

CONCERTATION SUR LE PROJET DE DEBRANCHEMENT DU T4 JUSQU'À CLICHY-MONTFERMEIL

COMPTE RENDU SYNTHETIQUE

REUNION PUBLIQUE A MONTFERMEIL

11 SEPTEMBRE 2009

La réunion s'est tenue avec une participation **estimée à 330 personnes**.

Personnalités présentes en tribune :

Conseil régional Ile-de-France

- . Serge MERY, vice-président du Conseil régional chargé des transports et de la circulation

Etat

- . Philippe PIRAUX, sous préfet de l'arrondissement du Raincy
- . Bertrand BORY, chef de projet à la direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France (DREIF)

Conseil général de Seine-Saint-Denis

- . Corinne VALLS, vice-présidente du Conseil général, chargée des transports, des déplacements et de la voirie

Syndicat des Transport d'Ile de France (STIF)

- . Sandrine GOURLET, responsable de la division Fer, Concertations et Expertises, direction des projets d'investissement
- Hugues GIRARD, chargé de projet

Elus locaux

- . Pascal POPELIN, adjoint au maire de Livry-Gargan et conseiller général du canton de Livry-Gargan
- . Philippe DALLIER, sénateur-maire de Pavillons-sous-bois
- . Claude DILAIN, maire de Clichy-sous-Bois
- . Xavier LEMOINE, maire de Montfermeil
- . Eric RAOULT, député-maire du Raincy, ancien ministre

Garant de la concertation

- . Jean-Luc MATHIEU, nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP)

Modérateur de la réunion

- . Claude CHARDONNET, cabinet C&S Conseils

Des représentants de réseau ferré de France (RFF) et de la société nationale des chemins de fer (SNCF) étaient également présents dans la salle.

Documentation disponible

- Un dépliant de présentation de la concertation
- Un dossier de concertation
- Un prospectus synthétique de présentation de la concertation
- les cahiers d'acteurs
- une exposition
- une fiche d'information complémentaire aux documents de concertation

Déroulement de la réunion

La réunion a duré environ 3 heures. Elle s'est déroulée de la façon suivante :

1. Ouverture

- Accueil des participants par Xavier LEMOINE
- Présentation du déroulement et des modalités de la concertation par Sandrine GOURLET
- Objectifs et déroulement de la réunion par Claude CHARDONNET
- Présentation du rôle du garant par Jean-Luc MATHIEU
- Intervention de Philippe PIRAUX
- Intervention de Serge MERY
- Présentation synthétique du projet par Hugues GIRARD

2. Tour de table des maires

3. Débat avec la salle

4. Conclusion par Serge MERY

5. Clôture par Xavier LEMOINE

1. Ouverture

- **Accueil des participants par Xavier LEMOINE, maire de Montfermeil**

Xavier LEMOINE, maire de Montfermeil, souhaite la bienvenue aux participants et leur rappelle qu'ils sont présents à l'invitation du STIF, dans le cadre de la concertation organisée à propos du T4. Il évoque le déroulé de la soirée et souhaite qu'une place conséquente soit réservée au débat avec la salle. Il présente l'ensemble des personnalités en tribune et remercie les représentants de la SNCF et de RFF qui se trouvent dans la salle. Il demande la plus grande courtoisie lors des débats, malgré les différends.

- **Présentation du déroulement et des modalités de la concertation par Sandrine GOURLET**

Sandrine GOURLET, responsable de la division Fer, Concertations et Expertises, direction des projets d'investissement au STIF, remercie le maire de Montfermeil pour son accueil et les participants pour leur présence. Elle rappelle le rôle du STIF, autorité organisatrice de transports qui organise et coordonne les transports en Ile-de-France, et est maître d'ouvrage du projet de débranchement du T4. Le STIF travaille notamment sur la faisabilité, le programme et l'enveloppe financière de ce projet.

Elle évoque les étapes qui ont précédé la concertation, à savoir : l'approbation du DOCP par le Conseil du STIF, et la décision de saisir la CNDP, la publication du DOCP, la saisine de la CNDP par la commune de Livry-Gargan, la nomination du garant.

Elle revient plus largement sur la phase de concertation en cours, laquelle a pour objectifs d'établir un dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, de comprendre les préoccupations de tous et d'articuler le projet avec les politiques locales, tout cela dans le but d'enrichir le projet. Elle énumère les outils de communication (exposition, site Internet, dépliants, dossier de concertation, etc.), les moyens d'expression des participants (réunions publiques, registres, formulaire électronique) et les moyens de restitution des échanges (comptes-rendus de réunions, bilan de la concertation, rapport du garant) qui permettront d'atteindre ce but.

- **Objectifs et déroulement de la réunion par Claude CHARDONNET**

Le rôle du modérateur, à la demande du STIF, consiste à garantir de bonnes conditions de dialogue et d'écoute dans le temps imparti à la réunion.

Claude CHARDONNET précise les règles d'intervention et d'échange et expose le déroulement de la réunion.

- **Présentation de son rôle de garant par Jean-Luc MATHIEU**

Jean-Luc MATHIEU, garant de la concertation, explique sa fonction qui est apparue suite à la loi qui, dans le Code de l'Environnement, dispose que la Commission nationale du débat public (CNDP) peut décider l'organisation d'une concertation ou d'un débat public pour des projets d'aménagement d'une certaine envergure. C'est dans ce cadre que la CNDP l'a nommé garant de la concertation, suite à la saisine de Livry-Gargan. Il souhaite avant tout veiller à l'expression du public et lit en ce sens un courrier électronique envoyé par un participant après la réunion du Raincy, lequel demande que le temps de parole accordé à la salle soit plus important. Le garant souhaite que cette demande soit prise en compte et que ceux qui le souhaitent puissent ainsi exprimer leur propre opinion, et même faire des propositions.

- **Intervention de Philippe PIRAUX**

Philippe PIRAUX, sous préfet de l'arrondissement du Raincy, souhaite la bienvenue à tous les élus et aux participants. Il explique que la concertation a pour but de préciser le « pourquoi » et le « comment » du projet de débranchement du T4 vers le plateau de Clichy Montfermeil, dont le désenclavement est nécessaire. L'Etat et le Conseil Régional ont inscrit des sommes importantes dans ce but au Contrat de projets Etat-Région (CPER) et dans le Plan Espoir Banlieue. Il souhaite que les participants s'expriment sur la manière de désenclaver le plateau.

- **Intervention de Serge MERY**

Serge MERY, vice-président du Conseil régional chargé des transports et de la circulation, remercie les participants de s'être déplacés en nombre, et tous les élus pour leur accueil ou pour leur présence. Il explique l'importance d'un projet qui doit lier le développement d'un secteur urbain complexe à l'ensemble de l'agglomération parisienne. Il attend beaucoup de cette concertation qui a été voulue par le STIF, de la réflexion et de l'avis des participants. Il rappelle que le projet est porté à quasi égalité par l'Etat et la Région, sur le plan financier, ce qui démontre l'importance que l'Etat lui accorde. Il souhaite que le STIF et les participants travaillent ensemble dans le but de réaliser un projet qui appartienne à l'ensemble de la population et qui soit le meilleur possible.

- **Présentation synthétique du projet par Hugues GIRARD**

Hugues GIRARD, chargé de projet au STIF, présente la genèse du projet de débranchement à travers le contexte des déplacements et des transports en Ile-de-France, en Seine-Saint-Denis et plus précisément sur le plateau de Clichy-Montfermeil :

- . des déplacements nombreux en augmentation
- . des lignes structurantes essentiellement orientées vers Paris
- . un réseau de bus peu performant aux abords des gares des RER E et B
- . un plateau de Clichy-Montfermeil laissé à l'écart

Il expose les objectifs et les enjeux du projet :

- . améliorer les conditions de déplacement
- . renforcer le réseau des transports collectifs
- . favoriser la transformation urbaine et accompagner le développement économique
- . améliorer le cadre de vie
- . proposer une alternative à l'automobile

Il explique les grandes caractéristiques du projet notamment à travers les six tracés présentés à la concertation et indique la préférence du STIF pour les tracés 3 (tracé de référence) et 1 (tracé alternatif). Il indique les prévisions de coût et de financement du projet, ainsi que son calendrier.

Enfin, il centre son propos sur le secteur de Montfermeil, la zone ANRU, en expliquant que le projet reprend le tracé proposé par le projet urbain. Plusieurs variantes sont envisagées dans le centre-ville de Montfermeil pour tenir compte des rues étroites et commerçantes, qui ont toutes pour terminus l'hôpital intercommunal de Montfermeil.

6. Tour de table des maires

Philippe DALLIER, sénateur maire de Pavillons-sous-bois, projette sur écran, la lettre adressée en 2003 au préfet de région et signée des maires de Bondy, Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Pavillons-sous-bois, Livry-Gargan, Pantin, Bobigny et Noisy-le-Sec en faveur d'une ligne de tramway, notamment pour restructurer la RN3. Il rappelle qu'il avait lui-même proposé au maire de Bondy cette démarche auprès du STIF. Il estime par ailleurs que le débat ne semble pas porter sur les six tracés présentés à la concertation mais bien plus sur le tracé 0, dit 7 ou historique, qui – pourtant – a été abandonné car il posait des problèmes d'insertion trop importants sur la RN3. Il appuie son propos sur des photos du boulevard Roy aux Pavillons-sous-bois où ne peuvent s'insérer, selon lui, qu'une seule voie de tramway et non deux. Il alerte les personnes favorables à ce tracé sur le fait que le niveau de service ne sera pas aussi performant que sur d'autres tracés. Il craint également que ce tracé ne s'accompagne de démolitions de logements et de commerces, et de désagréments pour la circulation sur la RN3 où passent 60.000 véhicules/jour côté Bondy et 35.000 côté Livry-Gargan, sauf à enterrer la RN3. Il présente des planches d'études du Conseil général de Seine-Saint-Denis, à propos du projet de bus à haut niveau de service (BHNS) sur la RN3. Ces planches mentionnent que sur la commune de Pavillons-sous-bois, il est « impossible de créer les quais pour les stations de bus ». Il estime donc que le tramway non plus, ne peut pas passer sans réduire la capacité routière de la RN3, ce qui n'est pas acceptable. Enfin, il rappelle que la situation des transports en commun sur sa commune est aussi calamiteuse que sur le plateau, il demande l'équité républicaine, une solution gagnant-gagnant.

Claude DILAIN, maire de Clichy-sous-Bois et président de la Communauté d'agglomération de Clichy-sous-Bois Montfermeil, souhaite que le débranchement du T4 se fasse à peu près au milieu de la ligne, et à hauteur de Livry-Gargan pour être plus efficace. Il exprime sa préférence pour un tracé sans changement en direction du sud afin d'être relié au RER E, à Bondy, et surtout à Noisy-le-Sec. Cette commune étant amenée à devenir un lieu d'interconnexion très important. Il insiste sur la nécessité du tracé interne au plateau qui desservira l'hôpital intercommunal de Montfermeil, le commissariat, le centre-ville, le collège et le centre commercial du rond point Charles de Gaulle. Il n'exclut pas des difficultés techniques, mais compte sur un portage politique fort pour les surmonter. Il fait référence au tramway de Bordeaux pour exposer sa fonction de structuration d'un territoire, d'unification de la ville. Il exprime sa préférence pour le tracé 0 qui est le plus simple à ses yeux du fait de son passage par la RN403. Il ne nie pas les problèmes sur la RN3 mais demande une étude d'implantation urbaine par des techniciens neutres et des experts. Il estime qu'en choisissant ce tracé, le carrefour Briand/Allende pourrait être réaménagé, d'autant plus que si le bus à haut niveau de service (BHNS) sur la RN3 va jusqu'à Vaujours, ce réaménagement sera indispensable. Il précise qu'il n'est pas « braqué », que trois autres tracés permettent d'aller Noisy-le-Sec, et qu'il exprime seulement une préférence. Il estime que cette préférence répondrait à des enjeux d'interconnexion, avec le BHNS sur la RN3 et avec le métro automatique du Grand Paris, et souhaite qu'il n'y ait plus de temps perdu.

Pascal POPELIN, adjoint au maire de Livry-Gargan et conseiller général, définit la concertation comme un temps d'écoute et d'échange, à l'image de la réunion publique du Raincy où chaque acteur a pu entendre les uns et les autres. Il invite les participants à avancer et non à camper sur les positions. Il estime que la première réunion publique a permis de lever certains malentendus :

- Personne n'est hostile au désenclavement du plateau
- Les représentants de l'Etat ont affirmé qu'il y aurait tout à la fois le métro automatique à l'horizon 2020 et le projet de débranchement du T4 à l'horizon 2015
- Le Conseil général a promis un BHNS entre la Porte de Pantin et le viaduc de la RN3.

Il considère qu'il ne reste plus que la question du tracé à traiter, bien que ce ne soit pas la plus simple. A ce sujet, la réunion du Raincy a permis selon lui de :

- Comprendre comment le tracé 0 a été écarté du fait des difficultés d'insertion
- Connaître les tracés préférés du STIF, le 1 et le 3

Il rappelle que les élus de Livry-Gargan ont unanimement adopté un cahier d'acteur dont le titre résume leur position, « pas de T4 sur la RN3 ». Il considère que le principal point critique du projet est la traversée de la RN3, en baïonnette, au milieu de la circulation. Il craint que cette traversée annule les gains de temps escomptés. Il précise à propos du tracé 1 qu'il implique des difficultés d'insertion, mais qu'il est le seul réalisable dans Livry-Gargan, et qu'il permettra de désenclaver l'IUFM et la mairie de Livry-Gargan. Il constate que les maires du plateau sont maîtres du tracé sur leur territoire et souhaite qu'il en soit de même pour les maires de la plaine.

Il termine en proposant une ouverture concernant le rabattement vers les RER E et B :

- Le tracé 1 ne rajoute que deux stations pour arriver au RER E, problème qui n'en sera plus un avec l'arrivée du métro automatique
- Il propose une variante au tracé 1 qui irait de la mairie de Clichy-sous-Bois au carrefour Général de Gaulle

Xavier LEMOINE, maire de Montfermeil, se réjouit de la décision de la CNDP qui permet d'avancer vers la réalisation du deuxième tronçon du T4. Il rappelle l'histoire récente du plateau de Clichy-Montfermeil, comment il a peu à peu été laissé à l'écart, notamment après le projet autoroutier avorté, pour devenir un réservoir de détresse, de rancœur, de frustration et de violence. Il salue les efforts actuels en matière de rénovation urbaine, les 600 millions d'euros investis, mais insiste sur la nécessité du désenclavement pour éviter que les mêmes causes ne produisent les mêmes effets. Il précise que le projet de débranchement n'est pas neuf, que le viaduc sur la RN3 a été aménagé à double voie en prévision de ce débranchement. Il estime qu'il n'y a plus lieu de débattre du gain de temps plus ou moins élevé apporté par le projet, ni de la concurrence éventuelle du métro automatique du Grand Paris, devant l'urgence du calendrier et des avancées du programme de renouvellement urbain. Quant à la RN3, il estime qu'il est plus aisé d'organiser des flux parallèles que des flux qui se coupent. Au cas où il n'y aurait pas de place pour le tram-train sur la RN3, il ne voit pas pourquoi il y en aurait pour le BHNS dont l'emprise est plus large. Il souhaite ardemment que les quatre maires des communes concernées aillent chercher ensemble les financements pour la réfection de la RN3. Enfin, il estime que les photos prises par Philippe Dallier n'ont pas été prises à l'endroit où aurait lieu le débranchement et rappelle qu'il n'a jamais été question de faire passer deux voies en simultané au niveau du décrochement. Il propose que des solutions techniques soient apportées pour réaménager la RN3 et permettre le passage du T4.

Eric RAOULT, député, maire du Raincy, se dit concerné par deux tracés en tant que maire et par le projet dans son ensemble en tant que député. Selon lui, les tracés 5 et 6 qui passent par sa commune sont les plus longs et les plus coûteux, du fait de la nécessité d'exproprier des immeubles et des travaux à réaliser sur le rond-point Thiers. Il insiste sur la nécessité de réaliser le projet pour que l'investissement de 600 millions d'euros dans le renouvellement urbain du plateau ait un sens, mais sans que l'avantage pour les uns soit un inconvénient pour les autres. Il estime qu'il faut se fixer une date butoir pour prendre une décision en 2010, et que dans cette concertation qu'il aurait aimé voir arriver plus tôt, des avancées se feront sur le fond et la forme du projet.

7. Débat avec la salle

Public

Un habitant de Montfermeil entend parler du T4 depuis des années, avec toujours le même conflit entre les élus du haut et les élus du bas. Il demande un arbitre pour éviter de perdre davantage de temps.

Marthe GUEZ, conseillère municipale de Livry-Gargan se félicite qu'une liaison rapide pour les habitants du plateau soit réalisée. Elle s'interroge sur l'écart de deux minutes en temps de transport entre les tracés 1 et 3, qu'elle trouve faible. Elle estime que la gare de Freinville est plus adaptée que le boulevard Gutenberg pour accueillir une gare de correspondance entre le T4 existant et sa nouvelle branche. Elle demande si le coût calculé comprend les expropriations éventuellement nécessaires pour créer la gare de correspondance au niveau du raccordement avec le T4 sur le tracé 3, ainsi que le coût de construction d'une telle gare. Elle s'interroge également sur le temps de réalisation du tracé 3, si des expropriations sont effectivement nécessaires.

Un habitant de Chelles se demande pourquoi le tracé du débranchement ne reprendrait pas celui de l'ancien tramway qui allait jusqu'au marché des Coudreaux.

Intervenants

Sandrine GOURLET explique que le Conseil du STIF sera amené à décider de la suite à donner au projet, après la concertation dont il sera tiré un bilan et après le rapport du garant.

Hugues GIRARD explique que le peu de différence entre les temps de transport sur le tracé 1 et sur le tracé 3 est lié à la combinaison de la longueur respective des tracés et de l'écart de fréquence de

passage des RER B et E. le tracé 1 est un peu plus long que le tracé 3, mais les RER B passent plus souvent, tandis que le tracé 3 est un peu plus court, mais les RER E passent moins souvent que les RER B. Il confirme que la configuration de la gare de Freinville permet une bonne insertion du débranchement et rappelle qu'il n'y aura pas de création d'une nouvelle gare au niveau du raccordement avec le T4 existant en haut de l'avenue Gutenberg car le raccordement se fera à proximité des stations existantes du T4.

Il rappelle également qu'il n'y aura pas d'expropriations pour les tracés 1 et 3, et que par conséquent, le coût et le délais des expropriations n'interviennent pas dans le coût global.

Il présente une carte des tracés des chemins de fer du secteur de la fin du XIX^{ème} siècle. Le dernier tramway - qui a fermé en 1938 - suivait en partie le tracé 6, lequel présente de grandes difficultés d'insertion.

Public

Une habitante de Montfermeil demande des précisions sur les difficultés d'insertion du tracé 6.

Ginette CONTRASTIN, membre des Verts de Seine-Saint-Denis, souligne l'importance des transports en commun pour lutter contre le réchauffement climatique et la crise socio-économique. Elle estime qu'il s'agit d'un moyen de rendre les territoires plus attractifs. Elle appelle les élus locaux à trouver une solution acceptable pour tous, une solution rapide. Elle affirme - au nom des Verts de Seine-Saint-Denis - son soutien au tracé 4 qui répond aux enjeux suivants :

- il couvre le territoire du plateau de Clichy-Montfermeil
- il permet un accès rapide aux gares de RER
- il ne passe pas par la RN3
- il offre un accès au métro automatique pour les habitants de Livry-Gargan et Pavillons-sous-bois

Elle estime qu'il s'agit là d'une solution de consensus.

Un habitant de Montfermeil demande s'il existe une autorité compétente pour trancher et imposer une décision. Il rappelle l'urgence du désenclavement, dans la perspective du projet de renouvellement urbain.

Un habitant de Clichy-sous-Bois, membre de l'association « Un T4 pour tous » exprime sa préférence pour le tracé 0, du fait de la nécessité de désenclaver le plateau. Il estime que les difficultés sur la RN3 pourront être surmontées si l'on y couple le T4 et le BHNS. Il demande au STIF les mesures exactes du boulevard Roy. Il termine en affirmant l'importance d'avoir le T4 et le métro automatique pour préparer l'avenir.

Jean-Luc Mathieu, garant, intervient à propos des photos versées par Philippe Dallier à la concertation. Il demande au STIF de clarifier la question des mesures dans les jours qui viennent. Il souhaite également qu'un travail soit fait pour voir si le consensus évoqué autour du tracé 4 pourrait être réel.

Pascal POPELIN, adjoint au maire de Livry-Gargan et conseiller général, estime qu'il n'y a pas de consensus autour du tracé 4, qu'il ne fait pas partie des options jugées recevables par la ville de Livry-Gargan. Il rappelle que le STIF a lui-même pointé les difficultés de ce tracé.

Intervenants

Hugues GIRARD explique que le tracé 6 n'a pas été préféré par le Conseil du STIF, car il pose des problèmes d'insertion sur des voies étroites et des terrains gypseux qui conduisent à un tracé dissocié. Par ailleurs, il évite complètement le secteur de Clichy-sous-bois et n'accompagne donc pas l'opération ANRU. Il cumule la complexité technique et le manque de pertinence de la desserte.

Sandrine GOURLET répond aux questions sur la RN3 en reprenant les propos de Jean-François HELAS lors de la réunion du Raincy. Elle explique ainsi que les éléments de circulation sur la RN3 sont indispensables à prendre en compte dans le choix du tracé, mais à mettre en perspective avec les études

sur le BHNS. Les tracés sur la RN3 ne sont pas impossibles dans une réflexion globale qui doit mûrir, pour ne pas trop « pincer » la circulation sur cet axe. Elle rappelle que le STIF a exprimé sa préférence pour les tracés qui coupent la RN3 plutôt que pour ceux qui l'empruntent sur sa longueur. Elle revient sur le processus de décision dont la concertation est une étape qui a pour but d'obtenir le maximum d'éléments de consensus. La décision sera prise à l'issue de la concertation et ne pourra sans doute pas contenter tout le monde.

Public

Un habitant de Montfermeil s'inquiète du fait que le tracé 1 déportera de nombreux usagers sur le RER B. Il demande si le RER B a une capacité suffisante pour absorber cette nouvelle masse d'usagers, et s'il n'est pas déjà un peu saturé. Par ailleurs, il propose de dissocier le tracé à proximité du débranchement (combinaison des tracés 3 et 1 avec chacun un sens de circulation du tramway), comme cela est envisagé dans le centre de Montfermeil.

Olivier KLEIN, adjoint au maire de Clichy-sous-Bois, évoque ses difficultés à se rendre au RER E lorsqu'il était étudiant, et fait l'éloge de la ligne de bus 613 qui permet un accès efficace au RER B. Selon lui, le seul moyen d'accès rapide à Paris est le RER E. Il craint que le choix du tracé 1 fasse fuir le métro automatique en lui créant une parallèle et déplore le fait qu'il ne rapproche pas le plateau des grands lycées du secteur (André Bouloche et Henri Sellier).

Francis MARTIN, adjoint au maire de Clichy-sous-Bois, regrette que le tracé 1 évite Clichy-sous-Bois en ne desservant pas le rond-point Charles de Gaulle, sauf à faire un décrochement. Il rappelle que Livry-Gargan obtiendrait ainsi sa deuxième ligne de tramway T4 alors que Clichy-sous-Bois attend toujours sa première ligne.

Un habitant de Montfermeil qui travaille à Roissy estime que la gare de RER B n'est pas si facile d'accès et ne répond pas aux horaires particuliers de la plupart des emplois du site de Roissy qui est pourtant un très gros employeur dans le secteur. Il déplore la nécessité de compter deux heures pour se rendre à Roissy depuis le plateau.

Une habitante de Montfermeil propose de dissocier le tracé 7 pour qu'il ne pose plus de problèmes d'insertion, en le faisant passer à hauteur de Gargan, par le boulevard Marx Dormoy dans un sens et par la RN3 dans l'autre (combinaison des tracés 0 et 4).

Intervenants

Sandrine GOURLET évoque le programme de rénovation du RER B qui est en cours et qui devrait permettre une amélioration de la régularité et de la fréquence de cet axe. Ces travaux seront terminés à la mise en service du T4 ; le RER B sera à même d'absorber le trafic supplémentaire. Le RER E a quant à lui une réserve de capacité encore acceptable. Par ailleurs, un projet d'extension de ce RER contribuera à l'améliorer.

Hugues GIRARD explique que la solution de la dissociation à hauteur du débranchement n'a pas été étudiée. Il prend note de ces suggestions et propose d'apporter des compléments ultérieurement. A propos de l'accès à Roissy, il rappelle la mise en place de liaison pôle à pôle entre Roissy et le plateau d'ici à 2010, et dont l'amplitude horaire et la fréquence seront importants.

8. Conclusion par Serge MERY

Serge MERY définit le développement des transports en commun comme la priorité numéro 1 du Conseil régional d'Ile-de-France, lequel a bouleversé ses budgets en ce sens. 1,6 milliards sont consacrés chaque année aux transports en commun par la région car il s'agit d'un problème de développement économique, d'un problème social de lien entre les quartiers, ainsi que d'un problème de santé publique.

Il évoque la vision régionale qui permet au STIF de savoir comment harmoniser les projets entre eux, et de trouver les tracés les plus efficaces, mais rappelle aussi la nécessité que le système de transports en commun soit celui des usagers et des riverains, d'où la nécessité de la concertation. Il assure qu'à la fin de la concertation, les élus siégeant au Conseil du STIF prendront leurs responsabilités en prenant une décision, éclairée par le regard des participants et par celui du garant. Il estime que le débat avance, même s'il est compliqué.

9. Clôture par Xavier LEMOINE

Xavier LEMOINE remercie toutes les personnes présentes à la tribune, les organisateurs de la concertation, et toute la population qui a consacré une soirée précieuse à la vie de leurs communes.
