

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

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

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

1^{er} décembre 2010

Vitry-sur-Seine

MEMBRES DES COMMISSIONS PARTICULIÈRES DU DÉBAT PUBLIC :

Projet de réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND
- Lamia ABDEL NABY

Projet Arc Express :

- Jean-Luc MATHIEU
- Claude AGARD

MAITRISES D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

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

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

- Laurence COHEN, Administratrice
- Jean-François HELAS, Directeur des investissements
- Laurence DEBRINCAT, Responsable des Études Générales du STIF

La séance est ouverte à 20 h 12 sous la présidence de Jean-Luc MATHIEU, Président de la Commission Particulière du Débat Public "Arc Express".

Alain AUDOUBERT, Maire de Vitry-sur-Seine : je vais être très bref. Je voudrais vous souhaiter la bienvenue, à toutes et à tous, pour ce débat qui est extrêmement important pour notre ville, notre département, mais aussi la métropole parisienne, la partie agglomérée. Je vous souhaite la bienvenue, à toutes celles et tous ceux qui ont bravé le froid et la tempête, comme on dit. Cela ne nous facilite pas les choses pour ce débat, c'est clair, cela ne facilite pas la venue. Je voudrais saluer Messieurs les Députés, les parlementaires, mon ami GOSNAT, Député-maire d'Ivry, et mon ami ROUQUET, Député-maire d'Alfortville. Je voudrais signaler la présence, mais je ne vais pas les nommer tous, de nombreux élus. Je pense bien sûr aux Vitriotes et aux Vitriots, mais aussi à un certain nombre d'habitants des villes voisines, que nous accueillons avec plaisir.

Bien évidemment, je ne donnerais pas ici mon avis sur l'ensemble des deux projets, c'est ce que vous m'aviez demandé. Je le fais bien volontiers, à condition, et vous m'avez dit que ce sera possible, que je puisse intervenir et donner mon avis dans le débat. Je voudrais vous dire aussi que j'ai souhaité, comme de nombreuses autres villes du Val-de-Marne, que le débat public puisse se faire à la fois sur les deux projets, celui élaboré par le STIF et celui élaboré par la Société du Grand Paris. Cela me paraissait une bonne formule, d'autant plus que dans la partie qui concerne directement le Val-de-Marne, nous sommes dans une situation où, en gros, les deux projets sont très voisins du point de vue de leur trajet. Je dois dire que, vous le savez parce que vous y avez déjà été confrontés les uns et les autres, avec le département du Val-de-Marne, l'association Orbival a, depuis plusieurs années, travaillé à un projet de métro de banlieue à banlieue, qui vous a été largement présenté, en tout cas à Vitry, mais aussi un peu partout dans le département. Ce qui est quelque chose d'un peu original et dont nous sommes assez fiers, puisque cela a conduit à un accord, par-delà toutes les sensibilités politiques des diverses villes qui pouvaient être concernées. Un projet qui a donc fait l'objet d'un large consensus, qui est aussi partagé par de nombreuses villes qui ne sont pas sur le trajet directement, parce que chacun y voit un atout et pour le Val-de-Marne et pour la partie agglomérée de l'Île-de-France, un nouveau progrès à réaliser dans ce domaine. C'est pourquoi je me félicite que, pour une part non négligeable, et l'un et l'autre des deux projets qui vont nous être présentés, aient tenu compte de l'avis que nous avons émis avec l'association Orbival. Il y a encore quelques différences, quelques améliorations à apporter à l'un et l'autre, mais — je donnerai mon avis plus tard — je voudrais dire que je souhaite puisse justement contribuer à faire converger l'ensemble vers un projet qui puisse nous être commun. Mais j'ai cru entendre que Monsieur le Président du STIF (qui est également Président du Conseil régional) avait dit des choses un peu similaires, sur la nécessité de faire converger les deux projets. Je sais que nos amis de la Société du Grand Paris sont aussi dans un état d'esprit analogue, d'essayer de dégager un projet qui puisse faire largement l'unanimité. Donc je voudrais dire à toutes et à tous que la parole sera

vraiment libre. N'hésitez pas à donner votre avis, à marquer votre préférence, pas seulement en disant que vous aimez mieux un projet plutôt que l'autre, mais en disant aussi l'intérêt que vous portez à ce métro de banlieue à banlieue, à cette boucle importante qu'il faut faire autour de la région parisienne.

Je m'en tiendrais là pour l'instant, je remercie en tout cas les Présidents de la Commission nationale du débat public d'avoir accepté ma proposition de regrouper les deux débats, car je sais qu'il y avait ici ou là des réticences. Nous avons réussi à les lever et je crois que c'est bien que nous puissions travailler comme cela, encore plus dans la clarté et la démocratie. Je vous rends donc, Monsieur le Président, la parole.

Applaudissements

François LEBLOND, Président de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de Transport Public du Grand Paris" : Monsieur le Maire, merci pour vos propos d'accueil, qui nous touchent beaucoup. Messieurs les Députés, Madame la Conseillère régionale, Mesdames, Messieurs, je voudrais d'abord vous indiquer que nous fonctionnons de la façon suivante, avec mon ami Monsieur MATHIEU, Président d'Arc Express : à tour de rôle, nous présidons les réunions. Ce soir, c'est lui qui va présider la réunion et c'est moi qui vais vous donner quelques explications, avant cette réunion.

Je voulais simplement d'abord vous présenter les personnes qui sont à la tribune. Vous avez, du côté de la SGP, à ma droite, Monsieur Marc VERON, Président du directoire, Madame Florence CASTEL, Directrice du Développement durable et de la qualité, Monsieur Christian GARCIA, bien connu dans le Val-de-Marne je crois, Madame Claire-Hélène COUX. Et du côté du STIF, je viens de le dire, nous avons Madame COHEN, Administratrice du STIF et Conseillère régionale, Monsieur Jean-François HÉLAS, Directeur des projets d'investissement et Madame Laurence DEBRINCAT, Responsable des études générales.

Nous avons également une représentation de la SNCF dans cette salle, et une représentation de Réseaux ferrés de France. Peut-être la Direction régionale de l'équipement, je ne sais pas, est ici présente également ? Donc, vous voyez, les services de l'État sont également présents dans cette salle, et je pense que c'est très heureux. Nous les remercions beaucoup d'être présents.

S'agissant des partenariats, je voudrais rappeler qu'à la tribune, mon ami Jean-Luc MATHIEU est donc Président de la Commission particulière Arc Express, que je préside donc la Commission particulière Réseau de Transport du Grand Paris, et j'ai à côté de moi une de mes collègues de la Commission, Madame Lamia ABDEL NABY, membre de la CPDP. Nous avons plusieurs personnes également dans la salle de la Commission du Grand Paris, et je les remercie aussi d'être venues ce soir. Du côté d'Arc Express, à côté de Jean-Luc MATHIEU, Monsieur Claude AGARD, qui est membre de la CPDP Arc Express.

Je rappelle que nous nous appuyons sur deux textes, en ce qui concerne les débats publics.

Un texte général qui est celui des lois de 1995 et 2002, qui sont des lois générales qui commandent les règles du débat public, qui sont liées à la convention AARGUS, que chacun connaît. Et plus particulièrement, pour les débats qui nous concernent, une nouvelle loi qui est intervenue le 3 juin 2010, qui ne remet pas en cause les principes du débat public, mais qui, pour l'occasion, les précise dans les problèmes de délais, de coordination de deux débats. C'est une loi qui prévoit que les deux débats seront organisés de façon conjointe, le débat sur la Grand Paris que je préside, et le débat Arc Express que préside Monsieur MATHIEU. C'est une originalité, cela ne s'est, je crois, jamais produit. Nous avons, Monsieur le Maire vous l'a dit tout à l'heure, l'obligation de faire en sorte que, autant que nous le puissions, ces deux débats se présentent d'une façon aussi complémentaire et conjuguée que possible. Nous avons d'ailleurs constaté, au cours des deux mois qui précèdent — car nous sommes au milieu du débat et pour nous, Grand Paris, nous sommes pratiquement à la moitié des réunions, je crois que pour Arc Express c'est à peu près la même chose — que de plus en plus, cette volonté de travailler ensemble s'exprime d'une façon générale. Je pense que les débats que nous avons conduits ont, de ce point de vue, déjà été utiles. Ce soir, peut-être qu'il y aurait eu un peu plus de monde s'il avait fait moins froid, si la météo avait été meilleure, mais nous pouvons malgré tout considérer que nous sommes nombreux et d'autre part qu'au bout du compte, dans l'ensemble des débats, il y aura eu au moins 15 000 personnes en Ile-de-France qui auront été concernées par ces débats. Ce qui est donc une première.

Je voudrais rappeler, quelques instants, ce qu'est le principe du débat public. D'abord, il y a une CNDP, en application des lois que j'ai énumérées. Cette Commission nationale du débat public est totalement indépendante des pouvoirs publics. C'est cette Commission qui nous a nommés, Monsieur MATHIEU et moi. Sur notre proposition, elle a accepté les autres membres des Commissions. Donc nous sommes autant indépendants de l'État que des collectivités locales. Nous essayons de faire en sorte que tout le monde puisse débattre, d'une façon tout à fait claire, sur ces sujets. Les principes du débat sont les principes de la neutralité, pour nous, le principe de l'indépendance, le principe d'équivalence, le principe de transparence, le principe de la nécessité, quand nous nous exprimons, d'avoir une argumentation. Il faut toujours argumenter.

Le débat dure 4 mois. Il a commencé le 30 septembre dernier. Nous avons fait une réunion commune, au Palais de Congrès, le 30 septembre. Il y aura une réunion de conclusion qui se tiendra le 31 janvier. Donc, pour ce débat, ce qui est important est que vous puissiez vous informer, avec des dossiers qui nous ont été remis par chacun des deux maîtres d'ouvrage. Nous avons demandé des précisions sur chacun de ces dossiers et nous avons la possibilité de faire répondre les acteurs, sur le site, aux questions qui sont posées. Nous recueillons également des contributions. Vous pouvez exprimer vos avis et propositions, par des réunions publiques comme celle de ce soir, qui durent en principe 3 heures. Ce que nous essayons de faire, pour que tout le monde puisse s'exprimer, que chacun évite de parler trop longtemps : nous parlons d'une règle de principe de 3 minutes. Bien sûr, nous écoutons ce

qui nous est dit. Ces réunions se tiennent pendant 4 mois. Il y en a davantage pour le Grand Paris que pour Arc Express, parce que la géographie n'est pas la même, mais de toute façon, cela dure 4 mois. Nous deux, les deux Commissions feront une synthèse qui sera rendue publique deux mois après la clôture du débat, c'est-à-dire avant le 31 mars. À partir de là, les maîtres d'ouvrage disposeront, pour le STIF de 3 mois, qui est le droit commun, et pour la Société du Grand Paris de 2 mois, ce qu'a prévu la loi, qui est spécifique pour cela. La Commission du débat public a lancé, comme je le disais, conjointement la procédure du débat public relative au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et celle relative à Arc Express. Les deux débats portent sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques des projets.

Les deux projets sont exposés par les maîtres d'ouvrage, que nous entendrons successivement. Ils alternent à chaque fois, il y en a un qui passe le premier et la fois suivante c'est l'autre. Je crois qu'aujourd'hui, c'est Grand Paris qui passe le premier. Puis nous donnons la parole à la salle. Vous aurez des micros. Nous allons vous demander de vous présenter, si vous pouvez, de vous lever, pour que le compte rendu, le verbatim, puisse être le plus précis possible et que vous puissiez vous y retrouver, c'est important. Vous pourrez également consulter les sites internet des deux CPDP. Ils apparaissent sur l'écran : www.debatpublic-reseau-grandparis.org et l'autre www.debatpublic-arcexpress.org. Voilà ce que je voulais vous dire aujourd'hui. Nous aurons d'autres réunions communes, une le 7 décembre à Villejuif, une autre le 15 décembre qui sera à Gennevilliers. Maintenant, je laisse mon ami, Monsieur MATHIEU, présider la séance. Nous essaierons de l'aider du mieux que nous pourrons, mais je pense que nous pouvons dire que toutes les réunions que nous avons tenues jusqu'à présent se sont déroulées dans de très bonnes conditions. Je ne doute pas que celle de ce soir se fera de la même manière.

Jean-Luc MATHIEU, Président de la Commission Particulière du Débat Public "Arc Express" : je me permets juste un tout petit addendum, d'une part, parce que les personnes dans la salle n'ont peut-être pas bien compris. Nous avons deux débats publics qui se déroulent exactement de la même façon, mais leur préparation était très différente. En ce qui concerne le STIF, son dossier a donné lieu à 6 mois d'études avec nous. En ce qui concerne le dossier du Grand Paris, la CNDP a eu le mois d'août, avec une réunion, pour en débattre. Ce n'est donc pas tout à fait la même chose, même si le débat maintenant est identique. D'autre part, la CNDP où vous avez été invités ce matin a insisté pour, pour reprendre ce que vous disiez, travailler ensemble à ce que nous évoquons les projets de confluence, de sorte qu'à partir de maintenant, sans trop en parler, je ne vois aucun inconvénient à ce que le projet du Président HUCHON soit de temps en temps exposé comme projet de confluence des 2 projets qui étaient ce matin en débat. À partir de là, nous écoutons le Grand Paris.

Claire-Hélène COUX, Société du Grand Paris : bonsoir. Merci d'être avec nous ce soir. La Société du Grand Paris, mes collègues et moi-même sommes très heureux d'être ici ce soir pour vous présenter le projet du Grand Paris. Nous allons commencer notre présentation par un film de quelques minutes qui va vous donner un premier éclairage sur notre projet et son ambition.

Projection d'un film

Diffusion d'un document PowerPoint

Nous allons maintenant vous présenter les principales caractéristiques du Métro Grand Paris et ce qu'il va changer dans votre vie quotidienne. Nous regarderons ensuite le tracé des 3 lignes qui le compose et les bénéfices que nous pourrions tous en tirer, les Vitriots, les Val-de-Marnais, et plus généralement tous les Franciliens. Nous terminerons par la mise en œuvre du projet, son coût, ses délais de réalisation.

Pour commencer, rappelons d'abord les enjeux auxquels doit répondre le futur réseau de métro que nous souhaitons construire. En Ile-de-France, il y a aujourd'hui un écart très important entre l'offre de transports en commun dans Paris intramuros et l'offre de transports en commun en banlieue. Ainsi, 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 % de déplacements en transports en commun. D'une manière générale, les déplacements en transports en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, vous en savez quelque chose, notamment parce que le réseau de transports d'Ile-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale. Ce qui oblige certains à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Prenons par exemple les utilisateurs du métro. 10 % d'entre eux passent par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner, dans ces conditions, que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue en Ile-de-France s'effectuent en voiture et que nous trouvions dans le Val-de-Marne, à Nogent, le plus gros bouchon d'Europe, sur le tronç commun A4/A86 ? Nous sommes donc aujourd'hui confrontés à un défi, répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue.

Le Métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. C'est un réseau en rocade de 3 lignes de métro automatique en souterrain, desservant une quarantaine de gares nouvelles, la plupart en correspondance avec le réseau de transports en commun. Sur la diapositive, derrière moi, vous voyez les nouvelles gares du Val-de-Marne qui clignotent. Avec ses 155 km de voies nouvelles et le jeu des correspondances, les déplacements de banlieue à banlieue vont être considérablement facilités. Ainsi, le Métro Grand Paris répond aux attentes de nos concitoyens. Ils emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs, pour les démarches de la vie quotidienne. Le

Métro Grand Paris va aussi permettre d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense, les pôles de recherche et d'enseignement. Il répond donc 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 que nous serons 2 millions à emprunter chaque jour le Métro Grand Paris à sa mise en service. Ce chiffre correspond au trafic actuel des lignes de RER B, C, D et E réunies. Ce trafic pourra être porté à 3 millions de voyages, compte tenu de la capacité du Métro Grand Paris.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le Métro Grand Paris est un métro automatique, souterrain et rapide, qui va nous faire gagner du temps. 65 km/h de vitesse en moyenne, avec un intervalle entre 2 trains de 85 s, aux heures de pointe. Les quais des gares font 120 m de long, les trains de 8 voitures permettent de transporter près de 1 000 voyageurs. Ainsi, le Métro Grand Paris peut répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain. Les gares et les rames sont accessibles et équipées des derniers systèmes d'information voyageurs, pour faciliter le déplacement des personnes à besoin spécifique, les personnes à mobilité réduite, les personnes avec handicap, les parents avec une poussette ou les voyageurs encombrés de valises. Les quais sont équipés de façades qui éviteront les chutes sur les voies et permettront une meilleure régularité. Le Métro Grand Paris propose une qualité de service optimale, régularité, souplesse, adaptabilité à la demande et sécurité.

Le Métro Grand Paris, ce sont 3 lignes nouvelles, mais aussi des gares nouvelles. Les gares du Métro Grand Paris sont un lieu d'échanges avec les autres modes de transport. Elles vont permettre aux voyageurs d'être en correspondance avec toutes les lignes du réseau Transilien, toutes les lignes du RER, 5 lignes de métro, 6 lignes de tramway. La gare est en connexion avec le réseau de bus, elle comprend une zone de dépose-minute pour les voitures, de services d'autopartage et de covoiturage, des stations Vélib. Quand cela est nécessaire, la gare dispose de parkings de rabattement pour les voitures. C'est aussi un espace de vie, nous y accédons facilement depuis le quartier environnant, à pied ou à vélo. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des voyageurs et des habitants du quartier. Au service de la ville, la gare de demain est donc aussi un outil de développement urbain.

Revenons maintenant sur chacune des 3 lignes de métro. La ligne rouge est une rocade qui fait 60 km de long et offre à la banlieue 23 nouvelles gares, dont 8, dans le Val-de-Marne. Elle répond aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue. Nous y prévoyons ainsi que 800 000 voyageurs l'emprunteront chaque jour. À l'ouest, dans les Hauts-de-Seine, la rocade assure la connexion avec La Défense. À l'est, elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emplois du Bourget, et grâce aux correspondances, aux bassins d'emploi de Roissy et Marne-le-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, la ligne rouge reprend

l'intégralité du tracé du tracé porté par l'association Orbival, depuis Bagneux jusqu'à Villiers-sur-Marne. Cette association regroupe des élus de tout bord politique, qui ont su travailler ensemble pendant plus de 4 ans, pour porter un projet de métro dans le Val-de-Marne. Orbival a su fédérer l'ensemble des acteurs économiques, entreprises, universités, secteur hospitalier et milieu associatif, et obtenir l'adhésion au projet de la population, qui se concrétise par la signature de plus de 53 000 soutiens. Nous avons pu nous appuyer sur ce consensus et sur les différentes études réalisées par le Conseil général et Orbival pour vous proposer aujourd'hui un tracé stabilisé. Ce gain de temps est déterminant pour l'avancée du projet de Métro Grand Paris dans le Val-de-Marne. La rocade facilite les déplacements, dans toutes les directions, grâce à ses correspondances. À Bagneux, elle se connecte au prolongement du métro ligne 4. À Arcueil-Cachan, elle se connecte au RER B, à Villejuif, à l'institut Gustave Roussy, à la ligne 14 prolongée, à la future gare de Vitry-centre. Elle se connecte au futur tramway sur la RD5. Aux Ardoines, elle se connecte au RER C. À Vert-de-Maisons, c'est la connexion au RER D. À Créteil-l'Échat, elle se connecte à la ligne 8 du métro. À Champigny-centre, c'est la connexion avec le projet de tangentielle est, depuis Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay. Dans le secteur de Bry, Villiers, Champigny, c'est l'interconnexion avec le RER E. C'est également dans ce secteur que nous prévoyons le site de maintenance des 85 trains de la rocade et son principal centre de remisage. Comme vous pouvez le constater, toutes les conditions sont réunies pour réaliser la ligne rouge et envisager une mise en service rapide dans la Val-de-Marne.

La ligne verte est une seconde rocade. Elle compte 75 km et 16 gares. Elle va créer une nouvelle liaison directe avec l'aéroport de Roissy au Nord, et avec l'aéroport d'Orly au Sud. Du nord au sud, elle dessert le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, 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 desservir 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 transports en commun de la plateforme d'Orly. À noter qu'il subsiste des variantes sur ce tracé, que vous voyez apparaître en vert clair sur l'écran. Par exemple, dans le nord des Hauts-de-Seine entre Saint-Denis et La Défense.

La ligne bleue, c'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 à Saint-Denis-Pleyel et Orly. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la région-capitale. 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. Au Nord, il est prévu une nouvelle

gare au niveau du centre hospitalier universitaire de Bicêtre, et une autre gare au niveau de l'institut Gustave Roussy à Villejuif. Cet institut est le premier centre européen de lutte contre le cancer. Ce sont 2 500 salariés, 150 000 consultations par an et 11 000 patients pris en charge en 2009. Aujourd'hui, cet équipement exceptionnel n'est desservi que par des bus et le parking de l'institut 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 les 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'effectue la correspondance avec le TVM et avec le futur tramway T7 qui est 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 accéderont plus facilement à l'aéroport et au TGV d'Orly. La ligne bleue, c'est 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 Métro Grand Paris.

Je vous propose de revenir maintenant sur ces 3 points. Sur cette carte, vous voyez le Métro Grand Paris en violet, et la gare de Vitry-centre qui clignote. 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 min par rapport à aujourd'hui. Par exemple, du centre de Vitry vers La Défense, 25 min au lieu d'une heure actuellement, vers Saclay 28 min au lieu d'une heure et demie, vers Créteil-L'Échat (beaucoup plus près, 7 min au lieu de 20 min en bus aujourd'hui). C'est un résultat spectaculaire qui montre bien l'intérêt de notre projet pour les territoires. C'est un résultat qui est obtenu grâce à la combinaison des 3 lignes qui forment le Métro Grand Paris et grâce à la qualité et à la pertinence de son maillage avec le réseau existant. Nous venons de le voir, le Métro Grand Paris facilite les déplacements en transports en commun dans des secteurs comme celui de Vitry. Son autre effet bénéfique est qu'il va alléger la charge sur le réseau ferré existant. Ainsi, avec le Métro Grand Paris, 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 qui va à Chessy. C'est donc plus de confort pour tous les voyageurs. Sans compter qu'une ligne désaturée n'est pas seulement une ligne moins bondée, c'est aussi une ligne qui fonctionne mieux. Pour ce qui concerne le développement économique et

territorial, 9 territoires de développement ont été identifiés dans l'ensemble de l'Île-de-France.

Nous sommes plus particulièrement concernés ce soir par le territoire du sud de Paris, identifié comme le territoire de santé et des biotechnologies. Faisons un zoom sur ce secteur. Sur cette carte, vous voyez Paris en gris bleu, en rose les limites de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine-Amont. Les petites croix rouges représentent les hôpitaux, les carrés jaunes les établissements d'enseignement supérieur et de recherche, les ronds oranges les entreprises de biotechnologie, comme Sanofi-Aventis, à Vitry. Vous pouvez ainsi apprécier les formidables atouts dont dispose le Sud francilien, et vous imaginez sans peine ce que pourra apporter le Métro Grand Paris à ce secteur. Il va améliorer les déplacements des habitants. Il créera également les conditions de meilleurs échanges entre les différents acteurs de la santé et des biotechnologies. Il va changer la perception de ce secteur, le rendre visible et attractif, susciter l'implantation d'entreprise et donc d'emplois. Ceci se vérifiera en particulier sur le site des Ardoines — vous le voyez apparaître en vert sur l'écran — avec son projet de développement articulé autour de la nouvelle gare. Les Ardoines sont un site de 300 ha situé entre la Seine et la ligne de RER C. De nombreuses entreprises y sont présentes, représentant près de 10 000 emplois dans le domaine de l'énergie, la santé, la logistique. Cette partie de la commune de Vitry fait partie d'un projet ambitieux piloté par l'Établissement public Orly-Rungis-Seine-Amont, avec l'objectif d'accueillir plus d'emplois, mais aussi des équipements, des services, des logements, créant ainsi un quartier vivant et animé. Sur les 140 ha de terrains aménageables, il est ainsi prévu 13 000 logements et plus de 30 000 nouveaux emplois, dans un espace restructuré, comme vous le voyez sur l'image de synthèse. La ligne rouge, avec sa gare en interconnexion avec la gare du RER C aux Ardoines et de nouvelles lignes de bus, sera un formidable levier pour ce projet majeur.

Pour la première fois dans le cadre d'un projet d'infrastructures de transports, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale, très en amont du débat public. Cette étude a permis la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet. Par exemple, nous avons choisi le tracé du Métro Grand Paris et la profondeur du tunnel en conséquence.

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 que nous retiendrons, 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'investissements, 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 dans la période du débat public. À la

fin janvier, à la clôture du débat, la loi impose à la SGP de proposer un schéma d'ensemble, avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble tiendra compte des observations et avis collectés par la Commission du débat public et devra constituer une base largement partagée. S'en suivra une période de 18 mois, pendant lesquels les rencontres, avec les citoyens, les élus, 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. Tout à l'heure, après l'exposé d'Arc Express, nous serons à votre écoute. Les premiers débats ont été très riches et nous espérons que ce 27e débat fera lui aussi évoluer notre projet de façon positive. Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

Jean-Luc MATHIEU : au STIF de s'exprimer maintenant.

Laurence COHEN, Administratrice du STIF - Conseillère régionale – IDF : bonsoir à toutes et à tous. D'abord, permettez-moi d'excuser l'absence de Jean-Paul HUCHON, qui ne peut pas être parmi nous ce soir. C'est moi qui supplée à son absence. Je voudrais à nouveau dire que je suis là en tant que Conseillère régionale, administratrice du STIF et Présidente de la commission Démocratisation. Je suis particulièrement contente d'être parmi vous ce soir, d'abord parce que les transports, cela a été dit, sont vraiment au cœur des préoccupations des Franciliens, et puis qu'ensemble, à Vitry, nous avons mené des luttes importantes. Je pense au tramway, et aussi à tout ce qui se fait autour d'Orbival. J'espère que ce soir, la réunion va nous permettre de concrétiser un certain nombre de choses. C'est vrai que c'est utile, indispensable et vital, parce que, chacun peut malheureusement en faire le constat au quotidien, les transports en commun en Ile-de-France, sont une véritable galère. Je crois que c'est dû en partie, il faut dire les choses directement, au sous-investissement massif, depuis des années, notamment de la part de l'État. Et c'est en partant de ce constat que la Région et le STIF ont élaboré, en 2008, un plan de mobilisation des transports pour répondre aux urgences à court, moyen et long terme. Ce plan a été fait avec les acteurs locaux, avec les élus, en s'appuyant sur des projets qui étaient portés dans les villes. Ce plan, nous le verrons, comprend aussi bien des projets de tramway, de métros, de bus, de RER, pour un montant global de 18 milliards d'euros. Arc Express fait donc partie de ce plan de mobilisation, il a été conçu pour faciliter, améliorer les déplacements de banlieue à banlieue.

Dans le département du Val-de-Marne, cela a du sens. Je ne citerais qu'un exemple de ce plan de mobilisation : la création du tramway 7 Villejuif-Athis-Mons, qui desservira plusieurs villes du Val-de-Marne, dont Vitry. Avoir ce débat public, ici ce soir, de mon point de vue ne peut se concevoir qu'en prenant appui sur ce que Christian FAVIER, Président du Conseil général, a impulsé à travers Orbival, pour élaborer avec les populations et les élus locaux, au-delà des clivages politiques, un tracé qui corresponde réellement aux besoins des Val-de-Marnais. Je pense que ceci est d'autant plus important que le Val-de-Marne est un département qui souffre d'un déficit d'infrastructures de transports en commun. Vitry en est

aussi un exemple, puisque située à proximité de Paris, au cœur du département, et pourtant elle est relativement mal desservie, uniquement avec le RER C, dont nous connaissons les difficultés, comme sur l'ensemble des RER. D'ailleurs, c'est un point important dans le plan de mobilisation de la Région : améliorer le RER C comme l'ensemble des RER. Ces débats publics, qui se déroulent conjointement, sont une chance historique pour améliorer les transports en commun. Je crois que c'est une chance, pour les Vitriots, parce qu'il y a dans cette ville une vraie dynamique, plusieurs projets de développement urbain, avec un potentiel de logements et d'emplois, notamment et je pense dans le secteur des Ardoines. D'ailleurs, les deux maîtres d'ouvrage présents ce soir, aussi bien le STIF et la SGP, ont conscience de cette nécessité pour les Vitriots d'avoir de nouveaux transports, puisque des stations existent pour Vitry sur chacun des tracés. C'est vrai qu'il y a des variantes, le choix est donc important pour Vitry comme pour l'ensemble du secteur. Et c'est vrai que ces débats doivent nous servir. Je sais également que vous souhaitez avoir deux stations, une à Vitry-centre, en interconnexion avec le futur tramway sur la RD5 et une aux Ardoines, en interconnexion avec la ligne du RER C. C'est, je pense, un besoin pour le territoire et les villes alentour, mais c'est également un besoin que nous devons lier avec la station Villejuif-Louis Aragon, qui est décrite comme optionnelle par le Grand Paris, pour moi, qui doit être largement confirmée. L'interconnexion avec le métro 7 et le futur T7 est importante pour les riverains de la RD7. Je ne vais pas rentrer, rassurez-vous, dans les détails de la présentation qui va être faite, mais je tiens juste à dire que, en tout cas pour moi et pour la Région, ces deux projets d'Arc Express et du grand huit ne doivent pas être vus comme concurrents, mais comme devant apporter le meilleur tracé possible, au plus près des besoins des populations. D'ailleurs, Jean-Paul HUCHON a fait de nouvelles propositions le 15 novembre dernier, pour compléter le projet régional, notamment à l'est et au sud, jusqu'à Orly. Il me semble important aussi, au-delà des tracés, que nous abordions les questions de financement, parce que nous pouvons promettre beaucoup de choses, mais il faut des finances. Alors, je sais que ce n'est pas obligatoirement l'objet de la réunion de ce soir, il va y avoir une réunion particulière en janvier. Mais je pense que c'est un problème qu'il faut malgré tout poser et qu'il est important que nous échangions également ce soir. Il faut que le gouvernement s'engage, non seul sur Arc Express, mais aussi sur l'ensemble du plan de mobilisation. Il me semble également que d'autres points doivent être abordés, notamment les coûts d'exploitation, et puis également ce qui a trait à la spéculation qui risque d'avoir lieu autour des gares. Ce n'est pas du tout une petite affaire négligeable, quand nous connaissons le mal-logement en général dans le Val-de-Marne et tous les efforts qui sont faits, notamment dans des villes comme Vitry. Voilà, je pense que nous y reviendrons dans le débat, et en attendant, je laisse la parole à Laurence DEBRINCAT, qui va vous faire une présentation globale du projet Arc Express. Je vous remercie.

Applaudissements

Laurence DEBRINCAT, Responsable des Études Générales du STIF : merci. Nous allons commencer par regarder un film de présentation générale du projet. Nous rentrerons après dans le détail.

Projection d'un film

Nous allons maintenant voir les grandes lignes, de manière plus détaillée, du projet Arc Express, avant de rentrer sur les tracés spécifiques sur votre territoire. Comme l'a rappelé Madame COHEN, Arc Express fait donc partie du plan de mobilisation pour les transports de la région Ile-de-France, et est donc porté par la Région et les départements. C'est un projet qui, comme tous les projets de transports collectifs en Ile-de-France, est piloté par le STIF. C'est aussi un projet sur lequel nous avons engagé un dialogue avec les élus locaux, dès 2009. Je vais vous expliquer en quoi Arc Express s'inscrit dans l'évolution de l'Ile-de-France, pourquoi c'est un projet pour tous les Franciliens, quelles en sont les principales caractéristiques et comment le projet avance. Aujourd'hui, le réseau de transports collectifs en Ile-de-France, vous le connaissez. C'est principalement le métro dans Paris, qui s'est étendu en proche couronne, des lignes de RER et de trains, organisées en étoile autour de Paris. Quand nous regardons les densités de population et d'emplois, nous constatons qu'elles sont très fortes à Paris, mais aussi en proche couronne. Pourtant, les réseaux de transports collectifs ne répondent qu'imparfaitement aux besoins de déplacements qui sont extrêmement forts, puisque nous constatons environ 10 millions de déplacements, chaque jour, à l'intérieur de la petite couronne. Évidemment, nous utilisons donc fortement notre voiture pour nous déplacer en proche couronne. Il manque donc aujourd'hui un chaînon dans ce réseau de transports collectifs. Ce chaînon, c'est bien une rocade performante de transports collectifs, dans la proche couronne. Le constat récent nous a confortés dans ces conclusions. Ces 15 dernières années, la moitié de la croissance démographique de l'Ile-de-France s'est localisée à moins de 20 km de Paris. Nous avons donc décidé de positionner le fuseau d'études d'Arc Express, qui s'inscrit en rouge sur la carte, dans ce secteur qui doit bénéficier d'une amélioration considérable de sa desserte. Arc Express, c'est un projet que nous avons envie de faire de longue date, puisque, vous le savez, le besoin existe depuis longtemps désormais. Mais c'est aujourd'hui un projet qui est soutenu par les acteurs locaux, et notamment l'association Orbival, qui soutient la partie sud-est du projet.

Les études ont commencé en 2008. Elles ont été financées par la Région et par l'État. Nous nous sommes posés différentes questions. Tout d'abord, la question des enjeux urbains. Où sont les centres-villes ? Où sont les équipements importants à desservir, les pôles d'emplois ? Cela nous a permis de déterminer les points à desservir par le projet. Nous t reviendrons plus tard. Nous nous sommes aussi interrogés sur les solutions techniques. Faut-il passer en aérien, en souterrain ? Quelle est la vitesse possible pour le projet ? Quel matériel roulant choisir ? Point extrêmement important, la question des correspondances. Où pouvons-nous nous raccorder au réseau de transports collectifs existant ou futur ? Est-ce facile ou plus ou moins difficile ? Ces études nous ont confortés dans la conclusion que les

arcs Sud et Nord sont 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 liaisons de rocade y sont particulièrement difficiles, compte tenu des nombreuses coupures, la Seine, la Marne ou les faisceaux ferroviaires. Et l'arc nord, parce qu'il dessert des territoires extrêmement denses.

Pourquoi Arc Express est-il bien un projet pour tous les Franciliens ? Premier apport du projet Arc Express, faire gagner du temps. Une amélioration des temps de parcours sur les liaisons qui seront rendues directes. Je vous donne un exemple. Pour aller de Châtillon à Créteil, nous mettons 54 min aujourd'hui, nous en mettrons 34 demain. Mais aussi une amélioration sur des liaisons entre la grande et la petite couronne, grâce aux correspondances qui seront offertes par le projet Arc Express. Par exemple, de Versailles à Villejuif, nous mettrons 44 min, contre 63 aujourd'hui. Gagner du temps, c'est bien, mais cela permet surtout d'atteindre plus de destinations, sans passer plus de temps à se déplacer. Cela sera vrai aussi bien pour les habitants de la grande que 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. Plus les carrés sont rouge foncé, plus nous allons gagner d'emplois. Je vous donner deux exemples. Depuis Créteil par exemple, ce seront 250 000 emplois de plus, auxquels nous pourrions accéder en moins d'une heure. Depuis Orsay, ce seront environ entre 150 et 250 000 emplois supplémentaires. Nous le voyons, grâce aux correspondances qui seront offertes par le projet, le gain sera aussi valable pour les habitants de petite que de grande couronne.

Deuxième apport du projet, évidemment, le trafic qui sera très important. Nous l'avons estimé à 270 000 voyageurs par jours sur l'arc Sud, 250 000 voyageurs sur l'arc Nord, lorsqu'ils seront mis en service et 1 million de voyageurs par jour sur la boucle complète, puisqu'Arc Express est bien, à terme, une rocade complète en proche couronne. Le projet va aussi permettre une décharge significative du réseau de transports collectifs dont, nous le savons, certaines plus arrivent aujourd'hui à saturation. Nous l'avons estimée environ à une décharge de 5 à 10 %, en moyenne selon les lignes. Pour vous donner un exemple, 5 à 10 %, cela représente 3 à 4 rames pleines de métros, sur les lignes les plus chargées. Donc ce sera évidemment beaucoup plus de confort pour les voyageurs. Il y aura aussi un effet immédiat sur les lignes de bus qui circulent en proche couronne, et dont certaines sont aujourd'hui bien saturées, vous le savez aussi. Arc Express est aussi un projet d'aménagement, un projet pour la ville d'aujourd'hui et pour celle de demain. Grâce à une desserte fine, avec une station tous les 1 à 1,5 km, Arc Express va desservir les centres-villes et les équipements importants, les conforter. Il va désenclaver des quartiers aujourd'hui mal desservis, notamment des quartiers en politique de la ville. Nous en comptons une vingtaine le long du trac d'Arc Express. En desservant les pôles d'emploi, il accompagnera le développement économique de l'Île-de-France. Arc Express va aussi favoriser la réalisation des projets de développement urbain portés par les communes, les projets de logement et d'activités. Il va

en susciter de nouveaux. En améliorant considérablement la desserte en transports collectifs, Arc Express favorise l'usage des transports collectifs par rapport à la voiture. Nous estimons qu'environ, ce seront 150 000 voitures en moins chaque jour, grâce à Arc Express. C'est donc un projet bénéfique pour l'environnement.

Quelles sont les caractéristiques du projet ? Arc Express, c'est le métro de demain. Nous avons mené une étude sur ce qui se fait aujourd'hui en matière de métro à l'international, pour faire les meilleurs choix techniques. Nous en avons conclu qu'Arc Express sera un métro automatique, car c'est la solution qui permet de s'adapter le mieux à la demande de déplacements. Un métro automatique plus moderne que celui que vous connaissez sur la ligne 14, parce qu'il sera doté des équipements de dernière génération. Ce sera un métro qui offrira aussi des rames larges et spacieuses, plus large que celui que nous connaissons à Paris. Plutôt large comme un RER, pour faciliter les circulations à l'intérieur des rames. Enfin, le système sera conçu pour être évolutif et pouvoir accepter une augmentation, par exemple en se gardant la possibilité d'allonger les rames. Quelques chiffres, pour se fixer les idées. Arc Express, c'est 50 stations nouvelles, pour environ 70 km de rocade, 30 stations en correspondance avec 28 lignes de trains, RER, métros et tramways, et plus de 20 stations intermédiaires. Ce seront des correspondances avec le réseau de bus, à toutes les stations. 40 km/h de vitesse moyenne, c'est-à-dire ce que nous connaissons sur la ligne 14 du métro, une rame toutes les deux minutes à l'heure de point et bien entendu, ce sera un métro qui sera accessible à l'ensemble des personnes à mobilité réduite.

Nous allons maintenant passer aux tracés. Vous avez dû avoir cette carte, à l'accueil, quand vous êtes arrivés. Je ne vais pas rentrer dans tous les détails, puisque nous allons y revenir par la suite de l'exposé. Aujourd'hui, grâce aux études que nous avons menées, nous sommes en mesure de proposer plusieurs tracés, plusieurs variantes, pour chacun des arcs. Tous ces tracés sont techniquement faisables, ils sont tous opportuns du point de vue des transports. Ils diffèrent en revanche par les territoires qu'ils desservent localement. Et au-delà de l'opportunité du projet sur lequel le débat doit nous permettre d'avancer, nous avons besoin de votre avis pour aller plus loin et déterminer le tracé de l'arc nord et le tracé de l'arc sud, qui sont soumis au débat public.

Nous allons maintenant passer en revue, très rapidement, les tracés de l'arc sud. Le tracé bleu, qui part du T2 à Issy-Val-de-Seine, qui dessert le sud des Hauts-de-Seine, traverse le Val-de-Marne et rejoint le RER A à Val-de-Fontenay. Le tracé vert, lui, part du tramway T2 à Meudon, dessert aussi le sud des Hauts-de-Seine, traverse le Val-de-Marne avec deux options pour rejoindre le RER A, soit Val-de-Fontenay, soit Noisy-le-Grand. Et le tracé rose, qui est une combinaison des tracés précédents, qui part du T2 à Issy-Val-de-Seine, et rejoint Val-de-Fontenay. Ce tracé rose correspond principalement au tracé du projet Orbival, qui s'affiche maintenant sur cette carte.

Arc Express, nous l'avons déjà dit, n'est pas le seul projet de transports en Ile-de-France. Il s'inscrit dans le cadre du plan de mobilisation, 60 projets, pour un coût d'environ 18 milliards d'euros, dont la moitié sont déjà en travaux et seront mis en service avant 2014. Ce sont des prolongements de métros, qui seront en correspondance avec Arc Express. C'est le prolongement des 4 lignes de tramway existantes, la création de 4 nouvelles lignes de tramway supplémentaires. L'amélioration des lignes de RER, pour améliorer considérablement leur desserte, la régularité et le confort des voyageurs. La création de nouvelles lignes, le RER E qui sera prolongé. La création de lignes de tram-trains en grande couronne et 300 km de bus en site propre. C'est bien l'ensemble de ces projets qui permettra de répondre aux besoins de déplacements des Franciliens, pour les 10 prochaines années.

Concrètement, comment Arc Express avance ? Le coût du projet est estimé à 7 à 8 milliards d'euros, pour la boucle complète. Une première tranche de financement est inscrite au plan de mobilisation, à hauteur de 3,5 milliards d'euros, avec un engagement de la Région, et des départements de Petite Couronne et de la Ville de Paris. Cette somme permettra de mettre en service l'arc sud et de débiter les travaux de l'arc nord. Nous avons choisi de faire une réalisation progressive par Arcs, qui puisse être exploitée de manière autonome. La mise en service de l'arc sud sera en 2017 et le début des travaux de l'arc nord se fera en parallèle.

En conclusion, Arc Express est un projet qui apportera une réponse concrète pour vos déplacements. C'est un projet porteur d'avenir et de développement pour le territoire de l'Ile-de-France. C'est un projet que nous avons conçu au plus près de vos besoins, et nous allons le voir sur la description des arcs sur votre territoire. C'est un projet sur lequel nous avons besoin de votre avis, pour continuer les études. Je vous propose maintenant de passer un petit film qui va vous détailler les tracés de l'arc sud. Ensuite, nous verrons où sont positionnées les propositions de stations sur votre territoire.

Projection d'un film

Diffusion d'un document PowerPoint

Nous allons faire un zoom maintenant sur le territoire de 5 communes, Ivry, Vitry, Alfortville, Maisons-Alfort, et Créteil. Ces communes, Ivry, Vitry et Alfortville, sont des villes de la Seine-Amont, territoire en pleine redynamisation urbaine et économique. Créteil, ville-préfecture, est un pôle d'attraction majeure pour le département, mais plus généralement pour la région Ile-de-France. Maisons-Alfort est une commune à dominante plutôt résidentielle. Toutes ces communes sont fortement peuplées, par exemple Créteil et Vitry totalisent chacune près de 90 000 habitants. Nous avons conçu les tracés d'Arc Express en réponse aux besoins de déplacements de vos territoires, et aux enjeux urbains. C'est effectivement ce

que nous allons vous montrer ce soir, maintenant, à commencer par les besoins de déplacements.

Ce sont des résultats du recensement de l'INSEE. Où travaillez-vous ? C'est la première question que nous nous sommes posée. 28 % d'entre vous travaillent sur le territoire de 5 communes, 35 %...

Jean-Luc MATHIEU : il va falloir relativement courte maintenant, parce que nous avons prévu 25 min. Les collègues du Grand Paris en sont restés à 21, il faudrait peut-être équilibrer, mais je vous demande d'être la plus brève possible.

Laurence DEBRINCAT : donc, des besoins de déplacements qui sont extrêmement forts, en relation avec le reste de la proche couronne, tant pour les personnes qui viennent travailler sur votre territoire que pour les habitants de votre territoire qui vont travailler à l'extérieur. En termes d'enjeux urbains, c'est la carte qui vous a été distribuée à l'entrée, nous avons mené une analyse extrêmement fine avec l'Institut d'aménagement urbain d'Ile-de-France. Arc Express va s'inscrire dans un réseau de transports collectifs qui est en pleine évolution, vous le savez. Le site propre, sur la RD5, va évoluer vers un tramway. Le prolongement du T3 à l'est, qui s'affiche au nord du secteur. Celui de la ligne 8 du métro à Créteil-Parc des Sports. Le TCSP Sucy-Bonneuil-Pompadour et le TCSP Vallée de la Seine qui desservira le secteur de la Seine-Amont.

Nous nous sommes donc intéressés aux enjeux urbains. Première question, l'habitat, la desserte de la population. Sur cette carte, les secteurs denses d'habitat s'affichent avec des hachures orange. Les territoires qui sont mal desservis à l'écart des réseaux de transports collectifs lourds s'affichent en zone gris foncé. Et les opérations de renouvellement urbain sont figurées par les petites étoiles orange. Nous nous sommes aussi intéressés à la question de la desserte des emplois. Les secteurs fortement denses en emplois sont les hachures violettes, les pôles de bureaux sont les carrés bleus. Nous nous sommes intéressés aux équipements, qui apparaissent avec des pictogrammes, par exemple une croix pour les hôpitaux. Nous nous sommes intéressés aussi à la desserte des centres-villes. Les centres-villes historiques et importants s'affichent en rouge, et les secondaires s'affichent en orange sur cette carte. Enfin, évidemment, point très important pour l'avenir, la desserte des grands projets urbains, portés par les communes, qui s'affichent avec des tirets rouges pour délimiter leur contour.

Nous allons voir maintenant les différents enjeux, station par station, tracé par tracé. Il est important de rappeler que toutes les variantes que nous vous proposons sont techniquement faisables. Nous nous en sommes assurés. Elles s'appuient sur des stations de correspondance et des stations intermédiaires. La position des stations intermédiaires peut évoluer, notamment en fonction de ce que vous nous direz ce soir. Le tracé bleu part de Villejuif et rejoint Saint-Maur-Créteil RER A. Le tracé vert part aussi de Villejuif-Louis Aragon puis rejoint le RER A à Champigny. Et le tracé rose, qui est une combinaison de ces tracés, part de Villejuif-Louis Aragon et rejoint Saint-Maur-Créteil, sur votre territoire.

Nous allons voir, pour chacun de ces tracés, les stations proposées. Le tracé bleu part donc de Vitry-centre, où il est en correspondance avec le site propre sur la RD5, qui sera donc un futur tramway. Il dessert le centre-ville de Vitry. Il dessert aussi le musée d'art moderne de MAC/VAL. Il dessert des quartiers d'habitat résidentiels extrêmement denses et des opérations de renouvellement urbain, la ZAC Concorde-Stalingrad et la ZAC RN305 sud. Le tracé bleu rejoint ensuite le RER C à Vitry-sur-Seine, qui est en limite d'Ivry et de Vitry, qui dessert des quartiers résidentiels plutôt à l'ouest, des quartiers qui sont plutôt à dominante d'activités aujourd'hui à l'est, et qui est située à proximité du projet urbain Ivry Confluence, et à proximité nord du secteur des Ardoines, dont nous parlerons plus tard. La station Vitry-sur-Seine dessert aussi l'hôpital Charles Foix. Deux stations intermédiaires sont possibles, par la suite. Première solution, la desserte du quartier du Port à l'Anglais, à Vitry, qui serait située à proximité du pont du même nom, et qui serait aussi en correspondance avec le TCSP Vallée de la Seine, qui desservirait notamment le secteur des Ardoines, par le nord. La deuxième solution est la desserte d'Alfortville au niveau de la place Allende, qui permettrait de desservir les quartiers nord résidentiels d'Alfortville.

Jean-Luc MATHIEU : je crois qu'en fonction des questions qui seront posées tout à l'heure, il faudra revenir sur les autres diapositives. Nous sommes à près à 29 min. Je vous demande d'abréger, vous reviendrez là-dessus en fonction des questions qui vous seront posées, certainement par la salle, sur telle ou telle ligne. Et pas souci d'équité, je me tourne quand même, comme je viens de le dire, du côté du Grand Paris, pour savoir si, sur les 7 ou 8 min de plus, vous ne souhaitez pas intervenir. Peut-être avez-vous quelque chose à compléter, et ensuite nous reprendrons les choses en fonction des questions de la salle.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : c'est un projet très riche, donc c'est normal qu'il prenne beaucoup de temps à être exposé.

Jean-Luc MATHIEU : merci. Alors, vous pouvez achever. Continuons.

Applaudissements

Laurence DEBRINCAT : nous vous proposons, dans ce cas, de ne pas détailler les stations sur Créteil et sur Maisons-Alfort. Donc je vais m'arrêter là pour le tracé bleu. Nous allons passer les slides suivantes, pour arriver au tracé vert, qui dessert, depuis Vitry-centre qui est invariant dans tous les tracés, rejoint ensuite le RER C dans le secteur des Ardoines, secteur dont nous avons déjà évoqué l'importance du développement urbain. La station des Ardoines dessert aussi des quartiers résidentiels de Vitry, à l'ouest du faisceau ferré, et en particulier la cité Balzac qui fait l'objet d'un projet de démolition-reconstruction dans le cadre de l'opération de renouvellement urbain. Au-delà, le tracé vert rejoint le RER D à Vert-de-Maisons. Et puis le tracé rose, qui correspond donc sur votre territoire au tracé d'Orbival et qui correspond depuis Vitry-centre, dessert le secteur des Ardoines, le Vert-de-Maisons. Ensuite, sa desserte diffère dans la commune de Créteil notamment. Nous avons essayé de synthétiser, dans ce tableau d'analyse multicritères une comparaison de ces différentes

variantes de tracés. Les tracés sont tous très intéressants puisqu'il y a énormément de populations, d'emplois et d'équipements à desservir dans vos territoires. En termes de desserte des populations et des emplois, le tracé bleu est aujourd'hui celui qui est le meilleur. Mais le tracé rose qui dessert le secteur des Ardoines va connaître, dans les prochaines années, une desserte extrêmement forte et donc nous lui avons attribué la même note qu'au tracé bleu. En termes d'équipements desservis, ils sont équivalents. En termes de quartiers en politique de la ville, ce sont plutôt les tracés vert et rose qui ressortent. En termes de correspondance, tous ces tracés offrent les mêmes correspondances, la seule différence est que la correspondance avec le TVM se fait, dans un cas, pour le tracé vert, sur la commune de Créteil, et dans les autres cas à Saint-Maur/Créteil.

Évidemment, le choix entre ces différentes variantes de tracés dépend de ce qui est desservi sur votre territoire, mais aussi de ce que ces tracés desservent, à l'est ou à l'ouest de votre territoire. Là, clairement, côté ouest il n'y a pas de différence, puisque c'est un tronçon commun. Côté Est, il y a différentes solutions qui sont possibles, suivant les tracés. Nous avons donc besoin de votre avis, ce soir, pour nous aider à avancer dans le choix des tracés et du positionnement des stations. Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

Jean-Luc MATHIEU : merci. Nous allons un petit peu changer de logique. Je crois qu'il y avait une logique à ce qu'un projet comme l'autre vous soit décliné à partir des généralités de l'intérêt, puis en se rapprochant petit à petit du territoire sur lequel nous sommes. Toute l'expérience des débats antérieurs a montré que dans les réunions publiques il est plus logique d'écluser d'abord les questions qui portent sur le territoire proche, en tout cas sur l'arc sud, et de venir, dans une étape ultérieure du débat, sur la généralité et l'intérêt général, du Grand Paris ou de l'arc sud dans sa globalité. Donc je vous proposerais, dans une première séquence, par exemple pendant trois quarts d'heure ou une heure, de poser des questions surtout sur les questions locales, et d'élargir ensemble.

D'autre part, je voulais vous dire que les questions, nous vous avons parlé de 3 min, mais si vous pouvez réduire à 2 min pour poser la question, éventuellement distinguer un exposé des motifs ou simplement un avis que vous donnez et une question, à qui vous l'adresser, éventuellement aux deux maîtres d'ouvrage. J'en prendrai un certain nombre, pour tâcher de les regrouper. Nous verrons comment les regrouper de façon à donner le plus de réponses possibles aux plus de questions possibles. Vous pouvez poser vos questions oralement, en levant la main et vous aurez le micro auprès des hôtesses qui se trouvent de chaque côté. Ceux qui ne souhaitent pas les poser par oral les poseront par écrit. Nous les regrouperons par ici, étant bien entendu que si par malheur les maîtres d'ouvrage n'avaient pas répondu à toutes les questions avant la fin de la journée, ils s'engagent, et vous aurez des réponses ultérieurement. Voilà ce que je voulais vous dire. Il s'agit aussi d'un débat public, Monsieur le Maire l'a évoqué, dans les revues que nous connaissons bien, Vitry

Hebdo, dans le mensuel. Il invite la population à parler donc ce soir c'est la population non élue, même si les élus font évidemment partie de la population ; qui est surtout invitée à s'exprimer, plutôt que les élus, dont nous connaissons un peu les positions. Merci, la parole est à vous.

Philippe MAINGAULT, Habitant de Vitry - Coordination de l'association « Planète Lilas » :
bonsoir, Philippe MAINGAULT, j'habite sur le plateau de Vitry, près du métro de Villejuif. Merci pour l'exposé très intéressant. Je pense que le projet Arc Express/Orbival correspond à peu près aux besoins d'une ville comme Vitry. C'est très intéressant d'avoir des dessertes rapprochées, contrairement à ce que j'ai pu voir jusqu'à maintenant sur le projet du Grand Paris, où nous risquerions de voir passer les métros devant nous, sans pouvoir y monter. La nécessité d'une desserte fine est absolument indispensable. Après, j'ai une inquiétude sur Villejuif, sur le Grand Paris, Villejuif-Louis Aragon, puisqu'à Vitry il y a deux stations de métro, mais Villejuif-Louis Aragon fait aussi partie de Vitry, parce que dans un document j'ai vu sur le Grand Paris que c'était en option alors que c'est quand même un lieu de transports fondamental. Les gens du Grand Paris répondront, je l'espère.

Le vrai problème est comment tout cela va être financé, sachant que j'habite à côté du tramway, sur l'ancienne N7, qui devait être mise en service en 2006 et que maintenant nous parlons d'une mise en service en 2013. Les financements de l'État tendent à disparaître, les politiques publiques menées par les différents gouvernements amènent quasiment à une faillite probable de tous les États européens si nous continuons. Donc, mise en service en 2017, je le souhaiterais de tout cœur parce que c'est absolument indispensable. La métropole la plus embouteillée d'Europe, cela coûte très cher, c'est vraiment une vie très difficile à supporter, donc nous avons vraiment besoin que les financements publics et les financements de l'État aillent sur ces projets. Je finis, parce que ce ne sont pas les collectivités locales qui sont déjà étranglées qui peuvent seules assumer cette question.

Ce n'est pas tout à fait lié à ce métro circulaire, mais il y a quand même quelque chose d'important pour les Vitriots, notamment ceux qui habitent vers le Fort ou dans ces quartiers-là. Pour le prolongement de la ligne 14, qui est pour l'instant à Olympiades, il n'est pas prévu de correspondance avec la ligne 7 au niveau de Maison-Blanche. Ce serait un problème pour tous ceux qui empruntent la branche d'Ivry. Donc j'invite évidemment les Vitriots et les élus, et puis je demande aussi aux responsables du STIF de bien reconsidérer cela. Je sais qu'il y a une pétition qui est en cours au niveau du 13^e arrondissement, mais nous aurions intérêt à nous y associer, avec nos amis d'Ivry. Merci.

Jean-Luc MATHIEU : si je comprends bien, il y a une question sur une station qui vous revient, et la deuxième porte sur le prolongement de la ligne 14, ou sur la ligne 14 telle qu'elle existe ? Sur le prolongement, donc il s'agit bien de deux questions qui s'adressent en fait à la Société du Grand Paris.

Marc VERON : sur la première question, si nous pouvions repasser la carte avec les stations du Grand Paris, dans la mesure où c'est exactement, à la nuance que vous avez soulignée concernant l'option Louis Aragon, les mêmes stations que celles d'Orbival. Donc si vous considérez que le Métro du Grand Paris passe sous le nez des habitants sans s'arrêter apparemment, nous partageons un point de vue qui s'est exprimé déjà depuis longtemps ici même. Et nous satisfaisons en tout cas, pour prendre l'exemple de Vitry et ne pas nous arrêter sur d'autres gares, exactement par les deux stations, les Ardoines et Vitry-centre, ce qui est souhaité assez largement, me semble-t-il.

S'agissant des financements, probablement nous y reviendrons. Je vous signale quand même un petit détail qui ne vous aura pas échappé. C'est qu'aucun des plans de financement, aujourd'hui, à l'instant où nous parlons, que ce soit celui de la Région, que vous avez qualifié de plan de mobilisation, ou que ce soit celui du Grand Paris — je répète, à l'instant, parce que les débats sont en cours au Parlement — ne boucle, c'est-à-dire ne boucle par ses fonds propres. Donc les deux font appel à l'emprunt. Donc la question n'est pas tant de savoir ce que nous empruntons que de savoir comment nous le remboursons, et sur quelle durée, donc quelles sont les ressources pérennes qui permettent de rembourser ? C'est cela la vraie question. Nous allons peut-être y revenir parce que c'est une question qui n'est pas locale, mais générale. Par contre, je souhaiterais que mes collègues reviennent sur le problème de la ligne 7 et de la ligne 14.

Christian GARCIA, Société du Grand Paris : pour vous conforter, il est clair que nous avons repris l'ensemble du tracé d'Orbival. Il n'y a pas de doute là-dessus. Il est clair aussi qu'a été abordée la question de Villejuif-Louis Aragon. C'est vrai que dans le dossier du Grand Paris, elle est optionnelle pour l'instant. Mais il est clair que le débat public est justement là pour éclairer l'utilité du positionnement de cette station, et que c'est au travers de ce débat public que nous trancherons, à un moment donné, pour le positionnement de cette station. Donc je crois qu'il est nécessaire pour vous, effectivement, par rapport à cette station, qui est optionnelle aujourd'hui dans le Grand Paris, de voir dans le débat public si elle peut devenir définitive.

Claire-Hélène COUX : je prends la suite pour parler un peu de la ligne bleue. C'est une planche peut-être un peu compliquée que je vais essayer de vous détailler. Nous avons une rocade, ici, la ligne rouge, dont nous vous avons parlée. Nous pouvons souligner qu'elle a des stations très rapprochées, dans le Val-de-Marne, moins de 2 km en moyenne entre chaque gare. Mais nous avons aussi le prolongement de la ligne 14 au sud, qui est vraiment très intéressant pour le Val-de-Marne et pour lequel jusqu'à présent, dans les débats, nous avons eu une écoute très positive. C'est un prolongement qui part d'Olympiades, qui crée une nouvelle gare à l'hôpital du Kremlin-Bicêtre, où vous savez qu'il y a aujourd'hui 2 500 salariés, 4 000 étudiants qui vont y travailler tous les jours. Nous nous arrêtons ensuite et nous croisons la ligne rouge à l'institut Gustave Roussy. 150 000 consultations par jour, 4 000 salariés, et surtout un très grand projet Cancer-Campus porté par les acteurs locaux, et qui

est en cours de consultation actuellement. Nous en reparlerons certainement au débat de la semaine prochaine à Villejuif. Et deux autres gares, une qui fait la connexion avec le TVM, ici, et puis qui fait aussi la connexion avec le T7, dont Monsieur a parlé tout à l'heure, qui est en cours de construction. Peut-être pas assez vite, mais il avance quand même et il fera sa connexion avec notre ligne bleue, ici. Enfin, pour aller à Orly, au sud, où il y a à la fois l'aéroport d'Orly, avec 35 000 emplois, mais également tout ce qu'il y a autour, où vous avez la Semmaris, Sogaris, Silic et 173 000 emplois. Nous voyons bien l'utilité de la ligne bleue pour ce territoire.

Alors Monsieur a posé tout à l'heure la question de la création d'une gare à Maison-Blanche. C'est ici. Écoutez, c'est au débat public de porter cette idée-là. Pour l'instant, nous avons déjà ici une très bonne desserte du Val-de-Marne, la ligne 7, 4 stations qui traversent Le Kremlin-Bicêtre et Villejuif. Ensuite, nous avons une desserte fine des territoires avec le T7, ici. Tous les petits ronds blancs, là, je ne sais pas si vous les voyez. Ce sont les futurs arrêts du T7. Il fait même un détour pour mieux desservir les zones d'activité. Donc, pour compléter ce maillage fin, là, c'est la desserte locale. Les gens vont prendre ce tramway soit pour se déplacer d'une ville à l'autre soit pour aller travailler, pour compléter cette infrastructure de desserte fine, nous allons mettre en parallèle, mais en desservant de nouveaux territoires, une nouvelle ligne d'intérêt régional qui permet d'aller vite, pour ceux qui veulent aller vite à Orly ou aller vite depuis tout le territoire d'Ile-de-France vers leur travail, dans la zone aéroportuaire d'Orly.

Lamia ABDEL NABY, Membre de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de Transport Public du Grand Paris" : juste une petite question. Il souhaiterait poser la question de savoir s'il y aurait une possibilité d'étudier cette station en option.

Claire-Hélène COUX : cela en fera partie, si cette demande est renouvelée. Je pense que vous avez parlé d'une pétition. Bien sûr, cela fait partie des choses que nous allons intégrer comme demande supplémentaire de gare.

Jean-François HÉLAS, Directeur des projets d'investissement du STIF, Directeur de projet Arc Express : effectivement, je confirme, en ce qui concerne Arc Express, que pour le tracé rose, qui est celui qui suit tout à fait directement et intégralement le tracé d'Orbival, mais avec une desserte plus fine, comme cela a été évoqué puisque c'est l'objectif du projet, que la station Villejuif est non seulement prévue, mais que c'est un invariant de tous les tracés. Il nous semble là qu'il y a un point très important, de raccordement entre la ligne 7 de métro et le tramway. Il nous semble qu'il y a un enjeu assez intéressant, pour répondre à votre question.

Je serai très court. Sur le plan de financement, certes le plan de mobilisation n'est pas bouclé. En cela Monsieur VERON a tout à fait raison. Simplement, les collectivités locales aujourd'hui, sur les 18 milliards, ont annoncé un engagement de tous les départements, de la ville de Paris et de la Région à hauteur de 12 milliards. Et nous sollicitons effectivement

l'État, pas tant sur ses recettes budgétaires, mais aussi sur des nouvelles recettes globalement pour les investissements, tel que le rapport de Monsieur Gilles CARREZ demandé par le Premier ministre a été fixé...

Jean-Luc MATHIEU : Monsieur HELAS, s'il vous plaît. Je pense que c'est à la fin, dans la deuxième partie de la réunion que nous reprendrons les questions générales, comme celle-ci, très importante. Et vous aurez tout le temps de les développer. Je l'avais retenu, comme Monsieur VERON l'a suggéré très justement, puisque nous avons dit que nous faisons 2 séquences.

Jean-François HELAS : d'accord. Alors un dernier mot sur la ligne 14 et l'arrêt à Maison-Blanche. Vous le savez, pour la Région et le STIF, dans la proposition complémentaire de convergence proposée récemment par le Président HUCHON s'est posée la question de la desserte de l'aéroport d'Orly. De ce point de vue, la ligne 14 peut être une solution. Le STIF réfléchit plutôt à une solution autour de la ligne 7, pour deux raisons. Parce que cette ligne 7 fonctionne, vous le savez, avec deux branches, une fourche justement à partir de Maison-Blanche. Il peut être intéressant de débrancher une des ces branches pour aller jusqu'à Orly. Dans ce cadre-là, le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Maison-Blanche, pour offrir justement une sorte de correspondance très intéressante pour pouvoir desservir de nouvelles destinations, avec des bottes de sept lieues parce que la ligne 14 va très vite dans Paris, nous semble effectivement tout à fait pertinente et d'un coût bien inférieur au prolongement de la ligne 14, directement à Orly.

Jean-Luc MATHIEU : bien. Il y avait une question du monsieur, là. Nous allons la prendre, s'il vous plaît. Le plus bref que vous pouvez, le plus ramassé possible, et puis nous verrons si d'autres questions se greffent sur la vôtre. Allez-y, Monsieur, donnez votre nom pour le verbatim, nous avons besoin d'identifier les personnes qui parlent.

Bertrand POTIER, Conseiller municipal de Vitry-sur-Seine : j'ai écrit mon intervention, pour justement rester dans votre cadre. Je voudrais d'abord souligner combien les présentations vidéos sont de qualité. Je suis Bertrand POTIER, Conseiller municipal de Vitry. Donc désolé, je ne respecte pas la règle que vous avez fixée. Je voudrais simplement souligner qu'il est extrêmement important, avec le schéma directeur de la région Ile-de-France, dès 1994, qu'une ligne de transports en commun de liaison de rocade était envisagée pour traverser notre ville d'est en ouest. À l'époque, cela s'appelait Orbital, avec un T, et cela n'avait pas développé un enthousiasme extraordinaire me semble-t-il. À ce jour, 25 ans après, la réflexion a progressé. Je crois que nous ne pouvons que nous en féliciter, et notamment avec le projet Orbival, dont vous avez déjà largement parlé. Un accord large sur cette rocade de transports en commun est déterminant. Je voudrais, à ce stade, souligner que dans le projet du Grand Paris, ce qui est assez frappant dans la première mouture, c'est qu'il est prévu deux rocades à l'ouest et une seule à l'est. Cela me semble, au niveau de la démarche, extrêmement faible. Cela confirme un suréquipement de l'Ouest parisien, de manière générale, et cela ne contribue pas à un rééquilibrage de l'Est parisien.

3 préoccupations, 3 exigences, extrêmement rapidement. Première préoccupation, c'est sur la pertinence des 2 stations à Vitry. Je n'ai pas besoin de m'étendre là-dessus parce que je crois que, les uns et les autres, nous sommes convaincus de la nécessité de ces interconnexions avec les transports existants, sur la RD5, le 183, la nécessité qu'il devienne un tramway et puis la nécessité que ce soit sur le secteur des Ardoines que cette deuxième station de Vitry soit développée, parce que c'est vraiment le secteur de développement et d'intérêt départemental. La deuxième préoccupation, pour les habitants et les salariés de Vitry, est l'exigence de la station à Villejuif. Cela a été très bien dit par Monsieur MAINGAULT, donc je n'ai pas besoin de la développer, mais c'est déterminant. Pourquoi donc ? Est-ce que c'était pour nous amuser, pour nous donner l'impression d'un débat ? Désolé si je suis caricatural. Cette station ne doit pas être optionnelle. Elle est déterminante, quel que soit le schéma général. La troisième et dernière préoccupation, avant les exigences, il faut absolument que cette ligne de rocade, Orbival (etc.) soit prioritaire et en tout cas avant toute réalisation sur une ligne 14. Parce que la région parisienne, et cela a été bien dit, a trop souffert de ces radiales. Je crains que si nous nous retrouvons dans 10 ans, la ligne 14 soit prolongée et que la rocade de dimension régionale n'ait pas abouti.

Les exigences vont être extrêmement rapides. La première exigence, c'est que les stations à venir, notamment dans les villes de l'Ouest parisien, soient implantées dans des secteurs qui comprennent déjà, ou à court terme, une proportion notable de logements sociaux. Ceci afin d'éviter que la ségrégation sociale ne soit accentuée. La seconde exigence est l'impérieuse nécessité que ces transports en commun relèvent bien du service public. Je crois que nous nous comprenons. La troisième exigence est l'obligation que la participation des entreprises au financement des transports d'Ile-de-France soit bien sollicitée, de façon raisonnable, mais en tout cas efficace. Enfin, peut-être que la réflexion Confluence menée par le Conseil régional le prend en compte, je ne sais pas, je n'ai pas les informations, mais il faut dès maintenant accélérer cette réflexion pour le Val-de-Marne sur un mode de transports performants et rapides, cette fois-ci à 10 km de Paris, au niveau de l'A86 ou de la RN186, au-delà de ce que représente le Trans-Val-de-Marne. À cet égard, la question de dédier une voie, par exemple sur l'A86, aux transports collectifs, ne devrait pas être taboue. Je sais qu'il y a des architectes qui ont des projets audacieux. Il faut dès maintenant aussi que cette réflexion soit engagée. Voilà quelques préoccupations, 3,30 min, désolé Monsieur le Président, bon courage pour cette initiative.

Jean-Luc MATHIEU : je vous en prie. Je pense qu'il n'y a pas de question, il y a des affirmations et pas de question. Donc je reprends d'autres questions. Monsieur VERON ?

Marc VERON : peut-être deux précisions par rapport à ce que vous avez dit. D'abord à l'est, lorsque le débat public s'est ouvert, il y avait accord et convergence entre les élus des communes, notamment de Seine-Saint-Denis, pour estimer nécessaire le prolongement au sud de la tangentielle nord qui arrive à Noisy-le-Sec, prolongée par Val-de-Fontenay et qui se repique sur la rocade rouge présentée tout à l'heure, à hauteur de Champigny. À ma

connaissance, aujourd'hui cet accord n'a pas été remis en cause. Donc si c'est accord n'est pas remis en cause, nous pouvons considérer qu'il fera partie du lot des projets à mener conjointement entre la Région et l'État à l'horizon 2025. Cet accord existe, encore une fois, entre l'ensemble des maires concernés.

Deuxième remarque, sur la séquence des travaux, évidemment vous imaginez bien que toutes les fois où nous avons une réunion quelque part où un consensus existe et où les idées sont claires quant au tracé et à la localisation des gares, nous avons la même demande, de commencer, s'il vous plaît, ici. Ce que je peux dire d'une façon certaine, c'est qu'étant donné l'étendue du tracé, il est tout à fait évident qu'il faut commencer à plusieurs endroits à la fois. Donc, la question n'est pas de commencer d'un côté au détriment d'un autre, au détriment pourquoi pas de la ligne 14. Ce serait d'ailleurs une erreur quand nous regardons la structure du réseau, quelle que soit la configuration finale. La vraie question, et je pense que cela fera partie de la décision au plus tard au mois de mai prochain, est celle d'énoncer la séquence des travaux, par conséquent, de manière ininterrompue jusqu'à l'achèvement complet du réseau de transports, la manière nous allons organiser les travaux. Vous avez raison, c'est une vraie question.

Jean-François HÉLAS : en ce qui concerne la planification pour Arc Express, vous le savez puisque nous avons pris position très clairement, si nous devons rester raisonnables dans les budgets qui ont été ceux d'Arc Express, pour nous la priorité, c'est bien de commencer par l'arc sud. C'est pour cela que nous nous sommes engagés sur un délai assez court, 2017, comme priorité. Bien entendu, si dans les débats de convergence aujourd'hui, il pouvait s'avérer qu'il est possible d'avoir des financements plus importants pour des projets plus ambitieux, à ce moment-là nous pourrions accélérer la réalisation concomitante des autres arcs pour amener au bouclage de l'ensemble de la rocade le plus rapidement possible.

Christian GARCIA : en ce qui concerne le Val-de-Marne, il est clair que déjà, par rapport au tracé du Grand Paris, nous avons stabilisé le tracé, stabilisé les stations, donc nous ne sommes pas dans un cas de configuration de variante. Et je rappelle que le temps que l'association Orbival a mis pour stabiliser à la fois un tracé et localiser les stations a pris 2 ans. Là aujourd'hui, sur la stabilisation du tracé, telle que la Société du Grand Paris le présente, il y a un gain de temps ; c'est clair. Ensuite, ce qui est très important, c'est que nous avons aussi localisé le site de maintenance pour l'ensemble de la rocade. Commence dans le sud, oui, mais il faut aussi assurer la maintenance des trains, le garage des trains, le quotidien pour que cette ligne puisse fonctionner. C'est très important. En concertation étroite avec la municipalité de Champigny, son maire et ses services, nous travaillons depuis 6 à 7 mois sur la localisation précise de ce site de maintenance, qui sera basé sur l'ancienne de desserte orientale l'AVDO, où il y a un projet urbain très important, puisque les 3 maires se sont entendus, celui de Bry, de Villiers et de Champigny, sur ce potentiel de 100 ha, où ils vont créer 4 500 logements et 19 000 emplois. Donc nous sommes vraiment dans une phase où nous sommes opérationnels. Je rappelle aussi que nous avons le site des Ardoines qui est

prêt à accueillir, aussi à la demande du maire, suite aux différentes rencontres que nous avons eues avec lui, éventuellement un site de remisage qui va nous permettre de pouvoir commencer le plus rapidement possible les travaux. Mais je dis bien sûr l'ensemble de la rocade puisque c'est plus de 75 trains qu'il faudra remiser pour faire le total de la rocade. Donc je crois qu'il faut aujourd'hui être serein dans les débats, surtout ne pas dire que nous allons commencer tel jour, à telle heure. Je crois qu'il faut avoir tous les ingrédients et vous savez ce qu'est un consensus politique. Les différentes variantes qui sont proposées aujourd'hui sont parfois des brouettes compliquées à régler, je le pense et le dis sincèrement. Elles vont être très difficiles à régler. Si nous prenons le temps, 2 min, de suivre le tracé, vous verrez que c'est à 100 % identique au tracé d'Orbival, avec la double boucle, comme le rappelait Marc, à l'est qui remonte sur Val-de-Fontenay. Nous sommes dans l'intégralité du tracé Orbival. Je le dis et j'insiste parce que nous entendons souvent que le Grand Paris et Arc Express sont le même tracé par rapport à Orbival ; je vous invite à lire attentivement la carte et à suivre le tracé précisément. Parce qu'en fonction des différentes variantes que vous allez utiliser, vous n'aurez pas la même desserte par rapport au tracé d'Orbival. Je tiens à le dire, parce que c'est vrai qu'il faut que le débat soit objectif et que nous puissions aborder les questions sereinement. Merci.

Jean-Luc MATHIEU : bien. Madame, une question.

Claire DUCHÊNE, Habitante d'Ivry-sur-Seine : oui, merci Monsieur le Président. Non, cela ne va pas être une question, cela va être un avis. Comme c'est un débat, je pense que c'est bien aussi de donner son avis. Je suis Chantal DUCHENE, d'Ivry-sur-Seine.

Moi, je voudrais d'abord vous dire que, pour les usagers que nous sommes, ce qui compte c'est le temps de trajet de porte-à-porte. Et c'est rare d'avoir son point de départ et son point d'arrivée sur le tracé d'un des deux projets, d'ailleurs. Donc, la question du maillage est extrêmement importante. Alors, c'est vrai que sur notre territoire, les deux projets reprennent Orbival et là je crois que nous pouvons rendre grâce au travail qui a été mené collectivement par les collectivités de ce territoire. Mais ailleurs, le maillage n'est pas le même pour le projet du Grand Paris, qui est un maillage très peu maillé, et pour Arc Express, avec des stations qui sont tous les 1,5 km.

Une autre question aussi, pour les usagers et les trajets de porte à porte, c'est la question des rabattements et sur notre territoire, qui n'est pas très bien desservi quand même, comme cela a été dit, pas les liaisons ferrées, il y a la question des rabattements en bus qui sont extrêmement importants. Il ne faudrait pas les oublier.

Nous avons aussi quelque chose d'extrêmement important pour notre territoire, c'est le RER C, puisqu'il permet de connecter avec le RER C. Or, ce RER C fonctionne mal. Le STIF a adopté un schéma de modernisation qui malheureusement pour l'instant est resté lettre morte. Mais quoi qu'il en soit et quel que soit le projet, la question de la modernisation du RER C doit être absolument prise en compte. Or, moi ce qui m'inquiète un petit peu, c'est

qu'avec ces grands projets de métro automatique, il ne faudrait pas qu'ils captent tous les financements. Il faut aussi que pour les autres projets, notamment pour ceux qui sont inscrits au plan de mobilisation de la Région, il y ait de l'argent, notamment pour ce RER C.

Dernière chose que je voulais dire, c'est la question qui a déjà été soulevée de la station Maison-Blanche. Pour nous, Ivryens, qui sommes sur la branche de la ligne 7 qui ne sera pas connectée, cette station revêt une importance tout à fait capitale, puisqu'elle nous permettrait de nous brancher sur la ligne 14, par la ligne 7. Je vous remercie.

Jean-Luc MATHIEU : nous reviendrons aux questions de financement tout à l'heure, en deuxième partie de réunion. J'invite ceux d'entre vous qui ont juste des affirmations à faire de les faire plutôt par internet, parce qu'il faut que nous profitons de ce qu'il y a des personnes très pointues qui sont ici pour répondre à vos questions, que vous posiez surtout des questions.

Alain AUDOUBERT : moi je demande la parole.

Jean-Luc MATHIEU : vous avez tout à fait le droit de parler, Monsieur le Maire. Allez-y.

Alain AUDOUBERT : Les gens qui donnent un avis, vous leur dites non, que ce n'est pas ici. Moi je donne un avis. Et j'appelle les Vitriots, et les Ivryens, les Choisyens qui sont par là, à donner leur avis, parce que nous avons le droit de donner notre avis.

Donc moi je voudrais dire une chose. Je souhaite effectivement que nous regardions de très près. Alors, il faut arrêter de dire, en tout cas concernant le Val-de-Marne, qu'il y en aurait un qui serait plus fin que l'autre. Du point de vue de la desserte, ce n'est pas vrai. C'est un mensonge. Les stations sont les mêmes. Et tant mieux, si on nous a écoutés, là-dessus au moins.

Deuxième chose, je voudrais dire que je soutiens pleinement le plan de mobilisation des transports du STIF, qui comporte effectivement l'amélioration des lignes C et D du RER, qui sont insuffisantes du point de vue du cadencement, qui sont irrégulières et connaissent de nombreux incidents. Et nous sommes loin du compte dans ce domaine. J'ai noté avec satisfaction que le STIF met dans les projets la transformation en tramway de la ligne 183, 60 000 voyageurs par jour, la plus chargée de la région parisienne. Le matin, les bus se suivent, nous ne pouvons pas en mettre plus, et ils sont complets. Bien sûr qu'il faut faire tout cela, tant mieux, le STIF va le faire. Bien sûr que cela tient au fait qu'il y a eu des retards pris du point de vue des investissements. Mais vous l'avez dit, et je crois que nous le ressentons profondément. Ceci dit, je ne pense pas qu'il faut en rester dans une situation de rattrapage. Il faut le rattrapage, mais pas rester dans cette situation. D'où l'idée d'un projet de transports qui corresponde aujourd'hui à la métropole que doit devenir notre cœur d'agglomération. Et je trouve que de ce point de vue là, nous aurions tort, par exemple, de nous passer de la ligne 14, d'Orly jusqu'à Roissy, comme une grande chose structurante.

Deuxième chose que je veux dire. Pour nous, c'est la question de l'ensemble des stations, y compris celle de Villejuif, et nous sommes très attentifs à Cancer-Campus, et la ligne 14 est un atout considérable de ce point de vue. Pourquoi ? Parce que les pôles de développement que nous pouvons prévoir, et notamment celui des Ardoines, sont quelque chose de très important. Parce qu'il y a un potentiel industriel important, un potentiel de recherche dans le domaine du médicament, qui d'ailleurs est aujourd'hui très tourné à la fois sur l'oncologie et sur les biotechnologies. Pour nous, pour le lien avec ce qui se passe à Cancer-Campus, ce qui se passe autour des Ardoines, avec l'incubateur, pépinière d'hôtels/entreprises sur les biotechnologies (Sanofi) et ce qui se passe à l'université de Créteil, c'est tout à fait essentiel qu'il y ait cette communication rapide et facile. C'est pourquoi je soutiens pleinement le fait que la rocade se situe à cet endroit-là.

J'entends et j'ai lu que d'autres rocades pouvaient être prévues en région parisienne. Je dis cela parce que c'est dans le débat, ce n'est pas moi qui l'ai abordé. J'entends d'ailleurs que de grands architectes disent qu'il faudrait privilégier une rocade aérienne sur l'A86. Bonjour les dégâts, il faudra me montrer comment nous faisons, je ne suis pas parti pour être au 3e ou 4e étage au-dessus du pont de l'A86 à Vitry. Surtout qu'après, il faut passer en dessous le cimetière de Thiais, en sous-sol. Il faut y regarder un peu. L'idée d'autres rocades, de plus grande couronne dans la région parisienne, est une idée juste. D'ailleurs, vous avez fait référence à la tangentielle nord, qui est effectivement une très bonne idée. Et il faudra avoir des choses comme celle-là, certainement. Mais si nous voulons faire une autre rocade, à mon avis c'est plutôt sur l'A104, pour d'autres raisons.

Dernière chose que je veux dire, la liaison Villejuif, pourquoi nous y tenons ? Ce n'est pas tant sur la pénétrante vers Paris que cela nous intéresse, puisque nous voulons avoir des interconnexions sur l'A305 et le RER. Mais c'est la possibilité d'aller vers Orly et surtout vers l'Essonne, par ce moyen. Donc, il y a là obligation de faire une station à Villejuif.

Dernière chose que je veux dire, bien sûr il faudrait confronter cela avec les réflexions en cours. Mais j'ai lu assez attentivement les contributions de la SNCF et de RFF, sur la liaison TGV, les nouvelles gares de TGV au niveau d'Orly et la liaison possible avec Roissy. D'où l'intérêt d'avoir la ligne 14 qui va jusqu'à Orly. Bien sûr que l'aménagement est large. Mais c'est bien une question de vie pour les gens. Moi, j'ai une petite idée du nombre de salariés vitriots qui vont travailler à Orly. J'ai une petite idée des gens qui, dans la recherche pharmaceutique, viennent de la vallée scientifique de la Bièvre. Les laboratoires ont changé de place, ils sont maintenant à Vitry. J'ai aussi une petite idée de ceux qui habitent encore du côté de Romainville et qui travaillent maintenant au centre de recherche de Vitry, et de la galère que c'est pour eux de faire Romainville-Vitry en voiture tous les matins, parce qu'autrement, c'est vraiment impossible aussi. Donc la rocade rapide, je la souhaite.

Dernière chose, sur les priorités. Pour Arc Express, le STIF s'est prononcé sur les 2 arcs prioritaires, nord et sud. Tout va bien puisqu'il y a le sud dedans, je pense qu'il faudra commencer par divers endroits d'ailleurs. Tout le monde a dit que le Val-de-Marne était le

point le moins bien desservi dans les transports de banlieue à banlieue, ce qui est vrai, objectivement. Je ne discuterais pas avec la proposition de mon ami Monsieur le Maire de Champigny, nous étions d'accord et nous avons cherché des endroits où nous pouvions remiser et faire l'entretien. Je confirme qu'il y a des possibilités, il vous l'a dit, puisqu'il y a déjà eu débat dans sa ville, et je vous confirme que sur Vitry, il y a aussi des possibilités, des terrains qui pourraient être utilisés ; donc il y a toutes les raisons pour que, prioritairement, soit faite cette partie. Appelez-la arc sud, Orbival. Je crois que ce serait une bonne aide immédiate au développement de tout ce secteur d'opération d'intérêt national, qui comporte Orly, Rungis et toute la Seine-Amont. De ce point de vue, autant le dire, parce qu'on nous ramène plein de vermicelles avec des trajets, que nous nous sommes mis d'accord dans le Val-de-Marne. Je me confortais avec mon voisin, le Maire d'Alfortville, et nous nous sommes mis d'accord. Cela passe à Vert-de-Maisons. J'ai même cru comprendre qu'il aimerait mieux que ce soit à Maisons-Alfort. Ceci dit, il ne fait pas d'opposition à ce que cela passe à Vert-de-Maisons. Nous nous sommes mis d'accord, ne compliquons pas les choses, n'embrouillons pas la tête de personne. Je vous remercie.

Applaudissements

Jean-Luc MATHIEU : merci. Nous y reviendrons. Je souhaite aussi que ce soit les citoyens qui puissent s'exprimer, parce que le débat public et la démocratie participative consistent à faire parler les citoyens, et pas simplement leurs élus. Monsieur.

Alain AUDOUBERT : je suis aussi citoyen.

Hervé GOUessant, Habitant de Vitry - Passionné de transports ferrés : bonjour, je suis Monsieur Hervé GOUessant, j'habite à Vitry. Déjà, merci beaucoup pour ce débat, et merci pour ces différents projets, de laisser l'occasion aux gens de prendre la parole.

J'ai 3 points dont je voudrais vous parler. Juste à titre d'information, je suis un passionné des transports en commun, que j'utilise quotidiennement, depuis mon enfance. Mon père travaillait à la RATP. Je ne suis pas venu là pour vous raconter cela, mais j'ai par exemple eu l'occasion de faire patiner un métro à 3 h du matin, dans le nord de Paris, entre autres ; c'est à titre indicatif. Sinon, ce que je voulais vous dire, je vous affirme et je vous informe qu'il existe déjà à l'heure actuelle, au sujet de la ligne 14, la station qui a été demandée tout à l'heure. Elle est déjà créée, elle est située très exactement en dessous de l'école maternelle Auguste Perret. C'est d'ailleurs à cette occasion, lorsqu'elle a été creusée, qu'il y a eu le fameux éboulement dans la cour de récréation de l'école maternelle. Donc cette station existe, il faut simplement la faire figurer sur vos plans, parce qu'elle existe, c'est tout. Donc, cette station existe exactement au même titre que la station Saint-Michel sur la ligne B du RER, qui a été pendant longtemps une station fantôme ; son aménagement n'a été fait qu'un certain nombre d'années plus tard. Cette station en dessous de l'école Perret est exactement pareille, elle existe, il suffit de la faire figurer dans la vraie vie, sur une vraie carte.

Deuxième point, juste pour vous, nous avons donc deux projets en concurrence. Moi qui suis un passionné de transports, je ne vais pas vous faire les transports d'il y a 100 ans, je pourrais vous en parler. Je vais aller beaucoup plus court. Il y a 30 ans, il y avait deux projets qui étaient mis en concurrence, un projet qui s'appelait Éole et un deuxième projet qui s'appelait Météor. Il n'était pas possible de faire les deux, c'était soit l'un soit l'autre. Là aussi, il y a eu des débats publics. Finalement, les deux ont eu lieu : Éole est aujourd'hui la ligne E du RER et Météor la ligne 14 du métro. Messieurs, attention, il est possible que l'un ou l'autre de vos projets, vous ne soyez peut-être pas tout à fait en concurrence, peut-être que nous retiendrons une partie de l'un et de l'autre et que les deux seront plus ou moins faits, en pourcentage. C'est historique, c'est en France, c'est ici.

Dernier point, et là par contre c'est une question, je tiens à vous informer aussi qu'en ce qui concerne la ligne 14, certes elle est automatique, mais elle est dans Paris. Le fonctionnement pour une ligne qui sera en banlieue, et automatique aussi, risque d'être un peu plus problématique. Je vous demande juste de veiller à l'aspect sécurité et que cela ne soit pas bloqué dans le cas où il y aurait des malveillances ou cela viendrait à se gripper, de faire en sorte que tout ne soit pas bloqué. Imaginez l'impact que cela aurait si vous n'aviez pas des systèmes de secours ou de surveillance pour faire en sorte que cela ne grippe pas le fonctionnement de tout cela.

Jean-Luc MATHIEU : bien. Le caractère problématique de la ligne 14, peut-être interpelle dans son prolongement. Vous avez quelque chose à répondre, et puis vous peut-être ? Puisque la ligne 14 existe déjà et qu'il s'agit de la prolonger.

Claire-Hélène COUX : je peux dire un mot sur la ligne 14. C'est vrai qu'elle a été inaugurée il y a 12 ans maintenant. Ce qui est remarquable sur cette ligne, c'est qu'elle est robuste et fiable. À son origine, elle avait 150 000 voyageurs par an. Nous en comptons maintenant 500 000. Et pourtant, elle a toujours le meilleur indicateur de régularité de toutes les lignes de métro d'Ile-de-France. C'est la préférée des usagers de la RATP sur le réseau parisien. Elle toujours mise en premier, alors même qu'aujourd'hui, 500 000 personnes, c'est beaucoup plus que ce qui avait été prévu au départ. Pourtant, elle roule toujours bien. Pourtant, nous l'avons déjà prolongée deux fois. Pourtant, nous prévoyons encore un troisième prolongement. Pourtant, elle fonctionne toujours aussi bien, parce que dès le départ, elle a été conçue — peut-être que votre père faisait partie de cette équipe — pour pouvoir être prolongée, aller plus vite, avoir des intervalles de plus en plus courts. Ainsi aujourd'hui, avec le prolongement qui est prévu à Saint-Ouen, le STIF va bientôt acheter, avec la RATP, 4 rames nouvelles, donc nous allons avoir encore plus de monde. La ligne 14 pourra absorber ce nouveau trafic. Et puis lorsque nous viendrons prolonger la ligne 14, par exemple au sud, les gares de la ligne 14 sont déjà à 120 m. Les trains de la ligne 14 ont 6 voitures, mais dès le départ, les ingénieurs ont prévu des stations de 120 m, qui permettent de passer à 8 voitures. Donc, quand nous viendrons prolonger la ligne 14 au sud, nous passerons de 6 voitures à 8, et si besoin nous réduirons encore l'intervalle (si cela n'a pas été fait entre-

temps) à 85 s. C'est vraiment très court et pourtant, cette magnifique machine fonctionne toujours. Elle a pu renouveler ses logiciels et elle est toujours visitée aujourd'hui par 150 délégations étrangères par an.

Jean-Luc MATHIEU : bien. Rien à ajouter ?

Jean-François HELAS : si, parce que ce sont quand même des choix technologiques qui nous intéressent aussi, côté STIF. Je confirme volontiers que la ligne 14 est bien le fleuron de nos systèmes aujourd'hui, que son côté automatique démontre bien ses qualités en termes de régularité, d'adaptation à la demande en temps réel. Donc tout ceci est parfaitement juste. Simplement, nous nous interrogeons un peu plus sur le fait que, même si nous avons fait des prolongements, en réalité aujourd'hui, elle ne fait que 9 km, et nous proposons de la prolonger jusqu'à 50. Et elle a quand même quelques défauts qui datent de la conception de l'époque. À ce moment-là, la seule solution sans doute était notamment de la doter d'un système de roulement sur pneu, qui est sa caractéristique. Alors qu'aujourd'hui, 80 % des projets de développement dans le monde ne se font plus du tout à partir du pneu. Tout simplement parce que cela coûte très cher en investissement et en fonctionnement, c'est encore pire, il y a 30 % de consommation énergétique de plus, sans parler des problèmes de recyclage des pneus usagés. Donc aujourd'hui, il nous semble que choisir la ligne 14 pour le métro du XXI^e siècle sur 50 km, c'est quand même choisir une technologie un peu datée alors qu'il y a beaucoup d'évolutions dans le monde entier qui peuvent nous amener à des choses très économiques. Et puis dernier point, la ligne 14, nous la connaissons bien parce que nous portons son prolongement au nord pour désaturer la ligne 13 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen. Nous l'avons étudiée, vous le savez, nous l'avons passée en concertation en début d'année. Avec la RATP, cela a été chiffré à 200 millions du kilomètre, c'est-à-dire le double de ce que les études ont conduit au niveau d'Arc Express. Donc elle est quand même, en même temps un choix coûteux, que nous pouvons faire dans certains cas. C'est ce que nous proposons d'une manière modérée jusqu'aux connexions avec Arc Express, mais qui nous paraît quand même plus délicat si nous voulons la prolonger sur de très grandes distances.

Jean-Luc MATHIEU : Monsieur VERON, je ne souhaite pas qu'il y ait de ping-pong.

Mar VERON : non, pas du tout, c'est par rapport à la deuxième partie de l'intervention de Monsieur, à laquelle il n'a pas été répondu. Je vous dis tout de suite, mettons cela de côté, que cela paraît totalement invraisemblable que l'ensemble des deux débats publics se termine autrement que par une fusion pure et simple. Personne ne peut imaginer que nous allons tracer, à quelques centaines de mètres ou quelques kilomètres, des réseaux concurrents. Mais mettons cela de côté. Ce que vous avez dit tout à l'heure appelle de ma part le commentaire suivant. Nous avons l'impression que nous nous distribuons, comme cela, des morceaux, des segments. La loi est formelle là-dessus, c'est un système de transports publics par métro automatique, et Claire-Hélène COUX en a précisé les niveaux de performance. Certes, c'est important de percer des tunnels et de faire des ouvrages stars.

Certes, c'est important de poser les voies, mais le fond du sujet qui nous est posé aujourd'hui est bien la conception d'un système, donc d'une architecture de système, englobant la totalité des sous-systèmes. Et ce que vous avez évoqué en matière de sécurité me fait vous dire d'une façon très certaine que ce projet réussira ou ne réussira pas selon la qualité de l'architecture système initiale et la manière dont seront hiérarchisés ce système maître et ses sous-systèmes, notamment le système de sécurité. Je pourrais développer, mais je voulais marquer mon approbation du propos, de ce point de vue là, que vous avez tenu.

Maintenant, sur la ligne 14, évidemment que je ne vais pas entrer dans le débat de savoir si c'est mieux de faire du fer ou du pneu. Pourquoi ? Parce que ce qui va se passer, et c'est totalement nouveau en droit français, c'est qu'en raison de la transposition de la réglementation européenne ESP depuis le 3 décembre de l'année dernière, la totalité soit des assistances à maîtrise d'ouvrage soit des maîtrises d'œuvre, s'agissant d'un réseau (et là, manifestement c'est un réseau nouveau), devront être mises en appel d'offres, et j'allais dire, en appel d'offres internationales. Donc nous ne sommes plus dans un petit club réservé de quelques sachants européens, du type Alstom, Siemens. Nous sommes dans un appel d'offres international qui, très probablement, va nous valoir des réponses venant du continent nord-américain et d'Extrême-Orient. Nous en avons des manifestations tangibles dans la dernière période. Donc le point important n'est pas de se prononcer a priori pour une technologie ou pour une autre, il faudrait déjà être en capacité de connaître la réserve de technologies mondiales disponibles. La vraie question est d'énoncer des niveaux de performance, d'énoncer des niveaux de qualité, de service, et de laisser libre les industriels, en fonction de ces exigences de développement durable, d'exigence sociale (etc.), dans les cahiers des charges, de répondre avec les technologies de leur choix. Ce que je veux dire par là, c'est que, s'agissant des technologies, nous ratisserons beaucoup plus large par une méthode de ce genre qu'en nous prononçant a priori, en faisant un choix a priori, de telle ou telle technologies.

Jean-Luc MATHIEU : j'ai l'impression que nous sommes entrés, grâce à Monsieur VERON, un peu dans la deuxième partie, c'est-à-dire en abordant les problèmes généraux. Ce qui ne nous empêchera pas d'avoir encore des questions locales, mais disons que pour les dernières 45 min, nous ouvrons maintenant les problèmes généraux. Et nous allons revenir au financement. Monsieur, vous avez la parole.

Pierre GOSNAT, Député-maire d'Ivry-sur-Seine : Monsieur GOSNAT, citoyen d'Ivry.

Rires

Je voulais dire que je trouvais qu'il y a une certaine ambiguïté dans ce débat. Parce que nous sommes là pour, en vérité, comparer un peu deux projets. Et depuis le départ, j'ai l'impression que nous recherchons un consensus. Nous nous cantonnons en particulier au Val-de-Marne, et tout le monde s'accorde pour dire que dans tel projet, cela colle

exactement au tracé de l'autre, et les stations sont exactement les mêmes. Alors, à la rigueur, je me demande pourquoi nous sommes là si tout va bien. Je crois que nous ne pouvons pas échapper au débat qui est de savoir s'il y a deux concepts différents, celui d'Arc Express et celui du Grand Paris, et dans quelles conditions ils ont été montés. Cela a été rappelé par le Président, c'est vrai qu'Arc Express a fait l'objet d'un grand nombre de débats, de discussions. Moi, j'ai participé, en tant que citoyen, à un débat parlementaire sur cette question-là, avec Gilles CARREZ, où nous avons avancé des propositions. Et nous avons eu, un mois après, un projet qui est sorti de je ne sais où, qui nous a défini le Grand Paris et la Société du Grand Paris, avec des dirigeants, dont nous ne savions pas d'où ils sortaient, et deux conceptions différentes. Parce qu'aujourd'hui, tout va bien dans le Val-de-Marne, mais est-ce que c'est bien la conception générale du réseau de Grand Paris ? Absolument pas, ce sont les 10 grands pôles d'excellence qui sont visés à travers le projet du Grand Paris. Et c'est là où les Franciliens verront les trains passer. Ou alors il faut appliquer la même conception à tous les autres départements, comme nous le faisons pour le Val-de-Marne. Mais nous sommes bien dans deux concepts totalement différents. Et c'est cela qu'il aussi débattre.

Applaudissements

Jean-Luc MATHIEU : je vais peut-être donner pendant, disons 7 min aux deux maîtres d'ouvrage pour qu'ils nous exposent, comme vous le souhaitez, le problème du concept de chacun, des études sur lesquelles ils sont fondés, et des contacts politiques et sociaux qui ont pu être pris jusqu'ici. Qui veut commencer ? Donnons-nous 7 min, de part et d'autre.

Marc VERON : je partagerai mon temps de parole avec ma voisine Florence CASTEL, qui a commandité l'étude d'évaluation environnementale. D'abord, je dis tout de suite à Monsieur GOSNAT merci. Il m'a rajeuni de quelques mois, car contrairement à ce qu'il a laissé sous-entendre, il connaît certains, au moins, des dirigeants de la Société du Grand Paris et nous pouvons être en tout cas garantis avec lui de ne jamais nous endormir.

J'étais en train de faire la recension des stations en dehors du Val-de-Marne, pour voir si effectivement nous ne nous arrêtons que dans les territoires de projets. Je me demandais à quelle catégorie appartiennent Champs, Chelles, Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Sevran, Aulnay-sous-Bois, Le Bourget, Le Blanc-Mesnil. Je peux continuer Monsieur GOSNAT, je vais vous épargner la liste. Et comme nous avons eu des débats dans toutes ces communes et que j'ai constaté, avec un grand plaisir, un phénomène d'adhésion, nous pourrions dire de légitimation, du tracé et des stations dans ces communes-là, je me demandais si c'était bien vrai que c'était une bande de technocrates qui a rêvé de ce réseau de métro qui, comme par hasard, passe dans des communes qui adhèrent. C'est formidable. Donc je peux vous dire la chose suivante, mais vous le savez bien, pour vous rassurer tout à fait que toutes les communes qui sont traversées par le réseau de métro du Grand Paris appartiennent à ce que nous appelons la catégorie des villes populaires. Toutes ces villes, comme Vitry, comme par hasard, ont des projets de desserte pour les habitants, parce qu'il y a des concentrations de logement — là encore, je peux vous établir la liste — et des projets de développement.

C'est-à-dire qu'à l'occasion de ce tracé et de la position de ces gares, ces maires, ces élus des communes, tout d'un coup, peuvent mettre en avant avec des chances sérieuses et crédibles, des projets d'investissement privé et public. Public bien entendu pour les équipements collectifs, mais privé parce qu'ils attendent de la présence du métro une attractivité nouvelle de leur commune pour attirer des investissements privés. Et je peux vous dire qu'un effet de ces derniers mois est que précisément il y a un certain nombre de projets qui sont en train de venir à maturité. Et si ce n'était que cela, nous aurions déjà réussi quelque chose de pas trop mal. Alors pour me résumer, avant que Madame CASTEL dise ce que le projet comporte d'incidences en matière de développement territorial. Je crois que, un, le centre du débat est une bonne desserte en effet. Et puisque vous avez été particulièrement actif dans le débat parlementaire, je n'aurais pas l'outrecuidance de vous rappeler tout ce que le Parlement a souhaité en matière de connexions et de maillage. C'est écrit dans la loi. Deux, en effet, nous boostons des territoires de développement, qui ne sont pas les 9 ou 10, toute une série de communes. Donc, comme le tracé est objectif et ne s'intéresse pas à la coloration politique de ces communes, il se trouve qu'il y a des communes, beaucoup, qui appartiennent à des gens que vous aimez bien. Et troisièmement, en effet, il y a des ambitions stratégiques, à travers par exemple la desserte directe des aéroports. C'est un point majeur. Que la ville de Paris soit la seule capitale européenne dont les aéroports ne sont pas reliés directement au cœur de la capitale est totalement insupportable. Alors, c'est pour la partie économique.

Florence CASTEL, Société du Grand Paris : je pense que nous serons d'accord, tous ensemble sur un point, c'est la nécessité de faire quelque chose en matière de transports. Maintenant, vous avez parfaitement raison d'avoir souligné qu'il y a une toute petite différence en matière de méthode de réflexion. Monsieur VERON a détaillé, vous le savez déjà parfaitement, la logique économique qui sous-tend ce projet. Parce que moi, je ne sais pas redistribuer si je n'ai pas gagné avant. Cela est essentiel.

Les deux autres piliers du développement durable ont été pleinement intégrés dans notre démarche, en amont. C'est une première. Le pilier social, Monsieur VERON l'a abordé, vous le savez parfaitement, nous avons veillé tant à répondre aux besoins immédiats, même si je peux concevoir que 2017 ou 2018 soit de l'immédiat qui peut paraître un peu lointain. Mais nous ne savons pas faire, en commençant aujourd'hui, du plus proche que cela. Entre 2017 et 2018, franchement, je pense que nous sommes sur l'épaisseur du trait. En tout cas, nous répondons aux besoins, qualifions-les quand même d'immédiats, de nos concitoyens et de nous-mêmes. Moi je prends le métro tous les jours, donc je connais les difficultés. En même temps, nous avons une vraie réponse sociale, en permettant d'ouvrir certains territoires qui aujourd'hui — reconnaissons-le tous, et je pense que nous sommes d'accord puisque de tous les côtés, chacun l'a dit — n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole. Alors, nous pensons bien entendu à la fameuse première boucle, la simple boucle pour ce qui nous concerne du nord. Et les réunions publiques que nous avons tenues la semaine dernière à Sevrans et à Montfermeil ont été particulièrement instructives. Et pour

nous, très honnêtement, c'était une bouffée d'oxygène. Je pense que là, le métro est plus qu'attendu. Si cela n'est pas une préoccupation sociale, je pense qu'il faut m'expliquer quelque chose que je n'ai pas bien compris. Par ailleurs, pour la première fois, nous avons intégré en amont de la conception de notre projet les aspects environnementaux. C'est une première sur ce projet, en amont. L'évaluation stratégique environnementale, au titre de la directive 2001-42, a été conduite, mettant ainsi les préoccupations environnementales au même niveau que les préoccupations socioéconomiques. C'est pour cela que nous sommes en capacité de proposer (Christian a insisté là-dessus) un tracé qui est déjà affiné, parce qu'il y a des variantes que, d'un point de vue environnemental, nous avons tout simplement éliminées parce que cela sera soit techniquement très difficile voir impossible, soit cela coûtera extrêmement cher. Et il vaut quand même mieux le savoir avant et dire voilà pourquoi nous vous proposons de passer ici et pas 100 m à côté, plutôt que de la découvrir dans 1 an ou 2. Parce que cela veut dire qu'il faudra tout recommencer, ou alors nous nous exposerons à des surcoûts qui n'ont pas été présentés aujourd'hui.

Alors sur ces questions, je voudrais vraiment insister sur cette démarche environnementale. C'est très à la mode de faire de développement durable. Tout le monde en fait, mais pas nécessairement de la même manière. Un jour, une personne qui est dans la salle ce soir a trouvé que cette étude environnementale était un peu convenue. Moi, je préfère au terme de convenue celui d'encadrée, parce que nous avons considéré que ce projet d'ensemble, que nous présentons d'une manière intégrale dès le départ, et pas par des arcs successifs, relevait de la directive plans et programmes. Cela n'a pas été contesté, mais plutôt confirmé par l'autorité environnementale. Donc nous avons fait cet exercice conformément aux exigences de la directive. Voilà pourquoi il est encadré. Cela étant, nous l'avons fait et je voudrais juste insister sur deux points. Nous l'avons fait de manière unique en amont du débat public, pour vous permettre d'avoir accès à l'intégralité des études que nous avons conduites en la matière, pour permettre également aux collectivités qui demain, et quand je dis demain, pour le coup c'est tout de suite, sont en train de s'engager dans les démarches de contrat de développement territorial, d'avoir accès à ces informations élémentaires pour commencer à travailler, et je rebondis sur l'intervention de la dame de tout à l'heure, sur le fameux maillage de surface que la Société du Grand Paris, au terme de la loi, a pour mission de regarder également. Donc cette information est connue de tous, et je sais qu'elle est utile à chacun d'entre vous, en-tout-cas à beaucoup d'élus, à ce stade. Le deuxième point que je voudrais souligner, c'est qu'à ce stade, aucun projet (et je ne me limite pas aux projets d'infrastructure puisque nous sommes les seuls) n'a conduit une étude allant à ce degré de détail, compte tenu du niveau de définition du projet. Vous pouvez aisément le vérifier, puisque toutes ces évaluations environnementales, celles qui ont été conduites sur différents projets d'aménagement partout en France, sont accessibles sur internet puisque la loi leur fait obligation d'être rendues publiques. Voilà pourquoi je voulais juste insister, en complément de Monsieur VERON, sur la logique qui a effectivement présidé à l'élaboration du projet que nous vous soumettons ce soir et qui est déjà relativement élaboré, parce qu'il a été longuement réfléchi en amont.

Jean-Luc MATHIEU : merci. Vous avez à votre tour une dizaine de minutes, pour expliquer aussi ces concepts, les études, etc.

Laurence COHEN : moi, je pense que c'est extrêmement important qu'à ce stade du débat, nous voyions bien les conceptions. Je voudrais préciser un certain nombre de choses. Le STIF réunit des professionnels, et des élus des collectivités territoriales, c'est-à-dire à la fois de la Région, Conseillers régionaux, et aussi des départements. Et c'est ensemble, qu'à partir des dossiers qui remontent des populations, du travail qui est fait au plus près des gens, que nous définissons les politiques qu'il faut mener en matière de transports. Et je pense que c'est quand même un espace important, un espace de construction démocratique, que nous pourrions évidemment améliorer, mais qui part des besoins des populations, qui part des dossiers qui sont travaillés non seulement avec les gens, mais donc en lien avec les élus, qui sont des élus de terrain. C'est la première chose. Et effectivement, cela a été souligné ce soir, il y a ce projet qui est absolument important de faire un métro de banlieue à banlieue. Moi, je suis d'accord, il ne faut pas seulement un rattrapage, il faut aussi avoir une visée. Et je considère que cela fait partie de la visée. Mais il ne faut pas, du reste, faire table rase. Cela a été souligné, il y a un plan de mobilisation qui fait en sorte que les tangentiels, qu'un certain nombre de projets, nous puissions continuer à les mener. Pourquoi ? Parce que ce métro de banlieue à banlieue, aussi merveilleux soit-il, ne règlera pas tous les transports. Et vous le savez. Moi, ce qui me frappe, et c'est pour cela que je trouve que c'est très important ce débat, et qu'en plus nous ayons des débats communs, c'est que nous voyons que les gens qui prennent les transports en commun quotidiennement connaissent bien le sujet. Donc ils sont tout à fait capables non seulement de participer, mais de faire bouger les choses. Et moi, je voudrais que nous fassions bouger les choses. Par exemple, on nous dit, et je le partage, qu'il faut relier un certain nombre de grands pôles. D'accord, mais quand nous avons cette conception-là, il faut aussi faire contribuer ceux qui vont profiter de ces liaisons. Et ce soir, il n'en est pas question. Comment faisons-nous participer les entreprises ? À partir du moment où le maillage va permettre de relier un certain nombre de pôles, les entreprises vont en bénéficier. Et pourquoi ne travaillons-nous pas de manière beaucoup plus importante sur le versement transports, qui constituerait un apport en euros qui permettrait de réaliser un certain nombre de projets ? Tout à l'heure, quelqu'un a dit qu'il fallait rééquilibrer l'ouest à l'est. Nous pouvons nous dire ici, sur les tables, que nous sommes d'accord. Chiche. Pourquoi à Saclay, alors que nous voyons que c'est important de relier Saclay et qu'il faut du transport, alors que nous avons fait des études et que nous savons très bien que, y compris en ne faisant pas seulement des études aujourd'hui, au temps T, mais en considérant le développement, nous nous acharnons à rester sur une solution ferrée ? Pourquoi pas un tramway ? Et à ce moment-là, l'argent libéré pourrait être utilisé pour une double boucle à l'est. Donc ce sont des choses qui reposent sur des données qui sont concrètes. Mettons-les en débat et puis, à l'issue des débats, faisons bouger les lignes dans l'intérêt des populations. Parce que c'est cela qui doit répondre aujourd'hui aux transports en commun collectifs.

Applaudissements

Laurence DEBRINCAT : nous sommes tout à fait, dans la conception de ce projet Arc Express, dans la lignée du projet de SDRIF, qui veut que notre région Ile-de-France devienne plus solidaire, plus durable et dynamique sur le plan économique. Je crois que ce sont ces 3 piliers sur lesquels nous nous sommes appuyés pour la conception du projet. Le projet de SDRIF, c'est rompre avec le tout voiture, c'est faire face aux enjeux énergétiques demain, c'est faire du report vers les modes alternatifs à la voiture. C'est une conception de la ville où nous pouvons nous déplacer sur de plus courtes distances, et non pas être obligés de nous déplacer sur des dizaines et des dizaines de kilomètres. Cette ville, dans le projet de SDRIF, est tournée autour de la compacité et donc du développement du cœur d'agglomération de la proche couronne. Évidemment, qui dit développement de la proche couronne dit besoins de déplacements encore accrus. Alors nous avons surtout cherché, par nos études, à répondre à la vraie question. Tout le monde la connaît, c'est le constat que les déplacements en proche couronne se font principalement en voiture. Mais pour trouver la solution de déplacements adaptés, la solution de transports adaptés, il faut en savoir plus ; nous avons regardé les distances de déplacements. Est-ce que vous savez aujourd'hui qu'en Ile-de-France, 80 % des déplacements font moins de 10 km ? Est-ce que vous savez que la distance moyenne de déplacement en proche couronne est de 4 km, hors marche à pieds ? Donc, clairement, les déplacements ne sont pas aussi longs que nous voulons bien le croire, même si c'est certain quelques-uns sont très longs. La majorité est des déplacements de proximité, pour se rendre à l'école, faire ses achats, se rendre au cinéma, etc. Et c'est vrai que les déplacements pour aller travailler, en revanche, sont plus longs en moyenne. À partir de ce constat, nous avons positionné le fuseau d'études Arc Express, comme je vous l'ai montré, là où aujourd'hui, en proche couronne, nous sommes particulièrement mal desservis. Donc par rapport au projet Orbital, nous nous sommes éloignés de Paris, parce que les communes limitrophes de Paris sont aujourd'hui assez bien desservies. Nous nous sommes éloignés de Paris pour maximiser l'augmentation de desserte que nous allons apporter dans toute la proche couronne. Nous avons ensuite, au sein de ce fuseau, imaginé des tracés, à partir d'études des points où nous pouvons nous relier aux réseaux de transports collectifs existants ou futurs. Nous avons étudié chacun de ces points, chacune de ces gares, pour savoir si c'était techniquement faisable ou pas, à quelles conditions, plus ou moins difficiles ou plus ou moins faciles. Nous avons ensuite relié ces points, en cherchant à desservir les pôles importants, les enjeux urbains comme je l'ai dit. Et c'est là où nous avons regardé où sont situés aujourd'hui les quartiers en politique de la ville. Nous avons regardé avec l'IAU, mais j'ai envie de dire que nous les connaissions déjà, parce que depuis le temps que nous faisons des études au STIF, nous avons déjà la géographie de la proche couronne parfaitement en tête. Ces études nous ont permis de conforter, j'ai envie de dire de prouver qu'il fallait passer dans ces quartiers en politique de la ville, qu'il fallait passer dans les quartiers mal desservis, qu'il fallait desservir ces pôles d'emplois à l'écart de tout réseau lourd. Cela nous a permis de construire les variantes de tracés que vous voyez affichées à l'écran, sur lesquelles nous avons ensuite conforté notre analyse en faisant des prévisions de

trafic, pour vérifier qu'il y avait bien un trafic du niveau d'un métro. Évidemment, nous avons trouvé un trafic du niveau d'un métro sur toutes ces variantes puisque nous les avons construites en connaissance de cause et parce que la proche couronne est extrêmement dense. Donc, c'est naturellement ces projets qui nous ont semblé être les meilleurs pour répondre à la question des déplacements en proche couronne. Arc Express n'a pas la prétention de répondre à tous les besoins de déplacements, ce serait impossible. C'était bien le projet par rapport à la proche couronne, pour améliorer l'accessibilité de la proche couronne depuis ou vers la grande couronne et vers Paris. Je crois que c'est ce projet, dont toutes les études sont en ligne sur le site du débat public, que nous vous proposons aujourd'hui. Jean-François va compléter sur la suite de la conception du projet.

Jean-François HÉLAS : oui, simplement pour conclure sur la proposition qui a été faite un peu d'essayer de comparer, comme le proposait Monsieur GOSNAT, les deux conceptions de projet et les conclusions que cela peut avoir. C'est vrai que nous pouvons avoir un peu l'impression finalement que nous passons par le même tracé et que c'est un peu la même chose. Quand nous y regardons bien, en termes de nombre de stations — nous avons vu le cas de Villejuif, l'autre jour à Arcueil nous avons vu le cas de Cachan-centre, et puis nous avons des différences encore plus sur le 92 — en réalité, selon les tracés, il y a 19 à 21 stations, juste sur l'arc sud, qui sont prévues. Il y en a environ 12 qui sont prévus sur Grand Paris. Prenons les maillages. Il y a un certain nombre de lignes importantes, la ligne 12, le T7 dont nous avons parlé, la ligne 7 de métro, le RER A dans sa branche de Boissy, qui sont connectées par Arc Express mais pas par le Grand Paris. Et quand nous regardons au total l'ensemble de ce que nous appelons les P+2, les populations plus emplois, c'est-à-dire l'ensemble des gens et des emplois qui sont à moins de 800 m d'une station, qui sont vraiment dans la zone d'attractivité maximale de la gare, si je les additionne sur l'ensemble des stations de Grand Paris et sur l'ensemble des stations d'Arc Express, il y a une variation de 50 %. Donc cette desserte fine a quand même une différence, je dirais, forte là-dessus. Ce sont les chiffres. Mais sur le fond, je reviendrais volontiers sur ce qu'a dit Laurence, parce que dans la conception, ce qui est très différent c'est que nous nous intéressons aux besoins au quotidien du lycéen, de l'employé, de celui qui a une course à faire, qui veut aller au spectacle, qui veut acheter quelque chose. Nous nous intéressons à ce lien aussi de solidarité entre les différents espaces, pas uniquement économiques, logement social, centre-ville ou équipement, mais l'ensemble de ce qui forme la ville et qui renvoie à l'image de la ville que nous voulons vivre.

Jean-Luc MATHIEU : bien. Alors, je vais prendre 2 ou 3 questions par là-haut. Il y a des gens qui ont levé la main depuis très longtemps.

Christian DUSSABLE, Citoyen : Christian DUSSABLE, Vitriot. Je reviens à des questions locales. D'abord, je m'adresse surtout à la Région. Il y a des aménagements fins qui peuvent, dans un avenir très proche, améliorer sensiblement les choses. Cela peut être le prolongement d'une ligne de bus jusqu'à Créteil-centre, la station Maison-Blanche mise en

service. Cela peut être aussi, et là nous touchons au développement économique, la liaison ligne 7 Vitry-centre. Pourquoi ? Parce qu'il y a un effet de métro certain. Actuellement, le développement d'Ivry tient à sa proximité de Paris, mais tient aussi à sa desserte par le métro. Pourquoi Vitry est-elle exclue de cette desserte par le métro ? Alors qu'il y a l'opération d'intérêt national qui nécessite une desserte forte. Là, il y a aussi un effort à faire, en tenant compte du développement économique à jouer.

Jean-Luc MATHIEU : le monsieur qui tend un journal : est-ce que vous avez une question qui se regroupe avec celle-ci, sur un complément ? Prenez le micro, donnez votre nom.

Jean-Paul PLARD, Retraité : Jean-Paul PLARD, citoyen moyen de Vitry, entre les Ardoines et le centre, donc sur le trajet précité. Les deux projets m'ont paru très pertinents. Mais le premier projet le paraît beaucoup plus avancé techniquement, je parle dans les détails.

Jean-Luc MATHIEU : lequel est le premier ?

Jean-Paul PLARD : le premier qui a été présenté, la première présentation. Vous avez dit que tout se faisait en souterrain, hormis l'émergence des gares, bien entendu. Dans le second projet, cela n'a pas été précisé. Est-ce que cela sera fait en tranchées, en aérien ou en souterrain ? C'est très important sur le plan de l'impact des riverains et des gens qui se situent à proximité du trajet. Moi, je suis vieux, je ne sais pas si je verrai l'accomplissement des ces choses-là, mais je pense à mes enfants et mes petits-enfants.

Jean-Luc MATHIEU : bien sûr. Nous allons répondre globalement. Une troisième personne là-haut, ensuite. Tout là-haut, oui, la dame qui est à votre gauche.

Sylvie CASARIN, Vitriote : oui, je suis Vitriote, utilisatrice des transports en commun lorsque c'est pratique, utilisatrice de ma voiture quand c'est plus commode pour aller en banlieue, ou quand je dois rentrer tard le soir ou pour faire des petits trajets. Je voulais demander aussi si nous pensons au coût de transport pour les usagers. Je vais donner un exemple bien concret. Actuellement, si de Vitry nous voulons nous rendre à Roissy, le coût par personne est de 10 €. Si nous sommes plusieurs à vouloir nous rendre à Roissy, nous nous disons que cela vaut peut-être le coup de prendre un taxi. Donc là, le désengorgement des routes, c'est raté. Je voudrais aussi que nous parlions confort, parce que limiter les temps de trajet, c'est moins de fatigue, du temps économisé dans la journée. Mais il y a aussi le confort. Est-ce que nous prévoyons aussi un certain nombre de places assises dans les wagons ? Parce que, personnellement, je préfère faire 45 min de trajet assise avec un bouquin que 30 min debout et pressée contre mes voisins.

Jean-Luc MATHIEU : une dernière question du monsieur, en bas. Ensuite, je vais demander des réponses, aux deux maîtres d'ouvrage, aux questions qu'ils auront entendues, avant de terminer la soirée sur les problèmes de financement que nous avons pris au début et que nous avons ramenés vers la fin. Monsieur ?

Xavier DEQUEST, Membre du « Nouveau Centre », Délégué de la 9e circonscription de Vitry-sur-Seine /Alfortville : moi, deux questions toutes simples. Je suis Xavier DEQUEST, de Vitry. Je voudrais juste poser cette question. Il y a les deux sites tels que la ville de Rungis et les aéroports, où des gens travaillent la nuit. Est-ce qu'il est prévu que ces métros, que ce soit le prolongement de la ligne 14 ou Arc Express ou Grand Paris, soient aussi la nuit ? C'est très important parce qu'il y a beaucoup de gens qui travaillent la nuit. À l'heure actuelle, nous le voyons très bien, quand nous prenons les bus de nuit, à Châtelet, les gens qui viennent travailler à Rungis se tapent un vrai parcours du combattant en bus, ils s'arrêtent partout. Ces gens-là sont généralement en plus précaires, ce sont des ouvriers. C'est une question que je voulais poser.

Deuxièmement, Madame, concernant le plateau de Saclay, je vais vous dire quelque chose. Ici, sur le RER C, nous avons souvent des problèmes causés par les intempéries. Alors qu'avec un métro souterrain, nous avons moins de problèmes de maintenance causés par les intempéries. Cela veut dire que cela roule davantage. Et sur le RER B, quand il y a des problèmes de circulation, ce sont les caténaires de surface, qui pètent l'hiver, généralement. Déjà, cela coûte beaucoup moins cher sur la durée. Regardez un peu ce qui se passe à Hong-Kong et à Taiwan, et aussi à Shanghai, où j'ai justement lu les études faites par les Asiatiques, sur ce problème-là. Et j'y suis allé, parce que je voyage un peu, justement à Shanghai et Hong-Kong, et tout est souterrain. Simplement pour cela, pour des coûts sur la durée, et je dis bien sur la durée, sur la maintenance et aussi sur l'efficacité. C'est une chose importante.

Jean-Luc MATHIEU : j'ajoute quand même, Monsieur le Maire, vous avez souhaité prendre la parole pour poser des questions. Allons-y.

Intervention dans la salle, hors micro

Non, maintenant nous sommes trop près de la fin. Vous avez demandé la parole. Je sais bien, mais vous savez que la soirée n'a pas permis à la plupart des citoyens de s'exprimer. Je n'y peux rien.

François LEBLOND : nous demanderons à Monsieur le Maire d'être bref pour laisser la parole à d'autres personnes.

Jean-Luc MATHIEU : non, il faut donner votre nom et un micro pour que nous puissions bénéficier de l'enregistrement de ce que vous dites, Madame. Allez-y.

Jocelyne MATEZAK, Citoyenne : je m'appelle Jocelyne MATEZAK, j'habite à Vitry. Simplement, j'avais apprécié cette convocation, parce qu'elle était dirigée aussi vers les usagers. Alors, je vais être très courte. Un usager est quelqu'un qui aime pouvoir se déplacer et lorsque nous entendons qu'il existe des stations qui pourraient être ouvertes, je voudrais simplement dire que le transport en commun n'a de sens que s'il nous permet réellement de nous apporter un bien-être et une facilité. Sinon la voiture répond tout à fait à ces

conditions. Donc, il faut prendre en compte de bien raccorder les futurs tracés avec les tracés existants, parce que si nous ne mettons pas la correspondance avec Villejuif-Louis Aragon, cela n'a pas de sens parce que c'est un lieu qui est énormément utilisé. Une ligne 14 sans mettre de liaison avec la ligne 7, cela n'a pas non plus de sens.

Autrement, j'ai trouvé très intéressantes vos interventions. Cela nous a appris beaucoup. Mais à savoir quand même que le transport en commun est utilisé à partir du moment où il offre véritablement une facilité et le moins de connexions et de déplacements possible. Je vous remercie de m'avoir écoutée.

Applaudissements

Jean-Luc MATHIEU : merci de votre intervention.

Interventions dans la salle, hors micro

Ce n'est pas à vous que je donne la parole. Monsieur le Député veut absolument intervenir ce soir. Vous ne parlerez pas. Monsieur, vous avez vu que je souhaitais que ce soit des citoyens non élus qui puissent prendre la parole ce soir. Ce n'est pas comme cela que la soirée a été gérée, à mon grand dam. Je n'y peux rien.

François LEBLOND : soyez très bref, cela règlera le problème.

René ROUQUET, Député-maire d'Alfortville: Monsieur le Président, je ne veux pas prendre la parole très longtemps. C'est simplement pour dire que je suis le Maire d'Alfortville. La Maire de Vitry et le Maire d'Ivry se sont exprimés. Cela me paraissait important, en tant que voisin, que j'apporte ma contribution. Surtout, alors je ne vais pas revenir sur ce qu'a dit Monsieur Pierre GOSNAT ou ce qu'on dit mes deux collègues, mais je crois que c'était important de dire que nous avons travaillé tous ensemble, au niveau des municipalités, sur des projets de développement dans notre secteur. Et ces projets de développement ont été largement concertés avec nos concitoyens, dans nos villes. Donc aujourd'hui, si nous arrivons, à travers Orbival, au résultat sur lequel nous nous mettons d'accord, je crois que c'est aussi parce que nous nous sommes concertés avec les citoyens, à d'autres moments que la soirée, chacun dans notre ville. Et ce n'est pas un hasard si aujourd'hui nous arrivons à nous mettre d'accord sur un tracé. Vous savez, nous avons longtemps travaillé sur un futur pont qui est désormais inscrit dans le schéma directeur. Pour ce pont, il a fallu discuter pendant 20 ans pour savoir où il allait passer, d'un côté et de l'autre. Donc c'est toujours dans la concertation avec la population que nous arrivons à faire avancer ces problèmes-là. Aujourd'hui, nous avons un consensus. Là, je voudrais revenir sur le tracé, pour vous dire qu'il y a effectivement des options sur le Val-de-Marne, sur Vitry, Alfortville et Créteil. Je crois qu'il est clair que nous sommes tous bien d'accord, et à travers les réunions auxquelles nous avons pu assister, tout le monde, tous les Vitriots, les Alfortvillais et les Cristoliens se sont mis d'accord sur un tracé. Ils se sont prononcés sur un tracé, et aujourd'hui je m'étonne que nous ressortions par exemple un passage dans le centre d'Alfortville, alors que le Maire

et les citoyens d'Alfortville ne l'ont jamais demandé. Donc il ne faut pas revenir sur un tracé qui pourrait troubler les esprits. C'est la seule chose que je voulais dire, et féliciter encore de ces réunions qui nous apportent beaucoup, et à chaque fois encore un peu plus.

Applaudissements

Jean-Luc MATHIEU : je vais me tourner, pendant les 10 minutes qui nous restent, 5 min aux uns et aux autres, pour essayer de répondre aux questions qu'ils ont pu glaner dans cet ensemble.

Jean-François HELAS : pour faire rapide, si nous voulons nous laisser un petit peu le temps sur encore quelques questions. D'abord, pour répondre à la question du souterrain. Oui, la boucle d'Arc Express est prévue intégralement en souterrain. Il n'y aurait, techniquement, que deux endroits où cela aurait un sens de la faire en aérien, mais globalement c'est techniquement possible de le faire en souterrain, et c'est prévu en souterrain, en quelque sorte sur la version de base, très clairement.

Sur le confort et la réserve de capacité, nous partageons tout à fait cela ; ce qui rend aujourd'hui les transports en Ile-de-France particulièrement difficiles pour les uns et les autres, c'est que dans pas mal de situations, nous avons largement dépassé les réserves de capacité et donc, du coup, nous ne pouvons plus utiliser aussi facilement les places assises. Cela devient extrêmement inconfortable, tant parce que nous sommes debout, serrés, etc. Donc vous avez tout à fait raison là-dessus. Et le jeu pour gagner de la réserve de capacité est, comme sur la ligne 14, de prévoir des stations un peu plus longues pour pouvoir éventuellement s'adapter, et puis de pouvoir jouer sur la fréquence. Arc Express part sur une base de 2 min. Et nous savons aussi que le système peut descendre jusqu'à 1 min 30 s, puisqu'aujourd'hui c'est la limite maximale de la fréquence.

En ce qui concerne l'exploitation de jour, de nuit, et la question de la desserte notamment des zones d'emplois aéroportuaires, avec un système de métro automatique — mais là je crois que c'est tout à fait convergent entre les 2 projets —, les méthodes d'exploitation peuvent permettre plus facilement de venir adapter les horaires, à caler aussi en fonction de la stratégie de maintenance. Parce qu'il faut aussi trouver des moments où nous entretenons l'ensemble du système. Mais cela peut se faire aussi à certaines périodes de l'année, donc nous pouvons être très ouverts sur un système qui ouvre davantage sur les périodes de nuit, dans les zones où il y a des emplois différents. Ceci dit, je rappelle quand même que la problématique de la desserte aéroportuaire, pour nous, est différente de la desserte de l'aéroport. L'aéroport est un point particulier. La ligne 14 ou un métro très rapide qui peut y aller a un sens. Par contre, desservir la zone aéroportuaire est beaucoup plus vaste, beaucoup plus dilué et la réponse que le STIF avait apportée avec la Région était plutôt du type tramway, pour venir caboter en quelque sorte sur l'ensemble des sites. C'est extrêmement important, c'est valable pour Orly et aussi pour Roissy, où les études sectorielles que nous avons menées conduisent à un ensemble de bus à haut niveau de

service, bien raccordés sur Roissy, plutôt qu'en un seul point. Nous ne pourrions jamais, en un seul point, desservir la plateforme de Roissy, le cluster de Saclay ou la desserte d'Orly.

La qualité des points de correspondance, vous l'avez soulignée, Madame. Je partage totalement. C'est à la fois la nécessité d'être accordé et de l'être dans de bonnes conditions. Il ne faut pas non plus que ce soit des couloirs interminables, compliqués, qui fassent que nous perdions un temps considérable. De ce point de vue, l'ensemble des points de maillage ont fait l'objet d'étude, et nous avons un peu écarté les stations qui ne permettraient pas, finalement, de bons niveaux de correspondance, en termes de temps de correspondance, d'évolution de la station existante sur le plan sécurité, accessibilité, par exemple.

Jean-Luc MATHIEU : voilà. À vous.

Florence CASTEL : sur la question « aérien et souterrain », vous avez à juste titre souligné que nous avons fait des études très poussées. Vous trouverez dans le rapport d'évaluation environnementale notamment tous les détails sur ce qui nous a incités à proposer certains passages, en mode aérien là où c'était possible et en mode souterrain sinon. Par exemple, je prends très simplement le cas du plateau de Saclay, l'évaluation environnementale indique qu'il serait tout à fait possible d'envisager un passage en mode aérien. Pour des raisons environnementales, liées notamment à la préservation des espaces naturels agricoles, également pour des raisons liées à la nature du sous-sol et à la petite contrainte topographique qui fait qu'il y a à peu près 60 m de dénivelés entre Massy et le haut du plateau, nous avons retenu un mode souterrain, que nous sommes parfaitement en capacité de justifier.

S'agissant de la question du confort de voyage, je pense que nous sommes tous d'accord pour dire que nous préférons — moi j'ai 45 min de métro le matin et le soir — être assis ; les rames seront confortables. Nous avons prévu, et vous le trouverez dans le dossier de débat public, des métros qui pourront accueillir 1 000 voyageurs par rame, dans des situations de confort qui sont des situations qui seront améliorées par rapport à celles que vous connaissez sur la ligne 14, qui quoi qu'on en dise reste notre référence en matière d'efficacité. Confort, cadencement, correspondances, 85 % des gares qui sont proposées sur le Métro du Grand Paris sont des gares en correspondance. Il me semble que c'est un point essentiel. Il faut bien entendu penser, au-delà de ces correspondances, ensuite (mais cela ne pourrait être vrai que dans un deuxième temps) évidemment l'étroite collaboration avec les collectivités. Dans un second temps, lorsque les gares seront connues parce que leur localisation sera connue, le réseau de maillage de surface sera adapté en conséquence.

Enfin, s'agissant du 24/24, c'est une question importante. Nous avons indiqué, dans le dossier, qu'a priori nous partions sur un schéma d'un service 24/24. Pourquoi ? Parce que même si, au début de la mise en service, il n'était pas forcément pertinent de le mettre en situation de fonctionner 24/24, pour diverses raisons, il est essentiel d'avoir pris en compte cette demande dès la conception. Parce que tout simplement, les métros roulent et c'est

très bien, mais de temps en temps il faut organiser les situations de maintenance. Et lorsque nous roulons 24/24, par définition, si nous n'avons pas prévu dès le début, dès la conception les situations de maintenance, il y a un moment où cela coince. Et au jour d'aujourd'hui, la maintenance est effectuée sur les rames pendant la période où les métros ne roulent pas. Je ne sais pas si j'ai été complète. Peut-être que Christian ou Monsieur VERON veulent rajouter quelque chose ?

Christian GARCIA : juste pour à la fois réaffirmer ce que j'ai dit tout à l'heure et je remercie le Maire d'Alfortville qui s'est clairement positionné pour sa gare à Vert-de-Maisons, soyons clairs. Aujourd'hui, le Grand Paris s'est positionné au niveau des gares en tenant compte bien entendu de la vie des citoyens, au travers de l'association Orbival qui s'est exprimée à près plus de 53 000 personnes. Et je demande à n'importe quel institut de sondage de s'appuyer sur ce genre de démocratie participative qui a été réalisée dans le Val-de-Marne. Nous, toutes nos stations ont été positionnées par rapport au potentiel de développement, au travers de ces villes. Ce n'est pas nous qui l'avons fait. Aujourd'hui, l'association Orbival a réalisé une étude localisée sur l'implantation des stations que nous proposons dans le Grand Paris. C'est-à-dire qu'en termes de dégagement, nous arrivons à un potentiel de plus de 8 millions de m² de SHON disponibles, ce qui représente 2 fois et demie La Défense. Nous n'avons pas posé les stations comme cela, par hasard en nous disant que nous allons mettre une station là et une autre 1 km plus loin. Nous pouvons le faire, nous pouvons d'ailleurs en mettre 25 si vous voulez. Ce n'est pas la question. La question aujourd'hui est de poser les stations utilement. Dire qu'il y en a 19, effectivement j'entends. Nous pouvons en mettre 22, mais ce n'est pas la question. La question est de les poser en concertation avec les citoyens et avec les élus. Si vous prenez Vitry. Vous voyez le Maire de Vitry qui s'est exprimé pour ces 2 stations que nous avons mises dans notre dossier. Tout de suite derrière, sur Alfortville, le Maire s'est positionné sur Alfortville. Un peu plus loin, sur Créteil-L'Échat, le 20, le Maire s'est exprimé aussi pour avoir la station. Alors, je veux bien que nous les mettions ailleurs. Nous pouvons trouver 25 stations. Mais la question aujourd'hui est quelle va être la finalité qui va sortir de l'implantation de ces stations ? Et nous, nous avons tenu compte des élus, de l'ensemble des élus, ce ne sont pas des choses qui ont été inventées, et bien sûr du potentiel qui va être délivré au travers de ces stations. Parce que quand nous construisons un métro aujourd'hui, nous le construisons pour en 2050. Nous ne le construisons pas pour nous faire plaisir dans 20 ans. Nous le faisons pour les générations futures. Le métro parisien a été construit au début du siècle et il est encore là. La ligne 14 a 12 ans. Et on nous dit qu'avec la 7 nous allons essayer de faire du moderne. Elle a 100 ans. Il va falloir qu'on m'explique. C'est compliqué, j'ai du mal à le comprendre. Donc je pense qu'il faut que nous nous posions tranquillement, que nous parlions sérieusement des choses et surtout que nous les abordions avec beaucoup de tranquillité, de sérénité, sans opposer l'un et l'autre, parce que ce n'est pas le but. Qu'est-ce qui compte aujourd'hui ? C'est de positionner les citoyens au cœur des enjeux. Ce n'est pas de positionner des gares pour tel intérêt ou tel tracé. C'est de positionner les gares par rapport à ce qu'attendent les citoyens, comme le disait Madame. Au niveau de leur quotidien, parce que leur quotidien n'est pas simple du tout dans les

transports. Et le Grand Paris essaie de tenir compte effectivement de cette desserte fine. C'est pour cela, quand nous disons que le Grand Paris n'a pas de desserte fine, je demande qu'on s'arrête 2 min sur le tracé, pour le prendre objectivement. Ayons un débat objectif et positionnez les stations telles qu'elles sont positionnées. Bien sûr qu'il y a de la pertinence aussi dans les stations d'Arc Express. Personne ne dira le contraire sauf qu'il faut, à un moment donné, poser intelligemment les stations, mais surtout avec un souci de le réaliser. Vous savez que je suis un fervent défenseur de la rocade depuis de nombreuses années, bien avant les débats. Très honnêtement je pense qu'il y a une chance historique aujourd'hui de réaliser cette rocade. Il faut la saisir, saisissez-la, mais faites attention au débat sur lequel on peut nous entraîner, parce que c'est dangereux pour l'avenir de la rocade. C'est pour cela que je le dis avec beaucoup de passion, emparez-vous de ce débat. Nous sommes prêts à l'avoir, cette rocade. Vous allez l'avoir, mais mettons-nous tranquillement autour de la table et abordons-la sérieusement, sans enjeu politicien, sans histoire politicienne, uniquement dans l'intérêt des usagers, car la rocade est pour eux.

Applaudissements

Jean-Luc MATHIEU : il est 23 h. Je pense que nous avons décidé d'évoquer, vraiment d'évoquer les problèmes financiers. Je ne voudrais peut-être pas vous en prier. Nous pouvons y passer 10 min avant de conclure. Je voudrais, avant de passer 50 min la parole aux uns et aux autres, vous dire que le 5 janvier, une réunion commune aura lieu qui portera sur les problèmes de financement. Je sais que certains d'entre vous ne pourront pas venir. Certains viendront peut-être et d'autres pourront avoir tous les éléments de cette discussion en regardant le verbatim sur le site. Donc, je vais donner la parole 5 min à chacun. Tous ceux qui auront voulu poser des questions et n'auront pas pu le faire pourront laisser ces questions par écrit aux hôtes qui détiennent des blocs de papier. Ces questions seront traitées ultérieurement. Puisque nous avons envisagé le problème du financement, de l'investissement et ensuite de l'amortissement des emprunts — brièvement, je ne dicte pas du tout leurs paroles aux uns et aux autres — nous allons clore en 5 min chacun, pour amorcer cette question qui reviendra bien plus en force dans 1 mois. Vous voulez commencer ?

Marc VERON : laissons nos amis commencer.

Jean-Luc MATHIEU : alors, je donne la parole aux amis de Monsieur VERON.

Jean-François HELAS : je ne suis pas sûr que ce soit un grand cadeau, mais je vais quand même essayer d'y répondre. Le financement, côté STIF, est abordé sous 2 angles. L'investissement, c'est-à-dire au fond la capacité de financer la construction de la ligne, des stations, du système ferroviaire, et la partie exploitation, pour faire tourner année après année le dispositif, avec les agents à l'intérieur, avec les services qui sont rendus. Sur la partie investissement, en ce qui concerne le plan de mobilisation évalué à 18 milliards, pour lequel Arc Express rentre pour une partie (arc sud et début de l'arc nord), 12 milliards ont

été engagés par les différentes collectivités (Région, départements et ville de Paris). Proposition a été faite à l'État de venir d'une part compléter un peu (ce qu'il fait encore un peu dans le cadre des projets de contrat État/Région, et donc il y a un fil de l'eau des investissements même s'il y a une accélération très forte), mais également en permettant des ressources nouvelles comme un certain nombre de recettes fiscales, le FARIF, la taxation sur la création de bureaux par exemple, que le député Gilles CARREZ avait, à la demande du Premier ministre Monsieur FILLON, étudiées il y a à peu près un an. C'est la question de l'investissement.

En ce qui concerne le fonctionnement, il faut quand même avoir en tête que, globalement, sur un budget de fonctionnement de l'ordre de 7 à 8 milliards aujourd'hui au niveau du STIF (réseaux RATP, SNCF, ensemble des bus Optile par exemple) l'ensemble du plan de mobilisation à échéance de 2020, ce n'est quand même pas loin de 800 millions de coûts de fonctionnement supplémentaires. Ces coûts supplémentaires, il faut pouvoir les financer et en gros il y a 3 grands contributeurs. Il y a le versement transports, le monde économique. Madame COHEN s'est exprimée sur la question. Il y a bien des enjeux autour de cela. Il y a des propositions qui ont été faites, qui nous inquiètent un peu parce qu'elles ne sont pas véritablement reprises par les projets de loi que nous voyons apparaître sur la question. Il y a un deuxième contributeur, c'est l'utilisateur. Sur cette question, cela a été dit à l'heure, la Région sait qu'il y a une limite. Mais malgré tout, si nous voulons demain un réseau performant, qui soit vraiment aussi attractif pour l'ensemble, sans doute qu'il faut qu'il y ait aussi une part de contribution usagers. Et puis il y a un troisième contributeur, que sont les collectivités locales. Elles ont déjà énormément augmenté leur contribution depuis la décentralisation du STIF en 2005. Elles vont sans doute continuer leur effort, mais là aussi, il y a sans doute une limite. C'est la limite, quelque part, des impôts, par ailleurs. Cela, c'est le financement du fonctionnement du plan de mobilisation.

Si au-delà, nous réalisons, dans ce plan de convergence que nous évoquions, les deux projets, celui du plan de mobilisation et le Grand Paris, ce ne sont plus 18 milliards qu'il faut, mais peut-être pas loin de 25. Nous n'avons pas encore vu les études techniques, de trafic et de coûts, pour l'instant, parce qu'elles ne sont pas déposées sur le site internet, contrairement à Arc Express. Mais nous avons estimé le coût de fonctionnement du système autour d'un peu plus d'un milliard par an. Et là, il y a une véritable équation difficile à trouver pour le fonctionnement. Aujourd'hui, c'est sans doute notre inquiétude première.

Jean-Luc MATHIEU : vous voulez ajouter un mot ?

Laurence COHEN : oui, mais vraiment une minute. Nous avons adopté, tout dernièrement, à la majorité de gauche du STIF, un vœu sur les financements parce que par rapport à tout le débat que nous avons eu ce soir, il faut absolument réussir à trouver de nouveaux financements, si nous ne trouvons pas de nouveaux financements, nous ne pourrions pas réaliser des projets de métro comme ceux que nous avons évoqués. Que ce soit d'ailleurs l'un ou l'autre.

La deuxième chose que je voudrais, c'est au moins donner un ordre d'idée. Quand nous parlons du fond d'aménagement du territoire, le FARIF, comme vient de le dire Jean-François, cela fait 10 ans qu'il est carrément détourné par l'État, à son profit, au lieu de le donner à la Région, alors qu'il a été constitué pour cela. C'est la première chose. Et pour le versement transports, il peut y avoir un certain nombre de voix qui s'élèvent contre en disant que les entreprises vont se sauver ailleurs. Simplement, 0,1 % d'augmentation (nous demandons largement plus aux usagers), c'est 130 millions d'euros. Vous voyez, ce n'est pas énorme, donc je pense qu'il faut une volonté politique et que cela peut être légiféré. Cela peut être une volonté politique du gouvernement. Moi, en tant qu'élue, je pense que je ne suis pas toute seule, parce que les concitoyens et concitoyennes, au niveau de Vitry ou de l'ensemble du Val-de-Marne, partagent majoritairement l'idée qu'il faut que nous obtenions ces nouveaux financements.

Applaudissements

Jean-Luc MATHIEU : vous avez aussi les mêmes 5 min pour clore sur les financements.

Marc VERON : plusieurs observations de méthode. D'abord ce soir, il s'est dit beaucoup de choses extrêmement importantes dans les interventions des uns et des autres. Il y a un monsieur, tout à l'heure, qui a parlé de coûts dans la durée. Combien j'adhère à ce propos. Au début des années 1990, vous voyez ce n'est pas récent, il y a une méthode qui a été posée pour tous les grands programmes (aéronautiques, spatiaux, défense, etc.) qui s'appelle la méthode du coût global de possession. En gros, il s'agit de mettre dans le calcul à la fois l'investissement initial et le coût d'exploitation, de maintenance sur la durée de vie de cet équipement. Évidemment, nous nous apercevons que le coût d'exploitation, le coût de maintenance, excède de beaucoup le coût de l'investissement initial. Je donne cette piste parce qu'elle n'est pas utilisée. Du moins, je n'ai rien vu de tel en région parisienne. Étant donné la lourdeur, l'importance des investissements dont nous parlons ce soir, il me semble que sur le plan de la méthodologie, nous devrions rallier les bonnes pratiques dans les grands programmes.

Deuxième observation sur la méthode. Nous butons sur une question tout à fait stupide, qui est qu'en général les financements s'apprécient sur la durée d'un contrat de projet entre l'État et la Région. J'indique quand même au passage, parce que l'État est sommé de beaucoup de choses ce soir, que sur tous les grands projets (prolongement de ligne de métro, tramway, Éole) il est quand même contributaire de 30 % et parfois, s'agissant du plan Espoir Banlieue, cela va jusqu'à 50 %. En toute objectivité, il faut le dire. Donc je reviens sur la question de la durée d'examen des financements. Le faire à 6 ans est évidemment trop court par rapport à la durée des investissements, des travaux. Donc, le faire sur la période qui va de 2010 à 2025 paraît beaucoup plus pertinent, parce que là nous pouvons énoncer avec une durée suffisante, par rapport encore une fois à la durée des travaux et des financements nécessaires pour mener à bien ces travaux, des financements crédibles et tout à fait justifiés.

Troisième observation sur le plan de la méthode. On nous parle beaucoup du rapport CARREZ, mais il faut le citer intégralement. Ce rapport, par exemple, fait une observation de bon sens qui consiste à regarder et critiquer la dépense, projet par projet. Or que constatons-nous, pas seulement ici d'ailleurs ? Une dérive des coûts très importante entre le budget initial et généralement le budget tel qu'il peut être estimé à conclusion du programme. Donc l'effet de dérive est évidemment extrêmement pénalisant pour les finances de ces projets-là. Donc, par pitié, quand nous aurons l'examen à faire, le 5 janvier prochain, de l'ensemble des questions de coûts et de financements, regardons ce que dit le rapport CARREZ sur le plan de la productivité en matière de travaux, d'exploitation et de maintenance. Parce qu'avant de savoir s'il faut financer quelque chose, il faut essayer, dans la mesure du possible, de d'abord moins dépenser. Cela soulage d'autant la question des financements. Or, la question de la productivité n'a pas trouvé de solution, de réponse jusqu'ici. Encore une fois ce n'est pas moi qui l'affirme, mais Gilles CARREZ. Il faut citer intégralement son rapport.

Quatrième observation, nous ne nous en tirons pas simplement en frappant telle ou telle catégorie de contribuable. C'est évidemment un panier de ressources qui va fournir la solution aux problèmes. De ce point de vue, là encore je fais référence au rapport CARREZ, mais citons le intégralement, quand il examine la totalité des sources de financement possible, et pas seulement les entreprises. Celles-ci sont certainement intéressantes, je ne suis pas contre, mais bien entendu c'est un panier de ressources qui va fournir un élément de réponse. Et de ce point de vue-là, les ressources qui financent les investissements de transports en France sont quand même relativement courtes par rapport à ce que nous constatons dans les pays voisins. Je signale, par exemple, deux sources de financement qui sont totalement essentielles et qui soulagent de beaucoup la fiscalité dans les pays voisins. Première ressource, partout, la question de la captation d'une partie de la rente foncière est totalement dans le droit de ces pays-là. Or, c'est un soulagement considérable. Alors, nous avons entendu tout et son contraire dans les 25 ou 26 séances précédentes. Certains estiment que cette captation de la rente foncière peut être la porte ouverte à une densification autour des gares et donc, par conséquent, à une utilisation irrationnelle de l'espace au profit des activités et au détriment du logement. Peut-être qu'en effet il faut prendre des précautions sur le plan de la mixité des activités. Mais ne pas avoir de taxation foncière comme il est demandé aujourd'hui est une erreur considérable. Je répète, dans tous les pays voisins qui sont des pays libéraux, cette disposition existe. Je signale également une deuxième source de financement tout à fait importante, c'est que les gares dans les pays voisins sont d'abord considérées comme des espaces commerciaux. Cela peut aller purement et simplement de la surface d'activités commerciales, de bureaux ou de tertiaire, mais c'est également les espaces de publicités. Bref, ces gares sont de véritables comptes d'exploitation. Donc cela permet de soulager l'addition. Encore une fois, n'enfermons pas le débat entre ce qui est demandé aux passagers et ce qui est demandé par la fiscalité. Il y a d'autres sources de financement qui ne sont pas utilisées en France et c'est une grosse pénalité.

Jean-Luc MATHIEU : merci. Nous n'enfermerons pas le débat, puisque nous le reprendrons sur ces questions le 5 janvier. Ceci dit, pour ceux qui souhaitent assister à d'autres réunions plus proches, demain soir vous avez à Clamart une réunion spécifique Arc Express, et comme vous l'avez dit Monsieur LEBLOND, le 7 décembre à Villejuif, qui est plus proche d'ici, une réunion commune, comme celle de ce soir. Merci d'être venus. Bonsoir.

Applaudissements

Fin de la réunion à 23 h 10