

7 DECEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION COMMUNE DE VILLEJUIF

Type de réunion :	Réunion commune
Date de la réunion :	7 décembre 2010
Lieu de la réunion :	Villejuif

Introduction et rappel du cadre législatif

Claudine Cordillot, maire de Villejuif, est heureuse d'accueillir l'ensemble des participants à cette réunion commune aux deux CPDP et maitres d'ouvrages (les MO). La question des transports est plus que jamais au cœur du quotidien de tous les Franciliens : salariés, chômeurs, étudiants, retraités. Améliorer les moyens de transport en Ile-de-France, c'est leur offrir davantage de liberté d'accès à toutes les possibilités qu'offre la métropole : culture, emploi, sport, loisir. Claudine Cordillot se réjouit que les projets Arc Express et Grand Paris reprennent le tracé d'Orbival. En effet, une telle rocade reliant les banlieues est devenue vraiment incontournable. Elle cite plus spécifiquement les bénéfiques que les tracés proposés amènent dans le secteur : interconnexion à Villejuif Louis-Aragon (VLA) avec la ligne 7, le futur T7 et les 10 lignes de bus de la gare routière ; accès facilité au futur pôle développement Les Ardoines Seine-amont ; soutien au projet d'envergure international « Cancer Campus » autour de l'institut Gustave Roussy (IGR) ou un écoquartier verra le jour ; meilleure desserte du CHU du Kremlin-Bicêtre ; interconnexion avec la ligne 14 prolongée qui permettra à des millions de Val-de-Marnais de rallier les plateformes aéroportuaires. Sur ce point du prolongement de la 14, les maires des communes avoisinantes ont notamment réfléchi à une proposition d'optimisation du tracé qui permettrait de desservir le sud de Villejuif, Chevilly-Larue et L'Haÿ-les-Roses, zone de quelque 17 000 habitants aujourd'hui éloignés de tout mode lourd de transport. Claudine Cordillot n'oublie pas non plus l'impératif de modernisation du réseau existant, vieillissant et surchargé. Enfin, son dernier propos concerne le financement, qui ne peut avoir pour unique base la spéculation immobilière liée aux futurs aménagements autour des gares, ni la seule redevance du STIF qui reviendrait à faire supporter toute la charge aux collectivités. Les acteurs économiques, surtout ceux des grands pôles de développement qui vont tirer un large avantage de ces nouvelles infrastructures, doivent être mis à contribution ; à quoi pourrait s'ajouter une part de l'éco-redevance poids lourds perçue par l'État. Elle appelle enfin de ses vœux un débat fructueux.

Jean-Luc Mathieu, co-président de séance et président de la CPDP sur le projet Arc express, remercie madame le maire de Villejuif pour son allocution d'accueil qui permet d'entrer d'emblée dans le vif du sujet.

Il présente les personnes présentes sur l'estrade. Il rappelle qu'on se situe ici à la confluence de deux débats publics, le premier répondant aux règles du Code de l'environnement (la CNDP ayant décidé que le projet du STIF méritait débat public), l'autre répondant à une décision du parlement qui, en adoptant la loi sur le Grand Paris le 3 juin dernier, a décidé qu'un débat devait également être organisé par la CNDP sur cet autre projet. Les deux CPDP produiront chacune de son côté une synthèse des débats avant le 31 mars, et les MO diront comment ils feront évoluer leur projet en fonction de ces mêmes débats. même si entre temps des décisions politiques se prennent en coulisse et transforment le visage des deux projets.. Et ce soir encore, la parole devra être donnée de préférence aux « simples citoyens ».

François Leblond, président de séance et président de la CPDP du projet RTGP, passe alors la parole au STIF.

Projet « Arc Express » – STIF

Christine Revault-d'Allones, administratrice du STIF, note que c'est aujourd'hui la 6^e réunion commune dans le Val-de-Marne. Elle demeure inquiète quant au financement des projets. En effet, l'État ne semble pas prêt à prendre sa juste part dans le schéma directeur d'amélioration des transports en Ile-de-France, projet concerté depuis 4 ans avec les élus, acteurs socioéconomiques et citoyens, qui se préoccupe aussi du développement économique de la Région – prévoyant notamment la création de 30 000 emplois par an –, de justice sociale et de développement durable. Mais le SDRIF est aujourd'hui « mis à mal par la méthode Blanc », et des centaines de projets locaux sont bloqués. Le développement des transports est pourtant bel et bien un axe fondamental ; et c'est pourquoi le plan de mobilisation (dont Arc Express est un élément central) de quelque 18 milliards d'euros, pour lequel se sont engagés la Région et les départements est porté par le STIF, avec trois objectifs principaux : répondre aux urgences (modernisation du RER, rénovation du matériel roulant, etc.), accélérer les projets de nouveaux bus, tramways, tangentielles, prolongements de lignes de métro, etc.), enfin préparer l'avenir par de grands projets du type Eole à l'ouest ou la rocade Arc Express dans sa globalité ; au total, 61 projets structurants d'ici 2020 .

S'agissant d'Arc Express, l'efficacité a été privilégiée, les deux axes prioritaires identifiés sont ainsi les arcs sud et nord, soit ½ million de voyageurs par jour (les tracés des arcs ouest et est sont à l'étude). Plusieurs variantes (3 par arc), toutes techniquement possibles, sont proposées, en cohérence avec le projet Orbival. Il revient à présent au débat citoyen de trancher. Le président Huchon a récemment formulé une contribution en faveur de la complémentarité des projets, proposé notamment de compléter Arc Express par un tracé à l'est desservant les secteurs de Marne-la-Vallée, Clichy-Montfermeil, etc., et reconnu l'importance de relier les aéroports entre eux,

via la ligne 14, ou – solution moins onéreuse –, par un prolongement de la ligne 7. Quelles que soient les solutions retenues, la question des financements reste centrale. Or, la réunion du 8/11 à Nogent sur ce point a été annulée, et la loi de finance rectificative 2010 n'apporte pas de réponse satisfaisante. Il semble bien que l'État siphonne les ressources identifiées du plan de mobilisation, au profit de la SGP, ce qui est inquiétant.

Après un film de présentation générale, **Laurence Debrincat**, responsable des études générales au STIF, expose les grandes caractéristiques du projet Arc Express, 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 principal manquant est bien une rocade en proche couronne (où l'on compte 10 millions de déplacements en moyenne par jour ; 75 % des déplacements motorisés s'y font en voiture). De plus, force est de constater que la moitié de la croissance démographique, ces 15 dernières années, s'est localisée à moins de 10 km de Paris. Les études, commencées dès 2008, 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. Les gains de temps seront importants (Issy-Val-de-Seine -> IGR en 21 min, soit 29 min de moins qu'aujourd'hui ; Versailles -> Villejuif en 44 min, contre 63 ; on gagnera 20 min entre Champigny et l'IGR, etc.). On pourra aussi atteindre davantage de destinations sans passer plus de temps à se déplacer, notamment les principaux pôles d'emplois (depuis Créteil, 250 000 nouveaux emplois accessibles en moins d'une heure ; 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 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. 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, départements de la petite couronne et ville de 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 alors les tracés possibles pour l'arc sud, commentés en détail par **Laurence Debrincat**. Ce zoom proposé sur les 4 communes d'Arcueil, Cachan, Le Kremlin-Bicêtre et Villejuif (ville la plus peuplée des quatre et la plus riche en termes d'emplois), situées dans la vallée scientifique de la Bièvre et qui accueillent de nombreux établissements d'enseignement supérieur et de santé publique, confirme l'importance de faciliter les déplacements en proche couronne et de désenclaver de nombreux territoires isolés sur ces communes (en particulier du fait du relief et de la coupure générée par l'autoroute A6). Les trois tracés ne diffèrent pas sur le territoire de Villejuif stricto-sensu, les tracés rose et vert sont plus favorables que le tracé bleu en termes de desserte des populations et emplois (études faites en liaison avec l'IAURIF). Toutes ces variantes soumises au débat sont techniquement possibles. La station de Villejuif Louis-Aragon est quoi qu'il en soit un invariant du projet, de même que la station Villejuif IGR. En conclusion Arc Express est un projet porteur d'avenir, porté par la Région et les départements, « un projet pour tous les Franciliens ».

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

André Santini, président de la SGP, remercie chacun pour sa présence. C'est effectivement la 6^e fois que la SGP débat aux côtés du STIF dans ce département, des rendez-vous qu'elle aborde toujours de manière constructive, à l'écoute des Franciliens dont la participation active démontre bien l'importance de la question des transports pour la région Capitale. Le Grand Paris incarne « une ambition de notre temps », c'est un projet fédérateur d'intérêt régional et national, qui vise à améliorer la desserte de zones d'habitat denses peu ou mal couvertes actuellement, à soutenir le développement économique en facilitant l'accès des populations aux bassins économiques et d'emplois, ainsi qu'aux centres de vie sociale et culturelle. Dans le Val-de-Marne, toutes les sensibilités politiques se sont mises d'accord avec les acteurs socioéconomiques sur le tracé Orbival pour porter, ensemble, un projet de métro en rocade qui traverse le département d'est en ouest. Ce projet rencontre l'adhésion forte des citoyens (55 000 soutiens) et est repris par le Grand Paris qui offre au département des bénéfices importants : liaison rapide entre les deux aéroports, via le centre de Paris, un enjeu de taille pour les Val-de-Marnais dont nombreux travaillent dans le secteur proche d'Orly, 1^{er} pôle d'activité du Sud francilien et 3^e d'Ile-de-France (173 000 emplois) ; renfort de l'attractivité des territoires par une desserte rapide du marché de Rungis, la mise en réseau des sites hospitaliers (CHU du Kremlin-Bicêtre, hôpital Paul-Brousse, hôpital Paul-Guiraud), un meilleur accès à la vallée scientifique de la Bièvre. À l'instar des modèles de développement de quartiers comme Paris-13^e Grand-Bibliothèque ou Saint-Denis Stade-de-France, l'arrivée de la 14 représente une opportunité pour enclencher le développement urbain autour de l'IGR (2 500 salariés, 150 000 consultations par an, 11 000 patients en 2009), équipement exceptionnel de renommée mondiale qui n'est desservi que par bus.

Villejuif est donc un secteur stratégique. Des sujets importants restent à débattre, et c'est tant mieux ainsi ; chaque réunion est en effet l'occasion d'affiner les projets pour se rapprocher des besoins des citoyens et de la Région.

Après la projection d'un film de présentation, **Claire-Hélène COUX**, le MO 2, rappelle l'enjeu majeur auquel doit répondre le réseau du Grand Paris : réduire l'écart d'offre de transport en commun qui reste marqué entre Paris intra-muros et la banlieue. 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. 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. 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 (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), 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, compte 60 km et 23 gares – dont 8 dans le Val-de-Marne – et répond 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, qui fait l'objet d'un consensus politique et économique sans précédent et remporte en outre l'adhésion de la population. Parallèlement, le développement des territoires se trouvera stimulé par cette ligne de rocade, grâce à des interstations 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 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, 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, Rueil ; 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 St-Denis et la Défense). Enfin, la ligne bleue, longue de 50 km, dont 9 km correspondant à l'actuelle L14, comprend 22 gares, dont 13 nouvelles. Elle relie les aéroports, les futures gares TGV de Saint-Denis Pleyel et Orly, confortant ainsi la dimension internationale de la région capitale. Dans le Val-de-Marne, une nouvelle gare est prévue au Kremlin-Bicêtre, ainsi qu'une gare à Villejuif à l'Institut Gustave Roussy (IGR), 1^{er} centre européen de lutte contre le cancer. On atteindra ensuite Rungis, la porte de Thiais (avec une correspondance au TVM et au futur tramway T7), enfin Orly, 1^{er} pôle économique du Sud francilien (173 000 emplois). Le Grand Paris va donc 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 définis 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 Villejuifois (Villejuif-IGR -> La Défense en 19 min au lieu de 50 min actuellement ; Villejuif -> Cité-Descartes en 20 min au lieu de 1 h ; des résultats spectaculaires 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 (25 % sur la L13, 30 % sur le RER B). 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 ; les lignes bleue et rouge constituant ici un levier majeur. Enfin, en termes de mise en œuvre, ce projet d'intérêt national, 3^e génération d'investissements dans le domaine des transports en Ile-de-France, nécessite entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros. À l'issue du débat, la SGP proposera un schéma définitif, avant la fin mai 2011, qui tiendra compte des opinions exprimées. S'ensuivra une période de 18 mois pour élaborer la programmation des travaux. La mise en service s'échelonnera entre 2018 et 2023.

François Leblond, Président de la CPDP sur le projet du Grand Paris, ouvre alors le débat, en demandant expressément à ce que soient abordées en premier lieu les questions ayant trait à des enjeux locaux, après quoi la discussion pourra s'orienter vers des considérations plus générales dont les différences essentielles entre les deux projets : existence ou non de variantes de tracé, et prolongation ou non de la ligne 14.

Débat avec la salle

➤ **Sur les gares et les lignes à Villejuif et environs immédiats**

Un large consensus s'est d'abord fait jour sur le point suivant : la gare de Villejuif Louis-Aragon ne doit pas être optionnelle. Tous les intervenants en salle vont dans ce sens. Une élue de la chambre de commerce indique d'ailleurs qu'une étude menée auprès des entreprises confirme cet enjeu fort. **Christian Garcia**, membre de la SGP, précise que c'est le débat public qui permettra de trancher, mais la SGP a d'ores et déjà bien entendu la demande des riverains en la matière. **Jean-François Hélas** directeur des investissements du STIF, confirme pour sa part que dans le cadre d'Arc Express, cette gare est bel et bien prévue, et non pas optionnelle.

Un autre enjeu de débat concerne le prolongement de la L14, ses futures gares et interconnexions avec le réseau existant. Les intervenants formulent dans leur grande majorité deux demandes fortes : il faut prévoir une gare supplémentaire dans le secteur du sud de Villejuif, Chevilly-Larue et L'Haÿ-les-Roses, une zone dense en habitat, située aux portes de Paris, aujourd'hui très enclavée (il ne faut pas moins de 45 min pour rejoindre la capitale depuis L'Haÿ-les-Roses, alors qu'on se situe à seulement 5 km.) ; et il serait regrettable que les lignes 14 et 7 ne se connectent pas, par exemple à Maison-Blanche, d'autant que la ligne 7 est extrêmement saturée, ne peut réellement être doublée, mais doit être délestée d'une manière ou d'une autre.

➤ **Ligne 14 vs Ligne 7**

Tous semblent reconnaître que le prolongement de la ligne 14, créant un axe nord-sud qui relie les aéroports en passant par le centre de la capitale, est un élément structurant essentiel pour l'Île-de-France. Quant à l'idée avancée récemment par le STIF que la ligne 7 pourrait être prolongée en lieu et place de la L14, **Jean-François Hélas** indique que cette solution est une piste récente, qui aurait certes le mérite d'être moins coûteuse et répond donc à un souci de financement, mais est loin d'être aboutie. Il insiste notamment sur la différence importante entre l'idée de desserte des plateformes aéroportuaires, c.-à-d. des zones d'emplois, et celle de desserte des aéroports. **Marc Véron**, Président du directoire de la SGP, indique quant à lui que la L7 ne peut en aucun cas se substituer à la L14 : elle n'en a pas la capacité, ni l'autonomie suffisante. Prolonger la 14 est un projet qui satisfait par contre directement aux exigences de la loi du 3 juin, art. 2, qui demande un métro automatique de grande capacité, qui désenclave et relie au centre de Paris les principaux centres urbains, gares TGV et aéroports internationaux.

➤ **Sur les logiques de desserte et les parkings de rabattement**

La comparaison des deux projets amène certains intervenants à s'interroger sur leurs philosophies sous-jacentes respectives. **Laurence Debrincat** estime que si certaines propositions convergent, l'esprit n'est pas le même. Le STIF a procédé à un travail précis en amont avec les élus locaux des villes de la proche couronne pour déterminer le positionnement des gares, tous les km ou km et demi, soit un maillage très fin qui « conforte les centres-villes ». **Jean-François Hélas** confirme que la rocade offre le bon niveau d'attractivité en termes de distance domicile-station ou travail-station – 800 mètres en moyenne –, ce qui fait que globalement, Arc Express couvre 50 % de plus de population et d'emplois que le Grand Paris, certes à une vitesse moindre. Au nom de la SGP, **Christian Garcia** explique que les gares ont été positionnées sur la base d'études faites par le conseil général du Val-de-Marne et en fonction du tracé Orbival. C'est donc bien l'avis des élus locaux et des citoyens qui a été déterminant, ainsi que les potentiels de développement offerts par le territoire (ex : 900 000 m² mutables autour de l'IGR, et plus globalement, 8 millions de m² sont disponibles en Val-de-Marne, soit 2,5 fois La Défense). Cette réflexion s'est appliquée d'ailleurs sur tout le linéaire du tracé, également autour de Cachan, ou encore, plus à l'est, à Villiers (gare demandée sur la VDO).

Quant au souci exprimé notamment par le président de l'association « Vivre à Villejuif » sur les parkings de rabattement au niveau des gares, **Jean-François Hélas** indique que de tels parkings relais seront prévus si nécessaire, mais l'idée générale est plutôt ici de jouer sur l'intermodalité avec les autres modes de transport, bus et modes doux que sont le vélo et la marche à pied.

➤ **Transport et développement économique**

Une Villejuifoise insiste sur la composante du développement économique. Elle travaille au CEA de Saclay, pôle de compétitivité et d'excellence à l'ambition internationale, dédié à la recherche publique au service du privé, dépourvu de tout moyen de transport efficace. D'ailleurs en l'état actuel, 70 % des 400 salariés concernés par un prochain déménagement sur ce plateau le refusent. **Marc Véron** note qu'aucun projet d'infrastructure n'a en effet été mené à bien sur ce secteur en 30 ans. Ceci a eu pour conséquence l'absence d'investissements privés, à l'exception notoire du centre de recherche de Danone à Polytechnique. Aussi, si l'on persiste dans cette voie, les mêmes causes produiront les mêmes effets. Le mitage du plateau de Saclay empêche de créer le cluster voulu. Ce n'est que par une infrastructure lourde que l'on débloquera la situation. Pour le STIF, **Jean-François Hélas** confirme l'enjeu économique de l'OIN (opération d'intérêt national) sur Saclay, mais les estimations de trafic, de l'ordre de 3 000 voyageurs/jour, représentent un niveau de charge 10 fois inférieur à la capacité d'un métro automatique. C'est pourquoi, dans un contexte financier tendu, d'autres solutions doivent être envisagées.

L'intervention de Laurent Garnier, président de cancer-campus, lequel salue notamment le tracé Orbival et l'interconnexion de la 14 au niveau de l'IGR, va également dans le sens du soutien au développement des clusters. Il faut favoriser la mise en œuvre d'une chaîne chercheur-clinicien-industriel plus efficace et relier les grands centres de formation entre eux. Il signale que 45 % de la recherche scientifique sur le vivant se situe dans ce secteur de l'Île-de-France et qu'un emploi créé dans les biotechnologies génère trois autres emplois, de

service ou de maintenance.

Et toujours à propos de formation, une retraitée de l'éducation nationale rappelle en outre que chaque année, de nombreuses personnes sont privées de concours du fait de problèmes d'accès à la Maison des examens à Laplace : il faudrait en tenir compte dans les logiques de connexions nouvelles.

➤ **Les enjeux d'urbanisme**

*L'intervention d'un citoyen-architecte qui insiste sur le point nodal que représentera la station IGR, questionne les enjeux d'une nouvelle centralité ainsi créée à Villejuif, ville qui deviendrait davantage bicéphale – ce qui mérite que l'on se penche sur sa structure générale et d'éventuelles requalifications urbaines –, est l'occasion d'ouvrir le débat plus largement sur les enjeux d'urbanisme. Au nom de la SGP, **Marc Véron** déclare que le métro automatique est la clé d'entrée dans le projet global du Grand Paris. Toutes les questions de structuration urbaine autour des nouvelles polarités créées par le réseau de transport sont évidemment également fondamentales. Elles seront le fait d'une étroite concertation avec les collectivités locales. Les fonctionnalités seront définies ça-et-là, au cas par cas. Des outils spécifiques sont prévus par la loi, mais en tout état de cause, la SGP n'a nullement l'intention de décider seule des projets d'aménagements autour des gares. **Jean-François Hélas** indique quant à lui que le STIF n'a pas de compétence particulière en la matière. Il met en garde contre les procédures d'exception avancées par la SGP, prône une logique de partenariats systématique avec les acteurs locaux pour ces aménagements urbains et cite pour exemple la charte conclue entre les communes de proche couronne du Nord-est parisien concernées par le prolongement de la ligne 11, selon une logique gagnant-gagnant.*

➤ **Les questions de financement**

*Le débat sur le financement est soulevé par l'intervention d'un étudiant, soucieux de l'articulation entre ce métro automatique avec le réseau de bus, qui craint que dans le cas où le projet Grand Paris serait retenu, moins de moyens soient affectés à l'amélioration des transports de surface, pourtant tout autant nécessaire. **Marc Véron** cite alors l'article 2 de la loi du 3 juin 2010 qui stipule clairement que le Grand Paris est un projet indépendant, qui ne viendra en aucun cas grever le budget du STIF : il y a étanchéité des financements. **Christine Revault-d'Allones** note toutefois qu'à ce jour, seules les collectivités se sont engagées à hauteur de 12 milliards d'euros pour le plan de mobilisation, tandis que l'État se désengage et ne verse pas un centime. **Marc Véron** s'inscrit en faux contre cette déclaration : l'État, dans le cadre des contrats État/Région, contribue en moyenne à hauteur de 30 %, parfois même jusqu'à 50 % (par exemple dans le cas du plan Espoir-banlieues).*

*Les enjeux de financement ont été aussi abordés en termes de participation respective des différentes parties que sont : les acteurs économiques, les collectivités et les usagers. **Marc Véron** déclare que c'est au parlement, via la loi de finance rectificative 2010 et la loi de finance 2011, de décider des nouveaux dispositifs fiscaux qui permettront, entre autres, de financer les projets. **Jean-François Hélas** précise quant à lui que le coût de fonctionnement des transports en Ile-de-France s'est élevé à 7,9 milliards d'euros en 2009, dont 37 % de versement-transport, 39 % de participation usagers et 24 % aux collectivités. La réalisation du plan de mobilisation va augmenter ce coût de 800 millions d'euros par an, et il faudra faire supporter la différence en priorité aux premiers contributeurs cités, car la marge de manœuvre est faible du côté des usagers et collectivités.*

*Une habitante de Gentilly rappelle au passage que si la ligne 14 est certes primordiale, la ligne de rocade est-ouest est très attendue des Gentilléens et s'inquiète de savoir comment seront financées les « superstructures » autour des gares. **Marc Véron** précise que tout ce qui concerne les fonctionnalités de transport est compris dans le devis initial de la SGP (quais, couloirs de correspondance, accès sorties, etc.), tandis que les fonctionnalités externes seront vues au cas par cas, gare par gare, suivant des montages financiers spécifiques. **Jean-François Hélas** indique à son tour que tout est compris au niveau d'Arc Express, dont la remise aux normes des superstructures, tandis que les projets immobiliers alentour ne sont pas définis à ce stade, mais devront l'être suivant une logique d'opérations mixtes d'urbanisme portées par les collectivités.*

Enfin, le directeur de l'APUR s'inquiète de la saturation de la ligne 14 compte tenu des chiffres de trafic annoncés dans le dossier du RTGP d'une part, et des hypothèses entrées dans les modèles de prévisions de trafic d'autre part.

Marc Véron répond qu'il faut choisir entre deux contradictions selon que l'on accepte ou non les prévisions de trafic.

Pour mémoire, rendez-vous est pris le 5 janvier prochain sur ces questions de financement : une réunion thématique spécifique est en effet programmée par la commission de débat public.

François Leblond clôt la séance, en rappelant que toutes questions qui n'auraient pu être traitées aujourd'hui peuvent l'être via internet.