

SYNTHESE DE LA REUNION PUBLIQUE CPDP ARC EXPRESS
D'ARCUEIL

Type de réunion	Territoriale
Date de la réunion	Jeudi 25 novembre 2010
Lieu de la réunion	Arcueil – Espace Jean Vilar

La séance est présidée par **Jean-Luc Mathieu**, Président de la CPDP « Arc Express ».

Mot d'introduction

Monsieur Christian Métairie, maire adjoint d'Arcueil, accueille chaleureusement les participants dans l'espace Jean Vilar et présente les excuses de M. Daniel Breuiller, maire d'Arcueil, absent pour raisons personnelles. Il se dit satisfait que ce débat puisse se tenir à Arcueil et sûr qu'il sera riche et intéressant pour tout le monde.

Déroulement du débat

Jean-Luc Mathieu rappelle les fondements législatifs et les grands principes du débat public. Il relève qu'il s'agit, ce soir, d'une réunion consacrée à l'Arc Sud et l'Arc Nord tracés par le STIF. Il s'assurera que toute question recevra réponse et les citoyens peuvent également exprimer un avis.

À l'issue de ce débat public, la Commission rédigera un compte rendu dégageant les grands axes du débat pour contribuer à la prise de décision du STIF. Ce débat fait partie d'un ensemble coordonné avec un autre débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris, pour une convergence sans cesse réclamée.

Intervention du maître d'ouvrage (STIF)

Madame Christine REVAULT d'ALLONNES, Conseillère régionale d'Île-de-France et membre du Conseil du STIF, constate que la région, les collectivités et le STIF proposent une complémentarité crédible des projets et exprime son inquiétude face au désengagement de l'État sur les financements des transports en Île-de-France.

Le débat actuel concerne la pertinence du Plan de mobilisation pour les transports et d'Arc Express, un projet d'avenir qui participe à l'amélioration des transports existants. Deux arcs prioritaires contribueront à la désaturation rapide du réseau central, avec 250 000 voyageurs par jour sur l'Arc Nord et 270 000 sur l'Arc Sud, dès leur mise en service.

Plusieurs hypothèses de tracés, respectant les souhaits des élus locaux, seront soumises à la consultation publique conformément à la loi.

La question des financements est centrale. Jean-Paul Huchon a formulé une contribution régionale pour la complémentarité des projets portés par le STIF et l'État. Le Plan de mobilisation représente un effort de plus de 19 milliards d'investissements nouveaux dans les transports sur les dix prochaines années, plus 5 milliards d'ici 2025 pour poursuivre la modernisation des RER et 5 milliards pour réaliser la desserte de Roissy, d'Orly et l'Arc Grand Est.

Il est indispensable de corriger la loi Grand Paris pour approuver le schéma d'aménagement et redonner au STIF ses pleines compétences. L'urgence reste l'amélioration des conditions de transport sur les RER et la ligne 13, et Arc Express participe précisément à la désaturation du réseau central. Toutefois, la loi de finances rectificative n'apporte pas les 4 milliards d'euros de dotation à la Société du Grand Paris et n'envisage aucun moyen supplémentaire pour les investissements du STIF et de la Région.

Présentation générale du projet Arc Express

Projection d'un film sur la présentation générale du projet.

Laurence DEBRINCAT, responsable des études générales au STIF, indique que le projet Arc Express est porté par la Région Île-de-France et de nombreux partenaires, notamment l'association Orbival dans le Val-de-Marne et une partie des Hauts-de-Seine. Il fait partie des soixante projets du Plan de mobilisation pour les transports de la région et est piloté par le STIF.

Aujourd'hui, les densités de population et d'emplois sont très fortes à Paris mais aussi en proche couronne, où 75 % des 10 millions de déplacements quotidiens sont effectués en voiture. Dès 2008, le STIF a choisi de positionner le fuseau d'études d'Arc Express à 20 km de Paris, où s'est localisée la moitié de la croissance de la population ces quinze dernières années.

Les études, financées par l'État et la région, ont porté sur l'analyse des enjeux urbains pour identifier les points de passage et de correspondance et les équipes techniques pour déterminer les meilleures solutions. Elles ont fait ressortir la priorité de l'Arc Sud, qui souffre d'un déficit flagrant de transports collectifs, et l'Arc Nord, qui dessert des territoires extrêmement denses. Les études terminées sur les Arcs Est et Ouest permettent d'afficher des corridors qui bouclent ce projet de rocade autour de Paris.

Arc Express représente un gain de temps sur les trajets et les relations entre la Grande et la Petite Couronne, pour un accès facilité aux emplois, aux équipements et aux loisirs qui accompagne le développement économique de la région. Le trafic attendu sur le projet est de 1 million de voyageurs par jour sur la boucle complète, permettant une décharge de 5 à 10 % du réseau de transports collectifs existant. Avec une station tous les 1 à 1,5 kilomètres, Arc Express permettra une desserte fine, notamment des centres-villes, et désenclavera une vingtaine de quartiers en politique de la Ville. Il contribuera au report modal de la voiture vers les transports en commun, participant au développement d'une véritable écorégion.

L'étude des technologies développées aujourd'hui à l'étranger permet les meilleurs choix techniques : un métro automatique, une vitesse moyenne de 40 km/h, un niveau de confort important avec des rames larges de 2,8 m et un système évolutif pour anticiper l'augmentation de la fréquentation. Avec les Arcs Est et Ouest, plus de 50 stations nouvelles seront créées pour environ 70 km de rocade, avec des correspondances avec le réseau d'autobus, une rame toutes les deux minutes à l'heure de pointe et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Les études réalisées permettent de présenter trois tracés alternatifs qui diffèrent par les territoires et les quartiers desservis :

- Le tracé bleu part du tramway T2 à Issy-Val-de-Seine, dessert le Sud des Hauts-de-Seine, rejoint un tronçon invariant dans Villejuif et dessert Villejuif-Louis Aragon puis la Seine amont au niveau de Vitry et rejoint Saint-Maur RER A pour achever son tracé au niveau de Val de Fontenay RER A ;
- Le tracé vert part du T2 à la station Meudon, passe plus au Sud dans les Hauts-de-Seine, rejoint le tronc commun invariant dans Villejuif, dessert le secteur des Ardoines dans la Seine amont puis Créteil et rejoint le RER A soit à Val de Fontenay soit à Noisy-le-Grand ;
- Le tracé rose est une combinaison des différents tracés et correspond au projet Orbival.

Arc Express s'inscrit dans le cadre du Plan de mobilisation qui concerne soixante projets pour améliorer les transports dont près de la moitié, déjà en travaux, seront mis en service d'ici 2014 : prolongement de lignes de métro, prolongement des quatre lignes de tramway existantes et création de quatre nouvelles lignes, prolongement du RER E à l'Ouest, création de lignes de tram-train en Grande Couronne et 300 km de projet de bus en site propre en Grande Couronne.

Le coût pour l'ensemble de la boucle est estimé à environ 8 milliards d'euros. Une première tranche de financement, inscrite au Plan de mobilisation à hauteur de 5,25 milliards d'euros avec un

engagement de la Région, des départements de Petite Couronne et de la Ville de Paris, permettra de réaliser la totalité de l'Arc Sud et une partie de l'Arc Nord. L'Arc Sud sera mis en service en 2017 et les travaux de l'Arc Nord pourront commencer en parallèle. L'avis des citoyens est nécessaire pour continuer les études.

Projection d'un film de présentation détaillée des tracés possibles pour l'Arc Sud et des stations possibles sur les communes d'Arcueil, Bagneux, Cachan, Châtillon et Montrouge.

Ces communes sont majoritairement résidentielles, avec de fortes densités de population et d'emplois tertiaires. Le territoire est caractérisé par la présence de nombreux établissements d'enseignement supérieur, avec la Vallée Scientifique de la Bièvre.

Des éléments de diagnostic ont conduit à proposer les tracés présentés : les besoins de déplacement, la nécessité de permettre les correspondances avec le réseau et de desservir des quartiers situés à l'écart, et les enjeux urbains.

Les différentes variantes de tracés sont réalisables techniquement, en souterrain, et s'appuient sur des stations de correspondance fixes et intermédiaires dont la localisation peut évoluer en fonction des avis des citoyens.

- Le tracé bleu dessert des secteurs résidentiels denses et à fort renouvellement urbain, des équipements et des quartiers en politique de la Ville ;
- Le tracé vert dessert les centres-villes et les quartiers résidentiels. Il ne permet pas de correspondance avec la ligne 4 et, à l'Ouest, n'atteint pas le pôle d'emplois d'Issy-Val-de-Seine ;
- Le tracé rose dessert des quartiers d'habitat collectif denses à l'écart des réseaux ferrés et permet une bonne correspondance avec la ligne 4. Il ressort en matière de population, d'emplois et d'équipements desservis.

Tous ces tracés arrivent, à l'Est, dans un tronçon commun invariant à l'Institut Gustave Roussy à Villejuif.

Echanges avec le public

- Quels sont les délais de prolongation de la ligne 4 et d'amélioration de la ligne du RER B et de la ligne 13, intéressantes pour les correspondances mais totalement saturées ?

Jean-François Hélas précise que le projet Arc Express concerne le prolongement de la ligne 4 jusqu'à Verdun Sud, vers 2012, puis jusqu'à Petit Bagneux vers 2018, avec une mise en service d'Arc Express prévue pour 2017.

La préoccupation majeure concerne la modernisation des RER. Un Schéma Directeur concluait quelques années plus tôt à la priorité de traiter la partie Nord du RER B et des investissements de 500 millions sont prévus pour séparer les différents modes de circulation, construire de nouvelles voies et améliorer les gares, dès 2012. Un Schéma Directeur doit également être lancé pour la partie Sud pour établir les grandes priorités, notamment la question du doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord.

- Comment les citoyens pourront-ils rester maîtres des aménagements des territoires locaux ?

Jean-Yves Le Bouillonnet, maire de Cachan, note que la démarche du Grand Paris rend obligatoire l'élaboration de contrats territoriaux négociés entre les communes, les communautés d'agglomérations et la Société du Grand Paris. Pour Arc Express, les travaux d'aménagement donneront lieu à l'utilisation ou aux transformations du PLU des communes et le public y sera bien entendu associé.

Jean-François Hélas ajoute que ce débat est la première phase de concertation et concerne l'opportunité et le sens du projet, pour savoir si ses caractéristiques principales répondent aux problématiques de déplacement dans le territoire et en Île-de-France. Ensuite, des études complémentaires plus précises seront réalisées lors d'une enquête d'utilité publique où la population sera à nouveau consultée, avec des éléments plus précis, pour examiner chacun point en détail.

- Si la station Verdun Sud était créée sur la ligne 4, ne serait-elle pas redondante avec le tram des Maréchaux dont elle n'est pas très éloignée ?

Laurence Debrincat remarque que la concurrence éventuelle entre le projet Arc Express et les lignes existantes a été analysée et confirme que la distance et le différentiel de vitesse entre le tramway des Maréchaux et Arc Express n'entraîne aucune influence mutuelle.

Le tracé rose permet une desserte des populations et des emplois supérieure aux autres hypothèses de tracé.

- Pourquoi les interventions significatives sur les lignes A et B du RER résultent-elles toujours de situations conflictuelles ?

Jean-François Hélas explique que les RER subissent un manque d'investissements depuis de nombreuses années, malgré une forte hausse de la fréquentation, et les opérations sur le réseau sont longues et complexes. Un projet neuf comme Arc Express est plus rapide à mettre en œuvre. Aujourd'hui, la Région montre une volonté forte, dans le cadre du Plan de mobilisation, d'accorder la priorité à ces projets de RER.

- Que devient le site propre sur l'ancienne nationale 20, maintenant RD 920 ? Pourquoi le réseau de surface est-il systématiquement sous-estimé ? Quelle réflexion sera faite sur le cantonnement des lignes d'autobus qui s'arrêtent aux portes de Paris, comme si l'octroi existait encore ?

Jean-François Hélas indique qu'une réflexion est en cours pour la requalification de la RD 920 en site propre dans sa partie essonniennaise. Le STIF réfléchit en termes de système et l'offre annuelle de réseau bus est d'environ 400 millions par an, soit quatre fois l'offre de transport du réseau de Nantes. Il n'existe pas d'octroi ni d'arrêt aux portes de Paris et la question de mailler le mieux possible se pose à chaque projet majeur.

Après concertation, il est prévu de prolonger la ligne 14 jusqu'à la mairie de Saint-Ouen pour venir shunter les deux branches et amener un allègement de 25 % du trafic de la ligne 13.

- Avez-vous des exigences particulières pour accepter de poser une gare avec Arc Express ?

Jean-François Hélas explique que le développement démographique, les enjeux urbains et les opportunités apportées par la gare sont toujours pris en considération. Un système performant demande des correspondances systématiques pour chaque radiale rencontrée. La réalisation doit être géométriquement possible et, si nécessaire, la station en correspondance remise aux normes de sécurité et d'accessibilité. Une analyse multicritères des différentes gares permet d'évaluer les coûts.

- Quelle est la longueur de gare envisagée ?

Jean-François Hélas indique que le déplacement moyen d'une personne en proche Couronne est d'environ 9 km. Une fois les corridors et les stations intermédiaires décidés, il sera possible de déterminer les populations ou les emplois à desservir, en déduire le trafic et calculer la capacité de la rame. L'étude des technologies utilisées dans le reste du monde a fait ressortir deux objectifs importants : une largeur de rame de 2,80m et un roulement fer. En fonction de cela, la longueur de la station est prévue à 55 m, un résultat que des études de trafic plus précises permettront d'affiner.

- Ce projet est-il utile ? Où cela va-t-il passer ? Quand va-t-il se faire ? Qui va payer ?

Jean-François Hélas confirme que l'association Orbival a œuvré en rassemblant de nombreux acteurs pour une prise de conscience de l'intérêt du projet et d'un tracé qui fait quasiment consensus. Le débat public marque un moment devant tous les citoyens de donner leur avis pour permettre au maître d'ouvrage d'entériner le choix du tracé.

Le projet de bilan établi par le STIF sera redébatu avec les collectivités locales dans une Commission de suivi où tous les maires seront invités. Le Conseil d'administration du STIF, présidé par Jean-Paul Huchon et regroupant en son sein la Région, la Ville de Paris et tous les départements, le CCI et des représentants des usagers, décidera si le projet se poursuit et sur quelles bases.

Christine Revault d'Allonnes précise que le coût de l'Arc Sud, qui s'élève à 5,25 milliards d'euros, est inclus dans le Plan de mobilisation pour les transports. Le financement pour les projets 2010-2020 sera assuré par le STIF et les collectivités territoriales et 2 milliards d'euros sont attendus de l'État. Le projet de loi de finances rectificative ne prévoit rien pour ce projet. De plus, 4,55 milliards d'euros sont attendus en propositions telles qu'elles avaient été établies par le rapport Carrez l'année dernière. Arc Express est conçu comme un projet cohérent et global visant à financer ce projet de métro en rocade et l'amélioration des RER B.

- Si le tracé rose est prioritaire ou risque de l'être, pourquoi perdre du temps sur les tracés vert ou bleu ? Comment Arc Express se situe-t-il par rapport à Orbival ?

Christine Revault d'Allonnes indique que le principe d'un débat public impose de mettre en débat différents tracés. Pour Arc Express, le STIF et la Région ont élaboré une stratégie de transports avec, dès 2006, un débat préparatoire de réflexion et d'analyse qui a permis aux communes d'exprimer l'intérêt de chaque territoire. Les élus locaux ont demandé d'inscrire le projet Orbival dans le Val-de-Marne dans le Schéma Directeur et Arc Express en est peu à peu sorti.

Jean-François Hélas note que le débat actuel ne semble pas remettre en question le tracé d'Orbival, qui correspond au tracé rose. La loi permet au Grand Paris d'imposer un tracé sans présenter de dossier tandis que le Code de l'environnement demande au STIF d'explicitier l'ensemble des données et de présenter des alternatives.

- Quelles sont les prochaines échéances dans le processus de décision permettant de lancer ce projet, qui permettront d'arriver finalement à une mise en place en 2017, et qui décide ?

Jean-François Hélas mentionne que, suite au débat, le Conseil d'administration du STIF, qui est l'expression de la maîtrise d'ouvrage d'Arc Express, décidera de poursuivre ou non le projet, éventuellement sur les orientations apparues pendant le débat, et de lancer les études préliminaires conduisant au schéma de principe et au dossier d'enquête publique pour une nouvelle consultation de la population. Pendant l'enquête, les études s'affinent jusqu'à l'avant-projet et l'ensemble des procédures avant de rentrer ensuite dans la phase de travaux.

- À terme, le projet Grand Paris et le projet Arc Express ne feront qu'un. S'agira-t-il d'un consensus ou Arc Express sera-t-il un phasage ?

Christine Revault d'Allonnes indique que le STIF défend le Plan de mobilisation pour les transports et Arc Express, et est clairement prêt à aller jusqu'au bout. Toutefois, son président Jean-Paul Huchon a récemment proposé à François Fillon d'intégrer des projets complémentaires, notamment la desserte des deux aéroports, pour élargir le Plan de mobilisation des transports en demandant l'engagement de l'État. Ceci n'empêche pas de continuer le travail sur Arc Express, avec son maillage fin très attendu en Seine-Saint-Denis. Pour la partie Sud, un questionnement reste autour du prolongement jusqu'à Orly, soit par la ligne 14, soit par la ligne 7 dont le coût est nettement inférieur.

Jean-François Hélas confirme que les deux projets n'en formeront à terme qu'un seul, soit par consensus, soit par phasage. À partir des données de l'INSEE, il est possible de déterminer le profil « populations plus emplois » dans un rayon de 800 m autour de chaque gare. Une comparaison de ces données entre le Grand Paris et Arc Express, entre Issy et Villejuif, donne 195 000 populations plus emplois pour le premier et 292 000 pour le second, soit une différence de 50 %. Arc Express est

orienté vers la desserte et l'irrigation de l'ensemble du bassin de vie, dans la vision d'une ville solidaire.

- Sous quels critères considérez-vous que la station Cachan Centre a une pertinence et apporte plus d'avantages que d'inconvénients ? Avez-vous des données plus précises sur les effets en termes de trafic sur le RER B ?

Laurence Debrincat répète que la question de la distance entre les stations a été étudiée en détail, notamment à l'aide du modèle de prévisions des déplacements. Les résultats montrent que les stations intermédiaires doivent desservir des points importants pour éviter de réduire la vitesse commerciale du projet. Le métro dans Paris a des stations tous les 400 à 500 m et roule à 25 km de moyenne. Les prolongements en banlieue prévoient des stations tous les 1 à 1,5 kilomètres et des vitesses supérieures. S'arrêter seulement aux points de correspondance réduirait l'importance de la desserte de la proche Couronne, entraînant une perte du report de la voiture vers les transports collectifs. Le réseau de bus est plus lent et, comme il n'est pas possible de faire partout des sites propres en proche couronne, il est plus pertinent de s'arrêter dans les zones de fortes densités de populations, d'emplois ou d'équipements.

Jean-François Hélas précise qu'une interstation régulière autour de 1,5 km permet d'avoir toujours une station à environ 800 m. Au contraire, des stations très éloignées ou éloignées de manière irrégulière ne permettent pas un accès facile à la station ni au point de destination.

L'analyse des enjeux urbains menée avec l'Institut d'aménagement urbain a montré la nécessité de proposer une station au niveau du centre-ville de Cachan complémentaire au point de maillage. L'avis des habitants et des élus de Cachan peut permettre de déterminer si elle est bien positionnée.

Le dossier des études montre que le projet Arc Express déchargera les lignes de métro ou de RER à l'intérieur de la rocade et attirera à l'extérieur vers les transports collectifs, à condition de mailler le plus possible. Arc Express permettra également de restructurer le réseau de bus en surface, toute personne habitant sur l'axe pouvant se rendre facilement à une station en mode doux, ce qui allégera le réseau de bus pour un coût de fonctionnement inférieur.

Jean-Yves le Bouillonnet souligne que les projets Orbival et Grand Paris ne comportent pas de station à Cachan centre-ville, une nécessité si l'axe vert est réalisé. La Vallée Scientifique de la Bièvre, les communautés d'agglomération et Orbival ont rappelé que la station la plus importante en développement du territoire est Gustave Roussy. Les deux débats publics doivent s'orienter vers une synthèse répondant aux attentes de l'ensemble des habitants

- Le projet Arc Express peut-il être mis en œuvre, indépendamment du projet Grand Paris, une fois la décision prise par le Conseil d'administration ? Que deviendra alors cet autre projet ? Qu'en est-il du SDRIF ?

Juridiquement, le STIF a capacité à décider de poursuivre ou non le projet Arc Express. Concernant le projet SDRIF, la loi du Grand Paris n'étant pas compatible avec ce projet, seule la voie législative peut permettre de sortir de l'impasse.

- Quels sont les dénominateurs communs aux deux projets, Arc Express et Grand Paris ?

Christine Revault d'Allonnes explique que la vision du Schéma Directeur est de rapprocher le domicile de l'emploi avec des transports en commun plus performants, au service du développement économique, en permettant à ceux travaillent dans ces pôles d'utiliser ce système de transport. Une brillante étude de l'Institut d'aménagement d'urbanisme a montré qu'Arc Express aura un impact économique fort avec son système de maillage fin et de liaison de l'ensemble de la Petite Couronne en rocade.

Jean-François Hélas ajoute que, depuis le démarrage du débat public, une dizaine de gares supplémentaires ont été demandées, avec d'ailleurs une ouverture de la part du Grand Paris pour

accéder à certaines de ces demandes La question de la vitesse se réduira avec l'augmentation du nombre de gares et le Grand Paris continuera de se rapprocher du projet Arc Express.

- Au stade de l'aménagement de la station élargie d'Arcueil Cachan voire de la station Cachan Centre, des débats plus approfondis seront-ils organisés pour recueillir les sensibilités de la population ?

Jean-François Hélas précise que la phase suivante de discussion autour des choix fins se construira en un partenariat sain avec les collectivités, dans une synergie de compétences sur les transports et l'aménagement. Les collectivités verront à ce moment-là comment organiser le débat avec les comités de quartier.

- Le dossier de présentation d'Arc Express ne devrait-il pas s'enrichir concernant les finalités du projet ?

Jean-François Hélas confirme que le dossier n'a pas développé les points de différenciation par rapport au Grand Paris car, au moment de sa rédaction, le projet du Grand Paris n'était pas connu. À l'inverse, le Grand Paris a eu l'avantage de connaître totalement le dossier du projet Arc Express, qui est très objectif.

- Les impacts environnementaux de ce projet ont-ils été mesurés, en termes de paysage urbain, de biodiversité, de ruissellement urbain ? D'autre part, les gains environnementaux ont-ils été évalués ?

Laurence Debrincat indique qu'Arc Express doit contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre, principalement dues à la voiture, pour une ville plus dense avec un maillage fort en transports collectifs et des modes plus respectueux de l'environnement. Aujourd'hui, trois millions de Franciliens respirent un air qui ne respecte pas les normes de qualité de l'air en matière d'oxyde d'azote.

L'évaluation environnementale du projet Arc Express n'est pas prévue de manière réglementaire. Le projet de SDRIF, dont Arc Express est une pièce maîtresse, a fait l'objet d'une évaluation environnementale. Elle a montré qu'en favorisant la compacité urbaine et le report modal, le projet Arc Express a des effets tout à fait bénéfiques pour l'environnement, qui seront quantifiés spécifiquement au moment du dossier d'enquête publique.

- Le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la station IGR, qui donnerait toute sa cohérence au réseau, se trouve dans le projet du Grand Paris. Pouvez-vous nous dire quelques mots sur ce sujet ?

Jean-François Hélas indique qu'Arc Express ne traite pas de la question de la ligne 14, sauf dans la partie Nord pour désaturer la ligne 13. Une possibilité pour relier Orly serait de prolonger la ligne 14 jusqu'à Maison-Blanche, de couper la ligne 7 à Maison-Blanche et de la prolonger de Villejuif à Orly, en s'arrêtant à un certain nombre de stations, en cabotage, pour une desserte régulière.

Le STIF questionne le choix de technologie ligne 14, qui date d'une vingtaine d'années, notamment la petite largeur et les roulements pneus. Le coût, de 200 millions du kilomètre, est deux fois supérieur au prix d'Arc Express. Le prolongement au Sud reste à affiner.

La desserte de l'aéroport est un enjeu fort. Dans le Plan de mobilisation, la question de l'aéroport est prise sous l'angle de la desserte de la zone aéroportuaire, donc une desserte aussi de l'emploi et de l'ensemble des activités autour. Le tramway T7 et les bus à haut niveau de service sont envisagés au niveau de Roissy. Dans la complémentarité proposée par Jean-Paul Huchon, il convient d'essayer d'améliorer cette question.

- Les organisations syndicales ont soulevé le problème de la répercussion du coût de ces travaux sur les usagers.

Christine Revault d'Allonnes explique que l'Arc Sud, première partie du projet Arc Express, est intégré dans le Plan de mobilisation des transports financé par les collectivités. Sur les 19 milliards que coûte ce Plan, 12 milliards sont apportés par les collectivités territoriales et 7 milliards restent à charge de l'État.

Les recettes apportées au STIF comportent une part importante des usagers, une autre des collectivités publiques, les départements et la Région, et une troisième du versement transport apporté par les entreprises. L'an dernier, le rapport Carrez avait contribué des propositions pour abonder ce versement transport. La tarification des usagers a augmenté en juillet dernier, un élément nécessaire pour réaliser un Plan ambitieux de mobilisation pour les transports. Les participations des collectivités publiques augmentent également. En revanche, le versement transport n'avance pas. Le projet de loi de finances rectificative est plutôt inquiétant, en termes de réforme du versement transport, car il ne va pas dans le sens d'une augmentation mais plutôt d'une refonte où le STIF aurait moins la parole. Les parlementaires doivent étudier de près cette question des recettes.

Jean-François Hélas précise que la part versement transport représente 30 % sur un budget de 7 milliards d'euros par an. La mise en service de tous les projets du Plan de mobilisation en 2020 représente une augmentation de 800 millions d'euros par an supplémentaires, pouvant se financer par une augmentation générale des contributions. Le Grand Paris ajoute 1 milliard supplémentaire en coûts d'exploitation. Le STIF devra l'assumer et fixer le tarif mais il reste à trouver une solution pour les recettes.

Clôture

Jean-Luc Mathieu clôt la soirée en remerciant tous les participants de leur présence. Il annonce les prochaines réunions, à Vitry le 1^{er} décembre et à Clamart le 2 décembre, à 20 h. Toutes les réunions sont annoncées sur les sites d'Arc Express et de la CPDP Réseau de transport du Grand Paris.