



LIGNE ROUGE SUD

PONT DE SÈVRES <> NOISY – CHAMPS

COMPTE-RENDU DE RÉUNION PUBLIQUE

1 / INFORMATIONS GÉNÉRIQUES

RÉUNION DU :	6 novembre 2012
VILLE DE :	Champigny-sur-Marne
SALLE / ADRESSE :	Salle Pascal Tabanelli / 11 rue de Musselbough
GARE(S) CONCERNÉE(S)	Bry – Villiers – Champigny et Champigny Centre
PARTICIPANTS :	500 personnes
DÉBUT > FIN :	20h10 > 22h45
QUESTIONS-RÉPONSES :	24 interventions du public

2 / COMPTE RENDU DE RÉUNION

1. Introduction

1.1 Accueil

Antoine DUPIN, directeur des relations institutionnelles de la Société du Grand Paris (SGP) et animateur des débats, ouvre cette dix-huitième réunion publique sur une série de 21 réunions consacrées à la Ligne Rouge Sud. Les gares de Bry – Villiers – Champigny et de Champigny Centre seront, ce soir, au cœur des débats.

Dominique ADENOT, maire de Champigny-sur-Marne, salue Pascal CRAPLET, Sous-préfet de Nogent-sur-Marne, Christian FAVIER, Sénateur et Président du Conseil général du Val-de-Marne, Christine REVAULT D'ALLONNES, Conseillère régionale et Administratrice du STIF, Étienne GUYOT, Président du directoire de la SGP, Henri WATISSÉE, garant de la concertation, ainsi que les représentants du STIF et des opérateurs de transports, les élus, les parlementaires, les maires et tous les participants. Il se réjouit de voir que le projet du Grand Paris Express avance, et entre dans sa phase de réalisation. Il rappelle à ce titre que les services de la ville de Champigny-sur-Marne vont signer très prochainement avec la SGP l'acte de cession du terrain sur lequel se situera la gare de Champigny Centre. Celle-ci permettra la jonction entre la Ligne Rouge (sous maîtrise d'ouvrage de la SGP) et la Ligne Orange (sous maîtrise d'ouvrage du STIF). Les conditions précises de l'interopérabilité restent à déterminer, mais devront répondre pleinement aux attentes des usagers en termes de confort, d'accessibilité et de régularité des dessertes. Le coût sera bien évidemment un facteur prépondérant. S'agissant de la gare de Bry – Villiers – Champigny, M. le maire est très attentif à sa réalisation et sera vigilant sur la nécessaire correspondance à établir avec le RER E, dont la SNCF doit encore valider les hypothèses de réalisation. Par ailleurs, il invite tous les participants à poser les questions nécessaires à leur

bonne compréhension du projet. Ce grand projet représente un levier majeur pour le développement économique (20 000 emplois par an créés pendant la phase chantier), et la présence du Site de Maintenance et de Remisage et du Poste de Commande et de Contrôle est une chance pour les Campinois dans la mesure où 450 emplois pérennes seront créés, sans compter les emplois induits créés par l'implantation de nouvelles entreprises. Le Grand Paris Express offre aussi l'objectif de créer 380 logements nouveaux construits par an. Le Plan Local de l'Habitat vient d'ailleurs d'être validé à l'unanimité par le Comité régional de l'habitat, et prévoit la construction de 50 % de logements sociaux à proximité des gares notamment, dans les réserves foncières, et 40 % sur l'ensemble de la ville tout en conservant les zones pavillonnaires dans leur statut actuel. Les Campinois pourront donc avoir un accès facilité aux logements. Enfin, il insiste sur l'importance de respecter le calendrier prévisionnel pour répondre aux attentes des Franciliens qui l'attendent et qui y contribuent déjà (via la taxe spéciale sur l'équipement). Le financement doit également être pleinement garanti. L'accord État-région de janvier 2011 doit rester la base intangible pour le projet. Un maillage efficace est fondamental pour la bonne réalisation du Grand Paris Express et pour son acceptation par les usagers. Il sera donc très attentif à ce que ce projet se réalise dans sa globalité et en cohérence.

Christian FAVIER, Sénateur et Président du Conseil général du Val-de-Marne, salue également l'ensemble des personnalités présentes et les participants. En tant que président d'Orbival, il se félicite de cette nouvelle phase de concertation publique. Le Grand Paris Express est une chance historique pour favoriser les trajets de banlieue à banlieue et pour renforcer les transports en commun au détriment du véhicule personnel. Il va aussi permettre de désaturer les lignes existantes, et de désenclaver certains territoires, à l'image de Champigny-sur-Marne. Mais il annonce que ce projet « *n'est pas encore complètement gagné* ». La capacité des maires à travailler en étroite collaboration (il salue à ce titre le maire de Joinville-le-Pont) a permis au département du Val-de-Marne d'être le premier territoire où sera lancée l'enquête publique, et peut-être ainsi le premier tronçon réalisé dans le respect du calendrier. Pour y parvenir, la sécurisation des moyens financiers est primordiale. Il est nécessaire également de rechercher des financements nouveaux pour réaliser les deux autres lignes indispensables pour Champigny-sur-Marne : la Ligne Orange et la Ligne Bleue. L'accord État-région doit être scrupuleusement respecté. Par ailleurs, le Grand Paris Express représentera un formidable moteur pour le développement économique de l'Île-de-France, permettra de rapprocher les logements et les emplois, et offrira un nouvel essor à des territoires jusque-là oubliés des réseaux de transports. Il comprend la volonté du Gouvernement d'avoir une nouvelle évaluation du projet, à condition que cela n'engendre pas un retard dans le calendrier. Ce grand projet est important pour le territoire. À ce titre, il salue la décision d'avoir deux gares sur le territoire de Champigny, l'une (Champigny Centre) offrant la jonction avec la Ligne Orange, et l'autre (Bry – Villiers – Champigny) permettant la connexion avec le RER E. À terme, la ville de Champigny-sur-Marne sera l'une des 5 ou 6 villes les mieux desservies par les transports en Île-de-France. Enfin, il sera très vigilant pendant la phase chantier à ce que les nuisances soient les plus minimales possibles pour les riverains.

Diffusion d'un film de présentation du projet de Grand Paris Express.

Antoine DUPIN remercie Dominique ADENOT et Christian FAVIER, ainsi que les services de la ville pour leur accueil et leur aide dans l'organisation de cette réunion publique. Il rappelle que, pour cette ligne, une enquête publique est prévue, fin 2012-début 2013, afin d'informer les citoyens et de recueillir leurs avis. Avant cette procédure réglementaire, la Société du Grand Paris a souhaité informer les citoyens sur le projet et invite le public à s'exprimer de trois manières : soit en assistant aux réunions et en interrogeant les intervenants, soit en déposant des questions écrites dans une urne installée dans la salle, soit en les enregistrant sur le site Internet de la concertation (www.lignerougesud.fr).

1.2 Présentation de la réunion publique

Étienne GUYOT, Président du directoire de la SGP, remercie Dominique ADENOT pour son accueil. Il salue également Pascal CRAPLET, Christian FAVIER, Christine REVAULT D'ALLONNES, Jean-Yves le BOUILLONNEC, Député-maire de Cachan et Président du Comité stratégique de la SGP, Vincent POURQUERY de BOISSERIN, Directeur général de l'EPA Marne, ainsi que les maires, les conseillers généraux et régionaux, les membres du conseil municipal de la ville, ainsi que les services du STIF, de la RATP, de la SNCF, de RFF, des collectivités territoriales et de l'État. Il remercie enfin tous les participants à cette réunion et présente les membres de la tribune :

- . Claire-Hélène COUX, directrice du projet sur la partie de la Ligne Rouge Sud comprise entre Villejuif IGR et Noisy – Champs en charge des études et des travaux.
- . Florence CASTEL, directrice de l'ingénierie environnementale et de la qualité.
- . Christian GARCIA, directeur des relations institutionnelles en charge du Val-de-Marne.
- . Henri WATISSÉE, garant de la concertation, nommé par la Commission nationale du débat public à la demande de la SGP.

Avant la réalisation de l'enquête publique sur le 1^{er} tronçon qui permettra d'aboutir à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, la Société du Grand Paris souhaite présenter au public la mise en œuvre opérationnelle du Grand Paris Express. Le tracé du métro et le positionnement des gares (notamment celles qui vont desservir Champigny-sur-Marne) seront présentés. L'objectif majeur est d'informer le public, d'échanger et de recueillir l'ensemble des avis et de les prendre en considération. Il espère que les interventions, aussi concrètes soient-elles, permettront d'apporter toutes les informations nécessaires. Toutes les contributions seront reprises et analysées dans le bilan de la concertation qui complétera 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. L'objectif est de partager ces choix, avec le public, ainsi que les points relatifs à la construction du métro, aux infrastructures, aux précautions environnementales, à l'évacuation des déblais et aux caractéristiques des gares de Bry – Villiers – Champigny et de Champigny Centre. Les remarques pourront être prises en considération dans la déclaration d'utilité publique (décret en Conseil d'État), elle-même établie sur la base du rapport de la commission d'enquête. Elles pourront également être prises en considération dans la mise en œuvre du projet, pour les points n'ayant pas à figurer dans la DUP.

Il apporte enfin quelques éléments d'éclairage sur le projet. Le Grand Paris avance, à travers les 21 réunions publiques prévues, les Contrats de Développement Territorial en cours et la mobilisation des acteurs locaux. Il rappelle à ce titre la signature le 3 décembre prochain de l'acte de cession du terrain sur lequel sera construite la gare de Champigny Centre. Le Gouvernement a confirmé le projet, tout le projet. Dans le cadre de la dernière manifestation organisée par Paris Île-de-France capitale économique, le premier ministre a qualifié le projet du Grand Paris de « *projet majeur d'aménagement du territoire national* », indiquant que le Grand Paris Express intéresse toute la France. Cécile DUFLOT, ministre de tutelle, en charge de l'Égalité des Territoires et du Logement, l'avait également confirmé lors d'une question d'actualité au Gouvernement en date du 10/10/12. Dans ce cadre, elle a souhaité que les enquêtes publiques soient lancées de manière échelonnée, ce qui a fait l'objet d'une décision du Conseil de surveillance de la SGP du 5 juillet dernier. Il y aura donc un phasage du projet. Les compléments au dossier d'enquête publique du premier tronçon (Pont de Sèvres / Noisy-Champs) vont être transmis au Préfet de région. Ils comprendront l'avis du STIF, le bilan de la concertation, et la réponse de la SGP à l'avis de l'autorité environnementale. Pour rappel, cette dernière a été saisie pour avis sur l'étude d'impact présentée par la SGP et sur la manière dont les enjeux environnementaux ont été pris en compte dans le projet. Au-delà de la seule étude d'impact, elle a d'ailleurs reçu l'intégralité du projet de dossier d'enquête publique. Cet avis s'inscrit pleinement dans le dispositif mis en place par la SGP pour favoriser la concertation et l'implication de tous les acteurs dans toutes les phases d'élaboration d'un projet qualifié par l'autorité environnementale comme étant « *d'une ampleur et d'une complexité considérables* ». À noter que c'est un avis consultatif qui n'a donc pas pour objet

de valider ou non le projet. Il souligne la qualité et le détail des informations fournies, et formule des recommandations visant à enrichir le dossier et à permettre à l'enquête publique de se dérouler dans les meilleures conditions d'information et de transparence. La SGP a pris en compte cet avis, au même titre que d'autres émanant soit des services des administrations de l'État, soit d'agences spécialisées (ex. Airparif), et se félicite que, selon l'autorité environnementale, ce dossier « *ne mette pas en évidence, à ce stade des études, d'éléments susceptibles de rendre impossible ou très difficile la réalisation du projet* ». Les recommandations formulées portent principalement sur des sujets techniques : la contribution du réseau de transport à l'atteinte des objectifs du protocole de Kyoto ; les effets concrets sur la qualité de l'air ; la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers ; ou encore les dispositifs opérationnels envisagés pour l'évacuation des déblais. À noter que, compte tenu du volume du dossier, la SGP a préparé un document de synthèse permettant, sur chacun des points mentionnés par l'autorité environnementale, d'apporter tous les éléments d'appréciation nécessaires à la bonne compréhension du dossier. L'enquête publique devrait donc se dérouler dans les meilleures conditions d'information du public.

Par ailleurs, sur l'aspect financier du projet, le Gouvernement a voulu faire le point sur les coûts de l'ensemble du projet, déterminer les priorités de mise en œuvre et sécuriser les moyens financiers à mettre en place. À aucun moment, le Gouvernement n'a dit qu'il n'y aurait pas de dotation en capital de l'État. Cécile DUFLOT a, sur ce point, confirmé qu'en 2015, le milliard d'euros demandé serait disponible, s'il était nécessaire. Le Premier ministre l'a également réaffirmé. Parmi les moyens financiers à mettre en œuvre se trouvent la fiscalité, l'emprunt, la dotation en capital et la participation des collectivités territoriales. Le phasage du projet va permettre de déterminer le montant des ressources nécessaires et leurs répartitions entre emprunt et dotation en capital. Ces derniers peuvent naturellement avancer de concert. Des précisions supplémentaires sur le financement pourront être apportées lors de la session des questions-réponses.

– La Commission nationale du débat public

Henri WATISSÉE rappelle, en préambule, que le débat public qui s'est tenu fin 2010-début 2011 (67 réunions publiques, 17.500 participants), a confirmé l'opportunité du projet et conduit à l'intégration de deux projets : Arc Express et Grand Paris. Depuis, la Société du Grand Paris a mis en place un dispositif de concertation continue : des comités de pilotage ont notamment été mis en place dans toutes les communes concernées du tronçon sud et 21 réunions ont été programmées pour ouvrir une nouvelle phase de dialogue avec le public. Dans ce cadre, la SGP a régulièrement informé la Commission nationale du débat public (CNDP) des modalités de la concertation mises en œuvre et a souhaité bénéficier du concours d'un garant qui a été nommé par la CNDP.

La CNDP est une autorité administrative indépendante saisie par les maîtres d'ouvrage en amont des projets d'infrastructure d'intérêt national. 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 en continu des modalités d'information du public. Elle 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 et un exercice de démocratie participative où chacun dispose du même droit à s'exprimer.

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 leur diffusion. 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 remis à la CNDP, puis rendu public et joint au dossier d'enquête publique au même titre que

le bilan de la concertation du maître d'ouvrage. Enfin, **Henri WATISSÉE** invite le public à le contacter par mail (henri.watissee@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 présentée à l'écran est celle du schéma d'ensemble qui a été validé par décret et publié au Journal officiel. « *Elle est notre feuille de route* », indique-t-il. En complément des informations délivrées dans le petit film, il indique que le premier tronçon entre Pont de Sèvres et Noisy – Champs est un maillon essentiel de la grande rocade Rouge qui va relier l'Est et l'Ouest, et donc les emplois aux logements. Il énonce quelques exemples de vie quotidienne améliorée sur le tronçon. 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. Entre Créteil et Noisy – Champs, le trajet est actuellement long et compliqué. En prenant la ligne 8, la ligne 6 puis le RER A, on y arrive en 57 minutes et après 2 correspondances. Demain, ce sera direct et cela ira cinq fois plus vite puisque seules 11 minutes seront nécessaires.

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 % à 20 % de moins sur les tronçons centraux des RER A et B aux heures de pointe, environ 15 à 20 % de moins pour les métros en correspondance aux heures de pointe, soit les lignes 4, 7, 8, 9 et 13. En outre, une forte diminution du nombre d'automobiles vers la zone centrale est attendue grâce à cette infrastructure.

Étienne GUYOT présente enfin le calendrier d'objectif de la Ligne Rouge Sud :

- . Fin 2012-début 2013 : le lancement de l'enquête publique.
- . Fin 2013 : l'obtention de 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 de déviation des réseaux concessionnaires (eau, gaz, électricité, etc.)
- . 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.
- . Fin 2018 : les premières mises en service progressives.

2.2 La Ligne Rouge Sud

Christian GARCIA précise 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 plus de 1 million d'habitants. Entre 35 000 et 40 000 voyageurs sont attendus à l'heure de pointe et 300 000 voyageurs/jour sont prévus dès l'ouverture du premier tronçon. Sur le Val-de-Marne, le tracé reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival, ainsi que l'ensemble des 10 gares. Il met en relation l'Est parisien et les secteurs denses des quartiers sud de Paris.

Ce tronçon et ces gares sont le fruit d'une série d'études et de rencontres qui ont permis de localiser les différents sites industriels qui feront fonctionner la Ligne Rouge Sud : le site de maintenance et de remisage (SMR), situé à Champigny, qui accueillera les futures rames et assurera la maintenance en atelier du matériel roulant (104 rames) ainsi que le lavage et le remisage des trains ; le poste de commande et de contrôle (PCC), situé à Champigny, par lequel

transitent toutes les informations relatives à l'exploitation et à la régulation de la Ligne Rouge ; enfin, le site de maintenance industrielle (SMI), situé aux Ardoines, qui accueillera le stockage des pièces nécessaires pour la maintenance de la ligne et le remisage des trains de travaux. Ces trois sites favoriseront la création de 650 emplois pérennes et 20 000 emplois par an pendant la phase chantier. Sur le tronçon, il fallait aussi localiser les puits d'entrée et de sortie des 7 tunneliers et des 57 accès pompiers et ventilation, mais aussi positionner les 16 gares qui seront toutes en correspondance avec le réseau existant ou projeté (RER A, B, C, D, E ; le Transilien N à Clamart; les lignes de métro 7, 8, 9 et 13 ; le futur terminus de la ligne 4 à Bagneux ; le futur tramway Paris-Orly et la future Ligne Orange en interconnexion avec Nanterre, Pleyel, Noisy – Champs et Champigny Centre). Les 3 gares de Bry – Villiers – Champigny, Noisy – Champs et Chelles desserviront le pôle de développement Descartes et le relieront aux autres pôles de développement de la région Île-de-France, avec lesquels il entretient déjà des liens étroits (avec l'Université de Créteil, de Saclay notamment).

La concertation avec les acteurs locaux et les citoyens est utile, mais aussi essentielle pour respecter le calendrier de mise en service du premier tronçon en 2018. Pour cela, 44 comités de pilotages (rassemblant les élus, les partenaires et les services de la SGP) et 104 comités techniques se sont déjà tenus dans toutes les communes concernées par le tracé de la Ligne Rouge Sud. Les comités techniques ont pour but de mettre en pratique les décisions prises en comités de pilotage. Ces réunions sont des lieux d'échange et d'examen des meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales, pour l'implantation des futures gares et ouvrages annexes du métro. Depuis la fin du débat public (31 janvier 2011) et la mise en place du 1^{er} comité de pilotage (4 mars 2011), près de 800 réunions ont été organisées pour l'ensemble des 57 gares, dont la Société du Grand Paris a la maîtrise d'ouvrage.

Ce dispositif de concertation est complété par un travail partenarial avec l'État, la région, les départements, les communes, les intercommunalités et les partenaires naturels que sont le STIF, la RATP, la SCNF et RFF. Cela conduit les représentants de la SGP à donner ici des informations relatives aux gares de Champigny Centre et Bry – Villiers – Champigny.

Enfin, pour réaliser la Ligne Rouge Sud, la SGP doit procéder à des acquisitions foncières de l'ordre de 33 hectares de terrain en surface, situés autant que possible, sur des emprises publiques. Ces emprises accueilleront les gares, les ateliers et les issues de secours. . Pour l'acquisition des propriétés privées, la SGP a mis en place un processus de négociations amiables qui a démarré cette année et se poursuivra jusqu'en 2016 environ. Le tunnel de la Ligne Rouge Sud sera réalisé en sous-sol et à très grande profondeur, le choix d'utiliser un tunnelier permettant d'éviter les impacts et les nuisances directes pour les constructions en surface. Pour ses interventions, la SGP achètera aux propriétaires les volumes en sous-sol nécessaires au passage du tunnel. Le travail d'identification foncière des parcelles et des propriétaires est en cours, autour des gares et le long du tracé. L'opérateur foncier (SEGAT/SCET), mandaté par la Société du Grand Paris, prendra des contacts individualisés avec chaque propriétaire à l'issue des études de maîtrise d'œuvre, soit mi-2013. L'objectif est de limiter au maximum le recours à l'expropriation.

2.3 Le Grand Paris Express près de chez vous

Claire-Hélène COUX indique que la commune de Champigny-sur-Marne est aujourd'hui desservie par le RER E (avec au nord la gare de Champigny les Boullereaux) et par le RER A (avec au sud la gare de Champigny située sur la ville de Saint-Maur-des-Fossés). Avec le Grand Paris Express, la ville de Champigny-sur-Marne sera desservie par deux nouvelles lignes : la Ligne Rouge, dont la SGP a la charge, et la Ligne Orange ((réalisée par le STIF) en direction de Nogent – Le Perreux, Rosny-Bois-Perrier, Bobigny et Saint-Denis – Pleyel. L'accès à ces deux lignes se fera à travers deux nouvelles gares : celle de Champigny Centre permettant d'accéder à la Ligne Rouge et à la Ligne Orange, et celle de Bry – Villiers – Champigny située à la limite de Villiers-sur-Marne, permettant d'accéder à la Ligne Rouge et au RER E. Le tronçon sud de la Ligne Rouge offrira des

déplacements facilités vers l'Ouest (par exemple vers Créteil ou encore Issy-les-Moulineaux) et vers l'Est (par exemple vers Noisy – Champs et la Cité Descartes). Il permettra également, grâce à son maillage avec les lignes de métro et de RER, d'accéder facilement au RER B, C et D et aux lignes de métro 4, 7, 8, 9 et 13. Enfin, avec la mise en service de la Ligne Bleue et via une correspondance à la nouvelle gare de Villejuif IGR, un accès rapide et sûr sera possible vers l'aéroport d'Orly. Ce dernier sera ainsi à moins d'une demi-heure de Champigny-sur-Marne.

- L'implantation de la gare de Champigny Centre

Cette gare se situera au bord de la RD4, à proximité du quartier de l'Hôtel de Ville (à 600 mètres environ), de la place Lénine, Ce sera une gare de desserte locale pour les habitants du centre-ville, des quartiers du Maroc, et du Plant, pour les habitants des 4 cités ou encore pour les salariés de la ZAC des Bords de Marne. Elle permettra également l'accès à Champigny-sur-Marne pour les non-Campinois, par exemple pour des jeunes voulant se rendre aux lycées Langevin Wallon ou Louise Michel. La nouvelle infrastructure contribuera au dynamisme du centre-ville et favorisera des projets de densification en activités économiques ou en logements, par exemple le long de la RD4 ou bien dans le secteur de l'ancienne gare du Plant.

Concernant l'interconnexion de la Ligne Rouge et de la Ligne Orange, deux hypothèses font actuellement l'objet d'études conduites par la SGP et le STIF, en liaison avec les élus concernés :

- . La première, dite « l'interopérabilité des Lignes Rouge et Orange », prévoit que les trains de la Ligne Rouge circulent sur la Ligne Orange, et vice-versa. En d'autres termes, il sera possible de passer de l'une à l'autre ligne sans avoir à changer de trains à la gare de Champigny Centre. Avec cette hypothèse, lorsque les trains en provenance de la gare de Saint-Maur – Créteil arrivent à Champigny-sur-Marne, un train sur deux par exemple continue sur la Ligne Rouge, en direction de Noisy – Champs, et un train sur deux continue sur la Ligne Orange, vers Rosny-Bois-Perrier. Idem dans l'autre sens. C'est le principe de la fourche. Il y aurait ainsi un tronçon commun jusqu'à Champigny-sur-Marne, desservi par des trains toutes les deux minutes, et deux branches avec une fréquence de l'ordre de 4 minutes.
- . La deuxième est celle de la correspondance entre les Lignes Rouge et Orange. Dans ce schéma, tous les trains de la Ligne Rouge en provenance de Saint-Maur – Créteil poursuivent leur parcours vers les gares de Bry – Villiers – Champigny et de Noisy – Champs, et inversement. Les voyageurs en provenance de la Ligne Rouge qui souhaitent poursuivre le trajet sur la Ligne Orange doivent faire une correspondance et changer de train. Dans ce cas, la fréquence sur la Ligne Rouge sera donc de deux minutes.

Le Gouvernement, par la voix de Cécile DUFLOT, ministre de tutelle, en charge de l'Égalité des Territoires et du Logement, a fait savoir qu'il convient de privilégier l'interopérabilité, à chaque fois que cela est possible. Tel est donc l'objectif à atteindre. La SGP poursuit les études en ce sens, en liaison avec les équipes du STIF. Par ailleurs, l'enquête publique sur le tronçon sud de la Ligne Rouge ainsi que la concertation sur la Ligne Orange qui sera menée en 2013 par le STIF permettront d'arrêter la meilleure solution. Le STIF indiquera alors ses choix concernant la Ligne Orange. N'étant pas maître d'ouvrage de cette ligne, la SGP a donc été conduite à présenter comme solution de référence dans le dossier d'enquête publique, le scénario de correspondance (elle y était juridiquement obligée), mais avec les mesures préparatoires pour l'interopérabilité. Ces mesures permettront de préserver et de préparer la réalisation de la Ligne Orange.

Enfin, **Claire-Hélène COUX** liste les principaux volumes de la gare :

- . Le tunnel de la Ligne Rouge, en direction de Pont de Sèvres à l'Ouest et de Noisy – Champs à l'Est.
- . Le volume souterrain de la gare, où se trouve la zone des quais. Elle est située sous la RD4. Les travaux sont prévus à ciel ouvert et seront effectués en plusieurs phases pour permettre le maintien de la circulation sur la RD4.

- . Le bâtiment de la gare, situé sur une parcelle en cours d'acquisition, dans lequel les Campinois entreront pour prendre le métro. Les voyageurs y accéderont par les deux côtés du talus ferroviaire : à l'ouest par une entrée située sur un parvis, et à l'Est par un couloir d'accès qui sera creusé spécialement dans le talus.

Concernant le bus, les lignes 108 et 110 passent actuellement au niveau de la future gare. Toutefois, la desserte bus devra être adaptée à l'arrivée du Grand Paris Express. C'est la raison pour laquelle le STIF lancera, à partir de 2013, les études d'évolution de l'offre de bus pour l'adapter à l'évolution des territoires et des besoins.

- L'implantation de la gare de Bry – Villiers – Champigny

À vue d'avion, le site recouvre les quartiers voisins de Villiers-sur-Marne, le RER E et la gare de Champigny les Boullereaux, l'A4, et la RD10. Ce secteur comprend de nombreuses entreprises dans les zones d'aménagement du Marché Rollay, de l'A3, des Nations, et des grands Godets. La nouvelle gare se situe au nord de ce secteur, en contrebas de la RD 10, entre le practice de golf de Villiers-sur-Marne et les voies ferrées existantes. Le SMR se situe au sud des voies ferrées, et au nord du parc du Plateau. L'implantation de la gare a été définie dans le cadre d'un travail collaboratif avec les différents partenaires des territoires, et notamment les villes de Champigny-sur-Marne, de Villiers-sur-Marne et de Bry-sur-Marne, le Conseil Général du Val-de-Marne, l'EPA Marne, le STIF et les opérateurs de transport public.

Afin d'insérer au mieux le tunnel et la gare dans ce secteur, plusieurs contraintes majeures ont dû être prises en compte :

- . Les contraintes environnementales.
- . La topographie complexe du site, avec une très forte pente depuis l'autoroute jusqu'aux voies ferrées.
- . La présence de trois lignes ferroviaires qui se croisent à proximité.
- . La présence du viaduc de la RD 10 sous lequel doit passer le tunnel. Pour ne pas le déstabiliser, le tunnel doit être positionné juste entre les piles du pont.

De même, une bonne correspondance a été recherchée avec les projets de lignes de transport en commun du secteur :

- . Avec Altival, projet de bus en site propre porté par le Conseil Général, qui permettra de relier les deux gares du RER A de Sucy-en-Brie et de Noisy-le-Grand – Mont d'Est. Ce site propre devant circuler sur la RD 10, il convient de positionner la gare au plus près de cet axe routier.
- . Avec le RER E et la ligne de Transilien P par le biais d'une nouvelle gare qui pourrait être créée sur la ligne ferroviaire existante.
- . Avec de futures lignes de bus qui viendront améliorer l'accessibilité de la gare.

Claire-Hélène COUX liste ensuite les principaux volumes de la gare :

- . Le tunnel.
- . Le volume souterrain de la gare de Bry – Villiers – Champigny.
- . Le bâtiment émergent de la gare, en forme de « L ».
- . La ligne ferroviaire du RER E et l'emplacement du projet de gare en correspondance dont les études ont été lancées par RFF pour en vérifier la faisabilité. Une étude complémentaire financée par la SGP, l'État et l'EPA Marne vient d'être commandée.

Le secteur dans lequel s'implante la gare est une zone en développement, avec de nombreux projets de Zones d'aménagements concertés, des projets de desserte routière et des projets de transport en commun. Ne sachant pas exactement où seront implantés ces nouveaux équipements, les équipes du projet ont donc dû composer avec de nombreuses incertitudes. De plus, il fallait tenir compte d'une altimétrie complexe. Le niveau des quais se situe ainsi à moins 22

mètres, et une correspondance avec Altival – qui arriverait sur le viaduc à une hauteur de 5 mètres au-dessus du site - doit être prévue.

L'objectif était d'avoir une implantation simple, flexible et adaptable pour que la gare puisse s'intégrer facilement à son futur environnement. C'est la raison pour laquelle les architectes ont proposé un parvis qui s'enroule autour de la gare, avec un parvis haut situé au niveau du viaduc, et un parvis bas, situé 5 mètres en contrebas. Cet agencement permet d'imaginer au nord de la gare la création d'une voie de desserte et l'accueil de nouvelles lignes de bus, au niveau d'un pôle bus.

À l'intérieur de la gare, les voyageurs qui arrivent par le Grand Paris Express montent sur un palier intermédiaire leur permettant d'accéder en une seule volée d'escaliers au bâtiment « voyageurs ». Ce dernier s'étend sur deux niveaux avec un grand hall qui permet de se diriger vers les correspondances et les sorties. La correspondance avec le réseau ferré existant (RER E, ligne du Transilien P) est proposée ici par le biais d'un bâtiment passerelle, transparent, qui permettrait de descendre sur les quais. Quant aux voyageurs qui veulent rejoindre Altival, ils empruntent un escalier mécanique les emmenant sur le parvis haut.

Au sein de la salle d'échange de la future gare, les voyageurs auront à disposition des escaliers fixes et des escaliers mécaniques qui descendent vers les quais du métro du Grand Paris Express, des escaliers menant aux correspondances vers le RER E et la ligne de Transilien P, et des escaliers qui montent vers la RD 10 et Altival. Enfin, ces accès seront accompagnés d'ascenseurs, la gare étant entièrement accessible pour les personnes à mobilité réduite.

– Les contraintes environnementales et techniques

Florence CASTEL indique que les gares de Champigny Centre et de Bry – Villiers – Champigny, ainsi que le SMR, s'inscrivent au sein d'un territoire concerné par plusieurs enjeux environnementaux importants qui ont conditionné certains ajustements du projet et ont conduit à envisager, dès à présent, des dispositions ou des autorisations particulières pour la préparation des futurs chantiers.

Parmi les enjeux environnementaux principaux, on peut citer :

- . Le fait que la gare de Champigny Centre devra être creusée dans des couches aquifères, ce qui ne rend nullement impossible la construction, mais nécessitera des méthodes constructives spécifiques. La gare de Bry – Villiers – Champigny est, quant à elle, la seule de la Ligne Rouge Sud (avec la gare de Noisy – Champs) qui sera construite sans atteindre la première couche aquifère. Dans tous les cas, les chantiers seront conduits de manière à éviter toute incidence, directe ou indirecte, sur la nappe d'eau souterraine des calcaires de Champigny, située à environ 28 mètres de profondeur et particulièrement sensible. En effet, pour les 2 gares comme pour le SMR, la présence probable de sols pollués susceptibles de contenir des hydrocarbures, des composés volatils, des métaux et certains métalloïdes nécessitera une attention spécifique pendant les travaux et un traitement particulier des terres issues du creusement afin d'éviter toute migration de polluants vers la nappe.
- . La richesse des milieux naturels avec notamment la Friche de la « Bonne Eau », située entre la future gare de Bry – Villiers – Champigny et le SMR. Cette Friche abrite en effet quatre espèces d'insectes protégées, conduisant ainsi à son classement en 2005 en zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF). L'Autorité environnementale a d'ailleurs noté l'enjeu de cette zone dans son avis consultatif. Dès lors, sur la base de l'étude d'impact, des inventaires et des études complémentaires seront menés afin de permettre la préservation de ce milieu.

De manière générale, cette zone urbanisée a su préserver des continuités écologiques essentielles d'espaces verts « ordinaires » et d'autres à forte valeur patrimoniale. De ce fait, l'aménagement durable dans un contexte de développement urbain, la valorisation du patrimoine naturel et paysager de la Marne et de ses affluents, la conciliation des différents usages de l'eau et la qualité

des eaux et des milieux aquatiques sont des enjeux importants du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE Marne Confluence) qui doivent être pris en considération.

Les enjeux identifiés ont conduit à ajuster le positionnement des gares et à retenir les méthodes constructives les plus appropriées. En outre, des études complémentaires sont dès à présent programmées pour obtenir les futures autorisations de travaux. Ce travail d'anticipation est indispensable pour respecter le calendrier prévisionnel.

- Les principaux ouvrages du tronçon Pont de Sèvres – Noisy – Champs nécessaires au fonctionnement du métro.

Claire-Hélène COUX souligne que l'élément le plus visible dans la ville sera la gare. Elle permet principalement l'achat des titres de transport, leur validation, et l'accès aux quais dans de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et d'information. Par exemple, 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. Sa conception sera également compatible avec un développement immobilier connexe. Au-delà de la gare en elle-même, doivent être créés le tunnel et les puits de sécurité implantés le long du parcours (maximum tous les 800 m) pour le désenfumage et l'accès des pompiers. 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.

Afin de réaliser ce tronçon de 33 km, les chantiers sont organisés sur plusieurs fronts simultanés, notamment pour les travaux longs et complexes de génie civil des gares. 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 dus à l'évacuation des déblais de chantier, les emprises des puits de départ des tunneliers ont été installées, autant que possible, au plus près des voies fluviales ou ferrées. La voie fluviale sera utilisée pour l'évacuation des déblais de 3 tunneliers, et la voie ferrée pour 1 tunnelier. Ce travail d'optimisation des déblais de chantier a fait l'objet d'une analyse globale et anticipée, sous la forme d'un schéma directeur à l'échelle du réseau complet.

Florence CASTEL précise les actions prévues sur l'évacuation des déblais. Cette évacuation sera rapide et organisée, condition impérative pour éviter d'une part l'entreposage sauvage de déblais dans l'attente de leurs éliminations, et pour permettre d'autre part le plus tôt possible la programmation des circuits de circulation dans les villes. Ce travail de prévision a été mené pour tous les puits de départ des tunneliers, les ouvrages annexes et toutes les gares. Un schéma directeur d'évacuation des déblais a été préparé, et présenté le 23 octobre dernier à la Commission consultative d'élaboration et de suivi du plan régional d'élimination des déchets de chantier (PREDEC). Il sera transmis, dans les deux semaines à venir, au président du conseil régional d'Île-de-France, et apportera une contribution à ce plan. À noter que le respect des équilibres territoriaux et l'évacuation des déblais au plus près de leur zone de production (pour limiter le nombre de kilomètres parcourus en camion) ont guidé la préparation de ce schéma directeur.

Dans le cas présent, les déblais à évacuer seront liés aux travaux de creusement des gares elles-mêmes, à ceux du SMR et du tunnel le reliant au tunnel principal. L'évacuation se fera par la route pour rejoindre l'A4. Cela représentera environ 40 camions répartis sur la journée pour chacune des 2 gares et une centaine de camions au pic des travaux pour le SMR et son tunnel de raccordement. Mais les installations vers lesquelles les déblais seront transportés ont été identifiées : les déblais inertes (sans danger) serviront au comblement de carrières, notamment en Seine-et-Marne et en Seine-Saint-Denis ; les déblais pollués seront pris en charge par une installation spécialisée en Seine-et-Marne.

Enfin, une attention particulière sera apportée aux nuisances sonores lors des phases de chantiers. Des solutions sont actuellement en réflexion : réduction « à la source » par des grilles acoustiques, écrans végétalisés, etc. En outre, les horaires de chantiers seront fixes, impératifs et contrôlés dans le cadre d'un plan de management du chantier. Il planifiera entre autres les opérations en fonction de leurs niveaux sonores, et les regroupera en dehors des plages sensibles (horaires de repas par exemple).

- Les performances du Grand Paris Express

Claire-Hélène COUX conclut l'exposé en rappelant qu'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 le poste de commandement centralisé (localisé à Champigny). Il permettra aussi de visualiser et de gérer la circulation des trains en temps réel. Il supervisera également les gares et les installations nécessaires au fonctionnement du métro.

Avant de commencer la séance des questions-réponses, **Christine REVAULT D'ALLONNES**, Conseillère régionale et Administratrice du STIF, prend la parole. Elle rappelle le rôle du STIF et son implication dans le projet du Grand Paris Express à deux titres : d'une part, en tant qu'autorité organisatrice, le STIF doit assurer que ce projet s'intègre parfaitement au réseau de transport existant (à terme, le STIF en assurera le coût d'exploitation) ; d'autre part, il est maître d'ouvrage de la Ligne Orange. Pour rappel, cette dernière n'était pas prévue dans la loi. Elle a été intégrée suite au débat public et au protocole signé entre l'État et la Région en janvier 2011. De ce fait, le STIF en est actuellement à la phase technique du Document d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) transmis à la CNDP. Celle-ci devrait a priori rendre son avis demain, ce qui ouvrira la phase de concertation. Dans tous les cas, cette phase aura lieu début 2013 avec un objectif précis : s'assurer que les travaux menés pour la mise en chantier de la Ligne Orange se fassent concomitamment avec la Ligne Rouge, notamment sur Champigny-sur-Marne.

3. Questions/Réponses

Antoine DUPIN indique qu'il entendra les questions trois par trois. Il 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.

3.1 Projet

Maurice FAY, habitant de Montreuil et militant dans une association d'usagers de transports collectifs, souhaiterait connaître les flux estimés de voyageurs sur la Ligne Rouge et la Ligne Orange. De plus, il aimerait avoir plus de précisions sur les modalités de l'interconnexion avec la Ligne Orange.

Claire-Hélène COUX indique qu'en gare de Champigny Centre les flux sont à peu près équilibrés entre les deux branches : la Ligne Orange qui partirait vers le Nord vers Rosny-Bois-Perrier et la branche de la Ligne Rouge qui part vers Noisy – Champs. Concernant l'interconnexion, elle

explique qu'elle n'a pu donner plus de détails lors de la présentation, car il existe aujourd'hui encore de nombreuses variantes. Une fois que le choix aura été fait avec le STIF et avec tous les partenaires sur la meilleure connexion à établir à la gare de Champigny Centre, des informations plus précises seront transmises au public.

Christian GARCIA complète le propos. Il assure que la SGP, le STIF et tous les acteurs concernés travaillent en concertation étroite pour trouver la meilleure solution envisageable pour assurer l'interopérabilité. Différents scénarios existent et des choix devront être faits quant au positionnement précis de la gare et aux chantiers opérés. Il confirme que lorsque la solution sera trouvée, une information précise sera donnée au public.

Étienne GUYOT apporte un éclairage sur ce qu'est l'interopérabilité, à savoir la possibilité pour un train de circuler aussi bien sur une ligne que sur l'autre. Assurer une bonne interopérabilité implique des schémas d'études complexes. Mais ce travail partenarial, auquel est bien évidemment associée la collectivité, permettra de trouver la meilleure solution possible. C'est l'objectif à atteindre. Plusieurs scénarios sont à l'étude : le meilleur sera choisi en fonction des critères suivants : qualité de service pour l'utilisateur, impact le plus faible possible en termes de travaux et de nuisances, coût le moins élevé possible.

Sandrine GOURLET, directrice adjointe aux investissements du STIF, explique que l'interopérabilité est le scénario choisi par le STIF, car cela répondrait au mieux aux attentes des usagers. Le STIF souhaite que l'interopérabilité soit le schéma de référence inscrit dans la DUP de la Ligne Rouge Sud.

Alexandre FLEURY, habitant de Champigny-sur-Marne, aimerait avoir plus de précisions sur le tracé exact du métro, et sur les tréfonds éventuellement impactés.

Claire-Hélène COUX explique qu'une série d'études a été menée. Ce travail doit encore se poursuivre, c'est la raison pour laquelle dans le dossier d'enquête publique, le tracé indiqué a une largeur de 50 mètres de part et d'autre du tunnel (ce tracé se précisera au fur et à mesure de l'avancement des études). Enfin, elle indique que ce tracé est disponible sur le site Internet, pour ce qui concerne la zone de Champigny.

Benoît LABAT apporte un complément. Dès lors que le tracé sera vraiment arrêté grâce aux études de maîtrise d'œuvre conduites courant 2013, les propriétaires concernés seront directement contactés par l'opérateur SEGAT. Cela se passera a priori à l'été 2013.

Suzy BALOURD, présidente de l'APEP sur Champigny, parent d'élève de l'enseignement public, estime essentiel que les élèves, les parents d'élèves, les établissements scolaires soient bien informés du projet, notamment pour faciliter le choix du lieu de scolarité de l'enfant. Elle aimerait alors avoir des précisions sur ce qui va être fait sur ce point.

Étienne GUYOT confirme que, tout au long du projet et en fonction de l'état d'avancement, des informations seront régulièrement transmises aux habitants (notamment lors de la phase travaux). Des contacts avec les différentes catégories d'utilisateurs par le biais aussi des différentes administrations (rectorats, inspections d'académie, etc.) seront pris. Cela a déjà commencé avec les chefs d'entreprises via les organismes consulaires, et avec un certain nombre d'établissements dans le 93 notamment. De plus, en fonction de ce que souhaitent les établissements ou les autorités rectorales, une information précise et adaptée sera délivrée pour permettre aux enfants de s'organiser en termes de trajets.

3.2 Insertion dans la ville

Safia EJNGOREN, habitante de Champigny depuis 30 ans, s'inquiète de l'arrivée du Grand Paris Express et craint qu'il ne coupe sa ville en « mille morceaux ».

Étienne GUYOT rappelle que le futur métro sera souterrain et, lors de la phase chantier, le tunnel sera construit en souterrain par un tunnelier. Ainsi, seules les gares seront visibles depuis l'extérieur. Le paysage ne sera donc pas impacté par un nouveau transport en commun qui viendrait couper la ville.

Jocinto MENDES, habitant la rue des Hauts Bonne Eau, souhaiterait avoir des précisions sur les accès prévus depuis cette rue jusqu'à la future gare.

Claire-Hélène COUX souligne que ce quartier est en développement. Plusieurs aspects se posent en lien avec la question des accès à la future gare de Bry-Villiers-Champigny : le doublement de la RD 10 pour faire circuler le projet Altival, le maintien du chemin des Boutareines, etc. L'ensemble des considérations sur les voiries dans ce quartier fait actuellement l'objet de réflexions avec le Conseil général, les villes concernées et l'EPA Marne.

Antonin MAUVEL aimerait savoir si les gares de Champigny Centre et de Bry – Villiers – Champigny seront équipées de parkings à vélo sécurisés.

Sandrine GOURLET précise que l'un des enjeux du STIF est d'assurer une bonne connexion entre le réseau existant et le futur réseau. Ceci signifie d'une part que les gares soient bien articulées avec les gares de métro et de RER existantes, et d'autre part qu'elles soient bien articulées avec le réseau de bus existant. Une bonne accessibilité par le vélo ou à pied est aussi indispensable. Elle rappelle à ce titre que le STIF a développé une politique de parkings à vélo, « Véligo », qui seront intégrés à toutes les nouvelles gares (minimum 40 places). Par la suite, en fonction des besoins et des utilisations, ils pourront être modifiés et agrandis.

Dominique ADENOT rajoute que le plan des pistes cyclables va évidemment se poursuivre et sera dimensionné en proportion des flux attendus dans les gares. Pour indication, concernant la gare du centre-ville, des pistes cyclables ont été faites dans le secteur devant La Poste. Sur la gare de Bry – Villiers – Champigny, des discussions seront engagées avec le Conseil général et les communes concernées (rénovation de la RD 4, poursuite du travail sur la nationale 4 entre le pont de chemin de fer, la future gare et Joinville).

Bernard RAYNAUD, habitant de Champigny, demande si des parkings de voitures seront prévus aux alentours des gares.

Claire-Hélène COUX explique qu'aucun parking n'est prévu pour la gare de Champigny Centre, car les voies de la RD 4 sont déjà très encombrées. Certes, il y aura un dépose-minute, mais ce sera tout. L'ensemble des partenaires s'accorde sur le fait que, étant une gare locale, elle sera plutôt accessible à pied ou en bus. Concernant la gare de Bry – Villiers – Champigny, la question se pose avec plus d'acuité, car elle se situe à proximité de l'autoroute et d'une zone qui pourrait intéresser les Seine-et-Marnais. Donc une réflexion est actuellement menée sur ce point.

Mme PEDRERO-SANZ, habitante de la rue des Hauts Bonne Eau, se demande s'il ne serait pas possible de reculer le positionnement de la gare par rapport au practice de golf environnant.

Claire-Hélène COUX explique que le choix d'implantation de la gare a tenu compte de la correspondance nécessaire avec le RER E. Reculer la gare signifierait accroître le temps de correspondance, ce qui n'est pas envisageable (l'objectif étant d'avoir des temps inférieurs à 5 minutes).

Alain CARRIÈRE aimerait savoir si des stations Vélib', notamment à la gare de Champigny Centre, seront prévues.

Christian FAVIER indique que le projet Vélib' a été mis en place d'abord par la Ville de Paris, et progressivement étendu au-delà des limites de Paris, mais dans un périmètre précis. Ceci explique que Joinville qui est contiguë de Paris par le Bois de Vincennes a pu effectivement bénéficier de l'implantation de Vélib'. Ce n'est malheureusement pas le cas pour Champigny qui est situé à une distance trop éloignée de Paris. Donc il a été étudié par le département du Val-de-Marne d'autres systèmes pour voir si un Vélib' val-de-marnais pouvait être fait. Les études conduites ont montré que c'était extrêmement compliqué de trouver un équilibre économique permettant, à des coûts raisonnables, de pouvoir mettre en place un tel système sur le reste du département. Un travail sur ce point continue toutefois d'être mené. En tout état de cause, le projet de Grand Paris Express méritera qu'une politique adaptée de gestion des vélos (prêt, location, etc.) soit conduite.

Yves PONDARD, exploitant du centre Leclerc de Champigny, revient sur la fermeture envisagée de la rue Alexandre Fourny. Il aimerait savoir quelles solutions vont être privilégiées pour maintenir l'activité dans cette zone.

Christian GARCIA indique qu'une concertation étroite est menée avec les villes de Champigny-sur-Marne et de Villiers-sur-Marne, et le Conseil général, pour trouver la solution la moins pénalisante possible. Par exemple, une solution est actuellement à l'étude, à savoir une substitution par la rue Benoit Frachon. Une réunion est prévue le 13 décembre prochain sur ce sujet. Par ailleurs, une attention particulière sera apportée sur les 160 emplois induits par le SMR. En liaison avec l'agence de développement du Val-de-Marne, un travail est conduit pour trouver la solution la plus adéquate pour pouvoir relocaliser de préférence sur le site de Champigny les entreprises qui vont être impactées par le SMR. Pour rappel, avec le PCC, 450 emplois sont concernés.

Farouk AMRI, habitant de Montreuil, aimerait avoir des précisions sur la tarification qui sera pratiquée. Par ailleurs, il demande pourquoi la ville de Montreuil n'est pas prévue sur le tracé du futur métro.

Christine REVAULT D'ALLONNES explique que le réseau du Grand Paris Express sera dans le réseau francilien. Donc le pass Navigo fonctionnera aussi pour le réseau du Grand Paris Express. Par ailleurs, depuis 2010, une action est conduite en vue d'aboutir à un système de tarification unique. L'objectif est de sortir du système actuel de zones concentriques. Une action a déjà été engagée en ce sens depuis le 1^{er} septembre (pendant les week-ends) pour les titulaires du pass Navigo, et également pour les jeunes qui sont en formation auprès des missions locales.

Sur la ville de Montreuil, elle précise qu'elle n'est effectivement pas sur le tracé de la Ligne Orange, car cette ville est trop proche de Paris par rapport au périmètre choisi. Cependant, dans le plan de mobilisation pour les transports, deux projets sont prévus : le prolongement de la ligne 11 (l'enquête publique va bientôt démarrer) et le tramway T1 jusqu'à Val-de-Fontenay (qui se raccordera avec la Ligne Orange). La ville de Montreuil n'est donc pas oubliée par la région dans l'amélioration du réseau existant.

Patricia BESSIÈRES, habitante de la Queue-en-Brie, demande s'il est prévu qu'un bus fasse la liaison entre sa ville et la nouvelle gare.

Christine REVAULT D'ALLONNES indique que la ligne 208 a-b, comme sur l'ensemble du réseau, il va y avoir une concertation avec le Conseil général du Val-de-Marne dès l'année prochaine pour regarder au mieux et en fonction des évolutions des quartiers, des évolutions des entreprises, comment réorienter les lignes de bus pour favoriser la desserte la plus fine lorsque le Grand Paris Express sera en activité.

3.3 Exploitation ferroviaire

Jacques COUVENHES, habitant de Champigny depuis 13 ans, aimerait savoir s'il sera possible d'entrer dans le futur métro avec son vélo, et si des pistes cyclables sécurisées sont prévues dans les tunnels.

Sandrine GOURLET précise que cela dépend du matériel roulant. Créer des espaces dédiés aux vélos dans le métro signifie dans le même temps supprimer des places pour les voyageurs. Cela doit donc être apprécié en fonction des flux attendus. À l'heure actuelle, elle estime que la création d'abris sécurisés au niveau des gares est la meilleure réponse à apporter.

Antoine DUPIN confirme qu'aucune piste cyclable ne sera prévue dans les tunnels.

3.4 Foncier

Jocinto MENDES demande quelques éclairages sur les expropriations prévues au niveau de la rue des Hauts Bonne Eau. Interrogation partagée par **M. SALVADO**, habitant le n°125 de cette rue.

Benoît LABAT, Directeur de la Valorisation et du patrimoine à la SGP, confirme que quelques acquisitions de propriétés sont nécessaires rue des Hauts Bonne Eau, à la limite de Champigny-sur-Marne et de Villiers-sur-Marne. Les numéros concernés vont du 127 au 131. Pour information, des piquetages vont être effectués sur deux propriétés pour délimiter exactement les besoins sur la parcelle. En fonction et en accord avec le propriétaire, soit la parcelle sera intégralement rachetée, soit seule la partie utile sera acquise. Il insiste toutefois sur la distinction à opérer entre propriétaires et occupants. Pour les propriétaires, la situation est complexe à cet endroit, car certains sont difficilement identifiables, les parcelles occupées n'ayant pas été réclamées ou revendiquées depuis fort longtemps. Un travail est à mener sur ce point, parfois avec l'aide de cabinets de généalogie. Les propriétaires identifiés, quant à eux, ont déjà été approchés par l'opérateur foncier SEGAT, et les contacts se poursuivent. Enfin, concernant les occupants, la SGP se préoccupera de les aider à se relocaliser, à se reloger.

3.5 Travaux

Mme PEDRERO-SANZ souhaiterait avoir des éclairages sur le positionnement de la sortie du tunnelier au niveau de la gare de Bry – Villiers – Champigny.

Florence CASTEL indique qu'il y aura effectivement une sortie de tunnelier sur cette zone. Concernant l'évacuation des déblais, l'idée à ce stade sera de rejoindre au plus vite l'A4. Un travail est actuellement mené avec les élus pour envisager le meilleur scénario de circulation afin de minimiser au mieux les nuisances pour les riverains.

Laurent JEANNE, conseiller municipal d'opposition à Champigny-sur-Marne, souhaiterait avoir quelques précisions supplémentaires sur la gestion des carrières et leur remblaiement, au regard de celles de Champigny.

Florence CASTEL confirme que les déblais seront évacués principalement vers des carrières. Il s'agit de carrières en exploitation qui ont besoin d'être renflouées pour pouvoir permettre la poursuite de l'exploitation. Ce n'est pas le cas pour celles situées à Champigny. La plupart du temps, ce sont d'anciennes carrières qui ne sont plus en exploitation et ont déjà fait l'objet de consolidation pour garantir la mise en sécurité. En tout état de cause, il est quand même assez peu probable de pouvoir combler ce genre de carrières de manière sécurisée avec les déblais qui seront extraits du tunnel. Car les travaux de confortement de ces carrières, qui sont en plus sous des zones urbanisées, nécessitent des matériaux et des techniques tout à fait précises. Donc la

problématique n'est pas la même. Sur la question des risques, le tunnel ne va a priori pas percuter directement de zones de carrières. En tout état de cause, si des zones de carrières devaient se trouver à proximité, toutes les précautions nécessaires seraient prises.

3.6 Coût et Financement

Nadège AZAIS reconnaît que le Grand Paris Express est un projet majeur pour les usagers des transports, mais elle souhaiterait avoir quelques précisions sur le financement global du projet.

Pierre-Alain JEANNENEY, membre du Directoire de la SGP, explique que le financement de l'ensemble du réseau dont la SGP a la charge repose sur plusieurs sources. Tout d'abord, des recettes fiscales affectées : la taxe spéciale d'équipement (payée par les Franciliens) ; la taxe locale sur les bureaux, d'un montant de 168 millions d'euros ; l'IFER, taxe sur les matériels roulants payée par le STIF en tant que propriétaire des matériels roulants utilisés par la RATP. Ces recettes fiscales affectées représentent aujourd'hui 350 millions d'euros par an. Elles ont permis de faire face aux dépenses d'études déjà menées et permettront de financer le projet jusqu'en 2015. Ensuite, le relais devra être pris avec deux sources de financement nouvelles. D'une part des contributions publiques venant de deux origines : une dotation en capital versée par l'État (et confirmée par le Gouvernement) et une contribution apportée par la région Île-de-France, la Ville de Paris et les trois départements de la petite couronne. D'autre part, par l'emprunt auquel la SGP aura recours. Cet (ou ces) emprunt sera remboursé, sur une longue durée (environ 40 ans) correspondant à la durée d'amortissement du réseau, par les recettes fiscales affectées et par des « péages », c'est à dire des redevances d'occupation du domaine dont la SGP restera propriétaire. Le Grand Paris Express est donc financé pour une large part par les contribuables d'Île-de-France, mais aussi par les contribuables nationaux.

Laurent JEANNE demande des compléments d'information sur la contribution économique territoriale.

Pierre-Alain JEANNENEY indique qu'il n'est pas prévu aujourd'hui de contributions particulières demandées aux communes où est implantée une gare. Donc il n'y a pas de financement qui serait demandé spécialement aux communes concernées, pas plus à Champigny qu'à d'autres. L'implantation du SMR et du SMI générera effectivement des ressources fiscales locales pour la contribution économique territoriale au profit des communes concernées, mais il n'est pas en mesure actuellement de dire quelle sera l'assiette de cette contribution et quel sera le montant supplémentaire en termes de ressources fiscales locales au profit de la commune. Par ailleurs, la loi a prévu la possibilité que les collectivités publiques, notamment les communes, cèdent gracieusement à la SGP les terrains nécessaires pour la réalisation du réseau de transport. Mais il n'est pas prévu d'utiliser cette possibilité. Ce qui est prévu, c'est d'acheter à la commune les terrains nécessaires à l'implantation de la gare et de lui rembourser les frais nécessaires à la réinstallation du centre technique municipal. Donc la création du réseau, indépendamment de la contribution de l'ensemble des habitants d'Île-de-France, ne se traduit pas pour les communes par des dépenses supplémentaires, mais par des ressources fiscales supplémentaires liées à la création d'activités résultant des sites de maintenance, mais aussi à la création d'activités ou de logements qui pourrait être favorisée ou induite par la présence de la gare.

Christian FAVIER confirme ce propos et apporte un complément. L'accord État-région a prévu que la Région Île-de-France, la Ville de Paris et les trois départements de la petite couronne participeraient (à hauteur de 980 millions d'euros environ, dont 500 millions d'euros par la région). Il n'y a donc pas de contributions particulières supplémentaires demandées aux communes.

3.7 Socio-économie

Farouk AMRI aimerait avoir des éclairages sur les conséquences du projet en termes d'emploi.

Étienne GUYOT confirme effectivement que la situation en Île-de-France se caractérise par un déséquilibre entre les emplois à l'Ouest et les logements à l'Est. Le Grand Paris a une double ambition : d'une part, faciliter la vie des gens en rapprochant les logements et les emplois ; d'autre part, au droit des différentes gares du Grand Paris Express, favoriser le développement des activités et des commerces par le biais des Contrats de développement territorial (actuellement, la majorité de ceux-ci se trouve au Nord, à l'Est et au Sud). Le Grand Paris poursuit véritablement une logique de rééquilibrage. L'objectif est donc de réduire les temps de trajet et de développer l'activité à l'Est.

4. Conclusion

Henri WATISSÉE note que les questions ont essentiellement été posées par les habitants. 6 thèmes importants peuvent être dégagés : l'interopérabilité (recherche de la meilleure solution, respect des facteurs de confort, de coût et de faibles nuisances) ; les acquisitions foncières (concernant la rue des Hauts Bonne Eau notamment) ; l'intermodalité (bus, vélo et parkings) ; le financement (exposé complet des recettes et des dépenses) ; les impacts du réseau (évacuation des déblais, positionnement de la gare, les carrières sur Champigny, la fermeture rue Alexandre Fourny) ; et enfin l'emploi.

Étienne GUYOT remercie tous les participants ainsi que les élus présents et les partenaires de la SGP. Pour conclure, il cite Voltaire : « *On se décourage quand on songe à ce qu'il en coûtera pour ces travaux qu'il faudra bien faire à la fin quoiqu'il en coûte. Le préjugé qui s'effarouche de tout, la contradiction qui combat tout, diront que tant de projets sont trop vastes, d'une exécution trop difficile, trop longue, alors qu'en réalité, une pareille entreprise ferait la gloire de la Nation, encouragerait tous les arts, et enrichirait l'État bien loin de l'appauvrir. Voilà, sans contredit, l'effet de ces travaux que l'on propose et que tous les citoyens souhaitent* ».

Dominique ADENOT, maire de Champigny-sur-Marne, remercie les équipes de la SGP. Il rassure les habitants de Champigny sur le fait que ce grand projet va créer du lien et va répondre aux besoins de la ville. Il va permettre également d'avoir une véritable centralité, moderne. Le Grand Paris Express amène non seulement la gare, mais également un débat sur le développement économique de Champigny pour un centre-ville urbain, animé. Il salue d'ailleurs le fait que les terrains d'État gelés depuis des années vont enfin pouvoir être mis à disposition. Il note toutefois qu'une discussion devra avoir lieu avec les membres de l'Église réformée dont le terrain pourrait être un peu « grignoté » par le Grand Paris Express. Par ailleurs, il revient sur l'interopérabilité. C'est un projet de longue durée. Les meilleures solutions doivent donc être prises. Il est par exemple impératif de maintenir dans les délais le prolongement de la ligne vers Fontenay. M. le maire se montrera également très attentif au chantier et à ses impacts dans la ville. Sur la rue Alexandre Fourny, il se réjouit du travail mené par le Conseil général pour continuer le boulevard (allant de Villiers-sur-Marne jusqu'au Leclerc) jusqu'à la rue Bernau. Enfin, l'arrivée du SMR et du Grand Paris Express va engendrer des emplois qui doivent profiter aux jeunes de Champigny-sur-Marne. Ils devront donc être formés en amont pour être prêts le moment venu. Ce sujet est en cours de réflexion. Un rendez-vous avec la jeunesse est prévu le 13 décembre.

Antoine DUPIN rappelle les coordonnées de la SGP et annonce la tenue des prochaines réunions publiques : Saint-Maur-des-Fossés le 12 novembre, Clamart le 13 novembre et Créteil le 15 novembre.