

1^{ER} DECEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION COMMUNE DE VITRY-SUR-SEINE

Type de réunion :	Réunion commune
Date de la réunion :	1 ^{er} décembre 2010
Lieu de la réunion :	Vitry-sur-Seine

Introduction et rappel du cadre législatif

Alain Audoubert, maire de Vitry-sur-Seine, souhaite à tous la bienvenue à ce débat public d'une grande importance pour sa ville en particulier, et pour toute la métropole en général. Il se réjouit que cette réunion soit commune aux deux projets « Arc Express » et « Grand Paris », très voisins en termes de tracé dans le secteur géographique considéré. Il cite aussi le travail remarquable de l'association Orbival, une démarche originale ayant conduit à un consensus fort, par delà toutes les sensibilités politiques, partagé aussi par de nombreuses villes non directement concernées par le trajet en question, parce qu'il représente un atout global pour le Val-de-Marne et toute l'Ile-de-France. Le besoin d'une telle boucle reliant les banlieues entre elles est en effet impérieux. Alain Audoubert souhaite que le débat de ce soir contribue à faire converger les propositions vers un projet unique.

François Leblond rappelle alors les objectifs et fondements législatifs du débat public, exercice de démocratie participative qui s'appuie sur deux lois, datant respectivement de 1995 et 2002, complétées en l'occurrence par la loi du 3 juin 2010 spécifique au Grand Paris. Il signale que c'est la première fois que deux débats ayant trait à un même enjeu sont organisés conjointement et se félicite de cette « volonté de travailler ensemble ». Au moins 15 000 personnes auront pris part à ces deux consultations simultanées au final : c'est une première ! Il cite aussi les cinq grands principes à respecter : neutralité, indépendance, argumentation, équivalence et transparence. En termes de délai, les deux CPDP produiront une synthèse des échanges avant le 31 mars, sur lesquelles les maîtres d'ouvrage s'appuieront pour élaborer leurs schémas définitifs. Avant de céder la parole aux MO, **Jean-Luc Mathieu** fait remarquer que tandis qu'il y a eu six mois de travail préalable commun entre la CPDP Arc Express et le STIF, tel n'est pas le cas avec la *société du Grand Paris* (SGP), dont le projet est plus récent.

Projet « Réseau de transport public du Grand Paris » – SGP

Après la projection d'un film de présentation, **Claire-Hélène Coux**, membre de la SGP, rappelle l'enjeu majeur auquel doit répondre le réseau de transport du Grand Paris : réduire l'écart d'offre de transport en commun qui reste marqué entre Paris intra-muros et la banlieue ; force est de constater, en effet, que 63 % des déplacements internes à Paris sont effectués par ce biais, tandis que ce taux chute à 23 % au-delà du périphérique, et à 18 % dans le Val-de-Marne où l'on trouve notamment le plus gros bouchon d'Europe, à la jonction de l'A4 et de l'A86, au niveau de Nogent. Cette traditionnelle structuration en étoile autour de la capitale rend les trajets de banlieue à banlieue difficiles (80 % d'entre eux s'effectuent en voiture) et contribue à saturer les réseaux existants. Le Grand Paris se propose de soulager ce phénomène en créant de nouvelles liaisons performantes qui répondent tant aux besoins immédiats des usagers qu'à ceux des entreprises, ainsi qu'aux enjeux de développement économique des territoires de plus long terme, dans un contexte concurrentiel international toujours plus soutenu. Les études de trafic montrent qu'à sa mise en service, ce nouveau réseau accueillera 2 millions de voyageurs par jour (c.-à-d. le trafic cumulé actuel des lignes B, C, D et E du RER), et 3 millions à un horizon plus lointain. Les performances dudit projet sont liées tant au caractère automatique du métro (qui amène plus de souplesse, de régularité, d'adaptabilité et de sécurité), à sa vitesse commerciale de 65 km/h et à une fréquence optimale (85 secondes entre deux trains aux heures de pointe), qu'aux caractéristiques des gares elles-mêmes, conçues comme de véritables lieux d'échanges intermodaux proposant en outre toutes sortes d'équipements publics et contribuant ainsi au développement urbain des villes concernées.

Le Grand Paris, c'est donc un réseau total de 155 km de voies nouvelles, constitué de 3 lignes :

- La ligne rouge, première ligne de rocade, qui compte 60 km et 23 gares – dont 8 dans le Val-de-Marne – et répond principalement au besoin de déplacement de banlieue à banlieue. Elle accueillera 800 000 voyageurs par jour. À l'ouest, elle assure la connexion avec La Défense ; à l'est, elle permet d'accéder rapidement au bassin d'emploi du Bourget et, par le jeu des correspondances, à ceux de Roissy et de Marne-la-Vallée ; au sud, elle reprend le tracé d'Orbival – depuis Bagneux jusqu'à Villiers-sur-Marne –, qui fait l'objet d'un consensus politique et économique sans précédent et remporte en outre l'adhésion de la population (avec plus de 50 000 signatures de soutien). Parallèlement, le développement des territoires se trouvera stimulé par cette ligne de rocade, grâce à des inter-stations de moins de 2 km dans les zones d'habitation les plus denses et par une logique de correspondances au réseau existant très fine : à Bagneux avec

le prolongement de la ligne 4, à Arcueil-Cachan avec le RER B, à Villejuif IGR à la ligne 14 prolongée, à la future gare de Vitry-centre au centre de tramways en projet et dans le quartier des Ardoines au RER C, à Vert-de-Maison au RER D, à Créteil-L'Échat à la ligne 8, à Champigny-centre au projet de tangentielle est (depuis Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay), dans le secteur de Brie et Villiers au RER E (c'est dans ce secteur que sont prévus le site de maintenance des 85 trains de la ligne et le centre de remisage).

- La ligne verte est la deuxième ligne de rocade, longue de 75 km et comptant 16 gares ; elle crée une nouvelle liaison avec les aéroports, dessert le parc des expositions de Villepinte, Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, St-Denis, Gennevilliers, Nanterre, etc. ; au sud-ouest, elle offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles, avant d'aller irriguer le plateau de Saclay (à la vocation scientifique internationale), la connexion aux LGV à Massy, et bientôt à Orly. Des variantes subsistent (ex. : dans le nord des Hauts-de-Seine, entre Saint-Denis et la Défense).
- Enfin, la ligne bleue, armature centrale, longue de 50 km, dont 9 km correspondant à l'actuelle ligne 14. Elle compte 22 gares, dont 13 nouvelles, relie les aéroports, mais aussi les futures gares TGV de Saint-Denis Pleyel et Orly, confortant ainsi la dimension internationale de la région capitale. Plus spécifiquement dans le Val-de-Marne, une nouvelle gare est prévue au niveau du Kremlin-Bicêtre, ainsi qu'une gare à Villejuif, au niveau de l'Institut Gustave Roussy (IGR), 1^{er} centre européen de lutte contre le cancer, un établissement exceptionnel qui n'est desservi que par bus aujourd'hui et offre de plus un très fort potentiel foncier alentour (projet « cancer-campus », porté par les acteurs locaux). On atteindra ensuite Rungis, la porte de Thiais (avec une correspondance au TVM et au futur tramway T7), enfin Orly qui représente, pour mémoire, le 1^{er} pôle économique du sud francilien (173 000 emplois).

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

Les gains de temps seront importants pour les Vitriots (Vitry-centre -> La Défense en 25 min au lieu d'une heure actuellement ; Vitry-centre -> Saclay en 28 min au lieu d'1h30 ; Vitry-centre -> Créteil-L'Échat en 7 min, contre 20 min actuellement ; des résultats obtenus grâce à la pertinence du maillage). La « désaturation » des lignes actuelles sera également significative, amenant plus de confort et de régularité pour tous, avec une baisse moyenne de 10 à 15 % du trafic : 15 % sur le RER A, 25 % sur la ligne 13, ou encore 30 % sur la portion centrale du RER B aux heures de pointe). Neuf territoires de développement « phare » ont été identifiés en Ile-de-France. Dans le Sud-est, ce sont tous les projets portés par l'établissement public Orly / Rungis / Seine-Amont dans le domaine de la santé et des biotechnologies qui sont visés. La ligne rouge constitue un levier majeur pour lesdits projets (notamment sur le secteur des Ardoines, un site de 300 ha situé entre la Seine et la ligne C du RER et comptant déjà 10 000 emplois dans le secteur de l'énergie, la santé et la logistique).

Enfin, en termes de mise en œuvre, ce projet d'intérêt national nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros suivant les tracés, dont 20 milliards pour les infrastructures, le matériel roulant et les acquisitions foncières. Il incarne la 3^e génération d'investissements dans le domaine des transports en Ile-de-France, après le métro au début du XXe siècle et le RER dans les années 70. À l'issue du débat public, la SGP proposera un schéma d'ensemble, avant la fin mai 2011, qui tiendra compte des avis exprimés. Puis s'ensuivra une période de 18 mois pour élaborer la programmation des travaux. La mise en service s'échelonnera entre 2018 et 2023.

Projet « Arc Express » – STIF

Laurence Cohen, conseillère régionale, administrateur du STIF, note que les transports en Ile-de-France sont devenus une « vraie galère » en raison de sous-investissements chroniques de la part de l'État, et ce, depuis des années. C'est pourquoi la Région a voté un plan de mobilisation d'urgence de 18 milliards d'euros, piloté par le STIF et comptant 60 projets portés par les élus locaux (dont la création du tramway T7 reliant Villejuif à Athis-Mons et Arc Express) visant à l'amélioration des déplacements de banlieue à banlieue. Le département du Val-de-Marne souffre notamment d'un défi notoire de transports en commun, et Vitry tout particulièrement, alors même que cette commune est au cœur dudit département et à proximité immédiate de Paris. Laurence Cohen souhaite que les deux projets présentés ce soir ne soient pas perçus comme concurrents, mais comme devant concourir à la meilleure solution possible, pour le bénéfice du plus grand nombre. La récente proposition de Jean-Paul Huchon – dont elle excuse l'absence ce soir – faite au premier ministre le 5 novembre dernier va d'ailleurs dans ce sens de la convergence. Il faudra aussi aborder sérieusement, ensemble, les questions cruciales de financement, de coûts d'exploitation et de risques de spéculation autour des gares.

Après un film de présentation générale, **Laurence Debrincat**, responsable des études générales au STIF), expose les grandes caractéristiques du projet Arc Express, porté par la Région et les

départements, « un projet pour tous les Franciliens », concerté avec les élus locaux et faisant partie intégrante du plan de mobilisation. Le réseau actuel est organisé en étoile autour de Paris, et le chaînon manquant cruellement est bien une rocade en proche couronne. La moitié de la croissance démographique, ces 15 dernières années, s'est en effet localisée à moins de 10 km de Paris. Les études, commencées en 2008 et financées par l'État et la Région, ont été l'occasion de définir les enjeux urbains, les solutions techniques, mais aussi la logique des correspondances. Au sortir desdites études, les arcs sud et nord sont apparus prioritaires. C'est pourquoi les tracés est et ouest sont encore en cours de finalisation.

Les gains de temps seront importants (Châtillon -> Créteil en 34 min, contre 64 actuellement ; Versailles -> Villejuif en 44 min, contre 63). On pourra aussi atteindre davantage de destinations et notamment les principaux pôles d'emplois (depuis Créteil, 250 000 nouveaux emplois accessibles ; depuis Orsay, entre 150 000 et 200 000 emplois).

Le trafic prévu est de 260 000 voyageurs/jour au sud, 250 000 au nord et 1 million sur la boucle totale. La « désaturation » du réseau actuel est chiffrée à 5 à 10 % en moyenne (ce qui représente 3 à 4 rames de métro pleines sur les lignes les plus chargées). Et l'on estime en outre qu'à terme, 150 000 voitures de moins circuleront en Ile-de-France, un bénéfice fort pour l'environnement.

Arc Express est aussi un projet d'aménagement pour la ville d'aujourd'hui et de demain, via une desserte fine (une station tous les 1 à 1,5 km) qui favorise le désenclavement de zones traditionnellement oubliées et la réalisation des projets de développement urbains portés par les élus.

Les caractéristiques techniques du projet en font vraiment le métro de demain : des rames larges et évolutives, capables d'absorber une augmentation de trafic ; 70 km de rocade au total, 50 stations nouvelles (30 en correspondance et 20 intermédiaires), une vitesse commerciale de 40 km/h (l'équivalent de la ligne 14 aujourd'hui), un train toutes les 2 minutes aux heures de pointe, l'accessibilité pour les personnes à besoins spécifiques, notamment à mobilité réduite, etc.

En termes de tracés, plusieurs variantes sont proposées qui restent à décider en fonction des apports du débat public. Au sud, le tracé rose est en quelque sorte la combinaison des tracés bleu et vert, et correspond à la proposition de l'association Orbival.

La mise en œuvre se chiffre à coût global de 7 à 8 milliards pour la boucle complète. Le premier engagement financier de 3,5 milliards d'euros (Région, villes de la petite couronne et Paris) permettra d'abord la mise en service de l'arc sud (en 2017) et le démarrage simultané des travaux sur l'arc nord (en vue d'une mise en service en 2022).

Un deuxième film détaille ensuite les tracés de l'arc sud, commentés également en détail par Laurence Debrincat. Ce zoom proposé sur les 5 communes de Vitry, Ivry, Alfortville (villes de la Seine amont), Créteil (préfecture et pôle d'attraction majeur pour toute la région) et Maisons-Alfort (ville à dominante plus résidentielle), toutes fortement peuplées (Vitry comme Créteil compte par exemple chacune 90 000 habitants) confirme que ce sont bien les déplacements en proche couronne qui intéressent majoritairement les riverains (28 % d'entre eux travaillent sur les territoires en question). Le tracé bleu (de Villejuif Louis-Aragon à Saint-Maur Créteil) est particulièrement pertinent en termes de desserte de l'habitat, cependant la variante rose présente notamment l'intérêt de passer par le quartier des Ardoines (site au très fort potentiel), tandis que le tracé vert a aussi ses avantages plus à l'est. En bref, l'analyse fine menée en partenariat avec l'institut d'aménagement urbain d'Ile-de-France vise dans tous les cas à ce qu'Arc Express s'inscrive de manière pertinente dans la géographie des territoires et réponde aux besoins de leurs populations (travail, loisirs, etc.). Une fois encore, les représentants du STIF souhaitent que ce soit le débat citoyen qui permette de trancher sur ces variantes.

Débat avec la salle

➤ **Les enjeux locaux : le tracé, le maillage, la desserte, les gares**

Le public a souligné les enjeux cruciaux de maillage et de desserte des territoires. Paris est la métropole la plus embouteillée d'Europe ; son système de transport en commun doit progresser ! Une desserte fine est jugée indispensable par une majorité d'intervenants. À cet égard, le tracé Arc Express est souvent perçu comme plus pertinent, pas tant d'ailleurs dans la zone plus spécifiquement considérée ce soir qu'en termes de globalité du projet. Un conseiller municipal de Vitry signale notamment qu'on observe d'emblée une forme d'inégalité dans le projet Grand Paris qui propose deux lignes de rocade à l'ouest, contre une seule à l'est, perpétuant ainsi un déséquilibre légendaire ! S'agissant du positionnement des gares, une inquiétude forte s'est exprimée à l'idée que l'arrêt Villejuif Louis-Aragon serait optionnel pour le réseau de transport du Grand Paris : nœud de transport fondamental, cette halte est jugée déterminante par les Val-de-Marnais. Un autre enjeu de desserte crucial se situe manifestement au niveau d'une possible connexion entre le prolongement de la ligne 14 et la ligne 7, à Maison-Blanche pour le même réseau. Là encore, les riverains, et notamment les Ivryens, tiennent à ce raccordement. Peut-être faudrait-il d'ailleurs s'associer à la pétition lancée sur ce sujet dans le 13^e arrondissement, à Paris.

Sur le tracé, plusieurs élus ont insisté sur *le travail commun de longue haleine et de qualité entre municipalités voisines, qui aboutit à des choix de tracé dans le cadre d'Orbival, de gare, par exemple à Vert-de-Maison ; des projets de développement urbains, ont aussi été concertés avec les citoyens.* **Marc Véron, président du directoire de la SGP**, rappelle que le Grand Paris reprend à 100 % celui d'Orbival et satisfait en ce sens au consensus trouvé notamment pour les arrêts aux Ardoines et à Vitry-Centre. C'est le débat public qui doit permettre de trancher sur la question d'un arrêt, ou non, à Villejuif Louis-Aragon, ajoute **Christian Garcia, membre de la SGP**, qui invoque aussi les quelques 8,5 millions de m² shon disponibles autour des gares d'Orbival. Même remarque pour l'option de raccordement L14/L7 à Maison-Blanche, déclare **Claire-Hélène Coux** qui rappelle quant à elle que les stations ont été positionnées de manière à se connecter efficacement au réseau existant et à faciliter l'accès à des sites fondamentaux comme l'IGR à Villejuif (4 000 salariés et 150 000 consultations/an) ou encore l'hôpital du Kremlin-Bicêtre (2 500 salariés et 4 000 étudiants). La ligne rouge assure notamment la connexion avec le TVM et le T7, et elle est cohérente avec le projet « cancer-campus » défendu par les élus locaux. Elle est certes une ligne d'intérêt local, mais au-delà régional, et même national.

Jean-François Hélas, directeur des investissements du STIF, confirme pour sa part que Arc Express propose aussi le tracé Orbival, avec un maillage plus fin que celui du réseau de transport du Grand Paris. La récente proposition de convergence des projets faite par Monsieur Huchon démontre bien toutefois qu'il y a du bon dans les deux tracés. L'importance de relier les aéroports entre eux de manière directe est notamment reconnue par tous (Paris est la grande métropole mondiale qui n'offre toujours pas cette facilité !) : c'est le propos de la ligne bleue. Le STIF étudie cependant une solution alternative et nettement moins coûteuse utilisant la ligne 7, qui répondrait au souci de connexion à Maison-Blanche...

Des enjeux de maintenance sont aussi à l'origine des propositions d'emplacements des gares. **Christian Garcia** évoque ainsi l'ancienne voie de desserte orientale – ou VDO – qui pourrait être utilisée pour l'entretien des trains, et ce, à proximité d'une zone en friche de plus de 100 ha sur laquelle les maires de Villiers, Brie et Champigny-sur-Marne se sont notamment mis d'accord pour réaliser un projet de développement urbain majeur, qui générerait 19 000 emplois et 4 000 logements. Aux Ardoines se situerait en outre le site de remisage...

➤ **Sur l'esprit des deux propositions et leur possible convergence**

Selon Pierre Gosnat, député-maire d'Ivry ce débat a pour but de comparer les deux projets et non pas de se gargariser à l'idée d'une fusion des tracés. Sinon le débat en lui-même est vain. Il questionne donc les fondements mêmes du projet de réseau de transport du Grand Paris, l'équipe et l'esprit, et souhaite pouvoir mieux comparer les concepts.

Marc Véron signale que les dirigeants du Grand Paris « ne sont pas des inconnus ». Il procède à une recension des stations du tracé proposé et note que Chelles, Clichy, Montfermeil, Aulnay, Sevran, Le Blanc-Mesnil, Gennevilliers... appartiennent à la catégorie des « villes populaires » ; on ne peut donc reprocher au projet de ne pas répondre en priorité à l'objectif central de desserte de secteurs trop longtemps oubliés. À cela s'ajoutent bien sûr les objectifs de dynamisation économique des territoires et les ambitions stratégiques du type « relier les aéroports entre eux ». **Florence Castel, membre de la SGP** complète le propos en évoquant la démarche novatrice du projet qui a intégré, dès en amont, outre les objectifs directement liés au transport et les enjeux socioéconomiques, les aspects de développement durable. L'étude stratégique environnementale effectuée a ainsi permis d'exclure des variantes jugées inacceptables, par exemple à des fins de préservation de l'activité agricole et/ou autres arguments topographiques.

Au nom du STIF, **Laurence Cohen** déclare quant à elle qu'Arc Express est vraiment au cœur des préoccupations des populations, en accord avec les élus locaux. Aussi, elle engage à « faire bouger les lignes » d'abord dans le souci d'amélioration de la vie quotidienne des Franciliens, mais en outre à faire contribuer les acteurs du monde économique à la juste mesure, puisqu'il s'agit aussi de leur proposer une solution adaptée à leurs besoins, qui relie les grands pôles d'activités entre eux. **Laurence Debrincat** ajoute qu'Arc Express n'a pas la prétention de répondre à tout, mais se concentre surtout sur les besoins de liaison de banlieue à banlieue en proche couronne. Elle fait d'ailleurs remarquer que 80 % des déplacements en Ile-de-France sont de moins de 10 km en moyenne, et de 4 km (hors marche à pied) en petite ceinture.

➤ **Le séquençage des travaux : priorité au sud/sud-est**

Des questions se sont posées aussi en matière de planning des travaux. Par où va-t-on commencer ? Nombre d'intervenants ont réaffirmé la priorité à accorder à la zone Sud/Sud-est.

Les deux maîtres d'ouvrage partagent cette préoccupation, la SGP précisant que les travaux devront être entamés simultanément à plusieurs endroits

➤ **Divers sujets généraux**

- **Confort, technologie et modernisation de l'existant.** *Les intervenants ont bien sûr rappelé maintes*

fois l'enjeu crucial de modernisation des installations existantes, au-delà de ces nouveaux projets, citant en particulier les problèmes de dysfonctionnement réguliers rencontrés sur les lignes C et D du RER (mauvais cadencement, pannes, manque de confort).

- C'est pourquoi **Alain Audoubert**, soutient notamment pleinement le plan de mobilisation des transports du STIF qui comprend bel et bien ce volet. Sur la notion de confort,
- **Claire-Hélène Coux** indique que, à l'instar de la ligne 14 qui fait l'objet de 150 visites de délégations étrangères différentes chaque année, car elle est le fleuron des transports en Ile-de-France à ce jour en termes d'adaptabilité, fiabilité, régularité. Les nouvelles lignes automatiques envisagées sont d'emblée conçues pour s'adapter aux évolutions de trafic dans les 50 ans à venir, avec des quais de 120 mètres et des rames de 8 voitures qui permettront d'accueillir jusqu'à 1 000 voyageurs.
- **Jean-François Hélas** souligne toutefois que la solution pneumatique, est plus consommatrice d'énergie que la solution ferrée et plus coûteuse en termes d'investissement et d'entretien),
- **Marc Véron** déclare, en réaction au souci exprimé par un usager, que Les enjeux de sécurité sont aussi pris en compte. Il explique que le fond du sujet est ici la conception d'une architecture système englobant la totalité des sous-systèmes, dont celui relatif à la sécurité des voyageurs. Il indique que le projet fera l'objet d'appels d'offres internationaux qui permettront de choisir entre les différentes techniques proposées, les enjeux de performance et de qualité de service devant avant tout guider les choix et la définition générale des projets.
- **Aérien vs souterrain**. Il est rappelé qu'une solution souterraine, même si elle est plus onéreuse au départ, est moins coûteuse à terme en matière d'entretien.
- **Un service H24 ?** Un citoyen Vitriot se fait le porte-parole de ceux – nombreux ! – qui travaillent sur les plateformes aéroportuaires, de nuit : un service 24h/24 est-il prévu pour ces personnes qui occupent le plus souvent des postes pour lesquels le terme de « pénibilité au travail » n'est pas un vain mot ? Cette possibilité est envisagée et doit être prise en compte dès la conception du projet, notamment pour des raisons de maintenance, précise **Jean-François Hélas**.

➤ **Financement des projets**

Jean-Luc Mathieu demande finalement aux deux MO de bien vouloir s'exprimer sur les questions de financement qui n'ont pas manqué de se poser ce soir. Pour mémoire, une réunion commune est d'ailleurs planifiée le 5 janvier prochain sur ce thème central.

Jean-François Hélas précise que le STIF aborde ces questions sous deux angles : celui de l'investissement initial – pour la construction des infrastructures – et celui de l'exploitation à terme. C'est le plan de mobilisation – chiffré à 18 milliards, certes non encore bouclé, mais avec d'ores et déjà un engagement des départements et collectivités à hauteur de 12 milliards – qui permettra de financer le premier volet, auquel s'ajouteront diverses recettes fiscales. Quant au fonctionnement du réseau, il faudra faire appel à trois principaux contributeurs : les acteurs économiques, les usagers et les collectivités locales. **Laurence Cohen** ajoute que quelle que soit la solution retenue, on ne pourra faire l'économie de nouveaux modes de financement. Elle rappelle aussi que cela fait maintenant dix ans que l'objet du FARIF est détourné par l'État, aux dépens de la Région, et note qu'une simple augmentation de 1 % du « versement transport » génèrerait 130 millions d'euros ! C'est donc la seule volonté politique qui permettra de dégager ces financements.

Au nom de la SGP, **Marc Véron** adhère quant à lui pleinement au principe du financement sur la durée, selon la méthode dite du « coût global de possession », incluant l'investissement initial, la notion de productivité et les coûts d'exploitation et de maintenance (tous ces éléments sont d'ailleurs clairement rappelés dans le rapport Carrez). Au-delà des enjeux de fiscalité et des divers contributeurs précités, il estime que l'on doit, en France, tirer davantage les enseignements de ce qui se pratique chez nos voisins, à savoir recourir à d'autres sources de financement que sont : la captation de la rente foncière – qui ne doit pas être perçue comme la porte ouverte à une densification urbaine « sauvage » ; les précautions nécessaires de mixité socio-économique seront en effet prises au niveau des projets d'aménagement – et l'exploitation des gares en tant que véritables espaces commerciaux. Et bien sûr, aucun projet ne pourra être financé au moyen des seuls fonds propres et sans recours à l'emprunt de longue durée.

Jean-Luc Mathieu clôt finalement la séance, en rappelant que toutes questions qui n'auraient pu être traitées aujourd'hui le seront via internet et qu'une réunion se tiendra à Villejuif, le 7 décembre.