

## SYNTHESE DE LA REUNION PUBLIQUE CPDP ARC EXPRESS DE BAGNEUX

<b>Type</b> de réunion	<b>Territoriale</b>
<b>Date</b> de la réunion	<b>Jeudi 9 décembre 2010</b>
<b>Lieu</b> de la réunion	<b>Bagneux – Salle des Fêtes municipale</b>

La séance est présidée par **Jean-Pierre Richer**, assisté de **Claude Agard**, membres de la CPDP « Arc Express ».

Le Syndicat des Transports de l'Île de France (STIF), Maître d'Ouvrage du Projet « Arc Express », est représenté par **Jean-François Helas**, Directeur des Projets d'investissement, Directeur d'Arc Express et **Sandrine Gourlet**, Responsable des projets ferrés au STIF.

---

### Mot d'introduction

**Madame Marie-Hélène Amiable**, Députée-Maire de Bagneux, est heureuse d'accueillir ce deuxième débat qu'elle souhaite très bon et remercie de leur présence les citoyens, les élus, les représentants d'associations et les chefs d'entreprise ayant bravé les intempéries pour répondre à son invitation. Les transports sont une des questions essentielles pour la Région Île-de-France et la Ville de Bagneux a porté le tracé rose dans son cahier d'acteur.

---

### Déroulement du débat

**Jean-Pierre Richer** rappelle les fondements législatifs et les grands principes du débat public, qui porteront ce soir sur le projet de transport Arc Express. L'objectif du débat est d'informer les citoyens sur l'opportunité de ce projet de métro automatique en rocade en petite Couronne, ses objectifs et ses caractéristiques, dans la transparence et la sincérité. Les citoyens peuvent exprimer une opinion et toute question orale ou écrite obtiendra une réponse. À l'issue de ce débat public de quatre mois, la Commission rédigera un compte rendu dégageant les grands axes du débat pour contribuer à la prise de décision du STIF. Le STIF devra ensuite signifier début juillet 2011 les conclusions qu'il tire du débat public. Les membres du STIF présents ce soir, Mme Gourlet et M. Hélas, présenteront le projet et répondront aux questions.

---

### Présentation générale du projet Arc Express

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

**Sandrine Gourlet**, responsable des projets ferrés au STIF, indique que le projet Arc Express est porté par la Région Île-de-France et de nombreux partenaires, notamment les départements dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports. Ce Plan, élaboré en concertation avec les collectivités locales, avec le soutien de la RATP, la SNCF et RFF, comprend soixante projets visant à améliorer les transports en commun en Île-de-France dans les dix ans à venir. Arc Express s'inscrit dans le processus de développement de l'Île-de-France. Il est piloté par le STIF, qui a engagé un dialogue avec les élus locaux dès 2009.

Aujourd'hui, les densités de population et d'emplois sont très fortes dans Paris mais aussi en proche Couronne, où 75 % des déplacements motorisés quotidiens à l'intérieur de la Petite Couronne sont effectués en voiture. Dès 2008, le STIF a choisi de positionner le fuseau d'études d'Arc Express dans la zone située à moins de 20 km de Paris, où s'est localisée la moitié de la croissance de la population ces quinze dernières années, renforçant la nécessité d'une rocade dans cette zone en fort développement.

L'association Orbival a soutenu la partie Sud-est du projet dans le Val-de-Marne. Les études, ultérieures financées par la Région et l'État, ont porté sur l'analyse des enjeux urbains pour identifier les points de desserte, les points de correspondance et les choix techniques. Elles ont confirmé la

priorité à donner à l'Arc Sud, qui souffre d'un déficit flagrant de transports collectifs, et à l'Arc Nord, qui dessert des territoires très denses en populations et emplois. Les études viennent d'être finalisées pour les Arc Est et Ouest pour boucler la rocade.

Arc Express représente un gain de temps sur les trajets, permet d'accéder à davantage d'emplois, d'équipements et de loisirs et favorise les relations entre la Petite et la Grande Couronne. Le trafic attendu sur Arc Express, de 270 000 voyageurs quotidiens sur l'Arc Sud, 250 000 sur l'Arc Nord et 1 million sur la rocade complète de 70 km, permettra une désaturation de 5 à 10 % des lignes existantes. Avec une station tous les 1 à 1,5 kilomètre, Arc Express permettra de desservir les centres-villes, les quartiers à l'écart des réseaux de transport et les pôles d'emplois, accompagnant le développement économique de la région. En favorisant l'usage des transports en commun, Arc Express contribuera au développement d'une véritable écorégion.

Arc Express est le métro de demain. L'étude des technologies développées à l'étranger permet les meilleurs choix techniques : un métro automatique avec des équipements de dernière génération, une vitesse moyenne de 40 km/h, un niveau de confort important avec des rames larges et un système évolutif pour anticiper l'augmentation de la fréquentation. Arc Express est une rocade de 70 km avec 50 stations nouvelles, 30 stations en correspondance avec 28 lignes de train, de RER, de métro et de tramway et 20 stations intermédiaires, avec des correspondances avec les lignes de bus, une rame toutes les deux minutes et une accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Les études réalisées permettent de présenter des tracés alternatifs, techniquement réalisables et qui diffèrent par les territoires desservis :

Pour l'Arc Sud :

- Le tracé rose correspond au projet Orbival ;
- Le tracé bleu part du tramway T2 à Issy-Val de Seine, dessert le Sud des Hauts-de-Seine en se maillant avec le RER B, pour rejoindre Villejuif-Louis Aragon et se connecte à Val de Fontenay avec le RER A, le RER E et le tramway T1 ;
- Le tracé vert part du tramway T2 à Meudon et dessert Clamart et Bagneux avant de rejoindre le RER B en gare de Bagneux puis Villejuif-Louis Aragon et enfin Val de Fontenay ou Noisy-le-Grand.

Pour l'Arc Nord :

- Le tracé bleu part de Nanterre-Préfecture La Folie, dessert la boucle Nord des Hauts-de-Seine, assure la correspondance avec la ligne 13, dessert la Plaine Saint-Denis puis rejoint le métro ligne 5 à Pantin ;
- Le tracé vert part de La Défense, rejoint Gennevilliers par le Nord puis, après la Plaine Saint-Denis, Bobigny et l'Arc Est.

Arc Express s'inscrit dans l'ensemble des soixante projets du Plan de mobilisation pour les transports de la Région Île-de-France. Ce plan de mobilisation constitue un investissement de plus de 18 milliards d'euros, dont la moitié sont en travaux et seront mis en service d'ici 2014 : prolongement de lignes de métro en correspondance avec Arc Express, prolongement des quatre lignes de tramway existantes et création de quatre nouvelles lignes, amélioration du fonctionnement des lignes de RER et prolongement du RER E à l'Ouest, création de liaisons de rocade en tram-train en Grande Couronne et 300 km de projets de bus en site propre.

Des projets complémentaires au Plan de mobilisation présentés par la Région Île-de-France s'appuient sur la création d'un arc complémentaire d'Arc Express à l'Est constituant un 2<sup>ème</sup> niveau de rocade sont en cours d'étude. Ils comprennent notamment le doublement du tunnel aujourd'hui commun aux RER B et D entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord, le prolongement de la ligne 14 de

la station Olympiades à la station Maison-Blanche et une liaison métro depuis Paris vers le secteur d'Orly.

La boucle complète d'Arc Express est estimée à environ 8 milliards d'euros. Une première tranche de financement est inscrite au Plan de mobilisation pour les transports, avec un engagement de la Région, des départements de Petite Couronne et de la Ville de Paris qui permettra de réaliser l'Arc Sud pour une mise en service en 2017 et de réaliser un tiers des travaux de l'Arc Nord d'ici 2020, pour une mise en service envisagée en 2022. L'avis des citoyens est nécessaire pour les phases d'études à venir.

*Projection d'un film de présentation détaillée des tracés possibles pour l'Arc Sud.*

Les communes d'Arcueil, Bagneux, Cachan, Châtillon et Montrouge sont très résidentielles, avec des emplois majoritairement tertiaires et la présence de nombreux établissements d'enseignement supérieur, au cœur de la Vallée scientifique de la Bièvre.

Plusieurs éléments de diagnostic ont conduit à proposer les tracés présentés : les besoins de déplacements et l'importance du lien avec le reste de la Petite Couronne, la nécessité de permettre les correspondances avec le réseau et de desservir des quartiers situés à l'écart, les enjeux urbains en termes d'habitat, d'équipements et d'emplois et la réalisation des projets de logements et d'activités.

Trois variantes de tracé, en souterrain et techniquement réalisables, sont proposées pour le territoire :

- Le tracé bleu relie le terminus de la ligne 13, Châtillon Montrouge, au RER B Laplace en passant par la future station de la ligne 4 Verdun Sud. Il permettra de desservir des quartiers résidentiels denses à Malakoff, Montrouge et Châtillon et plusieurs équipements comme la Maison des Examens, le centre commercial de la Vache Noire et le projet de développement urbain le long de la RN20. Il rejoint ensuite l'Institut Gustave Roussy à Villejuif, station commune à tous les tracés ;
- Le tracé vert arrive depuis la gare de Clamart, il relie la future station du tramway T6 Châtillon-8 mai 1945 au RER B Bagneux et au centre de Cachan. Il dessert les centres-villes de Châtillon, Bagneux et Cachan, des quartiers résidentiels dont le quartier des Sablons, des zones ORU telles la DGA et le quartier des Tertres et des Cuverons, les zones d'activités le long de la ligne LGV Atlantique et des équipements comme l'École normale supérieure de Cachan. Il permet de bonnes correspondances avec les lignes de bus ; au-delà de Cachan, ce tracé rejoint le tracé bleu en direction de Gustave Roussy.
- Le tracé rose relie Châtillon Montrouge au RER B Cachan puis au centre de Cachan. Il dessert des secteurs d'habitats collectifs denses et le futur écoquartier de la Zac Victor Hugo, le quartier de la Grange Ory et l'École spéciale des travaux publics.

Il est possible de mixer ces différentes variantes de tracé et le STIF souhaite entendre l'avis des personnes présentes par rapport aux tracés et stations présentés.

---

## **Echanges avec le public**

*Mixage : Lors du débat public tenu à Clamart, la connexion proposée par Mme Margaté entre Châtillon Montrouge et Clamart permettrait de connecter le tracé mauve, intermédiaire, avec le tracé vert ou éloigné.*

*Maillage : la ligne 4 est connectée à toutes les lignes de métro sauf les lignes 3 bis et 7. Elle traverse Paris du Nord au Sud et dessert trois des cinq grandes gares SNCF de Paris. Serait-il possible de connecter le trajet intermédiaire avec le trajet proposé par Orbival ?*

**Jean-François Hélas** confirme que de nombreux participants à la réunion de Clamart se sont mobilisés sur ce mixage, intéressant car il garde les connexions. La desserte fine et la connexion sont

les deux piliers du projet Arc Express. Dans ce tracé mixte, une des connexions avec la ligne 12 serait perdue mais dans le SDRIF, une prolongation de la ligne 12 est prévue jusqu'à Issy qui permettrait de parfaire la connexion dans tout ce secteur.

*L'intérêt du projet Arc Express est d'abord que les distances entre stations sont relativement faibles. Ensuite, il offre la possibilité de connexions avec les lignes de métro prolongées et le RER D. Le tracé rose semble le meilleur parce qu'Arc Express doit absolument se connecter à la ligne 13 et la ligne 4. Le tracé optimal serait de rejoindre la gare de Clamart puis Issy et Meudon.*

**Jean-François Hélas** reconnaît qu'un tracé plus éloigné fait sens s'il permet de desservir des zones denses avec des projets de développement. Ces variantes permettent de tenir compte des questions d'aménagement du territoire et des projets des collectivités. L'interstation de 1,5 km permet d'avoir sur tout le tracé une station à moins de 750 m. Elle favorise les modes actifs pour venir se rabattre sur les différentes stations et permet de mieux restructurer les bus. Elle permet également de desservir une population et des emplois sans commune mesure avec le projet du Grand Paris.

*Le RER B est saturé. Quel que soit le tracé choisi, n'est-il pas possible de réaliser ce projet plus vite ?*

**Jean-François Hélas** évoque un planning ambitieux, de 2017 pour l'Arc Sud qui est à réaliser en priorité. Le Plan de mobilisation prévoit 3,5 milliards pour l'ensemble du projet Arc Express jusqu'en 2020, qui couvrent le coût de l'Arc Sud et des études pour une réalisation de l'Arc Nord prévue en 2022. Le projet du Grand Paris prévoit un coût d'environ 25 milliards. Un financement pertinent pour l'investissement et le fonctionnement d'Arc Express permettrait de prévoir une réalisation cadencée avec 2020 pour l'Arc Nord, 2022 pour l'Arc Est et 2023 pour l'Arc Ouest. Ce rythme est possible en conjuguant quatre tunneliers sur l'Arc Nord et quatre sur l'Arc Sud. La capacité française de mobilisation des tunneliers est alors épuisée.

**Sandrine Gourlet** ajoute que le Plan de mobilisation prévoit des améliorations sur les RER, notamment des travaux, qui devraient se terminer en 2012 sur la partie Nord du RER B pour séparer les voies des RER et des autres trains afin de garantir la régularité du RER. Par ailleurs, le STIF a lancé un schéma directeur pour étudier les possibilités d'amélioration de l'exploitation du RER B au Sud de Paris.

*Demande d'information sur la coordination de chantier pour la réalisation du terminus du M4, le passage de l'Arc Express et la réalisation de la station de l'Arc Express, en tenant compte du quartier de la Pierre Plate et de son ouverture sur la ville.*

**Sandrine Gourlet** précise que la phase 1 de la connexion entre le prolongement de la ligne 4 et Arc Express est en travaux. Des études sont en cours sur les mesures à mettre en place pour permettre ensuite de connecter Arc Express.

**Marie-Hélène Amiable**, Députée-Maire de Bagneux, souhaite que ce quartier de la Pierre Plate, enclavé et en politique de la ville, ne reste pas à l'écart du quartier à fort développement prévu pour 850 logements de construits et 150 000 m<sup>2</sup> d'activités et de commerces autour du terminus de la ligne 4, à l'interconnexion avec le projet de rocade. Elle souhaite pour les habitants de ce quartier la création d'un projet type opération de renouvellement urbain.

**Sandrine Gourlet** ajoute que le STIF mène actuellement avec Mme le maire et les services de la mairie un travail pour mieux articuler les projets de transport et d'aménagement autour de la ligne 4. Un autre enjeu, dans la création d'une nouvelle station de métro, est la réorganisation du réseau de bus.

*Sur le tracé le plus proche de Paris, la station Verdun Sud dessert essentiellement le cimetière de Bagneux. La station Laplace ne dessert pas réellement le centre commercial de la Vache Noire.*

**Jean-François Hélas** remarque que le STIF n'essaie pas de survendre en prétendant tout desservir.

*Si le projet de ligne rose n'est pas retenu, Bagneux ne sera pas desservie par Arc Express, malgré l'ajout récent de la station Ancien Hôtel-de-Ville qui semble mal située pour devenir une station pour les transports publics de surface.*

**Jean-François Hélas** indique que, pour les stations de correspondance, des études techniques très précises de localisation et de fonctionnement ont été réalisées pour en assurer la qualité et l'accessibilité à tous. La station Bagneux Hôtel-de-Ville est une nouvelle station intermédiaire dont la localisation n'est pas figée. Le travail actuel porte sur l'opportunité du projet global et un travail plus fin décidera ultérieurement du positionnement des différentes stations intermédiaires.

*Ce projet de rocade est opportun et plus pertinent que le Grand Paris. La station du grand Bagneux qui rejoint la ligne 4 est pertinente par rapport aux réseaux routiers. Quelle est la part de l'aérien et du souterrain dans le projet ?*

**Jean-François Hélas** indique que le rabattement sur la station de métro fait partie du travail entrepris avec la commune et sera amplifié pour le projet Arc Express. Le projet Arc Express, totalement souterrain, aurait pu être en aérien sur deux secteurs. Toutefois, une réunion publique a montré qu'il ne serait pas facile de l'envisager.

**Mme Yasmine Boudjenah**, première adjointe au Maire de Bagneux, rappelle l'urgence de ce projet. Bagneux est adhérent d'Orbival depuis mai 2008, une association qui a su réunir les élus de villes de toutes tendances politiques et plusieurs centaines d'habitants ont apporté leur soutien à ses initiatives. Ce travail de fond a abouti à un tracé d'une douzaine de stations que Jean-Paul Huchon a conseillé de retenir. Une option pour relier la station Ancien Hôtel-de-Ville, entourée d'un patrimoine historique important et de rues étroites, au métro parisien serait de prolonger la ligne 13.

**Jean-François Hélas** confirme que, lorsqu'un territoire se mobilise, toutes opinions politiques confondues, et y associe la population, cela permet de décanter les choix stratégiques possibles. Les réunions dans les secteurs concernés par le tracé Orbival ont permis de conforter ces choix. Le STIF a travaillé avec Orbival depuis le début et revérifié les hypothèses de trafic correspondant à ses propositions, qui ont toute leur légitimité. En vertu du Code de l'environnement, des variantes dignes d'intérêt sont présentées et permettent d'éclairer le débat. Cette validation par l'ensemble des acteurs est un formidable accélérateur pour un meilleur projet entre aménagements et transport.

*La station Bagneux Barbusse Metro permet la liaison avec la ligne 4. Quelle serait la variante possible pour desservir la Maison des Examens à Laplace ?*

**Jean-François Hélas** note que desservir la Maison des Examens obligerait à un crochet. Dans Paris intra-muros, les gens sont habitués à prendre des correspondances mais, en Proche et Grande Couronne, la ligne complète est un dogme. Arc Express réalisera un maillage semblable à Paris intra-muros et intégrant la proche couronne. Demain, même sans aller à Laplace, avec Arc Express et un schéma directeur pour soulager le RER B, la desserte de la Maison des Examens sera considérablement améliorée en venant par la rocade à Arcueil Cachan pour remonter une station sur Laplace avec une correspondance de qualité.

Arc Express est un projet francilien, qui sera financé par et servira à l'ensemble de l'Île-de-France. Il permettra à ceux qui viennent de la Grande Couronne de s'arrêter aux portes de Paris pour venir se remailler sur le territoire.

*Si le métro n'arrivait pas au rond-point sur le tracé rose, au projet de Zac Victor Hugo, cette Zac n'aurait pas lieu d'être. Les investisseurs investissent là où il y a des transports.*

*Les ORU (Opération de rénovation urbaine) sont-elles un bon critère, sachant que le nombre de leurs habitants diminue et qu'on démolit des tours ?*

*Les problèmes de financement soulèvent des inquiétudes sur la question des délais.*

*Serait-il possible de diminuer les coûts du transport pour les populations par une zone unique ?*

**Jean-François Hélas** rappelle que le STIF n'a pas compétence en matière d'aménagement et, au contraire du Grand Paris, n'impose pas un tracé aux collectivités territoriales. Depuis la décentralisation, les projets d'aménagement sont portés par les collectivités locales et le STIF en respecte les règles. Il est important pour le STIF de savoir qu'un pôle de correspondance sera situé sur une Zac en développement et, pour la Zac, de mobiliser ses investisseurs par un projet structurant de transport.

L'État s'est massivement désinvesti des projets de transport et le Plan de mobilisation doit permettre de passer à la vitesse supérieure.

Le creusement de souterrain nécessite une enquête publique et un droit d'exception d'exproprier le tréfonds. Il y a par ailleurs des émergences pour l'ascenseur et les escaliers mécanisés.

La zone unique pose un problème de tarification et le STIF étudie actuellement d'autres modes que le fonctionnement par zones concentriques autour de Paris. Quel qu'en soit le résultat, Arc Express sera intégré dans la tarification francilienne et fonctionnera avec le Pass Navigo.

*Serait-il possible d'envisager des horaires de bus jusqu'à 0h30 à Bagneux, le soir et le week-end ?*

**Jean-François Hélas** indique que les études fines sur le rabattement, un sujet essentiel, suivront la phase sur l'identification du tracé souterrain, pour éviter toute redondance entre le trafic de surface et le trafic souterrain.

Depuis 2006, l'offre financée par le STIF a augmenté de 400 millions par an, soit quatre fois le réseau de Nantes ou de Strasbourg. Il convient de trouver un équilibre entre l'utilisation optimum des capacités de bus et les services le soir et le week-end en fonction des limites budgétaires.

*Le STIF a-t-il des chiffres précis concernant le trafic sur chacun des tronçons de la rocade, notamment le partage entre les riverains des gares et ceux éloignés ?*

*Est-il possible de connaître les différences de kilomètres entre tracé proche et tracé éloigné et de savoir si le coût est proportionnel au nombre de kilomètres ?*

*Un vrai tracé proche a-t-il été chiffré, dans le cadre d'Orbival, et quelle économie cela représenterait-il en kilomètres ?*

**Jean-François Hélas** explique que, pour les différents tracés, la charge dimensionnante est connue pour chacun des secteurs, soit le nombre maximal de voyageurs entre deux stations aux heures de pointe, dans chaque sens. Les résultats démontrent l'homogénéité d'Arc Express.

Le choix de tracé doit être connu pour réaliser une étude complète de la restructuration bus et connaître le chevelu précis du rabattement des différents bus.

Le modèle de trafic du STIF permet de calculer la probabilité des origines destinations des voyageurs en tenant compte des évolutions qu'offriront cette rocade et les autres projets du Plan de mobilisation. Les difficultés de circulation actuelles dans le Val-de-Marne sont connues et prises en considération.

**Sandrine Gourlet** précise que toutes les études du STIF, de trafic, techniques, de tracés et sur les stations sont disponibles sur le site du débat public, dans un souci de transparence complète.

**Jean-François Hélas** ajoute que, par contre, aucune étude pour le Grand Paris n'est disponible sur le site Internet.

Le coût est relativement proportionnel à la longueur, avec 60 % pour le tube et 40 % pour les stations, réparties tous les 1,5 km. La réalisation de certaines stations de correspondance est compliquée et coûtera plus cher que pour d'autres stations, plus classiques. La longueur est un bon critère.

Sur l'ensemble des tronçons, le plus proche est autour de 67 km et le plus long autour de 78 km. Les grandes différences, peu sensibles sur l'Arc Sud, apparaissent surtout sur les projections de l'Arc Est.

Le STIF est à l'écoute pour que les éléments de trafic d'un projet d'aménagement rencontrent les projets et l'histoire du territoire.

*Le métro 4 est indispensable. Le tracé rose est le meilleur tracé. Que faire en attendant pour désaturer le réseau de bus ?*

**Jean-François Hélas** confirme que le STIF est engagé dans la Commission de suivi du métro de la ligne 4, comme dans l'ensemble des projets du Plan de mobilisation.

La congestion routière ne peut pas se résoudre par l'ajout de davantage de bus ou de trains.

*Une signalétique très lisible pour tous les types d'usagers, handicapés, personnes âgées, sera-t-elle mise en place sur tous les quais de gare, dans les gares et les correspondances ?*

**Jean-François Hélas** indique qu'une loi de 2005 traite de l'ensemble du problème de l'accessibilité, autour de l'ensemble des handicaps et notamment de la question de la lisibilité. Les grandes gares sont encombrées d'une telle multiplicité de signaux que les espaces sont souvent illisibles. Le STIF travaille actuellement sur ce sujet dans la station Chatelet.

*Le projet de tramway sur la nationale 20 ne figure pas. Pour le tramway de la Croix-de-Berny à Clamart, une prolongation vers Issy et la porte de Saint-Cloud est-elle envisagée ? Le tramway T6 fera-t-il l'objet d'une prolongation dans le centre de Paris ? Un RER le long des voies du TGV coûterait moins cher qu'un RER souterrain.*

**Jean-François Hélas** informe que le STIF s'engage actuellement sur le projet de Croix-de-Berny à Clamart avec le Conseil général des Hauts-de-Seine. La prolongation de Clamart vers Issy est techniquement compliquée. Par un intermaillage avec la ligne 13, le T6 alimente une ligne plus structurante et sa prolongation côté Paris ne semble pas nécessaire. Le tramway 7 est en travaux jusqu'à Athis-Mons, avec une deuxième phase envisagée jusqu'à Juvisy.

En décembre démarrera un débat public porté par RFF sur une interconnexion Sud des TGV arrivant par exemple de Bretagne et qui permettra des origines et destinations à partir d'une gare de l'Île-de-France, sans forcément entrer dans une gare parisienne en terminus. Les solutions en construction aérienne, sont rares en Île-de-France et ne sont pas envisagées.

*Qui va payer ? C'est déjà très cher. Les entreprises participeront-elles à l'effort d'autant qu'elles vont bénéficier elles aussi de ces nouveaux transports ?*

**Jean-François Hélas** rappelle que le Grand Paris a annulé au dernier moment la réunion commune sur le financement des différents projets.

L'ensemble des différents projets présentés, côté Région et côté STIF, sont regroupés dans le Plan de mobilisation qui représentait au départ 19 milliards jusqu'en 2020. La Région et les départements de l'Île-de-France et, pour Arc Express, ceux de la proche Couronne et Ville de Paris, se sont engagés à 12,4 milliards. L'État n'a pas répondu mais il pourrait être envisagé une suite au financement des contrats des projets État Région pour environ 2 milliards. Pour le reste du financement, le député Gilles Carrez, missionné par François Fillon, proposait que la Région puisse récupérer 2,6 milliards sur la partie captée par l'État de la redevance de création de bureaux, ex-FARIF, ainsi qu'une revalorisation des amendes forfaitaires. Les transports sont un projet déficitaire par essence, dans lequel on investit à perte et qui coûte chaque année en fonctionnement.

L'ensemble du Plan de mobilisation jusqu'en 2020 représente 800 millions de fonctionnement supplémentaires par an. Le budget de fonctionnement du STIF était de 7,9 milliards d'euros en 2009. Trois grands contributeurs le financent : les clients pour 39 %, 37 % pour le versement transport et le

reste, 24 %, pour les collectivités locales. Cette part a considérablement augmenté depuis 2005 pour subvenir aux 400 millions d'offre complémentaire par an.

Pour financer les 800 millions d'euros supplémentaires de fonctionnement annuel, le député Carrez proposait d'augmenter le versement transport de 0,1 % en redécoupant les zones de transport, il faudra aussi augmenter la tarification du client dans la limite de 1 point supplémentaire par rapport à la hausse de l'inflation, et obtenir une contribution plus soutenue des collectivités locales.

Le Grand Paris s'élève à 24 milliards, soit 1 à 1,5 milliard de fonctionnement par an. Les projets de la loi de finances rectificative sont en cours de discussion. Le député Carrez propose des évolutions plus favorables qui permettraient d'avoir au moins un peu de financement pour l'exploitation. Des éclaircissements sont attendus dans la réunion du 5 janvier mais le STIF reste inquiet sur la question.

*M. Huchon envisageait une complémentarité entre Arc Express et le Grand Paris. Est-il possible de mixer les deux projets et sera-t-il possible de travailler sur les deux ?*

*Est-il envisagé d'utiliser les lignes d'Arc Express pour transporter du fret la nuit ?*

**Jean-François Hélas** remarque que, pour des raisons économiques et pratiques, le tout camion est loin d'être détrôné, malgré la place qu'occupe cette préoccupation dans le Plan de déplacements urbains. L'expérience pour le fret sur le pôle de Châtelet, qui est centralisé et avec un flux important, montre qu'il n'est pas facile de mettre ces bonnes idées en pratique. Il n'est pas certain que le fret sur Arc Express soit le meilleur système, avec une fréquence à deux minutes au démarrage et 90 secondes à la fin.

Le président Huchon a participé à plusieurs réunions communes aux projets Arc Express et Grand Paris où des attentes fortes se sont exprimées et a souhaité commencer à y répondre. Le financement nécessaire pour réaliser la totalité des deux projets Arc Express et Grand Paris, soit 35 milliards, n'est évidemment pas disponible.

Le premier point est que le Plan de mobilisation est l'urgence absolue. Le deuxième est qu'Arc Express est perçu comme un bon projet répondant aux besoins des Franciliens et le président Huchon confirme qu'il faut compléter la boucle. Cette proposition, actuellement à l'étude, fera l'objet d'une autre saisine de la Commission Nationale du débat public. Il propose également de raccorder l'Arc Grand Est, qui fait partie du Grand Paris, au Bourget et sur la rocade Arc Express.

Pour la connexion aux aéroports, le président Huchon considère que, pour Roissy, le développement de la ligne 14 est lourd et coûteux en fonctionnement. Une fois le RER B terminé, une bonne solution pourrait être la fin de la concession CDG Express qui serait intégrée dans le fonctionnement et la tarification francilienne et qui pourrait desservir le Stade de France, le Bourget et Roissy. Son coût de 800 millions environ, qui serait financé par le STIF, est sans commune mesure avec les 4 milliards pour le prolongement de la ligne 14.

Au Sud, pour la desserte d'Orly, la réflexion porte sur la ligne 14 et la ligne 7 jusqu'à Orly, avec un point de correspondance à Maison-Blanche, pour 1 milliard d'euros au lieu de 2. Le tout représente 5 milliards supplémentaires et se poursuivrait jusqu'en 2025.

*Quels sont les critères retenus quant aux arbitrages dans le Plan de mobilisation pour faire face aux difficultés rencontrées aujourd'hui dans les transports, par rapport au développement futur qui n'apportera des premiers résultats qu'en 2023 ? La prolongation de la ligne 4 vers Bagneux peut-elle être évoquée en même temps que le choix du tracé vert au lieu du tracé rose ?*

**Jean-François Hélas** rappelle que plusieurs problématiques sont considérées en parallèle et que la modernisation du RER est une des urgences absolues, notamment les lignes B, C et D. Des travaux sont en cours sur la ligne B ainsi que la rénovation du matériel roulant qui durera jusqu'en 2014. Depuis six mois, le STIF interroge RFF et la SNCF sur le doublement du tunnel de Châtelet qui est une problématique complexe. La désaturation de la ligne 13 est une autre priorité.



Cette priorisation des projets de transport renvoie aux bilans socio-économiques pour monétariser les avantages collectifs d'un projet. Si un projet coûte en investissement et en fonctionnement, il apporte en revanche à la collectivité des gains de temps que le STIF peut valoriser.

150 000 voitures en moins sur le réseau routier représentent une amélioration en termes de pollution et de sécurité. Le bilan global des apports d'un projet à la collectivité, sur la base de calculs très encadrés par l'État pour tous les projets d'investissement de l'État, permet d'en dégager un taux de rentabilité pour arbitrer l'efficacité du projet.

*Il convient de souligner la qualité des débats et le travail fin d'Arc Express, basé sur une concertation. Les voyageurs sont attachés au service public et ne sont pas des clients mais des usagers.*

---

## **Clôture**

**Jean-François Hélas et Jean-Pierre Richer** remercient le maître d'ouvrage, l'accueil de Bagneux et tous les participants. Le débat est clos à 22 h 50.