



LIGNE ROUGE SUD

PONT DE SÈVRES <> NOISY – CHAMPS

COMPTE-RENDU DE RÉUNION PUBLIQUE

1 / INFORMATIONS GÉNÉRIQUES

RÉUNION DU :	13 septembre 2012
VILLE DE :	Arcueil
SALLE / ADRESSE :	Salle du Conseil Municipal
GARE(S) CONCERNÉE(S) :	Arcueil – Cachan
PARTICIPANTS :	150 personnes
DÉBUT > FIN :	20h10 > 22h20
QUESTIONS-RÉPONSES :	21 questions ou interventions du public

2 / COMPTE-RENDU DE RÉUNION

1. Introduction

1.1 Accueil

Isabelle RIVIÈRE, animatrice de la réunion, annonce que la soirée fait l'objet d'un reportage et invite les participants ne souhaitant pas apparaître dans la vidéo à se faire connaître.

La réunion d'Arcueil est la première de la nouvelle étape de concertation qui s'ouvre sur la ligne Rouge Sud entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs. Ces réunions sont organisées par la Société du Grand Paris dans les communes concernées par une gare. Vingt autres réunions auront lieu pour présenter les avancées du projet et dialoguer sur sa mise en œuvre avec les habitants. La Société du Grand Paris invite le public à s'exprimer de trois manières : soit en assistant aux réunions et en interrogeant les intervenants, soit en déposant des questions dans une urne installée dans la salle, soit enfin en déposant des questions sur le site Internet de la concertation (www.lignerougesud.fr).

Cette phase de concertation permettra de préparer l'enquête publique qui se déroulera fin 2012-début 2013.

Daniel BREUILLER, maire d'Arcueil et conseiller général du Val-de-Marne, est ravi d'accueillir toutes les personnes présentes à cette première réunion de concertation. Il salue les membres de la tribune :

. Étienne GUYOT, président du Directoire de la Société du Grand Paris ;

- . André SANTINI, président du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris ;
- . Jean-Yves Le BOUILLONNEC, président du Comité stratégique de la Société du Grand Paris et député-maire de Cachan ;
- . Patricia TORDJMAN, présidente de la communauté d'agglomération du Val-de-Bièvres ;
- . Ivan BOUCHIER, sous-préfet de L'Haÿ-les-Roses ;
- . ainsi que :
- . Esther BENBASSA, sénatrice du Val-de-Marne ;
- . Pierre SERNE, premier vice-président du STIF.

Daniel BREUILLER excuse l'absence de Christian FAVIER (sénateur du Val-de-Marne, président du Conseil général du Val-de-Marne et président d'Orbival). Il remercie Étienne GUYOT pour la volonté de concertation qu'il met en œuvre et souligne qu'il n'était pas dans l'obligation d'organiser les 21 réunions de concertation.

Il rappelle qu'un projet de tramway avait été présenté lors de la négociation du plan État-Région à la fin des années 1990. À cette époque, lui et Jean-Yves Le BOUILLONNEC avaient souligné leur préférence pour un projet de métro auprès de Christian FAVIER. Avec la création d'Orbival, il a œuvré avec les maires du Val-de-Marne pour que la banlieue ne soit plus un territoire oublié au service de la capitale, mais un territoire desservi et facteur du développement de la métropole. C'est en ce sens que seront réalisées les lignes Bleue, Rouge et Orange, ainsi que les interconnexions qui permettront de désaturer certaines lignes.

1.2 Présentation du débat public

Étienne GUYOT remercie le maire d'Arcueil pour son accueil. Il salue les parlementaires, les conseillers régionaux et généraux, les maires et tous les élus, ainsi que les représentants du STIF, de la RATP, d'Orbival, des collectivités territoriales et de l'État. Il présente ensuite les membres de la tribune :

- . Guillaume PONS, directeur du projet ;
- . Christian GARCIA, directeur des relations institutionnelles ;
- . Florence CASTEL, directrice de l'ingénierie environnementale et de la qualité ;
- . Henri WATISSÉE, garant de la concertation, nommé par la Commission nationale du débat public ;
- . Ivan BOUCHIER, Sous-Préfet de l'Haÿ-les-Roses.

Avant la réalisation de l'enquête publique qui permettra d'aboutir à la Déclaration d'Utilité Publique du projet, la Société du Grand Paris a souhaité présenter au public la mise en œuvre opérationnelle du projet, à savoir le tracé du métro, le positionnement et la configuration de la gare d'Arcueil-Cachan. Les contributions du public seront analysées et reprises dans le bilan de la concertation qui complètera le dossier d'enquête publique. Ce dossier sera disponible en mairie et ouvert aux remarques et propositions.

Étienne GUYOT indique que l'emplacement des gares a été défini avec les élus et les partenaires de la Société du Grand Paris. Ces choix seront discutés avec le public, ainsi que les points relatifs à la construction du métro, aux infrastructures, aux précautions environnementales et à l'évacuation des déblais. Les remarques pourront être prises en considération dans la Déclaration d'Utilité Publique et utilisées dans la mise en œuvre du projet.

– Le Conseil de surveillance

André SANTINI affirme que le projet du Grand Paris Express modifiera la vie quotidienne des habitants des communes de l'agglomération parisienne. Il permettra des gains de temps dans les déplacements quotidiens, des bénéfices en termes d'accès à l'emploi, aux équipements et aux

loisirs, une désaturation du réseau et une augmentation du confort dans les transports, ainsi qu'un report modal conséquent, alternative efficace et moins onéreuse aux automobilistes.

André SANTINI souligne que l'urgence relative à la question des transports en Île-de-France l'emporte sur toutes considérations locales ou partisans et c'est en ce sens que le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris promeut un esprit de dialogue et d'efficacité dans lequel les décisions majeures sont prises à l'unanimité. Lors de sa séance du 5 juillet 2012, le Conseil de surveillance a donné un avis favorable au lancement de la concertation sur le tronçon de la Ligne Rouge Sud et a décidé que la procédure d'enquête publique serait menée pour toutes les lignes du Grand Paris Express, aussi rapidement qu'il sera techniquement possible. **André SANTINI** invite le public à participer activement à la concertation.

– Le Comité stratégique

Jean-Yves Le BOUILLONNEC indique que le Comité stratégique est une instance mise en place par la loi de juin 2010 dans le cadre de la Société du Grand Paris. Ce comité regroupe les 82 maires et les 17 présidents de communautés d'agglomération dont les territoires accueillent une gare ou sont traversés par le réseau. Cette instance associe les parlementaires, les partenaires sociaux, la Chambre de Commerce et d'Industrie, le Conseil Économique et Social Régional. Le Comité stratégique est une passerelle entre le travail mené sous l'autorité du Directoire et celui réalisé par les partenaires et les habitants.

Le Comité stratégique est organisé en trois groupes de travail qui étudient l'environnement de la gare, son aménagement et les perspectives de son développement commercial. Ce comité a pour objet de compiler les travaux et les études menées autour du projet sur tous les territoires comme, par exemple, le questionnaire établi par le Comité de quartier de la gare d'Arcueil-Cachan qui s'interroge sur les caractéristiques de la gare idéale. Le Comité stratégique s'assure de la bonne intégration du projet dans le territoire et de la réponse qu'il apporte aux besoins des populations et aux nécessités de développement urbain. Enfin, le Comité stratégique est sollicité par le Directoire ou le Conseil de surveillance et peut solliciter ces deux instances.

– La Commission nationale du débat public

Henri WATISSÉE rappelle qu'après la clôture du débat public en janvier 2011, la Société du Grand Paris a mis en place le dispositif de concertation continue et a souhaité bénéficier du concours d'un garant qui a été nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Cette instance est une autorité administrative indépendante saisie par les maîtres d'ouvrage en amont des projets. Elle définit si le projet fera l'objet d'un débat public ou d'une concertation. Depuis le débat et pendant la phase d'instruction du dossier de Déclaration d'Utilité Publique, la CNDP est avisée des modalités d'information du public mise en œuvre par la Société du Grand Paris.

La Commission Nationale du Débat Public fait intervenir quatre valeurs dans la concertation :

- . la neutralité : ni les membres de la Commission, ni le garant ne prennent parti sur le projet ;
- . la transparence : tous les propos de la concertation sont enregistrés et retranscrits ;
- . l'argumentation : la concertation est l'occasion de poser des questions et de présenter des points de vue ;
- . l'égalité de traitement : la concertation est un débat citoyen où chacun dispose du même temps de parole.

En amont de la concertation, le garant veille à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et il s'assure des dispositions prises pour cela. Pendant les réunions publiques, il favorise l'expression du public et s'assure de la transparence et de la qualité des réponses apportées. En fin de concertation, le garant rédige un rapport sur le déroulement de la concertation. Ce document

sera mis à la CNDP, puis rendu public et joint au bilan de la concertation établi par le maître d'ouvrage et au dossier d'enquête publique.

Henri WATISSÉE invite le public à le contacter par mail (henri.watisee@orange.fr) pour toute question relative au déroulement de la concertation.

2. La Ligne Rouge Sud entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs

2.1 Le Grand Paris Express

Étienne GUYOT indique que la carte du schéma d'ensemble a été publiée au Journal officiel. Le projet du Grand Paris Express prévoit 4 lignes de métro (Rouge, Verte, Bleue, Orange) en correspondance avec le réseau de transport actuel, soit 205 km de lignes jalonnées de 72 gares en connexion avec les aéroports et les gares TGV existantes ou en projet. L'objectif du projet est de faciliter le transport de banlieue à banlieue grâce à un système de rocade qui réduira considérablement les temps de parcours en évitant les passages par Paris. Par exemple, il faut aujourd'hui compter 1 h 26 pour rejoindre Champigny Centre et Issy RER en prenant le bus 106, le RER A, le métro 8 et le RER C. Avec le Grand Paris Express, le temps de parcours sera réduit à 27 minutes.

Outre l'amélioration de l'accessibilité en Île-de-France, le Grand Paris Express aura un impact positif sur les réseaux de transports existants en diminuant de façon notable la charge qui pèse sur eux : environ 10 % de moins sur les RER A, B et E, environ 15 % de moins sur les tronçons centraux des RER A et B aux heures de pointe et 15 à 20 % de moins pour les métros en correspondance aux heures de pointe, soit les lignes 4, 6, 7, 9 et 13. En outre, une forte diminution du nombre d'automobiles est attendue grâce à cette infrastructure.

Étienne GUYOT présente le calendrier de la Ligne Rouge Sud du Grand Paris Express :

- . fin 2012 : le lancement de l'enquête publique ;
- . fin 2013 : la Société du Grand Paris doit obtenir la Déclaration d'Utilité Publique qui permettra d'engager les expropriations lorsque cela s'avérera nécessaire ;
- . fin 2013 et début 2014 : le début des premiers travaux sur les réseaux concessionnaires (eau, électricité, gaz, télécom) ;
- . 2015 et ensuite : la poursuite des travaux avec la dépollution, la fabrication et le montage des tunneliers, la réalisation des travaux de génie civil, la fabrication et la livraison des matériels roulants, la phase d'essai et de marche à blanc ;
- . 2018 : les premières mises en service.

2.2 La Ligne Rouge Sud

Christian GARCIA rappelle que le tronçon entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs mesure 33 km et compte 16 gares. Il traverse 22 communes et 4 départements (Hauts-de-Seine, Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne). Son tracé concerne 1 million d'habitants. Entre 35 000 et 40 000 voyageurs sont attendus à l'heure de pointe du matin et 300 000 voyageurs sont prévus chaque jour dès l'ouverture du premier tronçon.

Sur le Val-de-Marne, le tracé reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival, Champigny accueillera le site de maintenance et de remisage (10 hectares) et les 101 rames du Grand Paris, ainsi que le poste de commandement centralisé de la ligne rouge. Le site de maintenance industrielle (3 hectares) sera situé aux Ardoines. Sur le tronçon, il faut aussi localiser l'entrée et la sortie des 7 tunneliers et les 57 accès pompiers et ventilation, positionner les 16 gares qui seront toutes en connexion avec le réseau (Transilien N, métro 7, 8 et 13, RER A, B, C, D et E, bus, future ligne Orange).

Ce résultat sera le fruit d'une concertation étroite avec les acteurs locaux et les citoyens, condition essentielle pour respecter le calendrier de mise en service du premier service. Pour cela, 44 comités de pilotages et 104 comités techniques ont déjà été tenus. Cette méthode de travail est mise en œuvre sur l'ensemble du projet du Grand Paris. Ce dispositif de concertation est complété par des partenariats avec l'État, la Région, les départements, les communes, les intercommunalités et les partenaires naturels que le STIF, la RATP, la SNCF et RFF.

2.3 Le Grand Paris Express près de chez vous

Guillaume PONS indique que la commune d'Arcueil sera, à terme, desservie par les lignes Rouge et Bleue du Grand Paris Express, grâce à 4 gares implantées à proximité de la ville : Kremlin-Bicêtre-Hôpital, Bagneux M4, Arcueil-Cachan et Villejuif Institut Gustave Roussy. Cette dernière gare sera fondamentale pour la desserte du futur pôle Cancer Campus et par sa connexion avec la ligne Bleue qui permettra d'irriguer la Vallée Scientifique de la Bièvre à laquelle appartiennent Arcueil et Cachan. La gare d'Arcueil-Cachan desservira un grand nombre d'habitants et assurera une meilleure correspondance avec le RER B en soulageant le trafic de cette ligne entre Arcueil et Paris.

Les contraintes environnementales : **Florence CASTEL** souligne que la gare d'Arcueil-Cachan s'inscrit dans un environnement qui a conditionné des ajustements du projet (profondeur, tracé, etc.). Les enjeux environnementaux les plus importants sont les suivants :

- . la présence de zones de carrière et de sols argileux nécessite une attention particulière puisque le territoire est concerné par un plan de prévention des risques naturels liés aux mouvements de terrain ;
- . l'implantation du tunnel se situe dans des zones aquifères (contenant de l'eau). La méthode constructive retenue préviendra toute incidence sur les nappes phréatiques ;
- . la topographie est un facteur important puisqu'une forte déclivité est enregistrée entre Arcueil et Villejuif ;
- . la faune et la flore sont également suivies avec attention et les inventaires nécessaires sont prévus afin de confirmer, ou non, la présence d'espèces protégées.

De manière générale, les études complémentaires sont d'ores et déjà programmées afin d'obtenir les autorisations de début de travaux. Cette anticipation des enjeux environnementaux permettra de prévenir de futurs problèmes et de respecter le calendrier du projet.

Guillaume PONS indique que quatre contraintes majeures ont été respectées lors de l'insertion de la gare dans le territoire, à savoir la forte densité du bâti, la présence du RER B en viaduc, la topographie accidentée et la présence d'un important collecteur d'assainissement sous l'avenue Carnot. La gare sera donc implantée à droite du marché Carnot, à l'angle des avenues Carnot et Eyrolles. L'accès à la gare s'ouvre sur une large place située le long de l'avenue Carnot : elle permettra la création de la nouvelle desserte de bus.

- La gare d'Arcueil-Cachan

S'agissant des volumes de la gare, les quais du métro seront situés à près de 25 mètres de profondeur sous la voirie. Un puits vertical donnera accès, depuis les quais, à tous les niveaux et au hall d'accès de la gare. Celui-ci sera implanté dans un bâtiment émergeant, accolé au talus du RER B, et donnera accès aux quais du RER. Depuis les quais du Grand Paris Express, la remontée sera possible par des escalators ou des ascenseurs. Une mezzanine située au-dessus de ces quais permet aux voyageurs de rejoindre la salle des billets au rez-de-chaussée du bâtiment. Depuis la salle des billets, il est possible de rejoindre la correspondance du RER B ou de quitter la gare pour accéder aux bus et autres modes doux.

Tous les quais du Grand Paris Express seront équipés de façades de sécurité et toutes les gares seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. La gare est envisagée comme un lieu de vie avec des commerces et des services. La conception de la gare sera compatible avec un développement immobilier connexe. Mais la gare ne suffit pas pour la réalisation du métro. Il faut également créer le tunnel et les puits de sécurité implantés le long du parcours (maximum tous les 800 m) pour le désenfumage et l'évacuation du tunnel. Pour alimenter les trains, il faut implanter des postes d'alimentation en énergie, autant que possible dans les bâtiments des gares afin de les rendre invisibles. Enfin, pour assurer la maintenance et l'entretien des voies et des caténaires, des sites industriels seront implantés à Champigny et Vitry-sur-Seine avec des bâtiments et des voies de garage.

– Les travaux

Afin de réaliser ce tronçon de 33 km, les chantiers sont organisés sur plusieurs fronts simultanés, notamment pour les travaux de génie civil des gares qui sont longs et complexes. En outre, le volume souterrain des gares doit être réalisé avant le passage des tunneliers et ne doit pas constituer un point de blocage du calendrier général des travaux. Un tunnelier progresse d'environ 3 km par an : en ce sens, certaines phases du calendrier verront la mise en œuvre simultanée de 7 tunneliers. Afin de minimiser les impacts sur la ville dus à l'évacuation des déblais de chantier, les puits de départ des tunneliers ont été installés, autant que possible, au plus près des voies fluviales ou ferrées.

Florence CASTEL souligne que l'évacuation des déblais est toujours un sujet complexe. Pour le Grand Paris Express, elle a fait l'objet d'une étude globale et anticipée sous la forme d'un Schéma directeur à l'échelle du réseau, afin de garantir une évacuation rapide et organisée. Il s'agit d'éviter l'entreposage sauvage de déblais et permettre la programmation des circuits de transport des déblais dans les villes. Ce Schéma directeur sera prochainement transmis au président du Conseil régional.

Dans le cadre de la gare d'Arcueil-Cachan, les déblais devront être évacués par la route, pour un total quotidien d'environ 75 camions. Les déblais inertes, non nocifs, serviront au comblement de carrière tandis que les déblais pollués seront envoyés dans des installations spécialisées. Ce plan anticipé permettra de diminuer les nuisances subies par les riverains. En outre, des dispositions spécifiques seront imposées au chantier afin de limiter les nuisances dues aux travaux, telles que des grilles acoustiques, des capotages, des écrans antibruit ou végétalisés. De plus, les horaires de chantier seront fixes et obligatoires et seront contrôlés dans le cadre d'un plan de management : les opérations seront planifiées en fonction de leur niveau sonore et seront regroupées en dehors des plages sensibles (nuit ou repas).

Guillaume PONS annonce qu'une telle infrastructure de transport ne pourra être réalisée qu'avec des acquisitions foncières, soit près de 1 800 parcelles (dont 90 % concerne le sous-sol) pour l'ensemble du tronçon. La Société du Grand Paris a prévu un processus d'acquisition à l'amiable jusqu'en 2016. L'objectif est de limiter au maximum le recours à l'expropriation qui sera autorisé par la Déclaration d'Utilité Publique. Pour la réalisation de la Ligne Rouge Sud, la Société du Grand Paris doit acquérir les terrains afin d'y implanter le tunnel. Par ailleurs, la majorité des ouvrages de surface sera située sur des parcelles publiques afin de limiter les acquisitions autour des gares et le long du tracé. Un opérateur foncier a été mandaté par la SGP pour prendre des contacts individualisés avec chaque propriétaire. Le début des négociations est prévu pour la fin 2012. Enfin, **Guillaume PONS** précise que le tracé passera sous la commune de Cachan et non sous celle d'Arcueil.

– Les performances du Grand Paris Express

Un des objectifs du Grand Paris Express est de mettre en place un métro efficace pour obtenir des gains de temps de parcours importants entre les territoires. Le tunnel a été conçu pour faire circuler les trains à une vitesse commerciale comprise entre 55 et 60 km/h, ce qui permettra d'aller de Pont de Sèvres à Noisy-Champs en 35 minutes. Afin que la ligne puisse transporter un grand nombre de voyageurs et satisfaire aux prévisions de trafic, elle sera ouverte à des trains de grande capacité toutes les 3 à 4 minutes à l'heure de pointe. Avec la mise en service progressive du reste du réseau, la fréquence des trains pourra être de 2 minutes. Pour garantir cette fréquence élevée et une circulation régulière, les trains seront gérés de manière automatique et supervisés par un poste de commandement centralisé qui sera localisé à Champigny. Il permettra aussi de visualiser et de gérer la circulation des trains en temps réel. Il supervisera également les stations et les installations nécessaires au fonctionnement du métro. Le futur Grand Paris Express sera à la pointe de la modernité.

3. Questions/Réponses

Isabelle RIVIÈRE indique qu'elle entendra les questions trois par trois. Elle demande aux intervenants de se présenter, de poser des questions courtes et d'attendre le micro pour s'exprimer, sinon leurs propos ne pourront pas être enregistrés.

Pierre SERNE, vice-président du conseil régional et vice-président du STIF, souligne que le STIF est un partenaire obligatoire du Grand Paris Express puisque toutes les gares sont en connexion avec le réseau de transport d'Île-de-France. Les désaccords entre la Société du Grand Paris et le STIF sont aujourd'hui dépassés et les deux entités travaillent en collaboration dans des réunions techniques quasi quotidiennes sur le tronçon de la Ligne Rouge Sud. En 2018, le STIF aura la responsabilité de l'exploitation, notamment financière, du métro. Le STIF votera prochainement un Schéma directeur pour le RER B Sud et tiendra compte des gares d'Arcueil-Cachan et de Laplace dans les nouveaux déplacements des voyageurs : une hypothèse prévoit que tous les trains du RER B s'arrêteraient à la station Arcueil-Cachan afin de permettre une meilleure correspondance et une meilleure intermodalité entre la ligne B et la ligne Rouge. Le travail en amont est nécessaire pour favoriser les transports des futurs usagers du RER B et de la ligne Rouge et pour améliorer l'efficacité de la dépense publique.

3.1 Projet

Benoit MARCHANT se réjouit de la tenue de cette concertation préalable. Il indique que le coût d'une ligne de métro permettrait de financer 5 ou 6 lignes de tramway. Partisan du grand air, il s'exprime en faveur de la réalisation de 2 lignes de tramway afin d'échapper à la vie souterraine que peut induire l'usage du métro. En outre, il relève une erreur du site Internet et reprise par certains intervenants, à savoir que la circulation automobile sera diminuée grâce au métro. Il s'inscrit en faux contre cette thèse et argue que l'expérience prouve le contraire.

Didier BENSE, membre du Directoire de la Société du Grand Paris, répond que le tramway et le métro ne remplissent pas les mêmes fonctions. Le projet de Grand Paris Express vise une révolution du transport à l'échelle régionale. Certes, le tramway a sa place dans le dispositif régional, mais le métro drainera les déplacements de banlieue à banlieue qui ne sont actuellement pas couverts. Le tramway a une fonction de rabattement sur des lignes déjà saturées. La Société du Grand Paris ne se substitue pas au STIF : son objectif est de soulager le système francilien existant.

Florence CASTEL ajoute que le tramway est un mode de transport séduisant, mais qui, dans une zone urbaine dense, nécessite des voies dédiées qui sont prises sur l'espace automobile. En outre, il est prouvé que le ralentissement automobile provoque une augmentation de la pollution.

Même si les effets de la pollution sur la santé ne sont pas encore systématiquement monétarisés (ils le sont dans l'étude d'impact du projet), le Grand Paris Express permettra de réduire les émissions de NOx et de particules fines dans des proportions significatives pour toutes les personnes souffrant de pathologies respiratoires.

Daniel MORAND, membre de l'association des usagers du transport, s'étonne que le tracé, le nombre de gares et leur positionnement ne soient plus soumis à discussion, comme c'était le cas lors du débat public. Il s'enquiert de l'articulation du bilan de cette concertation avec la Déclaration d'Utilité Publique et il déplore que le rapport du garant ne soit pas rendu public avant d'être exploité par le maître d'ouvrage. Par ailleurs, la concertation recouvre les actions menées depuis la fin du débat public, notamment les décisions des élus sans consultation des usagers. **Daniel MORAND** s'interroge sur les modalités de concertation approuvées par la CNDP en juillet 2012.

Christian GARCIA souligne que le projet a été présenté en réunions publiques à Cachan, au Kremlin-Bicêtre ou encore à Gentilly, mais aussi au cours de plus de 900 réunions techniques. Les maires de toutes les communes concernées ont abouti à un consensus sur les tracés, les stations ou encore l'espacement entre les gares, consensus qui est à mettre à l'actif de la Société du Grand Paris. Le projet tel qu'il est prévu sera mené en lien avec les usagers et les riverains.

Pierre-Alain JEANNENEY, membre du Directoire, ajoute que le but de la concertation est d'informer le public sur le projet et de recueillir ses avis et remarques qui figureront dans le bilan de la concertation qui sera joint au dossier de l'enquête publique. Les contributions seront également prises en considération dans la Déclaration d'Utilité Publique et dans la conception des travaux s'il s'agit de modalités de mise en œuvre.

Henri WATISSÉE rappelle que la Société du Grand Paris a émis un rapport complet en mars 2012 sur les dispositions de concertation mises en œuvre. La CNDP en a pris acte en juin 2012 et c'est dans ce cadre qu'elle a nommé un garant dont le rapport portera sur la façon dont se sera déroulée la concertation, en termes de qualité de l'information diffusée, de sa diffusion et de la qualité des réponses apportées. Ce rapport et celui du maître d'ouvrage seront joints et rendus publics.

À une protestation de **Daniel MORAND** qui déplore de ne jamais avoir participé à une réunion publique sur les travaux, **Christian GARCIA** répond que la Société du Grand Paris reçoit qui en fait la demande (il faudrait compléter car Christian a précisé qu'il avait reçu les représentants de l'AUTF) **Jean-Yves Le BOUILLONNEC** ajoute que la communauté d'agglomération a communiqué dans les communes concernées par une implantation de gare. Par ailleurs, une maison du projet a été récemment ouverte et accueille toutes les personnes intéressées par le projet. En outre, un questionnaire du comité de quartier de la gare et un questionnaire à destination des usagers du marché circulent et accompagnent la réflexion sur le projet. Enfin, **Jean-Yves Le BOUILLONNEC** affirme que des usagers des transports étaient présents aux réunions publiques.

Gérard NAJMAN, adjoint au maire de Cachan, demande si le dossier d'enquête publique inclura la présentation des études de trafic, ce à quoi **Étienne GUYOT** répond par l'affirmative. En outre, **Gérard NAJMAN** s'interroge sur l'utilité de la zone d'un rayon de 800 m autour des gares.

Étienne GUYOT indique que la Société du Grand Paris peut être aménageur si le contrat de développement territorial le prévoit, pour les communes signataires d'un tel contrat et, dans les communes non signataires d'un tel contrat, dans un rayon de 400 m autour de la nouvelle gare, après avis des communes. **Carmelo PICCIOTTO**, habitant déplore que le site Internet ne mentionne pas les connexions entre le réseau ferré et le réseau de surface, ce qui est pourtant essentiel dans les déplacements de banlieue à banlieue. De manière générale, il estime que la

documentation relative à la concertation est lacunaire, notamment en termes de calendrier des réunions.

Étienne GUYOT répond que le site Internet de la ligne Rouge a très récemment été mis en ligne et qu'il est encore perfectible. Le projet de conception de la gare prévoit bien l'interconnexion entre le métro et le réseau de surface.

3.2 Coûts et Financement

Jean-François HAREL, conseiller municipal à Villejuif et élu au comité d'agglomération du Val-de-Bievre, s'enquiert de la somme dédiée à la réalisation de la Ligne Rouge Sud entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs dans le budget total de 20 milliards d'euros. **Gérard NAJMAN** demande si les 5 milliards d'euros prévoient la construction des 16 gares. Par ailleurs, il demande comment seront financés ces 5 milliards sur la période 2013-2018, question reprise par **Jean-François HAREL**.

Étienne GUYOT répond que la Ligne Rouge Sud coûtera 5,5 milliards d'euros, acquisitions foncières et matériel roulant inclus. **Étienne GUYOT** répond par l'affirmative à la première question de Gérard NAJMAN. Par ailleurs, il annonce que le Grand Paris Express sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris sera financé de trois manières :

- . par la ressource fiscale, entre 400 à 450 millions en année pleine, soit 5 milliards en 12 ans ;
- . par la dotation en capital de l'État, soit 4 milliards qui répondront aux besoins identifiés à partir de 2015 ;
- . par le recours à l'emprunt dès 2015 ou 2016 avec un remboursement sur 40 ans.

3.3 Insertion dans la ville

Jean-François HAREL rappelle que la Société du Grand Paris disposait d'un droit de préemption de 500 m autour de ses stations que les communes ont fait réduire à 400 m. Par ailleurs, désireuses de garder la main sur les aménagements qui seront réalisés en bordure de gare et de ligne, certaines municipalités ont créé des ZAC afin d'être force de proposition. **Jean-François HAREL** s'enquiert du déroulement des négociations et du mode d'aménagement et de financement de ces travaux.

Étienne GUYOT souligne que la Société du Grand Paris privilégie l'acquisition des parcelles à l'amiable. Si nécessaire, l'expropriation sera possible en vertu de la Déclaration d'Utilité Publique. S'agissant d'aménagement, la Société du Grand Paris a d'abord pour objectif de construire l'infrastructure de transport. Sur les parcelles de surface dont elle sera propriétaire, la SGP pourra développer des logements, des services ou des commerces, en étroite liaison avec les maires dans le cadre des programmes municipaux engagés. Au-delà de ses parcelles, la SGP œuvrera en fonction d'un contrat de développement territorial signé entre l'État et les collectivités territoriales, ou au moins après délibération de la commune.

Daniel BREUILLER ajoute que les maires veulent garder le contrôle sur tout ce qui est relatif à l'aménagement de leur ville, en concertation avec leurs concitoyens. Par ailleurs, la ZAC Cancer Campus discute avec la communauté d'agglomération et la mairie de Cachan de l'aménagement de la gare.

Jean-Yves Le BOUILLONEC rappelle que la gare d'Arcueil-Cachan sera implantée sur le domaine public, ainsi que les deux infrastructures d'accès et de sécurité situées entre l'Institut Gustave Roussy et la gare d'Arcueil-Cachan. La commune de Cachan ne connaîtra pas d'expropriations en surface.

3.4 Exploitation ferroviaire

Patrice PATTÉE, adjoint au maire de Sceaux, rappelle que Sceaux est desservie par le RER B. La ligne Rouge soulagera le RER B, mais Sceaux espère qu'elle permettra aussi de développer et d'améliorer le trafic. Reste à savoir quel sera le temps de correspondance entre le RER B et la ligne Rouge.

Guillaume PONS indique que le temps de correspondance sera d'environ 4 minutes en gare d'Arcueil-Cachan. Il s'explique principalement par la déclivité entre les quais du Grand Paris Express et les quais du RER B. Toutefois, la gare a été conçue pour minimiser le temps de correspondance et garantir sa qualité avec l'arrivée de la salle d'accueil.

Patrice PATTÉE s'étonne que les travaux relatifs au Schéma directeur du RER B n'aient jamais fait mention de la ligne Rouge, alors qu'elle permettra aux communes desservies de retrouver un RER de qualité. Il propose d'initier un plan de service pour le RER B en utilisant la gare de retournement de Laplace pour renforcer la desserte de la ligne sud du RER B vers La Défense ou Marne-La-Vallée.

Pierre SERNE rappelle que le STIF travaille avec la Société du Grand Paris pour que toutes les infrastructures soient connectées, qu'il s'agisse du RER B, de la ligne Rouge, des parcs relais ou encore des bus. Le réseau de transport sera intégralement revu pour accueillir la ligne Rouge et pour procéder au changement de statut des gares. Dans la gare d'Arcueil-Cachan, les escaliers et ascenseurs seront révisés pour permettre des correspondances de qualité. Par ailleurs, le Schéma directeur du RER B prévoit un troisième quai à Denfert-Rochereau pour mieux gérer les incidents sur la ligne.

Un habitant d'Arcueil estime que la mise en exploitation à la fin 2016 est impossible et demande s'il ne s'agit pas d'un effet d'annonce. Par ailleurs, il s'enquiert de l'identité du futur exploitant de la ligne. Enfin, il demande si la mise en place de la ligne Rouge accélérera les travaux de prolongement du métro 4 jusqu'à Bagneux.

Étienne GUYOT répond que le planning prévoit les premières mises en service en 2018 et non en 2016. Le projet progresse rapidement et les calendriers sont actuellement respectés. Par ailleurs, le dossier d'enquête publique a été transmis par la ministre, Mme DUFLOT, à l'autorité environnementale.

S'agissant de l'exploitant du réseau du Grand Paris Express, **Pierre-Alain JEANNENEY** et **Pierre SERNE** soulignent que la Société du Grand Paris n'a aucune compétence dans l'exploitation du réseau ou dans le choix de l'exploitant. Ce dernier sera choisi au terme d'une mise en concurrence fondée sur un cahier des charges et organisée par le STIF. Il est toutefois possible de supposer que les opérateurs historiques feront acte de candidature.

Pour ce qui est de la ligne 4, **Pierre SERNE** annonce que la première phase du chantier jusqu'à Montrouge sera initiée en 2013. Elle interviendra plus tard pour la station de Bagneux. Mais le chantier de la ligne Rouge n'aura aucune incidence sur les travaux du métro 4. Ce dernier devrait arriver à Bagneux avant ou simultanément à l'ouverture de la ligne Rouge.

3.5 Socio-économie

Dominique FALCOZ, habitante d'Arcueil et présidente du Réseau Mémoires-Histoires en Île-de-France, souligne que ce nouveau mode de transport interroge les identités métropolitaines. Elle s'enquiert des dispositions prises pour valoriser la dimension culturelle dans le projet et au cours de la concertation.

Jean-Yves Le BOUILLONEC indique que le Comité stratégique considère que le projet des gares doit servir les stratégies de développement urbain. Mais les gares doivent aussi être des lieux de vie qui relaie l'attente culturelle. Une récente étude menée par des étudiants de Sciences Po dresse l'hypothèse que les gares puissent accueillir des lieux d'expression culturelles, artistiques, voire associatives. La gare est un lieu mixte qui s'ancre dans le territoire et qui relie la banlieue à la métropole parisienne.

Patricia TORDJMAN ajoute que la dimension culturelle est au cœur du projet puisqu'il pose une nouvelle façon de considérer les banlieues parisiennes : elles ne doivent plus servir et desservir Paris sans communiquer entre elles. Aujourd'hui, les banlieues retrouvent leur centralité et les gares s'inscrivent dans des villes qui sont des lieux de culture ouverts à tous, même aux Parisiens.

Étienne GUYOT conclut en affirmant que la dimension culturelle des gares sera respectée dans la commande publique et dans l'implantation éventuelle de lieux d'exposition. De plus, outre leur appartenance à un réseau, les gares devront témoigner de leur appartenance à un territoire.

3.6 Foncier

Sarah GANNE LEVY, conseillère municipale à Arcueil, s'enquiert d'une éventuelle réflexion sur le risque d'inflation immobilière.

Daniel BREUILLER indique que la desserte d'un territoire par des transports en commun valorise les propriétés proches des lignes de transport. Par ailleurs, les maires mènent des politiques publiques favorables au développement des villes et les communautés veilleront à ce que ce réseau de transport ne chasse pas les habitants en deuxième couronne dans un phénomène néfaste de « *gentrification* ». Le Grand Paris Express ne doit pas devenir un outil spéculatif au détriment de l'emploi et de l'habitation.

Patricia TORDJMAN ajoute que la maîtrise de l'aménagement et des transports est un enjeu important dans l'attractivité d'un territoire. Les élus doivent maîtriser les programmes d'aménagement et se saisir des outils fonciers pour acquérir des terrains inutilisés.

4. Conclusion

Henri WATISSÉE, garant de la concertation, se félicite de la qualité des informations proposées par la Société du Grand Paris sur le panorama tant général que local. Les questions ont abordé de nombreux thèmes, comme le financement, l'aménagement, le lien entre le Grand Paris Express et le réseau général des transports en Île-de-France, l'accès aux gares, le calendrier des travaux, la dimension culturelle, la concertation et l'enquête publique, et enfin la gouvernance et l'exploitation.

Étienne GUYOT remercie le maire d'Arcueil pour son accueil, ainsi que les élus et les partenaires pour leur présence. Il remercie également le public pour sa présence, son écoute et son aide. En effet, cette première réunion publique permettra d'affiner la présentation et d'anticiper certaines questions. En outre, la concertation permettra d'améliorer le projet. Pour conclure, il rappelle que ce projet est au service des habitants.

Isabelle RIVIÈRE invite le public à déposer des questions dans l'urne présente dans la salle et sur le site Internet dédié : www.lignerougesud.fr
