros, selon les variantes de tracés, le nombre de gares retenues et la proportion de sections aériennes finalement choisies. Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, celui du matériel roulant, et également celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort

financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquions dans notre film d'introduction, à une troisième génération d'investissement, après la création du métropolitain il y a plus d'un siècle et la création du RER il y a 40 ans. Nous sommes aujourd'hui au lancement de notre débat public. 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, donc. 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, avec les élus, avec les partenaires, seront permanentes pour élaborer la programmation et concevoir finement les ouvrages. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023. Je vous remercie pour votre attention.

### *Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : merci beaucoup. Je vais maintenant passer la parole au Syndicat des Transports d'Île-de-France, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France.

**Laurence DEBRINCAT, Responsable des études générales du STIF** : bonsoir. Nous allons commencer par regarder un film de présentation du projet. Merci de bien vouloir lancer le film.

### *Projection d'un film*

Je vais maintenant vous détailler le projet Arc Express. Il est important tout d'abord de rappeler qu'Arc Express n'est pas l'unique projet de transport collectif. C'est un projet porté par la Région Île-de-France, par 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 les transports collectifs dans les 10 ans à venir. Arc Express s'inscrit donc dans une logique d'ensemble de développement des transports collectifs en Île-de-France. C'est un projet qui est piloté par le STIF, à l'instar de tous les projets de transports en commun dans la région. Un projet sur lequel nous avons engagé un dialogue avec les élus locaux, dès 2009.

Je vais maintenant vous expliquer en quoi Arc Express répond à l'évolution de l'Île-de-France, pourquoi il est utile aux Franciliens, quelles en sont les principales caractéristiques et comment le projet sera mis en œuvre. Le réseau de transports collectifs, aujourd'hui, vous le connaissez. C'est le métro dans Paris, qui s'est étendu en proche couronne. C'est aussi les lignes de RER et de trains, principalement organisées en étoile, autour de Paris. Aujourd'hui, les densités de population et d'emplois sont extrêmement importantes dans Paris, mais aussi en proche couronne. Ce sont 10 millions de déplacements, chaque jour, qui se font à l'intérieur de la petite couronne. Et le réseau de transports collectifs n'y répond

qu'imparfaitement. La preuve, la plupart de ces déplacements sont effectués en voiture. Alors, aujourd'hui, il manque un chaînon dans ce réseau de transports collectifs. Ce chaînon, c'est bien une ligne de transports collectifs performante, en rocade. L'évolution récente nous a confortés dans ce constat. Ces 15 dernières années, la moitié de la population francilienne supplémentaire s'est localisée à moins de 20 km de Paris, renforçant encore le besoin de desserte. C'est donc là que nous avons positionné le fuseau d'études d'Arc Express, qui s'inscrit en rouge sur la carte. Arc Express, vous le voyez, c'est un projet que nous avons envie de faire de longue date, car le besoin existe depuis déjà longtemps. C'est un projet qui, aujourd'hui, est soutenu par les acteurs locaux, en particulier l'association Orbival, qui porte le projet dans sa partie Sud-est, dans le Val de Marne.

Arc Express, c'est un projet sur lequel nous avons engagé les études au STIF, depuis 2008. Des études qui ont été financées par la Région et par l'État. Alors, nous nous sommes interrogés sur différents points. En premier lieu, la question des enjeux urbains. Où sont les centres-villes ? Où sont aujourd'hui les quartiers à l'écart des réseaux ? Où sont les projets de développement ? Cette étude nous a permis d'identifier les points à desservir. Nous nous sommes aussi interrogés sur les choix techniques. Faut-il passer en aérien ou en souterrain ? Quelle est la distance optimale entre 2 stations ? Quel choix pour le matériel roulant ? Point très important aussi : les correspondances avec le réseau de transports collectifs existant et à venir. Où pouvons-nous nous raccorder ? Dans quelles conditions ? Avec quelles difficultés ou quelles facilités ? Nous en avons conclu 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, alors même que les relations à l'intérieur de ce département sont particulièrement difficiles à faire, compte tenu des nombreuses coupures, de la Seine, de la Marne, des faisceaux ferroviaires à franchir. L'arc nord, parce qu'il dessert des territoires extrêmement denses en population et en emplois. Et les études sont en cours de finalisation, sur les Arcs Est et Ouest, pour boucler la rocade.

À quoi sert Arc Express ? En premier lieu, Arc Express permet de faire gagner du temps. Du temps, évidemment, sur les relations qui seront rendues directes grâce au projet. Par exemple, pour aller de Châtillon à Créteil, nous mettrons 34 min, contre 54 aujourd'hui. C'est 20 min de moins. Mais ce sera aussi le cas pour des déplacements entre la grande et la petite couronne, grâce aux correspondances que le projet offrira. Je vous donne un exemple : de Versailles à Villejuif, nous mettrons 44 min, soit 19 min de moins qu'aujourd'hui. Gagner du temps, c'est bien en soi. C'est surtout important parce que cela permet d'accéder à plus de destinations, sans pour autant passer plus de temps à se déplacer. Et cela permettra un meilleur accès aux emplois, aux activités de loisir ou aux équipements, pour les habitants de la grande couronne, comme pour ceux de la petite couronne. 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.

Deux exemples. Depuis Créteil, ce sont 250 000 emplois supplémentaires que nous pourrions atteindre en moins d'une heure. Depuis Orsay, ce sera environ 200 000 emplois de plus. Comme vous le voyez, nous allons gagner, quand nous sommes situés le long du tracé, mais grâce aux correspondances, c'est une grande partie du territoire francilien qui bénéficiera du projet. Gagner du temps, c'est important. C'est aussi pour cela que le projet aura un trafic extrêmement important. Nous l'avons estimé à 270 000 voyageurs sur l'arc sud, 250 000 sur l'arc nord. 1 million sur la rocade. Je vous donne un ordre de grandeur. Sur la ligne 1 du métro, aujourd'hui c'est 750 000 voyageurs par jour.

Autre apport extrêmement fort du projet : la décharge du réseau de transports en commun. Vous le savez, plusieurs lignes arrivent aujourd'hui à saturation. Arc Express permettra de décharger ce réseau de 5 à 10 %, en moyenne. Pour vous donner encore un ordre de grandeur, 5 à 10 % c'est 3 à 4 rames pleines de métros. Ce sera donc autant de plus de confort en plus pour voyager. Arc Express aura aussi un effet de décharge sur les lignes de bus, en proche couronne, notamment celles qui sont en rocade. Le projet est aussi bénéfique pour la ville, pour l'aménagement. C'est un projet pour la ville d'aujourd'hui et pour celle de demain. En offrant une desserte fine des territoires, avec une station tous les 1 à 1,5 km, il desservira les centres-villes et les équipements importants. Il désenclavera certains quartiers aujourd'hui mal desservis, en particulier les quartiers en politique de la ville. Nous en comptons une vingtaine autour des stations du projet. En desservant les pôles d'emploi, il accompagnera le développement économique de notre région. Enfin, Arc Express est surtout un projet porteur d'avenir. En favorisant la réalisation des projets de logement et d'activités portés par les villes, et en suscitant de nouveaux projets, il permettra de préparer la ville de demain. Arc Express, c'est un projet bénéfique pour l'environnement. Grâce au report vers les transports collectifs, ce seront 150 000 voitures, en moins chaque jour, en Île-de-France. Autant d'accidents, de pollution, de gaz à effet de serre ou de bruit en moins.

À quoi ressemblera le projet ? Arc Express, c'est le métro de demain. Nous avons étudié ce qui se fait aujourd'hui à l'étranger, en matière de métro, pour faire les meilleurs choix techniques. Nous en avons tiré plusieurs conclusions. Arc Express, c'est un métro automatique, pour pouvoir adapter facilement l'offre à la demande. Ce sera une ligne 14, plus moderne en fait. La ligne 14 du XXI<sup>e</sup> siècle, rapide, fiable et confortable. Des rames larges et spacieuses, pour pouvoir circuler facilement, plus larges que celles que nous connaissons aujourd'hui sur le métro. Un projet évolutif pour pouvoir nous adapter à une augmentation de la fréquentation. Quelques chiffres, pour se fixer les idées. Arc Express, c'est 50 stations nouvelles sur 60 km. 30 stations seront en correspondance avec 28 lignes de trains, de RER, de métros et de tramways, 20 stations intermédiaires. Chaque station sera desservie par des lignes de bus. La vitesse sera d'environ 40 km/h. À l'heure de pointe, il y aura une rame toutes les deux minutes. Et bien entendu, Arc X sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Je vais maintenant vous présenter les tracés du projet. Cette carte a dû vous être distribuée à l'entrée. Grâce aux études que nous avons menées, nous sommes en mesure de vous proposer plusieurs solutions. Chacune de ces solutions est techniquement possible. Elle est intéressante du point de vue des transports. Elles diffèrent en revanche par les territoires qu'elles desservent localement. C'est pour cela que nous avons besoin de votre avis ce soir. Parce qu'au-delà de l'opportunité du projet, le débat doit nous permettre de faire émerger le tracé d'Arc Express. Je vais détailler uniquement les tracés de l'Arc Sud. Le tracé bleu part du pôle d'emploi d'Issy Val de Seine, dessert les quartiers résidentiels du sud des Hauts-de-Seine, rejoint le RER B à Laplace, rejoint ensuite 3 stations qui sont communes à tous les tracés, à l'IGR, à Villejuif Louis Aragon et au centre de Vitry. Puis nous desservons le secteur de la Seine-Amont, les quartiers résidentiels de Maisons-Alfort et de Créteil. Nous rejoignons le RER A à Saint-Maur Créteil, et enfin nous desservons Champigny, Joinville et le centre de Nogent, avant d'achever le parcours du tracé bleu au niveau de Val de Fontenay. Le tracé vert part du tramway T2 à Meudon-sur-Seine, dessert des quartiers résidentiels dans les Hauts-de-Seine, ainsi que les centres-villes de Châtillon, de Bagneux, de Cachan, rejoint le tronç commun. La desserte de la Seine-amont se fait au niveau des Ardoines. Le projet rejoint ensuite Créteil, la boucle de Saint-Maur. Deux options sont possibles dans Champigny, selon que nous rejoignons le RER A à Val de Fontenay ou à Noisy-le-Grand. Un troisième tracé est possible, le tracé rose, qui est une combinaison des deux tracés précédents. Nous sommes en train de finaliser les études, pour arriver au même niveau de définition sur les Arcs Est et Ouest.

Comme je vous l'ai dit, Arc Express n'est pas le seul projet de transports collectifs dans la région. Il s'inscrit dans les 60 projets du Plan de mobilisation. Ce Plan, ce sont des projets de prolongements de lignes de métro existantes, qui seront en correspondance avec Arc Express. Le prolongement des 4 lignes de tramway existantes, notamment la desserte de Clichy-Montfermeil, la création de 4 nouvelles lignes. Ce sera aussi le prolongement, la modernisation des lignes de RER, pour plus de régularité, plus de confort, le prolongement du RER E à l'ouest et la création de lignes de tram-train en Grande Couronne. Enfin, ce sont 300 km de sites propres pour autobus, notamment la desserte du plateau de Saclay. Concrètement, comment le projet sera mis en œuvre ? Arc Express a un coût total d'environ 6 milliards d'euros pour la boucle complète. Une première tranche de financement est déjà inscrite au plan de mobilisation, à hauteur de 3,5 milliards d'euros, avec un engagement de la Région, des départements de Petite Couronne et de la Ville de Paris. Nous avons privilégié une réalisation progressive, par Arcs complets qui puissent être exploités de manière autonome dès le départ. Avec l'engagement à hauteur de 3,5 milliards d'euros, nous mettrons en service l'Arc Sud en 2017, et nous débuterons les travaux de l'Arc Nord.

En résumé, Arc Express est un projet qui répond aux besoins de déplacement des Franciliens. C'est un projet porteur d'avenir et de développement pour le territoire régional. C'est un projet qui a été conçu au plus près de vos besoins. C'est pour cela que nous avons besoin de votre avis ce soir, pour en tenir compte dans les études ultérieures. Nous allons maintenant visionner un petit film, pour vous présenter plus en détail les tracés de l'Arc Sud.

*Projection d'un film*

**Jean-Paul HUCHON, Président du STIF** : je vais vous présenter, Messieurs les Présidents de la Commission du débat public, les conclusions du STIF et du projet Arc Express. C'est la troisième réunion commune. Je remercie les deux Commissions particulières de nous avoir aidés à faire entendre notre point de vue, comme nos collègues du Grand Paris.

C'est un lieu identitaire pour Arc Express et pour le Val-de-Marne tout particulièrement, puisque, sur le fond, les acteurs du Val-de-Marne portent depuis très longtemps un projet de métro en rocade, le projet Orbival, dont il est facile de constater, sur les fils d'explications, qu'il est parfaitement compatible avec le projet Arc Express. Sur la forme aussi, parce que le territoire, ici, a su s'organiser autour de l'association Orbival, pour défendre ce projet dans une logique de dialogue, d'écoute, de concertation à laquelle je suis très attaché, et auquel nous avons, à de multiples reprises, participé, notamment avec le Préfet CAMUX et le Préfet BERGOUGNOUX, il y a encore quelques mois.

Ce projet est un projet d'ensemble du développement du territoire. C'est le schéma directeur d'aménagement de la région Île-de-France, actuellement en examen, enfin, au Conseil d'État. Le schéma directeur est un projet concerté, durant 4 ans, avec les élus, les acteurs socioéconomiques, les associations, les citoyens. C'est un projet crédible et ambitieux. Nous donnions la priorité à l'amélioration de la vie quotidienne des Franciliens. Le problème du réchauffement climatique et de la préservation de l'espace naturel était au cœur de ce projet. Et nous nous préoccupons aussi bien sûr du développement économique, en visant la création, ambitieuse et raisonnable, de 30 000 emplois par an, dans un souci de développement durable de nos territoires. Les transports en commun constituent la priorité du schéma directeur. C'est un enjeu essentiel et un engagement politique personnel, depuis que je suis à la tête de la Région et du STIF.

La première traduction du schéma directeur, cela a été dit dans la présentation, est le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France. Un acte majeur de notre ambition : 18 milliards d'euros, auxquels se sont engagés la Région, les départements et le STIF. Les départements pour 2,5 milliards, la Région pour 10 milliards et le reste que nous demandons à l'État, non pas en argent budgétaire — nous savons que cet argent est rare —, mais en nous donnant la possibilité de ressources nouvelles, en particulier le versement des entreprises. Trois objectifs majeurs dans ce Plan de mobilisation dont fait partie Arc Express.

Répondre aux urgences en modernisant les RER. Rénover la totalité du matériel roulant de la SNCF et de la RATP, de telle sorte qu'en 2015/2016, nous n'ayons plus un seul matériel qui dépasse 10 ans. Aujourd'hui, la moyenne est plutôt entre 40 et 45 ans. Accélérer les projets de transports : les bus, les tramways, le réseau des tangentielles, à l'Ouest, à l'Est, au Sud, et les prolongements des lignes de métro 8, à Créteil (nous pourrons inaugurer bientôt), la 12, la 4, la 11. Et préparer l'avenir par de grands projets de transports : le prolongement d'Éole à l'Ouest et la rocade Arc Express, sans oublier la « désaturation » de la ligne 13, qui est aujourd'hui une des lignes les plus critiquables de notre réseau. Il y a 61 projets à réaliser d'ici 2020, sur tous les territoires d'Ile-de-France : la rénovation du RER D en 2014, du RER C en 2017, la prolongation de la ligne 8 en 2011, la mise en service du T7, entre Villejuif et Athis-Mons en 2013, et plusieurs lignes de bus en site propre sur la RD5 ou la Vallée de la Seine, aménagement des pôles de Choisy-le-Roi et de Pompadour, et bien sûr, mise en service de l'Arc Sud Arc Express en 2017, cela été dit tout à l'heure.

La rocade Arc Express est inscrite au contrat de Plan avec l'État depuis 2007. Elle a donc une antériorité de projet par rapport au sujet du Grand Paris. Et elle a été adoptée à l'unanimité par le Conseil du STIF. Croyez-moi, quand il y a unanimité au conseil du STIF, ce n'est pas un exercice simple, compte tenu de la composition politique et géographique. C'est aussi un projet qui a été voté à l'unanimité par le STIF, mais surtout qui représente les usagers et les collectivités qui ont été attentivement concertés. Nous avons privilégié l'efficacité, je dirais aussi un peu l'honnêteté intellectuelle, compte tenu des échéances financières qui sont les nôtres, celles des départements et de l'État. Nous avons identifié deux arcs prioritaires pour la « désaturation » rapide du réseau central. Nous compterons 250 000 voyageurs sur l'Arc Nord, 270 000 sur l'Arc Sud, un demi-million de voyageurs sur les 2 arcs, 1 million sur la totalité des 4 arcs. C'est important de le dire ici, mais nous l'avons dit aussi à Saint-Denis et à Paris, nous ne changeons pas de langage d'une ville à l'autre : nous avons choisi de commencer par l'Arc Sud, qui sera mis en service en 2017. Car le Val-de-Marne a besoin de moyens importants de transports en commun.

**Jean-Luc MATHIEU** : Monsieur le Président, il va falloir aussi songer à terminer.

**Jean-Paul HUCHON** : j'ai compris, je termine. Nous avons choisi, enfin, la démocratie, en proposant 3 hypothèses de tracés pour chacun des 2 arcs. Et nous sommes prêts à reprendre l'ensemble des stations d'Orbival. Arc Express est donc la pièce maîtresse du Plan de mobilisation. Aucun autre projet ne pourra se faire, à nos yeux, qu'en complémentarité avec lui. Les projets ne me semblent pas incompatibles. Les deux projets me semblent même complémentaires, notamment à l'Est et dans la desserte d'Orly. Nous sommes donc ouverts à compléter le Plan de mobilisation, en respectant les priorités. Excusez-moi de ce léger débordement, Monsieur le Président.

*Applaudissements*



**Jean-Luc MATHIEU** : bien. Nous allons donc commencer la série des questions. Je me tourne simplement vers le Président FAVIER, le Président d'Orbival et du Conseil général, pour savoir s'il veut, en 3 ou 4 minutes, présenter ce projet dont nous avons dit, de part et d'autre, qu'il a réuni tous les élus de ce département, et que par la même, il est fortement porté par tout le monde. Monsieur le Président, si vous voulez le présenter, en 3 ou 4 minutes, ou plutôt compléter sa présentation.

**Christian FAVIER, Président du Conseil général, Président d'Orbival** : oui. Monsieur le Président, tout d'abord, merci de me donner la parole. Je vais essayer d'être assez bref, pour permettre au maximum d'intervenants de pouvoir le faire.

Je voudrais, à mon tour, bien évidemment, me féliciter de l'ouverture, enfin je dirais, de ce débat public, pour améliorer, je pense, radicalement les transports en Île-de-France. Vous savez, cela a été rappelé par les uns et les autres, que le Val-de-Marne est effectivement très mobilisé sur ce sujet depuis plusieurs années, en raison même de la saturation des réseaux et de l'absence, dans ce département, de liaisons complètes de banlieue à banlieue. Même si nous avons le TVM. Mais il ne traverse pas tout le département. Nous avons aussi, cela a été indiqué, je crois, le plus fort taux d'usage de la voiture particulière pour les départements de petite couronne. Donc, ce défaut de transports lourds nous a conduits, il y a maintenant environ 4 ans, à proposer un projet que nous avons appelé le projet Orbival, de métro automatique, de banlieue à banlieue, pour traverser ce département. Ce projet a été, cela a aussi été souligné, construit avec tous les élus. Mais au-delà des élus, il a été construit aussi avec les milieux associatifs, économiques, universitaires, et les acteurs sociaux de ce département. Et il a reçu, je crois que c'est quelque chose d'assez remarquable, le soutien de plusieurs dizaines de milliers d'usagers. Aujourd'hui, je me félicite que ce travail qui a été mené par un si grand nombre de personnes se retrouve pris en compte dans les deux projets qui nous sont soumis au débat, ce soir.

D'abord, concernant l'Arc Sud d'Arc Express, Orbival s'y inscrit complètement. C'est un élément, comme rappelé par le Président HUCHON, central du Plan de mobilisation des Transports, d'ailleurs soutenu par le Conseil général du Val-de-Marne, comme l'ensemble des autres départements de la région, puisqu'il nous permettra d'améliorer aussi l'ensemble des autres moyens de transport, qu'il s'agisse des RER, des prolongements de métro, ou de la création de ligne. De ce point de vue, je voudrais le dire aussi, parce que c'est une question importante puisque nous avons deux maîtres d'ouvrage, c'est vrai que le STIF, qui est aujourd'hui placé sous la responsabilité des élus, a toute légitimité pour assumer la maîtrise d'ouvrage de cet Arc Sud-est. Nous avons d'ailleurs nous-mêmes décidé de nous y engager financièrement à une hauteur importante, 120 millions d'euros pour le département du Val-de-Marne, dans le cadre des 12 milliards d'euros que vient d'évoquer Jean-Paul HUCHON pour l'ensemble du Plan de mobilisation. Donc, je crois que c'est un engagement fort de notre part. Par ailleurs, Orbival fait également partie des propositions, qui ont été exposées

précédemment, du réseau de transports publics du Grand Paris. Je crois que c'est une bonne chose, puisque sur plus de 80 % du tracé, nous pouvons dire que les projets sont identiques. Vous pouvez le voir d'ailleurs sur la carte des propositions d'Orbival, qui est devant vous. Il y a néanmoins une variante, à l'Est, puisque dans les 2 projets qui nous ont été présentés, un tracé choisit de relier Orly à Val-de-Fontenay, c'est Arc Express en particulier. Et le tracé du Grand Paris propose plutôt une liaison vers Noisy-le-Grand, même si nous y ajoutons (cela a été proposé) une liaison du Nord vers Val-de-Fontenay et vers le réseau, par le biais d'une tangentielle Nord, mais qui n'est pas aujourd'hui partie prenante du projet du Grand Paris en tant que tel.

Je voudrais préciser que, pour notre association, notre choix n'est pas d'opposer deux projets qui, nous le voyons bien, sont complémentaires. Nous souhaitons notamment que dans la partie Est, à partir de Champigny centre, nous puissions avoir deux rocades : l'une en proche couronne qui puisse permettre de desservir ce pôle extrêmement important qu'est Val-de-Fontenay (un pôle en plein développement, relié à la Seine-Saint-Denis juste au Nord) et une rocade qui puisse rejoindre, plus à l'Est, Noisy-le-Grand, notamment avec le désenclavement de toute une série de villes dont nous savons qu'elles souffrent d'un certain isolement. Je pense évidemment à Clichy, Montfermeil, Sevran, ou d'autres. Donc, nous avons besoin aujourd'hui, pour rattraper le retard de l'Est parisien — je crois que c'est quelque chose de très fort pour l'ensemble des acteurs de ce département — de cette double boucle, à l'Est. Évidemment, cela pose la question des financements. Je n'y reviendrai pas dans le détail, parce que cela serait trop long. Je voudrais simplement indiquer un ou deux points précis sur le tracé. Pour être totalement efficace, cela a été souligné, ce métro de rocade doit être maillé avec toutes les lignes de métro et de RER. À partir de cette réflexion, il faut par exemple impérativement qu'à la station Louis Aragon, à Villejuif, qui est au terminus de la ligne 7 et au démarrage du T7 qui rejoindra Orly et Athis-Mons, et fera la liaison avec l'Essonne, il y ait une station, d'une manière incontournable et non pas optionnelle comme c'est indiqué dans le projet Grand Paris. De la même manière, il nous faut aussi absolument un maillage avec la branche A du RER qui va vers Boissy-Saint-Léger, qui devrait selon nous être situé au niveau de la gare de Saint-Maur-Créteil, parce que cette question ne concerne pas seulement la population de Saint-Maur, mais tous les habitants qui sont sur cette ligne A. C'est 300 000 personnes, et s'il n'y avait pas cette connexion, elles seraient pénalisées dans le cadre de ce projet. Nous indiquons, évidemment, cette question-là. En termes de complémentarité par rapport à Arc Express, le point positif que nous voulons également souligner est le prolongement de la ligne 14 vers Orly. C'est une question extrêmement importante, pour laquelle les maires sont également mobilisés, avec une condition posée, c'est que ce métro vers Orly soit à la fois rapide et permette une bonne desserte des populations existantes. Il nécessiterait très certainement, c'est la proposition portée par les maires du secteur, deux stations supplémentaires.

Enfin, pour conclure simplement, pour toutes les raisons que nous avons déjà évoquées, nous demandons évidemment, nous aussi, que les premiers travaux pour ce métro puissent démarrer dès 2013 dans le Val-de-Marne. Je vous remercie.

*Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : je vais demander aux personnes qui vont intervenir, d'une part de se lever pour qu'elles soient plus visibles et pour la prise de photos et de vidéos, et d'autre part de se limiter à deux minutes pour poser leur question. Je prends la première, en demandant à l'hôtesse qui est tout en haut s'il y a quelqu'un. Je vois qu'il y a un monsieur, là-bas, ou une dame, qui va poser sa question. Passez le micro s'il vous plaît. Posez la première question. Si d'autres se greffent sur la même, je les prendrai. Nous les agrégerons, pour obtenir des réponses de l'un ou de l'autre, ou des deux maîtres d'ouvrage. Levez-vous Madame, je vous en prie. N'oubliez pas de dire votre nom d'abord.

**Nadia SEISEN** : Nadia SEISEN, j'habite Bagneux. La première chose que je voulais dire, c'était intéressant de voir sur le tronçon Sud qu'il y a un peu un rapprochement des deux projets. Ma question est de savoir pourquoi, dans les villes concernées, le débat n'a pas été couplé comme ce soir, parce que la visibilité, pour les habitants, est là vraiment brouillée. En particulier à Bagneux, à un mois d'intervalle, nous allons avoir ces deux débats. C'est très difficile de dialoguer dans ces conditions-là. Ensuite, une deuxième question sur la question du tracé Grand Paris : quel est le calendrier pour le tronçon Sud ? Nous avons compris que, pour Arc Express, c'était quand prioritaire. Voilà. La question sur la ligne verte à l'Ouest : apparemment, ce sera 40 à 50 % des investissements, pour combien des voyageurs estimés ? Parce que cela me paraît un peu un gâchis d'argent compte tenu des urgences que nous avons en petite couronne. Enfin, même si je suis du Sud, je m'étonne du peu de stations dans le Nord, en Seine-Saint-Denis, sachant que si nous voulons développer une vision solidaire de la métropole, je pense que c'est vraiment là où il faut mettre le paquet, pour ces zones enclavées socialement. Voilà, c'est ce que je voulais dire.

**Jean-Luc MATHIEU** : il y a 4 questions dans votre question.

Je me permets de répondre brièvement à deux qui concernent un peu l'organisation du débat, sans empêcher ensuite les maîtres d'ouvrage d'en parler. Vous nous parlez des réunions qui sont spécifiques à un projet ou à un autre, et des réunions communes. Je vous dirais que les réunions communes ont pour avantage de permettre aux deux projets de se présenter, et que les réunions spécifiques permettent à chacun d'insister sur l'organisation de ses gares, de ses tracées, etc. Donc, nous avons marié au mieux, mais chacun pourra répondre s'il veut compléter cela. Ensuite, en ce qui concerne le Nord, je crois qu'une ou deux réunions publiques supplémentaires se feront pour le projet Arc Express, car certainement que la zone d'Asnières, qui est fortement peuplée, a été pour l'instant un peu oubliée.

Il y a deux autres questions qui me semblent se poser au réseau de transports du Grand Paris, donc à la SGP, à laquelle je passe d'abord la parole. Ensuite, si le STIF veut la prendre aussi sur ces mêmes questions, je lui passerai, bien évidemment.

**Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris :** bien, sur la question du calendrier, je rappelle la chronologie, tel que la loi du 3 juin dernier l'a énoncée. Derrière la synthèse qui sera déposée au plus tard fin mars par la Commission nationale du débat public auprès de la Société du Grand Paris, celle-ci dispose d'un délai de 2 mois pour prendre sa décision. Alors, la décision, ajoute la loi, devra être juste argumentée, eu égard à l'expression qui se sera fait jour au cours des débats. Donc, ce n'est pas du tout une consultation, c'est un point important de pure forme, c'est-à-dire que la loi spécifie bien que la SGP devra justifier de ses choix. Ensuite, il y a une intervention du Conseil d'État, puisque par décret, le tracé et la localisation précise des gares devront être arrêtés. Il est évident que le Conseil d'État n'est absolument pas un notaire dans cette affaire. Il appréciera en droit, par rapprochement entre la synthèse qui aura été remise à la SGP et la décision que celle-ci aura prise. À partir de là, la question, ensuite, pour aller aux travaux en 2013, se pose avec deux considérations. La première est que manifestement, pour être au rendez-vous des travaux en 2013, il faut anticiper toute une série d'opérations et notamment les études d'enquêtes publiques si nous voulons que celles-ci démarrent très vite, derrière la décision qui aura été prise par décret. Cela veut dire clairement que le fait qu'un consensus fort puisse exister ici ou là, sur les tracés au Nord, au Sud (etc.), constituera un élément très fort dans le calendrier qui devra être arrêté par le maître d'ouvrage. Donc, cette question est totalement essentielle pour ouvrir les travaux en 2013. La séquence d'enquêtes publiques et de déclaration d'utilité publique devra être menée de façon très serrée. Bien entendu, l'ouverture à l'exploitation est tout à fait conditionnée par la date d'ouverture des travaux.

Deuxième observation, pour réaliser le tracé dans sa complétude, il est évident qu'il faut intervenir à plusieurs endroits et non pas sur un seul segment du tracé. Donc l'élément calendrier devra également préciser la simultanéité des opérations, d'études, et par la suite de travaux entre les différents tracés qui ont été évoqués tout à l'heure. La ligne, à l'Est, la question ne se pose pas, en tout cas pas pour nous, en termes de mesures de trafic comparées à d'autres tracés éventuellement plus serrés par rapport à Paris. La raison est totalement politique du choix de ces tracés vers l'Est, vers Chelles et au-delà, Clichy, Montfermeil, Sevran. C'est que notre conviction est que, si nous voulons que le projet du Grand Paris (ce n'est pas seulement un projet de transports, je ne vais pas faire long là-dessus, mais rappelons-nous les travaux des cabinets d'architectes) puisse s'épanouir dans sa totalité, nous ne pouvons pas le faire sous la menace d'explosions sociales d'une très rare violence, comme nous avons pu le constater il y a plusieurs années. Donc, il faut traiter, au fond, ces villes et ces quartiers totalement enclavés aujourd'hui. Si je le dis, ce n'est pas simplement un constat de pitié, c'est un constat d'efficacité. Nous avons, là, à 5 km de Roissy, d'un des principaux bassins d'emploi dans la région parisienne, des populations qui,

faute de disposer de moyens de transport, ne peuvent tout simplement pas prétendre à l'emploi. C'est une question qui est, aujourd'hui, de l'ordre de l'inacceptable. Donc c'est un choix délibérément politique.

**Jean-Luc MATHIEU** : Monsieur le Directeur général, je crois que nous vous avons posé la question du nombre de voyageurs que vous estimez sur la ligne verte, à l'Ouest. Vous nous avez donné la réponse sur l'Est, et je ne suis pas certain que c'est la question qui vous a été posée.

**Marc VERON** : j'ai compris à l'Est. J'ai mal compris, c'était à l'Ouest ?

**Jean-Luc MATHIEU** : Madame, est-ce que j'ai bien entendu votre question ?

**Nadia SEISEN** : tout à fait.

**Didier BENSE, Membre de la Société du Grand Paris** : , Didier BENSE, de la SGP. Je me permettrais d'intervenir sur quelques questions. Moi, j'ai compris qu'on nous posait des questions en termes d'utilité sociale de la ligne verte, comparativement à son coût, qui semble effectivement important dans le projet du Grand Paris.

Comme vous l'avez dit, c'est 40 à 50 % du coût total. Ceci dit, je ne sais pas si nous pouvons projeter la carte du réseau d'ensemble, de façon à appuyer un peu ma démonstration ? Nous avons décidé, c'est la présentation que nous avons faite, de mettre les coûts du tronçon commun entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy, dans les coûts de la ligne verte. Mais, sur le diagramme d'exploitation, s'il apparaît, vous verrez que cette partie d'infrastructure est partagée également par des trains de ce que nous appelons la ligne bleue, la ligne 14 prolongée, qui reliera ainsi l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle au centre de la capitale. Cela paraît effectivement élevé, c'est la ligne la plus longue (70 km). C'est normal que ce soit la plus chère, parce que, quelque part, l'infrastructure est au kilomètre. Mais rappelons-nous qu'elle emporte tous les coûts de l'infrastructure, entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy-CDG. Son trafic, je crois que nous l'avons indiqué dans la présentation, c'est 400 à 500 000 voyageurs par jour. Cela paraît faible par rapport à des chiffres qui sont ceux de la ligne A ou B. Nous sommes dans les eaux d'une ligne de RER moyenne. Je pense que la ligne C est quelque chose aujourd'hui entre 500 et 600 000. Je n'ai pas les chiffres les plus récents. Mais il y a 3 ans, c'était cela. Sommes-nous prêts à dire, aujourd'hui, que la ligne C n'a pas d'utilité au niveau régional ? Parce que finalement, c'est cela que nous proposons : à la fois un intérêt pour les zones denses, dans un souci de rééquilibrage, cela a été dit, entre le développement de l'Ouest par rapport au développement du Val-de-Marne ou de la Seine-Saint-Denis, mais également nous intéresser à des territoires, à la frange de la moyenne et de la grande couronne, parce que là aussi il y a du potentiel. Nous croyons en particulier au potentiel du plateau de Saclay, de Versailles, de Saint-Quentin. Ils bénéficieront d'une infrastructure de transports structurante, aux horizons qui sont ceux du Grand Paris, 2020, 2025.

**Jean-Paul HUCHON** : juste un mot de commentaire, parce que la question qui a été posée par la personne dans le public tout à l'heure n'a pas eu vraiment de réponse. La question c'est : est-ce que ce n'est pas du gâchis d'argent, de consacrer autant d'argent à la partie ouest, et en particulier s'il s'agit de Saclay ?

Alors, Saclay est un beau projet d'aménagement. C'est un très beau projet, comme on dit, de cluster scientifique. Mais ce qui est certain, qui est même affirmé par l'établissement public de Saclay dirigé maintenant par l'État, c'est qu'il y aura, au mieux dans une dizaine à une quinzaine d'années, quelques milliers de voyageurs sur cette partie de la ligne. Or, pour faire un métro express et souterrain, il faut au moins une zone de chalandise, de voyageurs, de 400 000 personnes. C'est donc clair que si, nous, nous avons accepté de faire, dans le futur, évoluer notre projet pour tenir compte de ce qui a été dit excellemment par Monsieur VERON sur l'Est, nous n'approuvons pas du tout la partie ouest comme elle est présentée aujourd'hui. Parce que, il faut être réaliste, cette affaire est une opération entre 20 et 25 milliards. Il est évident que nous ne pouvons pas faire le Plan de mobilisation qui, lui, représente à peu près 18 milliards, qui a l'accord de tous les départements et de la Région, en même temps qu'une opération aussi chère et sans doute aussi inutile, à ce stade. C'est bien la raison pour laquelle nous pensons qu'il faut savoir par où nous commençons et ce qui est prioritaire. Nous l'avons dit, c'est l'Arc Sud.

*Applaudissements*

**Jean-François HELAS, Directeur des projets d'investissement du STIF** : si la personne a été également satisfaite par la réponse sur le calendrier précis de cette opération, en ce qui concerne en tous les cas Arc Express et le STIF, la couleur est clairement annoncée. Puisque c'est bien l'Arc prioritaire, tel qu'il a été voté par le Conseil d'administration, avec une mise en service en 2017.

Justifiée, nous l'avons déjà dit dans nos présentations, par la carence en transports en commun, c'est une évidence. C'est la rocade manquante de ce réseau. Deuxièmement, et cela a été redit également ici, justifier par le travail très important et les avances, en termes d'études, qui ont été produites et faites, et la maturation du consensus par notamment l'association Orbival et l'ensemble de tous les acteurs qui ont travaillé sur ce projet. Cette position, nous l'avons également tenue, il n'y a pas si longtemps, sur la concertation de la ligne 11, à Rosny, où justement nous avons également une association qui a énormément travaillé sur la question. Cela permet de vraiment bien mailler en quelque sorte les enjeux d'aménagement du territoire et de transports, qui sont tout à fait bénéfiques et porteurs, dans un jeu gagnant/gagnant. J'en profite pour dire qu'en termes de phasage, il en va un peu comme le cholestérol. Il y a du bon et du mauvais. Quelque part, à plusieurs occasions, nous sommes venus dire que nous savions ce qu'était le mauvais phasage, à savoir celui que subit le STIF depuis un certain temps, notamment par un découpage de ces phases de travaux, à

l'aune, en quelque sorte, de la raréfaction des crédits de l'État. Ce n'est pas rare aujourd'hui, sur les différents projets que nous avons de voir des opérations beaucoup plus modestes que celles-ci découpées en deux ou trois tranches de travaux. Ceci, j'y souscris, Monsieur VERON l'avait déjà dit dans une réunion précédente, cela allonge les délais, augmente les coûts. C'est un mauvais phasage.

Inversement, nous avons le courage aujourd'hui, nous, de dire qu'un bon phasage en opération de transports, nécessite quand même un certain nombre de choses, de définir une tranche fonctionnelle, c'est-à-dire des terminus qui sont identifiés, un endroit où nous pouvons remiser les sites, les rames, également le fait de trouver un exploitant, d'organiser l'ensemble. C'est pour cela que nous avons délibérément, je dirais choisi, le fait de pouvoir travailler par Arcs complets, qui ont un sens, avec des terminus qui sont effectivement très bien situés.

Enfin, j'ajouterais que quand nous discutons d'un petit Arc comme celui de l'arc Sud par exemple, nous discutons de travaux d'environ 3 milliards d'euros. 3 milliards d'euros et 25 kilomètres de métro, cela veut dire simplement, si nous nous remettons dans les 20 dernières années de la région Île-de-France, nous n'avons jamais eu encore cette opération. Les derniers grands travaux, vous les connaissez, c'est la ligne 14, qui fait 8 km. Là, nous discutons de 25 km. Donc, nous voyons que nous ne pouvons pas minimiser et considérer que l'Arc Sud est une petite chose. Nous sommes en face de chantiers colossaux.

Dernier point. Au moment où nous avons bâti ce phasage, il était volontairement réaliste et pragmatique. Il tenait compte des difficultés de financement que nous imaginions. Si, actuellement, il s'avérait beaucoup plus facile de financer l'ensemble du Plan de mobilisation et du projet Arc Express, il serait bien entendu tout à fait loisible d'enclencher l'Arc Sud, l'Arc Nord que nous avons identifié comme le second, mais également l'ensemble de la boucle. Voilà, merci.

**Jean-Luc MATHIEU** : bien. Nous avons passé beaucoup de temps pour répondre à une intervenante. Je souhaiterais que les maîtres d'ouvrage, désormais, essaient de mieux concentrer leur réponse. Je prends une question destinée aux deux maîtres d'ouvrage, qui nous vient par internet : « *Quand se décidera-t-on entre un métro de style ligne 14 ou un métro de style RER ? Qui va décider ?* »

Avant de leur passer la parole, si d'autres personnes dans la salle ont des questions adjacentes à celle-ci et qui veulent les greffer sur celle-là, qu'elles le disent. Une qui va se greffer sur cette question technique, en quelque sorte, et puis je passerai la parole aux uns et aux autres. Oui, Monsieur ?

**Jean-Pierre GIRAUD** : Jean-Pierre GIRAUD, de Boissy-Saint-Léger : j'ai une question à ce propos. Les projets sont soit pour dans 7 ans, soit 13 ou 14 ans. Si nous faisons su pneu, à

mon avis, nous ne pourrions rien mettre d'autre que le matériel qui est prévu. Or, je pense qu'il faut aussi envisager, peut-être un jour, du fret la nuit, autre chose. Et donc, il faut mettre un matériel qui, il me semble, soit ouvert à d'autres choses qu'uniquement le pneu. Nous le voyons bien sur la ligne 14.

**Jean-Luc MATHIEU** : merci d'avoir élargi la question. Donc, je passe, je ne sais pas, je propose par exemple à la SGP de commencer, pour une réponse sur ces questions techniques.

**Marc VERON** : oui, nous ne nous sommes pas prononcés à ce stade. Parce qu'à l'évidence, d'une part le débat est fait pour cela, mais à l'évidence surtout, les choix techniques doivent être réalisés avec ceux qui, par la suite, auront en charge l'exploitation et la maintenance. Or, l'exploitation et la maintenance seront ouvertes à la concurrence. C'est la loi, l'application directe du règlement européen OSP. En clair, dès lors que le réseau du Grand Paris sera transféré, clé en main, à sa réalisation, à l'autorité organisatrice de transports, le STIF, je vois là un champ incontournable de travail en amont commun entre la SGP et le STIF. C'est évidemment avec celui qui, par la suite, aura charge de lancer les consultations d'exploitation que les concepts techniques devront être arrêtés. Suis-je clair ? Cela ne peut pas être le simple fait de l'ingénieur, cela doit totalement intégrer les composantes, ensuite courantes, les composantes d'exploitation et de maintenance.

Je voudrais juste revenir sur un point. Sur la séquence des travaux, à partir du moment où Arc Express c'est deux Arcs, la question se pose en des termes très simples : est-ce que je commence par le Sud ou par le Nord ? La réponse a été donnée. Dans le cadre du réseau de métro du Grand Paris, il y a 155 km de tracés à l'étape actuelle. Il est évident que nous ne pouvons pas préjuger d'un certain nombre de consensus qui pourraient être dégagés au fur et à mesure du débat public, s'agissant d'autres sections du métro. Ce serait aujourd'hui une pure démagogie et une pure facilité de notre part de vous dire, pour vous faire plaisir, que nous allons évidemment commencer par le Val-de-Marne. Le Val-de-Marne, nous l'avons bien enregistré, je crois que cela a été clair dans notre propos et dans notre introduction, est en effet sur un consensus fort. Et j'ai dit que c'est un élément essentiel qui sera évidemment pris en compte au moment où il s'agira de faire des choix. Maintenant, ne nous effrayons pas par la distance et par le kilométrage. Regardons ce qui se fait ailleurs, et notamment chez nos proches voisins européens, par exemple pour le métro de Madrid. Y ont été mis en concours 8 tunneliers, en simultanée. Je rappelle que la vitesse d'avancement d'un tunnelier est de l'ordre de 3 km par an. Donc, il ne faut pas s'effrayer du fait que nous pourrions, et nous le devons d'ailleurs, intervenir à plusieurs endroits de manière simultanée, par cette procédure de travaux.

Enfin, un petit sourire. Le film d'introduction a montré que, dans la période de construction initiale du métro de Paris, ils avaient déjà fait 91 km à l'entrée en guerre de la Première



Guerre mondiale. 91 km, je rappelle que ce métro de Paris a été fait à la pelle et à la pioche, donc nous serions inférieurs à nos ancêtres en disposant d'éléments incomparablement performants, pour réaliser ces 155 km. Soyons raisonnables. Ce qu'ils ont fait, nous sommes capables de le faire, avec les technologies d'aujourd'hui.

**Jean-François HÉLAS** : je vais revenir sur la question du pneu, puisque Monsieur VERON lui-même reconnaissait que le STIF avait effectivement son avis à donner sur la question. Nous sommes très interrogatifs par rapport à cette technologie, qui est la technologie de la ligne 14, d'une ligne qui est d'une conception d'une vingtaine d'années. Aujourd'hui, si nous avons un regard sur le marché mondial, nous pouvons dire globalement que 50 % des métros sont en fer ou en pneu. Si nous regardons maintenant les projets qui ont été mis en service depuis l'an 2000, ils sont en fer pour 65 %. Et ceux qui sont en développement sont pour 80 % au niveau du fer. C'est-à-dire que ce qui était une technologie intéressante — il ne faut pas l'oublier, cela a permis de faire de grandes choses, la ligne 14 est un fleuron de notre réseau — est aujourd'hui totalement dépassé, notamment en termes d'investissement et de coût de fonctionnement (vous savez qu'en coûts énergétiques, ce n'est pas loin de + 30 % de consommation). Le pneu qui, en plus, dans le cas présent, est allié à une largeur faible (le métro 14 a une largeur de 2,40m). Là, encore, je peux vous passer les chiffres, mais globalement, au niveau mondial nous sommes plutôt autour de 2,80 m ou 3 m, et nous avons fait le choix du 2,80 m. Donc, ce choix industriel, nous le contestons, nous l'interrogeons en tout cas clairement, notamment sur des distances aussi longues. Parce que nous passerions la ligne 14 de 8 km à 50 km, nous ne sommes plus du tout dans l'objet initial. Qui plus est, avec un tronçon commun, qui ferait également que la ligne verte (celle qui va vers La Défense et ailleurs) serait aussi avec les mêmes suggestions et les mêmes contraintes. Au global, retenons que, pour nous, faire le métro moderne du XXIe siècle ne peut pas se faire avec les technologies d'il y a 20 ans.

**Jean-Luc MATHIEU** : une petite question complémentaire, qui vient de la salle, un petit peu acidulée, pour le STIF.

*« L'infrastructure d'Arc Express prévoit un gabarit de 2,80 m pour le matériel roulant, très légèrement inférieur à celui du RER et des trains de la SNCF. Est-ce pour empêcher définitivement à tout matériel roulant autre que celui de la RATP de rouler sur cette infrastructure ? »*

**Jean-François HELAS** : si vous le permettez, c'est plutôt le contraire. Le 2,80 m est le gabarit du RER actuellement. Donc, c'est au contraire dans un souci d'harmonisation tant sur les standards mondiaux que sur une logique d'homogénéisation. Il est vrai que, si nous envisageons aujourd'hui de faire du transport de voyageurs sur Arc Express, il faut se ménager l'avenir. Et l'avenir n'est sans doute pas de rester sur des largeurs aussi faibles que pratique aujourd'hui le métro parisien. Mais parce que c'était l'histoire qui était de cette

manière-là. Cela a également d'autres avantages, dans le fonctionnement de la rame. 2,80 m ne paraît pas grand-chose par rapport à 2,40 m, mais cela améliore énormément la fluidité, les temps d'échange dans les stations. C'est très important pour le confort et pour la capacité globale de la ligne, et sa régularité qui vous le savez, est un des sujets qui nous préoccupent le plus.

**Jean-Luc MATHIEU** : bien. Nous allons prendre une question. Tout là-haut, une dame, près de l'hôtesse en rouge. Ensuite, nous descendrons bien sûr, vous ne serez pas privés d'intervenir. Madame ?

**Stéphanie CHUPIN, Directrice de Cabinet, Saint-Maur** : merci beaucoup, monsieur le Président, de me donner la parole. Je m'appelle Stéphanie CHUPIN, et je suis une habitante de la ville de Saint-Maur-des-Fossés.

Je souhaite vous dire en deux mots pourquoi nous ne voulons pas d'une gare à Saint-Maur-des-Fossés, ni de Grand Paris, ni d'Arc Express. Alors, ne vous inquiétez pas.

**Jean-Luc MATHIEU** : ce n'est donc pas une question, mais une affirmation.

**Stéphanie CHUPIN** : nous sommes des gens normaux. Nous ne sommes pas égoïstes. Et je tiens à la préciser : je respecte totalement le choix des autres communes. Je respecte le choix de Créteil et je respecte le choix de votre maire CATHALA. D'ailleurs, inutile de vous dire que Saint-Maur a toujours participé à l'association Orbival. Et nous sommes favorables à un meilleur maillage des transports en commun. Simplement, pour des raisons tenant à notre histoire, tenant à notre urbanisme, nous ne souhaitons en aucun cas une gare supplémentaire.

**Jean-Luc MATHIEU** : vous savez que nous serons le 4 novembre à Saint-Maur ? Vous aurez tout loisir de développer tout cela, essayez de ramasser un peu pour nous ce soir.

**Stéphanie CHUPIN** : j'en suis tout à fait consciente, mais cela a un lien, Monsieur le Président. Cela a un lien. Nous avons déjà 4 gares RER, et nous sommes, comme vous l'avez bien compris, contre la densification. Or, ces gares, comme presque toujours par le passé, vont apporter densification atteinte à l'environnement, et insécurité. C'est un non-sens, Monsieur le Président, en termes de qualité de vie, d'habiter Saint-Maur, ou même Créteil, et d'aller travailler à Versailles.

nous sommes au XXI<sup>e</sup> siècle. Tirez-nous plutôt des câbles informatiques pour que les entreprises viennent travailler chez nous. Je me permets, je n'en ai pas pour longtemps, d'être la voix de la population saint-maurienne, et demande à ce que soit respecté le choix de Saint-Maur, qui ne souhaite donc pas accueillir de super gare. Pourquoi ? Parce que notre ville n'a pas la capacité de gérer une gare supplémentaire. Pour nous, la priorité est à l'amélioration du RER A, tout simplement. Alors, vous allez me dire que pour

l'interconnexion du RER A et du futur tracé, il peut bien sûr trouver un point de passage sur Saint-Maur Créteil.

**Jean-Luc MATHIEU** : tâchez de conclure, Madame.

**Stéphanie CHUPIN** : mais il peut trouver un point de passage sur d'autres communes, Monsieur le Président. Je vous donnerais comme exemple Joinville. J'arrive à mes deux questions qui sont très simples. Permettez-moi de rajouter simplement que le transport n'est pas nécessairement générateur de croissance. Et certes, s'il est indispensable que les zones déshéritées...

**Jean-Luc MATHIEU** : Madame, vous avez dépassé vraiment le temps imparti. Posez franchement vos questions, sur lesquelles nous reviendrons en novembre.

**Stéphanie CHUPIN** : mes deux questions, très simples. Est-ce que la voix de Créteil sera entendue ? Et est-ce que la voix de Saint-Maur sera entendue ? Merci pour votre écoute.

**Jean-Luc MATHIEU** : il y a peut-être d'autres questions reliées ? Monsieur ? Et là-haut, une autre question liée.

**Jean-Daniel AMSLER** : Jean-Daniel AMSLER, j'habite Sucy-en-Brie. Je voudrais exprimer le point de vue des habitants des 7 communes membres de la communauté d'agglomération du haut Val-de-Marne. Ce point de vue représente une communauté de 100 000 habitants, sur 7 communes, et un bassin d'ensembles de population, si nous prenons non seulement les communes du haut Val-de-Marne, mais également les communes du plateau briard, qui sont donc en Seine-et-Marne de l'ordre de 300 000 habitants. Je m'étonne, alors que l'interconnexion avec la ligne A du RER était prévue de longue date dans nos discussions au sein d'Orbival et au sein d'Arc Express — je rends hommage notamment à Jean-Pierre GIRAUDE qui, dans les travaux avec le STIF, prêchait pour que le tracé d'Arc Express puisse desservir les communes plus au Sud-est du territoire de l'Île-de-France, d'où le tracé vert exprimé par le STIF, qui nous intéresse beaucoup — que dans le projet du Grand Paris, il n'y ait plus d'interconnexion, plutôt de correspondance, entre la ligne A et le projet du Grand Paris. Ce qui prive tous les habitants de cette partie Sud-est du territoire du Val-de-Marne et de la Seine-et-Marne de toute correspondance sur le trafic inter-banlieue, et oblige les habitants à aller jusqu'à Paris pour faire de l'inter-banlieue. Ce qui va contribuer ainsi à aggraver encore la saturation de la ligne A. Donc je me pose la question, et je m'adresse plutôt à Monsieur SANTINI, de savoir comment le Grand Paris a pu arriver à la suppression de cette correspondance avec la ligne A.

*Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : bien, c'est un problème. Il y a encore une question apparemment là-haut qui se greffe sur le même ensemble ?

**Daniel FORGET, Responsable d'une entreprise d'économie sociale et solidaire :** Daniel FORGET. Je suis citoyen de Bagneux, et je suis aussi responsable d'une entreprise d'économie sociale et solidaire. J'interviens, c'est vrai que je suis de Bagneux et non pas du Val-de-Marne, mais je sais que la ville de Bagneux est adhérente d'Orbival.

Donc, à regarder les différents plans, personnellement je pense que la synthèse des deux projets serait très intéressante. Mais concernant Bagneux particulièrement, je vois que dans le projet d'Arc Express, les 3 variantes font que dans un cas, Verdun Sud, qui est une station limitrophe à Bagneux, en fait, dessert le cimetière parisien de Bagneux, alors qu'il y a eu des projets d'aménagement d'une ZAC sur Bagneux. Donc elle ne serait pas desservie dans ce cadre. Et il y a une autre variante où ce serait Bagneux, ligne B, sur le territoire de Cachan. La ville de Bagneux ne serait pas desservie. Donc, je pense qu'il serait intéressant de faire une synthèse entre Arc Express et le Grand Paris aussi par rapport à la station de Bagneux, qui est indiquée sur Arc Express, Petit Bagneux et Bagneux M4 concernant le Métro Grand Paris. Parce que Bagneux a été oubliée au niveau des transports publics depuis des décennies. Je pense que ce serait intéressant que Bagneux soit vraiment desservie en plein cœur de la ville, et non pas à ses extrémités. Merci.

**Jean-Luc MATHIEU :** bien. Alors nous allons peut-être regrouper ces questions qui toutes portent sur des stations, des lieux non desservis et qui concernent le Grand Paris et aussi Arc Express. Monsieur, je vous en prie.

**Christian GARCIA, Membre de la Société du Grand Paris :** oui, sur Saint-Maur, je pense que dans le débat aujourd'hui, il faut quand même repositionner les citoyens au cœur des enjeux. Je crois que c'est fondamental, sinon nous allons nous retrouver, à un moment donné, dans un débat un peu microscopique. Sur le pourquoi aujourd'hui le Grand Paris n'a pas positionné de gare sur Saint-Maur, je crois que l'explication de la dame reflète tout à fait pourquoi nous avons dû prendre ce type de position. Une chose est sûre, c'est que nous ne pouvons pas imaginer que demain, toute la branche Boissy-Saint-Léger qui représente 300 000 personnes ne soit pas connectée avec cette gare. Donc, je crois qu'il faut que les acteurs s'entendent pour trouver une solution, pour ne pas pénaliser à nouveau, je dis bien à nouveau, les citoyens val-de-marnais par rapport à une rupture de charges. Voilà ce que je voulais dire sur Saint-Maur.

### *Applaudissements*

Excusez-moi, sur Bagneux, c'est clair que le choix de la SGP était bien entendu de reposer sur l'action de l'association Orbival. Nous avons tenu à positionner Bagneux clairement, parce que je pense qu'aujourd'hui tous les engagements qui ont été menés à la fois par l'association, ce consensus politique que tout le monde qualifie de remarquable, ce soutien populaire qui est une leçon de démocratie, nous amènent à réfléchir aussi. Je pense qu'à travers ces 60 000 soutiens, au travers du positionnement clair de la part de la municipalité — et je rappelle qu'il y a environ 2 000 personnes à Bagneux qui soutiennent ce projet et la

localisation de ces stations — nous devons répondre d'une manière concrète, et localiser beaucoup plus finement à la fois le tracé Orbival et la localisation des stations. Je pense que c'est très important, si nous voulons gagner du temps en termes que je qualifierais de phasage, de trouver le plus rapidement possible un tracé. Et le Grand Paris aujourd'hui répond à ce tracé. C'est-à-dire qu'il est vraiment très précis sur ce qu'attend Orbival, et aussi par rapport à ce soutien populaire qui est une véritable leçon de démocratie locale.

**Jean-Luc MATHIEU** : je me tourne vers Madame DEBRINCAT peut-être ?

**Laurence DEBRINCAT** : merci. Je vais répondre effectivement à la question, notamment sur Bagneux, pour rappeler comment nous avons construit les différentes solutions qui vous sont proposées aujourd'hui. Puisque nous n'avons pas un seul tracé à vous proposer, mais plusieurs variantes de tracés, qui permettent toutes les correspondances avec les lignes de transports collectifs, le réseau de RER, de métros, de trains de banlieue, de tramways, qui sont rencontrés.

Sur Bagneux, c'est effectivement comme cela que nous avons construit les tracés possibles, et c'est pour cela qu'il y a différentes variantes, qui sont en correspondance avec le prolongement de la ligne 4, ou avec le RER B. Nous avons aussi complété les stations de correspondance par des stations intermédiaires qui, elles, sont basées sur une analyse fine des enjeux urbains, c'est-à-dire des quartiers, des centres-villes mal desservis, de quartiers denses, et des projets de développement. Pour revenir sur Bagneux, il y aura une réunion spécifique le 9 décembre. Je vous invite à revenir nous voir pour en savoir plus sur les différents points et enjeux qui sont desservis par les différentes stations. Évidemment, et c'est ce qui importe, nous avons besoin de votre avis pour sortir, à l'issue du débat, avec une seule variante de tracé qui soit celle, la plus optimale possible, et donc choisir entre ces tracés vert, bleu et rose qui sont sur la carte du projet Arc Express.

**Jean-Luc MATHIEU** : Un monsieur en jaune a demandé la parole depuis longtemps. Je vais prendre sa question. Ensuite, nous allons éventuellement en regrouper d'autres. Merci. Oui, pardon. Je crois que la Société du Grand Paris n'a peut-être pas répondu complètement à la question du bassin briard, qui a été posée. Si ? Alors, excusez-moi, j'ai été inattentif. Monsieur, vous avez la parole.

**Michel PIFFAUT, Représentant associatif** : Michel PIFFAUT, je suis le porte-parole de 3 associations d'usagers des transports. Je précise d'ailleurs qu'il y a un cahier d'acteur qui est commun aux deux projets qui nous sont présentés aujourd'hui.

Très rapidement, puisque nous sommes ramenés à 2 minutes alors qu'au début on nous avait dit 3, nous allons jouer une parodie d'un grand jeu télévisé, que tout le monde connaît, mais que nous pourrions appeler « Qui veut gâcher des milliards ? ». Alors, parmi ces 4 propositions, une seule est économique rapidement, est utile aux Franciliens actuels, et pas

dans 20 ou 25 ans, avec des risques réduits dans le cas où la France ferait faillite, et assure la sécurité. Car effectivement, il y a des problèmes d'insécurité, surtout en grande banlieue, et pas seulement d'ailleurs. Voici les propositions : 1, Grand huit doubles boucles, 2, Arc Express, 3, métro suspendu sur la A86, puisque c'est la troisième voie qui a été proposée lors de l'ouverture des débats, et 4, la réhabilitation de rocade ferrées existantes, grande et petite ceintures. Sans hésiter, c'est la réponse 4. Pourquoi ? D'abord, parce que cela existe, et donc toutes les bagarres que nous voyons entre les différentes communes, tout cela passe à l'asse.

Deuxièmement, dans le Val-de-Marne, cela passe à Orly, Choisy-le-Roi, Valenton, Bonneuil, Sucy, Champigny et Brie-sur-Marne. La petite ceinture, quant à elle, a fait l'objet d'une excellente étude en 2006 (*RFF 6 TRA*) de réhabilitation, avec des trams-trains. Je n'ai jamais encore entendu l'expression tram-trains dans cette assemblée. Nous avons un peu parlé de tangentielle, mais pratiquement pas. Or, il faudrait peut-être y penser. Entre les deux, il y aurait des tramways ou des BHNS, des bus à haut niveau de service. Donc, nous ne choisissons pas entre les deux lignes. C'est une partie de poker menteur que nous jouons avec l'argent des autres.

**Jean-Luc MATHIEU** : Monsieur, pouvons-nous dire que votre question est donc au maître d'ouvrage ?

**Michel PIFFAUT** : j'ai encore une petite seconde, s'il vous plaît. Je rappelle que Jacques ATTALI a dit, ce matin, à la radio, que la faillite à la grecque s'approchait. Et c'est notre dernier mot, Monsieur le Président.

**Jean-Luc MATHIEU** : j'ai cru comprendre que vous posiez quand même une question au STIF, peut-être à la SGP, mais je crois avant tout au STIF pour savoir pourquoi nous ne réhabiliterions pas, par exemple, la grande ceinture ? C'est implicite dans votre déclaration, donc je me tourne vers le STIF, d'abord.

**Laurence DEBRINCAT** : oui, je voudrais indiquer que ce que nous avons indiqué tout à l'heure est le fait qu'Arc Express s'inscrive dans un ensemble qui est le Plan de mobilisation pour les transports. Dans ce cadre, vous aurez noté que nous avons effectivement des tangentielles avec des tram-trains. Il s'agit en fait d'un matériel roulant qui circule sur des voies ferroviaires et qui est capable de venir s'insérer dans des zones plus urbaines sous la forme d'un tramway. C'est de cette façon que nous avons effectivement utilisé certaines portions de la grande ceinture lorsque la localisation de ces portions répond aux enjeux de desserte des territoires, aux enjeux de développement, aux enjeux nécessaires d'amélioration des transports. Nous avons, en cours, les travaux de la tangentielle Nord, nous menons les études du tram-train Massy-Evry qui pourra ensuite être prolongé vers Versailles, enfin, nous prolongeons la première partie de la réutilisation de la grande ceinture ouest, avec ce que nous appelons la tangentielle Ouest. Voilà. Je voudrais indiquer

que pour ce qui concerne la petite ceinture, il faut voir où elle est située. Elle est située très proche de Paris. Or, les enjeux de besoin de transports, de dessertes que nous avons essayé d'illustrer, sont en proche couronne. C'est pour cela que nous localisons Arc Express dans cette zone de proche couronne que nous vous avons décrite. Enfin, je voudrais ajouter que nous avons d'ores et déjà, et vous pouvez l'emprunter, un tram-train qui fonctionne, qui est le T4 qui circule entre Aulnay et Bondy, et que nous travaillons à le prolonger sur Clichy-Montfermeil, pour désenclaver cette zone importante.

**Jean-Luc MATHIEU** : nous allons demander à Madame. de dire son nom et d'intervenir .

**Christine REVAULT D'ALLONNES** : Christine REVAULT D'ALLONNES, Villejuif. Je voudrais faire une remarque et poser une question. Ma remarque, nous l'avons vu, Arc Express est un projet qui est inclus dans le Plan de mobilisation de transports, qui porte d'autres projets importants pour le département du Val-de-Marne : l'amélioration des RER, le métro ligne 8, le tramway T7. Ma question, même si je sais que c'est bien dans la loi du Grand Paris qui portait la mise en débat Arc Express face au Grand Paris, il aurait été plus juste d'avoir un débat Plan de mobilisation transports d'une part, et de l'autre côté le projet Grand Paris. Cela me paraît, en termes de dimension régionale, plus juste. Ma question va porter sur le phasage et le financement des travaux du grand huit. Le Plan de mobilisation transports, nous l'avons entendu, représente 18 milliards d'euros. Il est financé à 12 milliards par les collectivités locales et le STIF. Et l'État doit également le cofinancer. Donc, ma première question : va-t-il le faire ? Ensuite, concernant le financement du Grand Paris, représente 22 milliards d'euros dont 4 milliards sont déjà engagés. Reste à financer 18 milliards d'euros (c'est le montant total du Plan de mobilisation pour les transports). Les ressources attendues, notamment celles issues de la plus-value immobilière des terrains situés aux abords des futures stations, ne seront pas, à l'évidence, suffisantes. Il faut donc s'attendre à ce que les collectivités territoriales soient sollicitées. Le projet Grand huit en préconisant une mise en chantier simultanée de ces trois lignes va engendrer des coûts très importants dès le début des travaux. À combien sont estimés les coûts de fonctionnement annuels ? Qui les paiera ? Qui paiera la maintenance des trois lignes de métro ? Dans un contexte de désengagement général de l'État, y compris dans le domaine des transports — et la Région, ne l'oublions pas, a par exemple réalisé en 4 ans plus qu'il n'a été fait en 30 ans sur la question des transports — qu'est le niveau réel de faisabilité du financement proposé dans le dossier du Grand Paris ? A contrario, le parti pris du STIF d'avancer sur Arc Express, et la globalité du Plan de mobilisation transports par un système de phasage permet un étalement des coûts. Il faut d'ailleurs souligner, et cela a été dit plusieurs fois, que c'est la branche Sud qui a été priorisée et qui sera la première réalisée. Pour ce qui concerne Villejuif, qui est le territoire que je connais le mieux, entre Arc Express et le T7, nous avons eu des réponses urgentes et à moindre coût pour permettre une amélioration des transports sur ce territoire. Donc, que va-t-il advenir du Plan de mobilisation sur les transports déjà engagé, si les financements normalement dévolus pour ce Plan sont reversés au Grand huit ? Merci.

**Jean-Luc MATHIEU** : je vais m'en tenir à cette question qui est elle-même un feu d'artifice, et peut-être me tourner d'abord vers les responsables du Grand Paris, puisque c'est à eux

qu'est principalement posée la question, tout en disant au Président SANTINI que je me souviens l'avoir entendu, la fois précédente ou l'avant-dernière, nous assurer que la part de l'État, sur le Plan de mobilisation, serait garantie par l'État. Il doit le savoir. Et si c'est bien cela, il nous le rappellera.

**Marc VERON, Président :** d'abord, il y a, si j'ai bonne mémoire, un débat qui est organisé le 5 janvier, sur coûts et financements. J'imagine que les deux maîtres d'ouvrage vont venir avec leur modalité de calcul, pour expliquer comment ils parviennent à tels et tels chiffres, et selon quel cadencement ils comptent mettre en œuvre les projets qui sont soumis au débat public. Je le dis parce que, bien entendu nous comptons tout à fait mettre sur la table ces modalités de calcul, et nous comptons de la même manière éclairer l'opinion au regard de ce qui aura été débattu au Parlement le mois prochain, puisque viennent en examen à la fois le projet de loi de finances pour 2011 et le projet de loi de finances rectificatives pour 2010. Or, ces deux documents législatifs porteront des dispositifs particuliers qui permettront le financement du projet du Grand Paris.

Je voudrais simplement dire la chose suivante, à vous Madame qui avez posé la question. En fait, il y a 2 périodes de temps, dans la question du financement du projet du Grand Paris. Il y a d'abord l'immédiat, c'est-à-dire les études qui ont cours à compter de maintenant. La loi du 3 janvier dernier crée la ressource qui permet d'amorcer les études. Deuxièmement, il y a la période qui suit immédiatement, et notamment la période d'amorce des travaux. Là, manifestement, il faut des dispositifs fiscaux, car le réseau, par définition, ne sera pas en exploitation. Vous avez, par exemple, fait mention de la plus-value immobilière. Ce sont évidemment des ressources qui ne peuvent être mobilisées et constatées que postérieurement à l'ouverture à l'exploitation. Enfin, à partir de l'ouverture à l'exploitation, il y a bien entendu toute une série de recettes de caractère commercial. Je veux parler, non pas des modalités tarifaires qui ne concernent pas la SGP, mais en particulier des ressources tirées des gares elles-mêmes. Cela me fait vous faire remarquer la chose suivante. Dans l'affaire projet du Grand Paris, c'est la SGP, de par la loi, qui porte le coût de l'investissement d'infrastructure, et qui le porte dans la durée. C'est-à-dire au-delà de la période de construction qui portera le remboursement des emprunts qui auront été rendus nécessaires pour l'accomplissement de la totalité des travaux. Je rappelle que, par exemple, pour le métro parisien, c'est une notion qui a probablement été perdue de vue, les emprunts qui ont été contractés au début du siècle, par le jeu d'emprunts revolving, sont venus à échéance et à remboursement intégral au début des années 1970 seulement. Alors, je ne suis pas en train de vous dire que nous allons mettre 70 ans pour rembourser les emprunts consécutifs à la construction du Métro du Grand Paris, mais en tout cas, 40 ans, certainement. Donc, cela est parfaitement cantonné dans la loi. C'est la Société du Grand Paris qui est seule responsable de la maîtrise des coûts, du plan de financements et des remboursements, jusqu'à extinction de la dette. Pour la partie exploitation, dans la mesure où la Société du Grand Paris n'a aucune qualité, aucune vocation, de par la loi, d'exploiter ce réseau, c'est



l'autorité organisatrice de transports qui fixera les règles qui seront celles de l'exploitation au moment où s'ouvriront les différents segments du tracé.

**Jean-Luc MATHIEU** : avant de passer la parole au STIF, je voudrais dire quand même que si le réseau de transports du Grand Paris a prévu une réunion le 5 janvier, une autre, à Nogent-sur-Marne, autour du Président CARREZ, a été prévue dès le 8 novembre.

**Jean-Paul HUCHON** : moi, je suis très réjoui, très heureux de ce que vient de dire Marc VERON, parce que cela veut dire (et j'espère que ce sera consigné dans tous les registres, parce que je suis comme Saint Thomas, je veux vraiment voir les choses) que si vraiment c'est la SGP qui construit tout ou partie de l'infrastructure, car comme l'a dit Christian FAVIER tout à l'heure, nous pouvons parfaitement démontré et imaginé que le STIF soit le maître d'ouvrage, notamment des rocades Arc Express, cela veut dire qu'il n'y aura pas un sou détourné de l'argent consacré au Plan de mobilisation. Est-ce que je peux repartir, ce soir, avec cette certitude magnifique ? Je voudrais poser une deuxième question. Est-ce que je peux me faire un deuxième plaisir ? Il n'y a pas de gêne à se faire plaisir. Est-ce qu'il est également certain qu'en aucune manière le remboursement des emprunts ne pèsera sur les frais d'exploitation du STIF ? Quand j'ai rencontré Christian BLANC, en présence de Marc VERON, dans la période précédente, un peu conflictuelle, qui était celle dans laquelle nous nous mouvions, il m'avait garanti l'étanchéité totale. On m'a aussi garanti l'étanchéité totale des retraites de la SNCF sur les comptes du STIF. Je m'aperçois qu'aujourd'hui, je vais devoir payer les retraites de la SNCF, alors que je n'avais aucune raison de m'inquiéter. Donc, je souhaite vraiment que ces bonnes nouvelles soient consignées et vérifiées, bien sûr. L'amendement qui précisait, à l'Assemblée nationale, cette étanchéité, cet amendement que nous avons posé et que nos amis ont défendu au Sénat, a été retiré par le gouvernement, et par le Secrétaire d'État, dont Marc VERON, et ce n'est absolument pas infamant, était le directeur de cabinet.

#### *Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : si vous voulez, je vous en prie.

**Marc VERON** : je rappellerais à Jean-Paul HUCHON que Saint Thomas se caractérisait essentiellement par sa lecture des textes. Donc, Jean-Paul HUCHON qui, comme Saint Thomas lit beaucoup, sait parfaitement ce qui est dans la loi d'une part, et ce qui est dans le dossier de la Société du Grand Paris, soumis au débat public, d'autre part. La question de l'étanchéité, puisque le mot froissait le juriste, est tout à fait affirmée, dans les deux cas. Autrement dit, les ressources qui seront utilisées pour amortir la dette dont je parlais tout à l'heure (car il y aura emprunt, c'est évident), personne ne peut penser que par un miracle budgétaire les 22,7 milliards auxquels nous parvenons aujourd'hui puissent être trouvés. Il y aura emprunt, et donc il y aura amortissement sur longue durée. Ces ressources qui seront mobilisées pour amortir la dette, en aucune manière, ne seront soustraites des ressources

dont bénéficie aujourd'hui le STIF pour mener à bien ses actions, aussi bien sur le terrain des investissements que sur le terrain de l'exploitation et de la maintenance. J'ai d'autant plus de plaisir à confirmer ce point que les textes sont tout à fait clairs de ce point de vue là.

**Jean-Luc MATHIEU** : encore une petite minute au STIF, avant de repasser la parole à la salle, pour compléter la réponse.

**Sophie MOUGARD, Directrice générale du STIF** : juste pour compléter, parce que je crois que la question abordait aussi les coûts d'exploitation. Nous pensons évidemment à l'investissement, mais derrière, nous l'avons bien indiqué, il faut exploiter, faire rouler les trains, équiper les gares, etc. Pour ce qui concerne le Plan de mobilisation, nous avons évalué le coût d'exploitation liée à l'ensemble du développement des dessertes sur les infrastructures citées tout à l'heure. Au total, à l'horizon 2020, c'est de l'ordre de 700 à 750 millions d'euros supplémentaires, chaque année, qui sont à financer. Chaque année. Pour faire cela, pour y arriver, il faut que l'ensemble des parties prenantes, des bénéficiaires, y contribuent. Cela veut dire, bien sûr, qu'il faut que l'utilisateur prenne sa part, à travers les hausses tarifaires. Mais pour que celles-ci restent raisonnables, il faut que nous utilisions aussi les ressources qui proviennent des employeurs. C'est le versement transport. C'est la raison pour laquelle les collectivités membres du STIF ont demandé au Gouvernement de revaloriser les taux du versement transport. Et il faut également que les collectivités locales, qui abondent le budget du STIF, donc à travers elles le contribuable, prennent leur part. Une fois que nous avons fait cela, que nous avons fait le Plan de mobilisation et que nous arrivons à financer ces 700 et quelques millions d'euros par an, si nous devons, en plus, financer à peu près l'équivalent pour le Grand huit pour les lignes verte et bleue, nous sommes à peu près dans le même ordre de grandeur. Comment allons-nous faire ? Est-ce qu'il faudra aller vers une tarification spéciale pour ceux qui utilisent ces lignes ? En tout cas, il est clair que nous serons déjà, par les sollicitations que je viens d'évoquer, des usagers, des entreprises à travers le versement transport et des contribuables locaux, allés très loin dans la mise en œuvre de ces ressources supplémentaires.

**Jean-Luc MATHIEU** : je vais prendre une question. Oui, pardon.

**Marc VERON** : je peux me permettre de suggérer à Madame MOUGARD, qui l'a certainement déjà fait, que dans le très intéressant rapport de Gilles CARREZ que vous mentionnez très souvent, il y a deux pistes qui sont explorées. La première, s'agissant évidemment de la tarification (nous aurons probablement l'occasion d'y revenir à l'occasion du débat du 5 janvier), ce que dit tout de même Gilles CARREZ, qui se livre à des comparaisons — alors pardon, je prends la parole à sa place, il serait mieux placé que moi pour le dire — avec les modes tarifaires qui existaient dans d'autres capitales et régions françaises et dans d'autres capitales européennes : il est parvenu à la conclusion que la région parisienne se caractérisait par un bas niveau contributif des tarifs de transports au

budget général de fonctionnement des transports. C'est un fait qu'il a constaté, et encore une fois, tout ceci est dans un rapport public.

Deuxièmement, il vous a suggéré une piste dont je n'entends jamais parler. C'est celle de la productivité des opérateurs. Il serait quand même assez curieux que le seul domaine industriel dans lequel nous ne puissions mesurer et constater une productivité serait le domaine des transports en région parisienne. Et l'invite est très claire quand nous lisons le rapport. Et ce dont je parle, au titre de la contribution commerciale comme au titre de la productivité, engage plusieurs milliards d'euros. J'invite quand même à regarder assez précisément, dans toutes ses constituantes, le rapport en question.

**Jean-Luc MATHIEU** : vous avez quelque chose à ajouter ? Et puis nous allons passer à une autre question. Monsieur le Président, vous avez deux mots.

**Jean-Paul HUCHON** : je suggérerais volontiers à Marc VERON de candidater à la Présidence ou à la DRH de la RATP ou de la SNCF, où ce qu'il vient de dire sera particulièrement apprécié. C'est le premier point. Et deuxièmement, parce qu'il y a quand même des gens qui travaillent à la RATP et à la SNCF, il y a des organisations syndicales, et la question de la productivité, que nous avons traitée avec le STIF et les entreprises, fait l'objet de progrès relativement difficiles. Mais nous le ferons. Mais ce sera difficile. Enfin, puisque vous avez tout à l'heure, Marc VERON, donné toutes les assurances quant aux financements, je vous dirais malgré tout, qu'avec une certaine expérience de la vie politique et de la gestion des grandes collectivités locales, en butte aujourd'hui à un gel des dotations par l'État et plein de méchancetés qu'on nous fait tous les jours, j'aurais envie de vous citer une phrase de l'Énéide : *Timeo Danaos et dona ferentes*, « je crains les Troyens mêmes quand ils apportent des cadeaux ». Je suis toujours étonné quand on me dit que tout va se passer absolument sans que nous ayons une ponction de plus sur les collectivités locales. Mais si c'est vrai, c'est formidable et nous repartons le cœur allant, la tête dans les étoiles, et les yeux pleins de lumière.

**Jean-Luc MATHIEU** : bien, je vais prendre une question qui nous arrive par internet, de Charles C. : « *Pourquoi ne pas intégrer Arc Express comme une simple 'grosse étape' du Grand Paris ? Considérer Arc Express comme le cœur du projet Grand Paris, autour duquel s'articule le reste. Mettre en commun les synergies de ces deux projets, égal, gain de temps et d'argent* ».

**André SANTINI** : je me permettais une incise dans la formule de mon ami Jean-Paul HUCHON, *Timeo Danaos et dona ferentes*. Il nous a dit, je crois, les Troyens même quand ils portent les cadeaux. Danaos, c'est les Grecs. Et d'une. C'était la minute culturelle. Et deuxièmement, je ne sais pas à quels cadeaux il fait allusion, puisqu'il nous reproche de ne rien lui apporter. Alors, je veux qu'il dorme tranquille, sur sa citation corrigée.

**Jean-Luc MATHIEU** : des tas de mains se lèvent. Je relis quand même la question : « *Pourquoi ne pas intégrer Arc Express comme une simple 'grosse étape' du Grand Paris ?* ». Je pense que cela intéressera beaucoup de gens qui doivent avoir cette question dans la tête. « *Considérer Arc Express comme le cœur du projet Grand Paris, autour duquel s'articule le reste. Mettre en commun les synergies de ces deux projets, égal, gain de temps et d'argent.* ». Qui souhaite s'exprimer ? D'abord le Grand Paris. Bon.

**Christian GARCIA** : en ce qui concerne, nous n'avons pas trop de souci particulier sur cette question, puisque dans le Val-de-Marne nous reprenons quasiment l'intégralité du tracé Orbival. C'est vrai que si nous pouvons trouver une solution pour qu'il y ait vraiment à la fois une convergence (nous trouverons le terme que nous voulons), je pense que c'est vrai que sur la rocade, je dis bien la rocade, complète du Grand Paris, il n'y a aucun souci particulier. Je ne pense pas. Mais je pense que le débat aujourd'hui va nous amener, dans les mois qui viennent, à réfléchir sur cette rocade dans la zone dense, à l'utilisation que nous allons en faire et surtout, je pense que c'est très important, que cette rocade soit vraiment utile. Parce que je pense qu'elle est attendue depuis très longtemps. Je pense qu'aujourd'hui, nous sommes dans une saturation en termes de réseau de transports, qui à mon avis, dans les années à venir, va être très difficile. Comme beaucoup le savent, je suis un fervent défenseur de la rocade depuis de nombreuses années. Aujourd'hui le réseau de transports ne pourra pas à lui seul absorber l'équivalent, chaque année, d'une ville comme Montpellier ou Bordeaux. Donc, la nécessité de faire cette rocade n'est même pas devenue de se poser la question, elle est devenue indispensable. Et je crois que si nous ne mettons pas vraiment les citoyens de ces enjeux-là, ce serait regrettable de les décevoir à nouveau sur cette question-là.

**Jean-Paul HUCHON** : pour répondre à la question qui vient d'être posée. Je crois que nous ne pouvons pas limiter Arc Express à être seulement l'expression d'un transport uniquement à l'intérieur de la petite couronne la plus étroite autour de Paris. C'est un projet régional, dont nous avons montré, sur les cartes, suffisamment la capacité à interconnecter et à se rebrancher sur toutes les lignes. Il est évident que passer par Arc Express, y compris pour les personnes qui habitent plus loin en banlieue, permettra de gagner beaucoup de temps par le maillage organisé. C'est un projet régional, ce n'est pas un petit projet parisien.

**Jean-Luc MATHIEU** : Je vais prendre deux ou trois questions, dont une en haut à droite, ensuite je passerai là-bas, à une dame en bas. Allez-y, Monsieur.

**Tonino PANETTA, Artisan, Conseiller municipal de Choisy-le-Roi** : Bonsoir à tous. Tonino PANETTA, habitant de Choisy-le-Roi. Il y avait quand même la moutarde qui commençait à me monter au nez quand j'ai assisté à votre petite passe d'armes. C'est bien ce qui me fait un peu peur, chez vous, Messieurs les Présidents et consorts. Un monsieur a demandé ce que vous feriez si la France fait faillite. Je voudrais répondre à ce monsieur, que pour moi, la

France est en faillite. Et ma question portait sur le financement, et plus directement à Monsieur HUCHON, qui m'a fait un peu peur. Parce que sur la partie manquante de son financement d'Arc Express, il a mentionné qu'il ne voulait pas solliciter l'État, mais avoir la permission de s'adresser aux entreprises. Monsieur HUCHON et sa majorité étant orfèvres en la matière d'augmentation d'impôts, est-ce que c'est ce qui nous attend ? Puisque nous parlons du financement, lorsque je dis que l'État est en faillite, nous y assistons aujourd'hui avec les mouvements qu'il y a sur la retraite. Lorsque je vois comment les hommes politiques, de gauche et de droite, se sont emparés de cette affaire, cela me fait frémir le Grand Paris. Alors que j'e suis un ardent défenseur et de la ligne verte, malgré le peu de voyageurs qu'il y a actuellement. Parce que je rejoins la dame qui a parlé tout à l'heure, qui n'avait pas la majorité ici, mais qui est contre la densification. Si vous voulez voir les méfaits de la densification, venez visiter Choisy-le-Roi. Donc, il faut sortir de cela. Ma question, plus directement sur le financement Monsieur HUCHON, vous qui venez d'augmenter de près de 4 ou 5 % les cartes, tout de suite après les élections régionales, alors que vous aviez dit que rien n'augmenterait, les Français sont exsangues. L'État est exsangue et les Français sont exsangues. Nous ne pouvons pas supporter, dans ce pays, plus d'augmentations d'impôts. Alors, de gauche et de droite, il faut être sérieux sur ces projets très intéressants, tous les deux, et précisez votre réflexion sur le fait de solliciter des entreprises. Merci.

**Jean-Luc MATHIEU** : y a-t-il des questions similaires ? Ensuite, nous en viendrons à d'autres. Oui, il y en a une, Madame ? Je dis bien similaire, avant de passer à autre chose. Oui, aussi vous, après ?

**Laurence COHEN, Conseillère régionale Front de Gauche** : bonsoir. Laurence COHEN, je suis Conseillère régionale. J'appartiens au groupe du Front de Gauche. J'essaie d'aller vite. Je pense que sur les financements nous ne pouvons pas, même si d'autres réunions sont prévues, faire l'abstraction là-dessus. Parce que ce qui vient d'être dit, c'est que nous sommes vraiment face à des choix politiques. C'est-à-dire effectivement, soit nous faisons peser sur les usagers une augmentation tarifaire et nous voyons combien c'est impopulaire, ce n'est pas juste, soit nous réfléchissons à d'autres sources de financement. Notamment, cela a été évoqué dans les présentations, au niveau d'Arc Express, sur le fait qu'il y a le versement transports. Mais qu'est-ce que c'est que le versement transports ? C'est faire contribuer les entreprises au financement des transports, comme le nom l'indique. Et pourquoi faire contribuer les entreprises ? Parce que, quand il y a un réseau de transports qui répond aux besoins et des usagers et des entreprises, cela profite aux entreprises qui s'installent. Moi, je donnerais simplement un chiffre. Si nous harmonisons le versement transports à 2,6 %, ce qui existe déjà dans les Hauts-de-Seine et à Paris, cela représenterait une manne considérable de millions d'euros, qui permettraient effectivement de financer en partie les projets. Deuxième proposition, c'est le retour du FARIS, c'est un front d'aménagement au niveau de la Région Île-de-France. Il faut dire les choses. Pour l'instant, ce fond existe et est détourné par l'État. S'il revenait aujourd'hui à la Région, là aussi ce

serait un apport conséquent pour les projets dont nous parlons. Moi, je voudrais poser une question là-dessus. Au niveau du projet du Grand Paris, il est question notamment de profiter d'une spéculation immobilière autour des gares. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire : priver les communes de pouvoir disposer de leur territoire, pour des raisons de spéculation. Quand nous savons que, dans un département comme le Val-de-Marne, il y a plus de 55 000 demandeurs de logement, ce n'est pas possible d'accepter ce genre de proposition. Moi, j'aimerais avoir des réponses parce que je pense qu'il y a d'autres moyens qui peuvent être utilisés, en faisant participer largement l'État, les entreprises, et en ayant des fonds qui reviennent à la Région. La dernière petite question que je voudrais poser, suite à ce que Monsieur vient de dire. Il parle de la ligne verte. Moi, je fais une proposition qui me semble assez logique. Nous avons vu que la fréquentation, au niveau du plateau de Saclay, ne va pas être très importante. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas besoin de transports. Mais pourquoi n'envisageons-nous pas, par exemple, un tramway ? Il permettrait de dégager les fonds qui sont prévus dans le projet du Grand Paris, pour être restitués à d'autres parties de projets. Voilà deux ou trois questions qui méritent un éclaircissement, me semble-t-il. Merci.

*Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : il y a une question particulière, sur Saclay. Nous la verrons après. Regroupons les questions financières, sans oublier l'autre sur le tramway de Saclay. Madame, c'est aussi sur des problèmes financiers ? En partie ? Donnez-nous cette partie-là. Vous aurez la parole tout à l'heure pour donner le reste. Levez-vous, s'il vous plaît, que nous puissions vous filmer. Votre nom ?

**Sylvie SIMON-DECK** : Sylvie SIMON-DECK, Créteil. Des deux projets qui viennent de nous être exposés, je voudrais retenir notamment que l'un, Arc Express, a plutôt pour ambition d'améliorer la desserte des bassins de vie actuels, et l'autre, le Grand Paris, plutôt de desservir entre eux des bassins d'emplois de demain. Je voudrais retenir également que l'un et l'autre s'inscrivent dans des calendriers qui sont de moyens ou de longs termes, et que l'un et l'autre nécessiteront des financements très importants, pas toujours précisément définis. Or, s'il est indispensable de vitaliser l'économie et de desservir les futurs pôles de développement, c'est-à-dire préparer l'avenir, il est tout aussi indispensable d'améliorer les conditions de déplacement actuelles des habitants d'aujourd'hui. Dans le Val-de-Marne, les besoins des habitants et des entreprises, bien connus de tous les décideurs, sont considérables et les attentes sont très fortes. Dans notre ville, de nombreux projets existent, des modernisations, des créations de lignes, de gares, de tramways. Suivant les besoins particuliers des territoires et des habitants, il faut des financements clairement identifiés, qui ne soient pas focalisés en totalité sur le nouveau futur grand métro, comme ce fut le cas, je le rappelle, lorsque les projets Éole et Météor (la ligne 14) ont été menés en même temps,

et englober tous les financements pendant plusieurs années, nous conduisant au retard d'investissements que nous connaissons actuellement.

**Jean-Luc MATHIEU** : Madame, je crois que ce n'est pas vraiment une question financière.

**Sylvie SIMON-DECK** : je pense qu'elle est extrêmement forte, cette question financière, et que, par ailleurs, elle est une question liée à la philosophie des deux projets : une philosophie de traitement des besoins actuels et futurs, et la philosophie de traitement économique et de bassins d'emploi futurs. Je pense qu'il est important et intéressant de relier ces deux projets. Les voies de complémentarité existent, c'est évident, nous l'avons vu, ces deux projets ont un intérêt. Simplement, il ne faut pas sacrifier le présent à la construction de l'avenir. Par ailleurs, pour notre ville de Créteil, Laurent CATHALA nous l'a dit tout à l'heure, évidemment, cette ville bénéficie d'équipements structurants extrêmement forts pour l'ensemble de l'Ile-de-France. Ils sont situés notamment dans le quartier de l'Echat, donc bien évidemment, nous souhaitons à Créteil une station située dans le quartier de l'Echat. Je vous remercie.

#### *Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : une ultime question financière, qui se trouve tout en haut à gauche, et puis nous allons regrouper l'ensemble. Je ne vois pas la personne. Voilà.

**Joseph LOREAU** : Joseph LOREAU, je suis un habitant d'Alfortville. Je voudrais juste poser les questions suivantes, qui sont liées au fait que ce soir, avec mes cheveux blancs, j'ai déjà entendu parler, depuis les années 1980, de nombreux projets de métro en rocade. Ils sont tous passés à la trappe, pour des problèmes financiers, parce qu'ils ne pouvaient pas être financés. Nous avons vu arriver Orbival, puis Arc Express. Finalement, nous nous sommes dit peut-être que pour une fois cela va vraiment arriver. Et puis, d'un seul coup, nous avons vu le projet du Grand Paris arriver et se substituer à tout cela.

Je dois vous dire que nous n'y comprenons pas grand-chose. À écouter, ce soir, les réunions, nous ne voyons pas de différences fondamentales, notamment sur la partie qui concerne la proche couronne, le Val-de-Marne, entre les deux projets. Quelle est l'idée sous-tendue qui a sous-tendu l'idée du Grand Paris ? Certainement, peut-être, un problème financier. Et j'ai été très inquiet de voir que, d'un côté nous avons 23 milliards, et de l'autre 6. La question que je voudrais vous poser : si c'est le Grand Paris qui est pris, qui va payer la rénovation des installations existantes ? La demande de nos concitoyens est d'avoir des RER qui fonctionnent, que ce qui existe fonctionne. Donc, ce qui est intéressant est de savoir comment le Grand Paris va, s'il réalise ce projet, permettre que nous ayons des installations existantes qui fonctionnent. Et puis dernier point financier, que je n'ai pas compris. Même si Grand Paris emprunte, il faudra bien qu'il rembourse les emprunts. Il y a bien quelqu'un qui va payer le remboursement. Si vous investissez 6 milliards d'un côté et 23 de l'autre, le

remboursement n'est pas le même. Je voudrais bien qu'on m'explique la différence entre les deux. Merci.

*Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : je vais peut-être commencer par me tourner vers le STIF, puisque Monsieur PANETTA avait déjà posé une question plutôt vers le STIF. Ensuite, nous passerons sur cette dernière qui est plutôt vers le Grand Paris, et puis des questions qui sont posées aux uns et aux autres sur le financement, le remboursement d'emprunt, etc.

**Jean-Paul HUCHON** : merci, je voudrais répondre à l'intervenant précédent qui a parlé de faillite, d'explosion des impôts, etc. Juste un mot. L'État est en faillite, d'après le Premier ministre. Moi, je ne le dirais pas. Mais le Premier ministre l'a dit. Les collectivités locales sont, elles, obligées d'équilibrer leur budget. Elles ne sont pas en faillite, au contraire. La Région Île-de-France, comme d'ailleurs la plupart des départements d'Île-de-France, est notée par les agences financières de notation 3A, c'est-à-dire qu'elle dispose de la plus haute crédibilité financière. Notamment, elle peut emprunter à des taux que nous n'imaginons pas en tant que particulier. Voilà, c'est une chose. Et donc, je voudrais aussi vous dire qu'il n'y a pas eu d'augmentation des impôts en Ile-de-France depuis l'année 2005. Encore cette année, avec ma majorité, nous sommes en train de discuter le budget, mais nous allons nous efforcer de ne pas augmenter les impôts. Oui, comme les années précédentes. Oui Monsieur, regardez votre feuille d'impôts. Vous pouvez faire des grimaces et bouger la tête, mais je regrette, il n'y a pas eu d'augmentation d'impôts dans la Région Ile-de-France depuis 2005. Je suis désolé, c'est incontestable. Et enfin, en ce qui concerne les tarifs, Monsieur, la carte Navigo n'est pas un impôt, c'est un tarif. J'y viens maintenant. J'y viens maintenant, écoutez moi. La carte Navigo a augmenté au mois de juillet, elle n'avait pas augmenté depuis également 5 ans. Et si nous avons dû l'augmenter, c'est pour une raison très simple. Justement, le versement des entreprises, qui représente à peu près 40 % du financement du STIF, n'est pas rentré du fait de la crise. Car il est assis sur les salaires et nous avons eu de la difficulté à boucler le budget pour simplement faire tourner les transports. Ce sont des faits, qui ne sont pas vraiment contestables. Par contre, ce que je peux vous dire, c'est que nous, nous avons mis 12 milliards sur la table avec les départements, que ces 12 milliards sont prévus dans notre budget. Ce n'est pas 12 milliards en 2010, c'est 12 milliards de 2010 à 2020. Ce qui veut dire que c'est 1,2 milliard par an. Ce que nous demandons à l'État, c'est notamment d'aller chercher auprès des entreprises une participation supplémentaire de 0,01 %. Ce qui n'est pas, il faut le dire, une manière de mettre en faillite les entreprises de l'IDF, tout le monde le sait. Et d'ailleurs les chefs d'entreprise en sont parfaitement conscients et d'accord, car la seule chose qu'ils nous demandent est de faire tourner les transports. Or, le financement du STIF et des transports en IDF repose sur 3 bases. Premièrement, les tarifs des voyageurs. Nous ne les avons pas augmentées beaucoup au cours des années précédentes. Deuxièmement, les contributions publiques, c'est-à-dire



celles de la Région, de la Ville de Paris, du département du Val-de-Marne, ont progressé de plus de 100 %. Elles étaient à 500 millions, elles sont maintenant à 1,1 milliard. Enfin, troisièmement, le versement des entreprises, qui n'a pas été augmenté depuis de nombreuses années, et qui pourtant, ne correspond pas à l'équilibre nécessaire que nous devons trouver entre les usagers, les contributions des collectivités locales (puisque ce sont maintenant les collectivités locales qui gèrent les transports) et les entreprises. Le Président SARKOZY, lui-même, m'a promis que, dans la loi de finances de cette année, la loi de finances rectificative, il y aurait une disposition permettant d'augmenter le versement des entreprises. Ce n'est pas moi qui l'ai inventé, c'est lui qui me l'a promis. Nous attendons la concrétisation de cela, dans la loi de finances qui est votée à la fin de l'année.

**Jean-Luc MATHIEU** : je vais passer la parole au Grand Paris, pour ces questions financières. Encore 5 minutes, après nous changerons de sujet pour la fin de la séance, qui n'a plus que 30 minutes à courir.

**Claire-Hélène COUX** : oui, je vais prendre d'abord la parole pour rappeler la différence entre les 2 projets, pour le monsieur qui est intervenu en haut, tout à l'heure.

Le Métro Grand Paris, c'est trois lignes de métro. Il y en a une de rocade, qui répond surtout aux besoins de déplacement banlieue/banlieue, aujourd'hui. Mais c'est aussi 2 autres lignes. La ligne bleue qui rapproche les 3 aéroports et qui permet, dans le Val-de-Marne, de desservir Orly, qui permet aux salariés de se rapprocher d'Orly plus facilement, qui permet de desservir l'IGR également, et l'hôpital du Kremlin-Bicêtre. C'est aussi une troisième ligne, la verte, pour desservir l'Ouest francilien. C'est quand même une ambition différente entre les 2 projets, que je comptais vous rappeler. C'est aussi une différence en termes de voyageurs, puisque nous, nous attendons, sur le Grand Paris, de 2 à 3 millions de voyageurs, à terme, sur ce réseau. Donc, nous voyons bien que les deux projets n'ont pas la même ambition et n'ont pas non plus la même utilité.

**Jean-Luc MATHIEU** : Écoutez, je crois que nous allons prendre d'autres questions.

**Jean-François HELAS** : le Grand Paris a bien voulu rappeler les différences entre les projets. Côté STIF, je voudrais effectivement rappeler que nous nous réjouissons, notamment dans cette portion du territoire, sur les convergences des tracés Sud. Cela a été rappelé. Néanmoins, deux questions sont venues finalement sur les différences qui sous-tendent les projets, version proximité, desserte des besoins, irrigation des territoires, et version desserte des pôles économiques. En rappelant que, malgré tout, si nous voulons bien regarder l'arc qui nous intéresse aujourd'hui, l'Arc sud-est, et la ligne correspondante du Grand Paris, nous ne sommes pas, par exemple, sur le même nombre de stations. Nous sommes sur 11 ou 12 stations d'un côté, sur 19 à 21 de l'autre. Si nous voulons regarder, au fond, la population qui va être concernée, et les emplois qui vont être concernés : nous considérons qu'à 800 m d'une station de métro, nous sommes vraiment attractifs pour utiliser cette station de

méto. Même chose pour les emplois. Nous pouvons additionner, de cette manière, les populations plus emplois de chacune des stations. Si nous voulons bien additionner ce qui se passe pour l'ensemble d'Arc Express, et le comparer à ce qui se passe pour la ligne rouge qui nous intéresse aujourd'hui, Arc Express c'est plus de 80 % de population plus emplois, en plus que la ligne du Grand Paris. Donc, même si le tracé est identique, nous ne sommes pas du tout sur la même logique. Par contre, je reconnais que si nous concernons quasiment deux fois plus de monde, qui habite oui qui vient travailler (je ne parle pas des équipements qui sont à desservir), nous irons un peu moins vite. Il faut reconnaître que notre vitesse commerciale, comme nous avons un peu plus de stations, est un peu dégradée, moins élevée. Mais, en même temps, nous savons que, globalement, en termes de besoin, les déplacements moyens dans ces secteurs, que nous voulons développer en rocade, sont autour de 7 à 9 km. Cela ne va pas jouer beaucoup sur la différence de vitesse commerciale puisque, pour quelqu'un qui le prendrait dans sa globalité, sur l'ensemble des 25 km, c'est à peine 3 à 4 min d'écart. Donc, pour nous aujourd'hui, c'est aussi une différence. Nous ne privilégions pas la vitesse pour la vitesse, mais nous préférons à cette vitesse l'irrigation du territoire. C'est une autre manière de voir la ville que nous voulons vivre.

Autre aspect, cela a été Saclay, qui a été révoqué, sur la question au fond de savoir si nous ne pourrions pas y faire un tramway. C'est vrai que c'est une question qui nous semble pertinente, dans la mesure où nous essayons de regarder à chaque fois, pour être aussi économes de l'argent public notamment, de l'adaptation du mode de transport à la fréquentation. De ce point de vue, la fréquentation est quand même quelque chose d'assez fondamental. Alors, nous avons mené les études comparatives, par rapport notamment au Grand Paris, parce que vous savez que la loi nous donne quasiment l'obligation de donner un avis sur le projet du Grand Paris. Nous étions d'ailleurs habitués à le faire, puisque le STIF, dont c'est le métier d'étudier les besoins de déplacement et les trafics, a un modèle interne. Très souvent, nous avons pu le comparer avec ceux portés par d'autres partenaires, que sont la RATP ou la DRE. Si nous faisons globalement la comparaison des trafics, à l'exception de cette ligne verte, sur laquelle je vais revenir, les choses sont relativement cohérentes. Les trafics des uns et des autres sont relativement cohérents. Je dirais quand même que, côté Grand Paris, nous en mettons toujours 15 % de plus. Et puis, côté des entrants, c'est-à-dire des hypothèses de développement, là aussi, il y a aussi de très grandes différences, ce qui fait que quelque part, nous avons encore rajouté 15 % de plus.

**Jean-Luc MATHIEU** : Terminez Monsieur HELAS.

**Jean-François HELAS** : oui, je voudrais revenir sur l'histoire du tramway. Je termine Monsieur le Président, très rapidement. Du côté de la ligne verte, là par contre, les études sont incohérentes. Il faut sans doute regarder d'un peu plus près, parce qu'il y a un rapport au moins de 1 à 2, entre les chiffres qui sont annoncés de fréquentations par le Grand Paris et les chiffres que nous trouvons. Le problème est que nous trouvons moitié moins (en dehors

de 3 000), effectivement, la question d'un bus à haut niveau de service ou d'un tramway (ce que nous sommes en train de réaliser par tronçon jusqu'à l'École polytechnique), prolongé jusqu'à Saclay, a, à mon avis, toute sa pertinence.

**Jean-Luc MATHIEU** : Monsieur HELAS, nous reviendrons sur ces questions à une autre occasion. Une petite seconde, je vais donner encore la parole à 3 ou 4 personnes. D'ici environ 15 minutes, nous terminerons. Je me tourne vers les deux maîtres d'ouvrage pour savoir s'ils souhaitent, en 3 ou 4 minutes, conclure un peu cette séance, ou pas. Je me tourne vers vous, souhaitez-vous, tout à l'heure, dire quelque chose ? Oui ? Le souhaitez-vous, vous aussi, pour terminer ? Peut-être, en 3 ou 4 minutes, dire ce que vous avez tiré de cette réunion ? Je vous garde à chacun, disons 3 ou 4 minutes, à la SGP puis au STIF. Donc, cela nous laisse encore disons 2 ou 3 questions, et puis nous nous arrêterons. Il y a une dame ici, une dame là-haut, près de l'hôtesse en rouge. Madame ?

**Soraya CARDINAL** : bonsoir. Soraya CARDINAL, cristolienne. Je voulais m'adresser aux deux porteurs de projet, qui ont mis en avant dans leur présentation la prise en compte des besoins des personnes en situation de handicap. C'est vrai que malheureusement, nous, valides, nous nous plaignons de l'inconfort des transports existants ou même de l'inexistence des transports. Mais les personnes handicapées, elles, malheureusement, n'y accèdent pratiquement pas. Donc je voulais savoir quelles étaient les réponses que vous allez apporter, puisque vous l'avez juste expliqué en une seule phrase. Surtout, par rapport à la loi de 2005 qui fait déjà obligation de mettre en accessibilité l'existant (normalement la date butoir est 2015), étant donné que vos programmes de mise en œuvre vont au-delà de 2015, comment allez-vous articuler l'existant et le futur ? Merci.

**Jean-Luc MATHIEU** : je prends les questions, même si elles n'ont plus rien à voir les unes avec les autres. Ce monsieur, et ensuite cette dame.

**Christian CLEMENT, Dessinateur industriel** : Christian CLEMENT, j'habite Créteil. Je suis peu concerné parce que je suis cycliste au quotidien. Donc moi ce qui me choque un peu c'est que cela fait 40 ans qu'il y a du retard dans les transports. J'ai toujours connu, quand j'étais gamin, les transports saturés. Un projet, plus un autre projet de rocade. Un débat droite/gauche, c'est déjà un peu gênant je trouve. Les circulations douces, qu'en faisons-nous ? Douces, quand nous montons la côte de Chènevrières, c'est dur. 6 millions d'euros pour promouvoir tous ces débats. Débordements des coûts de travaux, nous sommes habitués à cela depuis la Villette, tous ces grands travaux. Nous doublons, nous triplons. Favoriser Nord, Sud. La densité de la population, identique, je trouve moi, à Paris, la petite couronne. Donc il y a beaucoup à faire. N'êtes-vous pas prisonniers des intérêts privés et publics ? Mais enfin, je suis quand même rassuré que les gens présents dans cette salle aient des questions pertinentes et s'intéressent plus que moi. Bon, le vélo, dans le transport, dans tout cela ? Voilà. Ce n'était pas des questions, mais des constatations. Merci.

**Jean-Luc MATHIEU** : d'accord, donc cela ne porte pas de réponse en soi. Merci. Madame ?

**Stéphanie DAUMIN** : oui, bonjour. Stéphanie DAUMIN, je suis habitante de la commune de Chevilly-Larue. Nous avons beaucoup parlé d'Arc Express et Orbival ce soir, et c'est tout à fait normal parce c'est effectivement un projet très important pour le département. Moi, je voudrais revenir un peu plus sur le prolongement de la ligne 14, en direction de l'aéroport, en disant que c'est effectivement aussi un projet qui nous semble indispensable. Mais j'aimerais que la même logique, qui a prévalu à l'élaboration du projet Orbival, à savoir un projet en faveur des habitants qui essaient de mettre des stations au service des habitants, des salariés, pour desservir les emplois (etc.), soit également appliquée sur le prolongement de la ligne 14. Pour reprendre l'argumentaire de Madame COUX sur cette ligne, m'étonner un peu du peu de nombres de stations prévues dans le projet Grand Paris, et dire qu'il me paraît indispensable d'ajouter des stations le long de cette ligne. Nous pouvons regarder des propositions, mais au moins deux stations supplémentaires. Et puis également, poser une question sur le mode envisagé pour cette ligne, parce que nous avons parlé d'aspects techniques, mais pas tellement du mode envisagé pour cette ligne, en particulier m'assurer que c'était bien un mode souterrain qui était envisagé en mode métro. Parce que si cela devait être une nouvelle ligne, soit aérienne, soit suspendue, cela constituerait une fracture urbaine supplémentaire pour un territoire qui est déjà fortement meurtri. Là, pour le coup, cela n'aurait plus du tout l'assentiment des populations qui le vivraient vraiment comme une blessure supplémentaire.

**Jean-Luc MATHIEU** : je prends une dernière question. Monsieur, la travée de côté n'a pas encore posé de question. Allez-y, ce sera la dernière pour ce soir. Je répète que toutes les autres questions, vous les posez par écrit, et vous aurez des réponses d'un maître d'ouvrage ou de l'autre.

**Pierre SERNE, Conseiller régional IDF (Les Verts), Conseiller municipal de Vincennes** : merci. Pierre SERNE, je suis élu régional et Vincennois. Donc c'est un coin dont nous n'avons pas beaucoup parlé, pour l'instant. Juste, en incise, nous sommes évidemment très intéressés par l'embranchement qui irait vers Val-de-Fontenay, parce que cela relie toute une partie du département du Val-de-Marne et d'une partie de la Seine-Saint-Denis, avec Montreuil. Évidemment, dans un des projets, c'est possible, dans l'autre, manifestement, non. Donc pour nous c'est un sujet important, y compris avec des connexions avec des lignes existantes ou à venir, comme le T1, ou même peut-être un jour la ligne 1 du métro qui irait jusqu'à Val-de-Fontenay et qui, du coup, serait reliée à un projet de métro en rocade. Mais la question est que j'ai l'impression que nous avons essayé de voir tous les points qui convergeaient entre les deux projets, mais l'interrogation que j'ai est de savoir si nous faisons vraiment deux projets pour les mêmes personnes. J'ai l'impression que dans un cas, cela a été dit en partie, nous faisons des gares rapprochées qui desservent des endroits où il y a beaucoup de gens qui habitent et travaillent, et dans un autre cas, j'ai été très frappé

dans le film de présentation du projet de Grand huit ou de Grand Paris, où on nous expliquait que c'était un métro qui allait très vite, qui reliait des gares relativement éloignées pour des gens qui sont des hommes d'affaires, qui vont de La Défense au Bourget ou de Saclay à La Défense, etc. Outre le fait que j'imagine mal un homme d'affaires, atterrissant dans son jet au Bourget et sautant dans un métro, je m'interroge vraiment de savoir si nous faisons ces deux projets pour les mêmes personnes.

*Applaudissements*

Dans un cas, vu qu'il va coûter très cher, ne sommes-nous pas en train de prévoir pour riches d'un côté, où il y aura une tarification spéciale et où ne pourront monter que les riches (ce qui réglera la question des gens qui avaient peur que les banlieues montent dedans et que cela fasse du désordre) et de l'autre côté, un métro proche des habitants, qui sera pour les gens tels qu'ils vivent aujourd'hui et qui en ont besoin aujourd'hui. Voilà.

*Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : alors, j'arrête là les questions. Je vais donner la parole aux uns et aux autres, disons une dizaine de minutes, avant de vous demander de conclure, si vous le souhaitez, cette réunion. Souhaitez-vous commencer ?

**Christian GARCIA** : sur les deux questions, une qui concerne la ligne 14, par rapport au nombre de stations, et une autre sur, justement, la question qui est posée par rapport à la desserte.

Moi, j'invite, avec beaucoup d'attention, à ce que nous regardions aujourd'hui le tracé du Grand Paris tel qu'il est. Le tracé du Grand Paris, tel qu'il est aujourd'hui dans le Val-de-Marne, est une inter-station tous les moins de 2 km. C'est-à-dire qu'il y a une station qui est positionnée à moins de 2 km. Quand nous regardons aujourd'hui les zones qui sont desservies, au travers des stations, dans le Métro du Grand Paris, là aussi, j'invite, Le Blanc-Mesnil, Gennevilliers, Saint-Denis, Clichy-Montfermeil, Sevran, Vitry, Villejuif, et encore. Si c'est cela desservir uniquement les territoires économiques, c'est qu'il faut regarder avec attention, je vous invite à le faire, le projet du Grand Paris. Parce que c'est vrai qu'il se dit, et nous lisons beaucoup de choses, sur ce sujet. Mais je vous invite vraiment, à nouveau, et excusez-moi d'insister, à regarder la desserte de ces territoires, au niveau de l'implantation des stations du Grand Paris. Donc, je n'opposerai pas à la fois la desserte qui est faite par rapport à ces villes avec le développement économique sur d'autres secteurs du Grand Paris. Mais cette complémentarité est nécessaire dans le projet. L'un ne peut pas aller sans l'autre. Les mettre en opposition tous les deux est dangereux pour les deux projets.

En ce qui concerne L'Haÿ-les-Roses, excusez-moi, le prolongement avec la station qui est demandé à L'Haÿ-les-Roses, comme je l'ai dit dans le cahier d'acteur, il est clair qu'aujourd'hui, la réflexion que nous devons avoir sur le nombre de stations de la ligne 14

doit attirer l'attention à la fois de la SGP, nous, pour qu'il y ait à la fois une desserte utile et que nous prenions compte aussi, à nouveau, de ce qui sera exprimé au travers des différents débats publics. Le débat public est là pour positionner avec beaucoup de précision le nombre de stations et les différents tracés proposés. Rien n'est figé. Tout est en débat. Tout est en discussion et il y a jusqu'au 31 janvier pour trouver une issue à l'ensemble de ces tracés proposés et de ces implantations de futures stations. Donc le débat est ouvert. Il y en a plusieurs dans le Val-de-Marne. Je crois qu'il faut vraiment insister sur la nécessité, le besoin et l'utilité de positionner une station à tel endroit. Parce que nous ne pouvons pas positionner une station parce que nous avons décidé de positionner une station. Une station, c'est entre 50 et 100 millions d'euros. Nous ne pouvons pas les multiplier. Il faut que cela soit rationnel, utile, et nous ne faisons pas n'importe quoi avec l'argent du contribuable. Merci. Sur l'accessibilité, Claire-Hélène va répondre.

**Claire-Hélène COUX** : oui, je complète d'abord la réponse, par rapport à la question de la dame de Chevilly, sur le mode qui va être utilisé pour la ligne bleue. C'est un mode métro. Nous sommes dans la continuité de la ligne 14, donc nous continuerons avec du métro, puisque le métro empruntera, dans le sud, la ligne 14 jusqu'au Nord, à Roissy. Et, vous avez parlé aussi de savoir si c'était un métro souterrain ou aérien. Nous avons étudié, à la demande de certaines personnes, les parties qui pourraient être aériennes. Il y en a, mais jusqu'à présent, dans le débat public, nous avons montré dans le livre sur le débat public où les sections aériennes pouvaient se situer, et la demande que nous avons entendue était surtout celle d'avoir un métro en souterrain. Voilà. Donc à chacun de s'exprimer lors des débats publics, nous en tiendrons compte lors de la création de ce métro.

Sur les personnes souffrant de handicap, quand nous construirons ce métro du Grand Paris, nous tiendrons compte, évidemment, de la dernière législation en vigueur, et il y aura tous les équipements nécessaires pour elles, tout ce qui se fera de mieux, pour ce métro qui sera le plus moderne possible, comme j'ai indiqué dans mon exposé. Est-ce que cela répond à votre question ?

**Jean-Luc MATHIEU** : je crois que nous ne pouvons pas, d'ailleurs, prolonger. Donc je me tourne maintenant vers le STIF. Vous avez la parole, 3 ou 4 minutes, et puis nous concluons.

**Sophie MOUGARD** : je voudrais revenir sur la question de l'accessibilité aux personnes en situation de handicap, mais plus largement à ce que nous appelons les personnes à mobilité réduite, que nous pouvons tous être, les uns et les autres, parce que nous sommes encombrés ou parce que nous avons quelques difficultés à nous mouvoir, tout simplement. Nous avons conçu le projet Arc Express, totalement accessible, avec les équipements qui vont bien, les ascenseurs. Nous avons également pris en compte l'ensemble des situations de handicap différent. Nous pensons toujours aux fauteuils roulants, mais il y a le handicap visuel et le handicap auditif qui sont aussi traités, avec des équipements ad hoc qui

permettent aux personnes de se repérer et de se déplacer. Nous traiterons, à l'occasion des points de correspondance, l'ensemble des gares et des stations avec lesquelles nous nous maillons. Nous les mettons à niveau et les rendons accessibles. Au-delà de cela, le STIF est en charge d'un schéma directeur d'accessibilité, je crois, Madame, que vous avez rappelé la loi de 2005. Au titre de ce schéma directeur d'accessibilité, nous avons travaillé avec les collectivités locales, avec les opérateurs RFF, SNCF, RATP, pour mettre en œuvre un plan qui représente 1,4 milliard pour mettre en accessibilité les gares du réseau et également les lignes de bus. D'ores et déjà, l'ensemble des lignes de bus, dans Paris, compte tenu de la mobilisation de la Ville, du STIF et de la Région qui accompagnent ces financements, est accessible. Nous travaillons avec les départements de petite couronne, en rendant également accessibles les lignes de bus, et les lignes Mobilien, en grande couronne, avec les départements. Et je voudrais indiquer aussi qu'il nous paraît important d'offrir du service à ces personnes, un service d'information, Infomobi, qui est développé par le STIF, et qui permet d'informer sur le bon fonctionnement et sur les itinéraires des personnes. Il y a également, en partenariat avec chacun des départements, le service PAM, pour accompagner à la mobilité, je crois que dans le Val-de-Marne cela s'appelle PAM94 Filival. Il permet de répondre, sous forme de transports à la demande, aux déplacements des personnes à mobilité réduite.

**Laurence DEBRINCAT** : oui, je voulais dire un mot sur la question des cyclistes, qui est loin d'être anecdotique, bien au contraire. Je crois qu'Arc Express est justement un projet qui permet de troquer une mobilité toute voiture pour une mobilité qui repose à la fois sur les transports collectifs et aussi sur la marche et sur le vélo. Alors, l'ensemble des stations d'Arc Express sera doté de stationnements sécurisés pour les vélos. Cela va de soi pour que nous puissions laisser notre vélo le matin et le retrouver le soir, en bon état. Il faudra aussi, et là ce sera à la charge des collectivités, compléter ces actions par des pistes cyclables qui permettront d'accéder au mieux aux stations d'Arc Express. C'est vraiment cet ensemble qui est très important et que nous portons au STIF, dans le cadre de la révision du Plan de déplacement urbain d'Île-de-France. C'est vraiment un des objectifs fondamentaux des 10 ans à venir, de favoriser une mobilité qui soit alternative à la voiture.

**Jean-Luc MATHIEU** : merci. Comme prévu, je vais donner 3 ou 4 minutes, pour conclure, à la Société du Grand Paris, s'ils le souhaitent, et puis ensuite à vous. Vous avez la parole.

**André SANTINI** : Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs les élus, chers amis, je crois qu'il était intéressant que les deux projets vous soient présentés. Nous avons entendu, dans le débat, certains a priori. Il ne s'agit pas d'opposer les deux projets. Depuis le début, nous plaidons pour la complémentarité, pour la synthèse. Ce n'est pas facile. Chacun avait sa position au début, et aujourd'hui, vous-mêmes demandez, dans vos questions, pourquoi nous n'avons pas les projets. Car finalement, tout à l'heure, nous avons un peu opposé, un peu rapidement, une ligne pour les hommes d'affaires, et une autre pour les gens d'en bas,

comme disait un ancien Premier ministre. Absolument pas. Il y a une raison très simple, c'est que le tarif sera le même pour tout le monde. Donc je ne vois pas comment nous pourrions distinguer les petits jeunes et puis les vieux cons, dont je fais partie. Donc, nous, nous voulons sincèrement que ce projet aboutisse. Parce que, nous vous l'avons dit, il y a eu le métro (nous ne nous rappelons même plus quand), il y a eu le RER (c'était Monsieur DELOUVRIER), et aujourd'hui, enfin, c'est la réelle chance. Nous sommes condamnés à réussir. Si nous ne faisons pas aujourd'hui, avec l'État, la Région, les départements, les communes, un système que vous aurez élaboré, permettez-moi de vous dire, nous ne le ferons jamais. Nous trouverons toujours des gens qui auront des raisons à avancer : il n'y aura pas d'argent, ou cela peut attendre, il ne faut pas faire Saclay, ou il faut le faire. Nous, nous voulons tout faire. Et nous voulons le faire dans phasage. Et je crois qu'aujourd'hui, cette idée progresse bien. Parce que si nous acceptons le phasage, nous connaissons déjà, c'est l'A86, qui n'est même pas terminée. Donc, nous allons repartir pour un nouveau Saint-Jacques de Compostelle. Simplement, en respectant l'autre projet, avec une équipe ouverte, à votre écoute, nous pensons sincèrement que nous devons trouver une solution qui respecte chaque projet, chaque équipe, et qui surtout s'inscrive dans la perspective du bien public, au service de nos concitoyens.

#### *Applaudissements*

**Jean-Luc MATHIEU** : Président HUCHON, si vous voulez prendre aussi 2 ou 3 minutes pour conclure.

**Jean-Paul HUCHON** : oui, une minute et demie. D'abord, remercier tous ceux qui nous ont suivis, ils sont très nombreux ce soir, et ils étaient, je pense, soucieux de poser leurs questions. Nous avons essayé de donner les meilleures réponses possibles. Le débat va continuer. C'est la troisième fois que nous le faisons, avec nos collègues. Nous allons continuer. Je crois que moi, j'étais passionnément attaché à ce que ce débat ait lieu. Il a lieu, cela n'a pas été facile. Il a fallu beaucoup combattre, à l'Assemblée, auprès du Président de la République, pour que ce débat ait lieu. Il a eu lieu, il a lieu et il aura lieu. Ce sont deux projets dont l'esprit n'est pas le même. Vous l'avez compris et vu. Mais cela ne veut pas dire que cet esprit soit inacceptable dans chacun des projets. C'est-à-dire, c'est tout à fait noble de souhaiter desservir, à l'avenir, les centres de développement, et c'est aussi très noble et très important de desservir d'abord des gens qui sont dans des cités mal desservies et qui ne traitent pas le problème du transport de banlieue à banlieue. Or, ce problème est un problème fondamental pour l'Île-de-France qui, aujourd'hui, n'est desservie que de manière radiale et pas par les rocadés. Et donc, c'est très important d'avancer sur ce sujet. Enfin, je voudrais dire à tous ceux qui ont posé des questions touchant à l'existant : c'est vrai que les RER ne marchent pas bien, c'est vrai que la ligne 13 est saturée, et c'est vrai que nous pouvons faire mieux. Ne sacrifions pas l'amélioration de l'existant à des projets qui dépasseraient les capacités de financement. Je crois que nous sommes quand même entre



gens sérieux, les capacités de financement sans un certain phasage, ne seront pas pertinentes. Il faudra donc choisir les priorités. Moi, ma priorité, je l'ai indiquée. C'est l'Arc Sud, c'est l'Arc Nord ensuite, et c'est plutôt un complément vers l'Est, vers Noisy-le-Grand, vers Champs-sur-Marne, vers, bien sûr, Clichy-Montfermeil, que la réalisation en même temps d'une boucle Ouest qui est très coûteuse. Voilà, c'est tout, je suis tout à fait ravi des intentions manifestées par le Président SANTINI, et nous avons très bien que nous sommes de gens ; je dirais de bonne composition, et que nous finirons par déboucher sur une solution. Mais cette solution ne peut pas se faire au détriment du Plan de mobilisation, qui concerne tous les Franciliens, dans tous les modes de transports et dans toutes les dimensions de leurs difficultés. Voilà, c'est ce qu'il faudra maintenir. Pour cela, il y a un besoin de financement qui se passe à l'Assemblée nationale et au Sénat dans les semaines qui viennent. Au fur et à mesure que nous avancerons dans le débat, nous verrons que ces décisions politiques et financières sont vraiment absolument nécessaires. Et sinon, nous ferons tout ce qui sera possible pour que le projet soit beau et utile. Merci.

*Applaudissements.*

**Jean-Luc MATHIEU** : cette réunion est terminée ; je vous remercie d'y avoir participé. Pour savoir ce qui se passera ensuite, comme débat, dans le cadre d'un projet, dans l'autre, ou dans des réunions communes, je vous invite à regarder les deux sites. Bonsoir.

*(Fin de la réunion à 23 h 09)*