

Syndicat des transports d'Île-de-France
**Concertation préalable sur le projet
de Ligne Orange du Grand Paris Express**

RÉUNION PUBLIQUE THÉMATIQUE À L'HÔTEL DE VILLE

Le 25 février 2013 à Champigny-sur-Marne

La réunion a duré deux heures et a accueilli 121 participants.
Sept interventions de la salle ont eu lieu.

Intervenants

Le STIF, maître d'ouvrage

- ▶ **Christine REVAULT-d'ALLONNES-BONNEFOY**, administratrice du STIF et conseillère régionale ;
- ▶ **Sandrine GOURLET**, STIF, Directrice adjointe des projets d'investissement ;
- ▶ **Olivier CONDAT**, STIF, Chef du pôle technique de la division « maîtrise d'ouvrage Ligne Orange ».

Table territoire

- ▶ **Dominique ADENOT** : maire de Champigny
- ▶ **Georges CHARLES**, adjoint au Maire, Champigny;
- ▶ **Jean-Pierre SPILBAUER**, Délégué Général du Syndicat Mixte d'études et de projets de l'ACTEP ;
- ▶ **Patrick FAURE**, DG des services Air Liquide Champigny.

Modération de la réunion

- ▶ **Michel GAILLARD**, garant de la concertation, nommé par la Commission nationale du débat public

Documentations disponibles

- ▶ Le dépliant du projet Ligne Orange avec carte T
- ▶ Le dossier d'information sur le projet Ligne Orange
- ▶ L'exposition sur le projet Ligne Orange
- ▶ Une urne pour le recueil des avis Ligne Orange



Déroulement de la réunion

1 - Ouverture

- ▶ Accueil républicain par **Dominique ADENOT**, maire de Champigny-sur-Marne ;
- ▶ Introduction de la réunion par **Christine REVAULT-d'ALLONNES – BONNEFOY**, administratrice du STIF et conseillère régionale
- ▶ Rappel du contexte de la concertation par **Michel GAILLARD**, garant de la concertation.

2 - Présentation du projet

- ▶ Présentation du STIF, du contexte général de la concertation et du projet par Sandrine GOURLET, directrice adjointe des projets d'investissement ;
- ▶ Projection du film Ligne Orange ;
- ▶ Présentation des principales caractéristiques du projet par Olivier CONDAT, chef du pôle technique de la division Ligne Orange

3 - Intervention de Fouad AWADA

Directeur général adjoint à l'IAU-ÎdF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France)

4 - Réactions de la table territoire

Composée de Jean-Pierre SPILBAUER, délégué général de l'ACTEP, et Patrick FAURE, directeur d'Air Liquide

5 - Temps d'échange avec le public

6 - Intervention de Philippe SUBRA,

Professeur à l'Institut Français de Géopolitique – Université Paris 8 Saint-Denis

7 - Temps d'échange avec le public

8 - Clôture de la réunion



1 - OUVERTURE

Accueil républicain par Dominique ADENOT, maire de Champigny-sur-Marne

Dominique ADENOT souhaite la bienvenue aux participants à la réunion de concertation, organisée en présence de Michel GAILLARD, garant de la concertation, Christine REVAULT D'ALLONES-BONNEFOY, présidente de la commission d'investissement du STIF et conseillère régionale, Sandrine GOURLET, Directrice adjointe des investissements au STIF, Fouad AWADA, directeur adjoint de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement d'Ile-de-France, M. SPILBAUER, maire de Bry-sur-Marne et délégué général de l'ACTEP, ainsi que M. FAURE, directeur d'Air liquide. Il salue également les conseillers municipaux présents et Christian FAVIER, président du Conseil général du Val-de-Marne, ainsi que les représentants d'Orbival, association qui a permis de faire aboutir les projets dont il sera question ce soir. Il souligne que Champigny compte plusieurs milliers d'adhérents à Orbival.

Dominique ADENOT rappelle que Champigny est très mobilisée depuis huit ans, particulièrement en 2010-11. La Ville s'est réjouie de l'accord historique signé entre la Région Ile-de-France, les départements et l'Etat, qui a permis, dans un ensemble cohérent à l'échelle de l'Ile-de-France, de préparer ce projet qui concerne très directement la ville, puisque la Ligne rouge et la Ligne Orange y convergent. Le maire souligne que la gare des quatre communes (Bry-sur-Marne, Chennevières, Champigny et Villiers-sur-Marne) a été obtenue par les élus concernés ; il estime qu'il s'agit d'une gare très importante car elle permettra de desservir les quartiers du haut de Champigny, d'offrir un lien direct entre le métro et plusieurs quartiers campinois, et surtout d'accompagner le développement du secteur de la VDO et celui des projets communs avec les villes de Chennevières, Bry et Villiers-sur-Marne.

M. le Maire se réjouit de débattre de la Ligne Orange et du développement qu'il faut envisager autour des gares, car il s'agit du premier projet à la hauteur depuis 40 ans. La rocade, permettant par un maillage pointu de désenclaver Champigny, désengorgera les transports dans Paris intramuros, assurera les liaisons indispensables de banlieue à banlieue et portera des projets de développement économiques. Il rappelle que le rapport Auzannet a créé beaucoup d'inquiétudes. Certes, le rapport a permis d'évaluer des coûts qui n'avaient pas été pris en compte jusque-là, car le réseau du Grand Paris avait été engagé alors que la Ligne Orange n'avait pas fait l'objet d'un calcul précis. De plus, des correspondances avaient été ajoutées par le débat public, et n'avaient pas été prises en compte ; à cela s'ajoutent les évolutions de prix. Néanmoins, il se dit surpris de voir qu'au lieu de chercher des ressources nouvelles, il ait été proposé de tronçonner le projet, de reporter des arcs entiers, certains jusqu'en 2030. Cet éventuel report est, pour lui, synonyme de perte de crédibilité face au besoin urgent de transports. Il indique que le conseil municipal de Champigny, réuni en séance extraordinaire, a pris position unanimement pour que les pistes du rapport Auzannet ne soient pas prises en compte dans les choix définitifs du Gouvernement, mais que d'autres solutions soient recherchées. Avec les communes de Bry-sur-Marne, Chennevières et Villiers-sur-Marne, des pétitions ont été signées. Mercredi, le Premier ministre reçoit Christian FAVIER, président d'Orbival. A cette occasion, les pétitions lui seront transmises. Dominique ADENOT estime que cette mobilisation montre que le projet est indispensable, aussi a-t-il bon espoir de le voir aboutir.



Dominique ADENOT indique que la réunion a pour but d'échanger autour de la question de l'environnement des gares. Champigny connaît plusieurs enjeux qui ont trait au développement urbain et économique. La gare du centre et la liaison avec la Ligne Orange aura un très grand intérêt pour le développement économique. La conjonction des deux axes peut permettre de réfléchir à un développement très fort de la ZAC des bords de Marne, à un développement important des logements et de services car la gare se situe à proximité d'une friche très importante. La SNCF et l'Etat possèdent 3 ha près du centre-ville, c'est un patrimoine important ; un autre terrain est disponible près de la nationale 4, qui peut apporter une réponse à des besoins de logements, d'équipements, de services.... Tout ceci encourage également la Ville à réfléchir à la construction d'une nouvelle école, d'une nouvelle crèche.

De l'autre côté de Champigny, qui sera relié à la Ligne Orange par une station de métro, se trouve une autre zone prévue pour la réalisation d'une autoroute ; elle compte plus de 20 ha, actuellement en friche. Champigny va également accueillir le site de maintenance des trains et le poste de commandement de la ligne rouge, ce qui peut représenter 450 emplois nouveaux pour la ville. Dans ce secteur, la réflexion avance très vite avec les communes et l'Etat par le biais du CDT, qui prévoit de consacrer 75% des surfaces à la création d'activités et 25% à la construction de logements. Surtout, la Ville souhaite y développer un nouveau transport en commun.

Dominique ADENOT indique que le travail sera approfondi pour accueillir la Ligne Orange. Pour lui, la Ville est prête à permettre une bonne articulation entre les lignes rouge et orange, et est déterminée à poursuivre les mobilisations. Le STIF, la Région Ile-de-France, la SGP et l'Etat sont à l'écoute des habitants, pour que ce projet global, dont la Ligne Orange est un maillon fort, soit bénéfique à tous, que les impacts soient maîtrisés, que le projet soit un levier de développement pour l'emploi, soulage la ville des bouchons quotidiens, libère de l'usage trop obligatoire de la voiture.

Introduction de la réunion par Christine REVAULT-d'ALLONNES – BONNEFOY, administratrice du STIF et conseillère régionale

Christine REVAULT d'ALLONNES – BONNEFOY salue M. ADENOT, Mrs Christian FAVIER et SPILBAUER administrateurs du STIF. Elle souligne que le Grand Paris Express appartient aux habitants. Elle est heureuse de retrouver si nombreux les participants à la première réunion thématique dans le cadre de la concertation sur le projet de Ligne Orange du Grand Paris Express, concertation qui a débuté le 11 février dernier.

Elle remercie Michel Gaillard, qui saura garantir la qualité de ces débats, comme garant de la concertation, ainsi que tous les élus présents ici ce soir. Elle souligne le travail collectif sur le Grand Paris Express et le souhaite de le poursuivre. Ce portage se fait au côté de la SGP, qu'elle salue, présente ce soir dans la salle.

Le Grand Paris Express est un projet historique : c'est le plus gros investissement dans les transports en commun depuis les RER et la ligne 14 pour répondre aux besoins du réseau de transport francilien, besoins dont témoignent les nombreuses mobilisations.



Elle souligne le caractère symbolique de mener la première réunion thématique « Développement, aménagement urbain autour d'une infrastructure de transport » à Champigny compte tenu de l'importance de ce sujet pour cette ville qui a été le lieu de la signature de la première acquisition de la Société du Grand Paris dans le Val-de-Marne, acquisition nécessaire à la construction de la gare interopérable ligne rouge – Ligne Orange de Champigny-Centre ; interopérabilité à laquelle le Conseil régional est sensible et que le STIF a soutenue fortement. Cette transaction doit permettre à la ville de reconstruire un centre technique municipal.

L'administratrice du STIF précise que la concertation est un principe essentiel de ce projet qui va de pair avec l'ambition d'améliorer le quotidien de millions de Franciliens, de créer 60 nouvelles gares, de doubler le réseau ferré existant et d'investir collectivement plusieurs milliards d'euros dans l'un des plus grands projets de transports en commun au monde. L'avis de ceux qui vont l'emprunter est donc essentiel. Pour elle, c'est une question de qualité du projet, et c'est une question de démocratie.

Cette démarche vertueuse a été mise en œuvre depuis le début avec les débats publics qui ont rassemblé près de 20 000 personnes lorsque nous en avons imaginé la première mouture, Arc Express et lorsque nous avons construit le Grand Paris Express, en réunissant deux projets différents : le Grand Paris et Arc Express.

Autrement dit, la Ligne Orange est issue des débats publics, et donc émane très directement de cet exercice démocratique qui permet au public de s'exprimer. Depuis janvier 2011, les études ont été menées et les différentes composantes des projets se sont précisées. Elle précise que le STIF n'a pas travaillé seul depuis 2011. Les élus du territoire ont été très largement associés à l'élaboration de ce projet et elle les remercie des nombreuses contributions qu'ils ont apportées pour enrichir le projet.

Christine REVAULT d'ALLONNES – BONNEFOY considère donc que le projet tel qu'il existe aujourd'hui est le projet des habitants. Il a vocation à répondre aux besoins des usagers ; il correspond aux attentes en matière de facilité de déplacement, de désengorgement des transports existants mais aussi de développement du territoire où vivent les habitants, d'accès aux zones d'emplois.

Elle rappelle également que la Ligne Orange est une ligne à part entière du Grand Paris Express : elle vient s'ajouter à la ligne Rouge à l'Est, pour desservir la Seine-Saint-Denis, le Val de Marne et la Seine-et-Marne, qui sont des bassins de vie, et des bassins d'emploi, et qui aujourd'hui ne sont pas assez bien connectés au réseau existant.

La Ligne Orange sera raccordée à la Ligne Rouge et à la Ligne Bleue du Grand Paris Express et les trains pourront aussi bien circuler sur la ligne Rouge que sur la ligne Orange, pour permettre des trajets alternatifs.

L'objectif est clair: améliorer le quotidien des usagers.



Pour le STIF, le Grand Paris Express n'est donc pas un luxe : c'est un investissement prioritaire ; il n'y a pas non plus à transiger : selon elle, le Grand Paris Express doit se faire dans sa totalité, parce que c'est ce réseau dans son entier qui fait sens, parce qu'il est le fruit d'une concertation, et qu'on est en droit d'attendre que les pouvoirs publics tiennent la parole qu'ils ont donnée. Aujourd'hui, ce projet est celui de tous les élus d'Ile-de-France, et il est celui de tous les Franciliens.

Elle rappelle aussi que le projet ne se fera pas au détriment de l'existant, bien au contraire, tout est lié. Le Grand Paris Express trouve sa place dans le Plan de mobilisation pour les transports de la Région qui comporte tout un volet pour améliorer l'existant, en particulier les RER. Cela a déjà commencé avec le remplacement des rames du RER A, mais il reste beaucoup à faire et la Région s'en occupe avec le STIF. La réalisation du projet Grand Paris Express ne se fera pas au détriment de ces opérations. La réussite du Grand Paris Express passe par l'amélioration des RER.

Pour faire grandir le réseau francilien tout en améliorant, il faudra du temps et pour le Grand Paris Express, il en faudra sans doute un peu plus que ce qui était prévu à l'origine. Mais cela ne remet pas en cause le projet dans son ensemble.

Pour y parvenir, il faudra aussi de l'argent : le réseau coûtera davantage que ce que l'Etat avait prévu initialement, parce qu'il n'avait pas pris en compte, notamment, les coûts d'interconnexion, c'est-à-dire les correspondances qui sont essentielles pour que le maillage se fasse correctement.

L'autre grand objectif de la Ligne Orange est bien évidemment de permettre de favoriser le développement des territoires à l'est et du nord de Paris. C'est un projet majeur pour ce territoire. La Ligne Orange va permettre de rendre plus attractifs les pôles économiques mais aussi d'accélérer l'évolution urbaine des villes.

La Région accompagne les collectivités dans l'articulation d'un projet de transport avec les projets de territoire grâce à la signature de chartes, entre la Région et les villes particulièrement. A l'image de l'expérimentation autour de la ligne 11, elles initient une démarche partenariale autour du Grand Paris Express mais aussi des opérations du Plan de mobilisation pour les transports. Elles visent la définition d'un projet d'aménagement durable de l'ensemble du territoire desservi en travaillant à la cohérence entre projets de transport et projets urbains. A ce titre, elles permettent le financement d'opérations de développement tels que les logements, les activités, approuvées par les maires.

Les Chartes permettent une analyse et un maillage fin car leurs périmètres d'intervention se concentrent autour de l'infrastructure de transports. En tant que maître d'ouvrage et autorité organisatrice, le STIF associe les collectivités au projet de Ligne Orange et a le souci de l'insertion optimale des stations dans leur environnement urbain et les projets urbains des collectivités.

Christine REVAULT d'ALLONNES – BONNEFOY rappelle que c'est sur ce thème que le public est invité à s'exprimer ce soir. Afin d'alimenter le débat sur le thème de l'apport d'une infrastructure de transport sur le développement du territoire, elle laisse la parole aux artisans de ce projet de Ligne Orange, à l'équipe de STIF pour qu'elle vous en présente les détails.



Rappel du contexte de la concertation par Michel GAILLARD, garant de la concertation

Michel GAILLARD souligne que le Code de l'environnement précise les modalités d'information du public sur les grands projets d'aménagement, comment le public doit être associé à la définition de ces projets. Ces textes sont soumis au contrôle, dans leur application, de la Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante. Tout maître d'ouvrage ayant en charge un projet de cette ampleur doit la saisir. Le STIF a saisi la CNDP, qui a décidé l'organisation d'une concertation sous l'égide d'un garant. L'objectif de la concertation est d'informer le public et de débattre sur le schéma de principe, sur ses objectifs, sur le lien entre le projet et le développement. La concertation répond à certaines règles : l'accessibilité à tous, la transparence, l'équivalence entre les participants... Elle est un exercice de « démocratie participative ».

Il précise que la réunion thématique de ce soir a pour thème le lien entre l'infrastructure de transport et le développement du territoire.

Il présente ensuite le déroulement de la réunion.

2 - PRÉSENTATION DU PROJET

- ▶ Voir diaporama et film mis en ligne sur le site Internet du projet : www.grandparisexpress-ligneorange.fr
- ▶ Présentation du STIF et du contexte général du projet par Sandrine GOURLET, directrice adjointe des projets d'investissement
- ▶ Projection du film Ligne Orange
- ▶ Présentation des principales caractéristiques du projet par Olivier CONDAT, chef du pôle technique de la division Ligne Orange

3 - INTERVENTION DE FOUAD AWADA, DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT À L'IAU-ÎDF

Fouad AWADA indique que son intervention s'intéressera aux impacts d'une nouvelle offre de transport sur les quartiers des villes traversées et qui vont accueillir ces stations.

Les impacts sont multiples : le transport élargit considérablement l'accessibilité au travail, aux commerces, aux emplois, à d'autres centres urbains et d'autres lignes de transport ; il modifie à terme la distribution des modes de transport entre les usagers de la voiture et ceux des transports collectifs, des deux roues, des vélos, de la marche à pied... Il modifie le nombre des déplacements,

leur vitesse et le temps qu'ils prennent pour chacun. Il modifie la densité du trafic routier et a des impacts sur la congestion. Le transport peut impacter l'environnement en termes de qualité de l'air et de consommation de l'énergie.

Un nouveau transport a, en premier lieu, des effets sur la localisation des activités et des emplois, notamment en proche couronne où les activités ont tendance à être attirées par la proximité des infrastructures de transports. Le transport aura également des effets sur le marché immobilier et foncier ; il impacte la distribution des fonctions urbaines (habitat, activités, espaces ouverts...), la localisation résidentielle et le profil socio-économique des habitants situés plus ou moins loin des stations.

Face à ces évolutions, les pouvoirs publics ont longtemps adopté deux attitudes différentes : soit la planification des aménagements autour des gares, comme cela a été le cas pour les villes nouvelles (programmation des quartiers en même temps que la planification des transports) ; soit - c'était le cas le plus fréquent - l'accueil d'une nouvelle infrastructure en la laissant générer seule ses impacts.

Une nouvelle méthode est apparue récemment : il s'agit de se concerter en réunissant les communes concernées par la nouvelle infrastructure, les financeurs, afin de gérer au mieux les impacts. La démarche a été expérimentée à Lyon, à Grenoble, en Ile-de-France, et a pris le nom de Charte urbanisme transport. En Ile-de-France, cette démarche est initiée par la Région. L'objectif est de promouvoir la ville compacte, favorable aux transports en commun ou aux transports alternatifs à l'automobile. L'enjeu est de mettre en cohérence les projets des différents partenaires sans pour autant créer une nouvelle structure. La méthode est la négociation.

Au cœur de cette nouvelle manière de faire, la relation entre le niveau de desserte et l'intensité de la vie urbaine : essayer de localiser autour des stations les possibilités de développement, d'activités, de commerces, d'équipement, de vie urbaine et d'adapter les normes de stationnement dans un rayon de 500 mètres autour des stations. Il s'agit d'anticiper plutôt que de subir. Parce qu'une station va attirer des flux de transports, les usages alternatifs à la voiture seront favorisés. Il s'agit également de s'intéresser aux cheminements piétons et cyclables en les sécurisant, en les rendant les plus agréables possible grâce à des actions sur l'espace public et dans le cadre du travail sur la « trame verte ».

La méthode a été mise en œuvre pour la ligne 11 du métro. Pour cette charte de la ligne 11, se sont réunis 13 partenaires autour de la table. Cela a duré neuf mois avant que le texte de la charte ne soit voté par les communes. Le texte définit les enjeux et les objectifs, il définit un diagnostic et un plan d'actions ; il s'intéresse aux usages du sol, aux espaces publics, à la trame verte, aux mobilités douces, aux entreprises et services, ainsi qu'aux pistes de financement.

Pour la Ligne Orange du Grand Paris Express, la démarche pourrait intéresser une vingtaine de communes, ainsi que les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val de Marne. On attend de cette ligne une attractivité accrue pour les activités, une contribution au rééquilibrage Est/Ouest, un service de transport fortement amélioré, des déplacements plus rapides de banlieue à banlieue, et un effet de levier pour les projets de développement urbain à l'étude, ainsi que pour la restructuration de certains secteurs urbains marqués par de fortes coupures urbaines.



Les communes de la Ligne Orange ont élaboré des Contrats de Développement Territoriaux (CDT), qui donnent de la cohérence au lien entre les projets de développement et l'infrastructure de transport. La démarche de Charte va plus loin, à une échelle plus concrète pour mettre en lien les différents CDT, et réfléchir à des échelles plus fines de quartier, notamment concernant l'accessibilité aux stations et les façons de gérer le stationnement et l'espace public.

4 - RÉACTIONS DE LA TABLE TERRITOIRE

Jean-Pierre SPILBAUER, délégué général de l'ACTEP, estime que le territoire touche à l'impasse car les autoroutes A4 et A86 sont saturées et que le RER A est à bout de souffle malgré la mise en service de nouvelles rames qui sont satisfaisantes. Si l'on veut que le territoire se développe, les transports nouveaux ont une place prépondérante. Il estime que la Ligne Orange est incontournable pour le développement du territoire. Il souligne la nécessité de permettre à toutes les populations de se déplacer, dans toutes les directions. Le système obligeant à passer systématiquement par Paris est obsolète. Le territoire a la chance de disposer de terrains non occupés, mais qui ne peuvent être aménagés sans transport. L'arrivée de ces transports est un espoir extraordinaire d'augmenter le taux d'emploi, qui s'élève actuellement à 0,7% par habitant. La Ligne Orange, en complément de la Ligne rouge qu'il espère voir prochainement confirmée, est une véritable chance pour le développement des emplois, du logement, dans le respect de l'environnement et en mettant en avant la valeur du territoire, c'est-à-dire des nombreux projets culturels et touristiques. Le territoire dispose de forces de développement, dont il estime nécessaire de profiter. Les SMR de la Ligne rouge permettront la création d'emplois. Le travail collectif, au-delà des divergences politiques, est extrêmement fructueux. Il espère que le projet aboutira le plus rapidement possible.

Patrick FAURE, directeur d'Air liquide, indique que son entreprise est implantée à Champigny depuis 1902. L'activité du site, d'abord de production, est devenue tertiaire. Le site de Champigny est devenu un centre d'excellence et est connu mondialement car Air liquide est présent dans 80 pays. A la question de savoir ce que va apporter la Ligne Orange, Patrick FAURE répond que, dans un premier temps, il s'agira beaucoup de nuisances, lors des travaux. Toutefois, il estime que, globalement, la Ligne Orange permettra de faire progresser le plan de déplacement d'entreprise d'Air liquide. Air Liquide travaille à être une entreprise éco-responsable et cherche à contribuer à la diminution des impacts des déplacements des salariés en termes d'émissions de CO₂. De plus, la Ligne Orange facilitera les liens entre l'établissement de Champigny et les sites parisiens ou dans le reste de l'Ile-de-France. Cela se traduira par une plus grande réactivité de l'entreprise dans un contexte de concurrence accrue. Air liquide est très impatient de voir aboutir le projet dans la sécurité et la sérénité. De plus, cela lui permettra de mieux partager l'espace urbain avec les riverains, régulièrement perturbés par l'arrivée en nombre des salariés sur le site.



4 - TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

Interventions du public

Un participant se dit gêné par ce qu'il estime être un « saucissonnage » de la consultation, étant intéressé par le projet dans sa totalité, ne serait-ce que parce que les enjeux financiers ont des répercussions sur la globalité des lignes. Il estime qu'évoquer le développement durable n'est pas crédible si l'on se place à de telles échéances. Il est également intéressé par la question de la recherche de financements et ne voudrait pas que les pouvoirs publics ratent un rendez-vous avec l'histoire pour des raisons pécuniaires.

De plus, il souhaite revenir sur ce qu'il qualifie de « dogme », concernant la fiabilité et la régularité assurées par l'automatisation. La fiabilité et la régularité sont permises, selon lui, avant tout par les investissements et la maintenance, le nombre de trains et les effectifs nécessaires. Il estime que le projet aura une efficacité économique, car le développement va structurer toute une région, et sociale, car des emplois vont être créés. Il se réjouit car les gens vont pouvoir circuler, travailler et vivre d'une façon différente. Il estime que le projet est synonyme de vie pour Champigny, et ne souhaite pas que les projets soient reportés à 30 ou 40 ans.

Un participant partage le point de vue précédemment exprimé. Il estime nécessaire que les projets débutent tous en même temps. Il souligne qu'avant la concertation, il doutait de la nécessité de la Ligne Orange mais qu'à présent, il voit son utilité : il estime indispensable de pouvoir circuler sans passer par Paris. Il considère donc qu'il ne faut pas économiser sur les investissements. De plus, il juge nécessaire de faire immédiatement des quais longs pour s'adapter au développement futur de la région parisienne, contrairement à ce qu'a évoqué Cécile DUFLOT comme source d'économie. Il estime également important que les travaux débutent sur toutes les lignes en même temps. Pour finir, il attire l'attention des intervenants sur la nécessité de mettre en place des effectifs importants : selon lui, il faut des hommes, pas uniquement de l'automatisme et il faut des gens en station.

Didier COTIN, habitant de Paris, réagit au fait que le STIF parle d'interopérabilité entre les lignes rouge et orange, alors que lui estime qu'en pratique, il s'agira d'une ligne unique avec de nombreuses de fourches. Il considère que les fourches posent d'importants problèmes en termes d'exploitation, comme le montrent la ligne 13 du métro et de la ligne 7, dont la branche du Pré-Saint-Gervais a d'ailleurs été débranchée en 1967. Il propose de traiter la section Noisy-Champs / Rosny-Bois-Perrier comme une extension de la ligne 11 du métro et de faire de Champigny le terminus de l'arc grand Est. Il estime démagogique de vouloir offrir de nombreux trains directs, estimant que l'important est d'éviter les fourches et de construire des stations qui permettent des correspondances de quai à quai, les plus courtes possibles.



Réponse des porteurs de projet

Christine REVAULT d'ALLONNES – BONNEFOY, administratrice du STIF et conseillère régionale, rappelle que le débat sur l'ensemble du réseau Grand Paris Express a eu lieu en 2010-11. Aujourd'hui, le projet est arrivé à une phase avancée, un protocole a été signé entre l'Etat et la Région, qui a abouti au Grand Paris Express. Pour avancer, le STIF est tenu de passer par l'étape de la concertation. Les réunions publiques ont lieu pour échanger sur la question des gares et de l'aménagement. C'est un processus qui est réglementaire et obligatoire. Mais les porteurs de projet ont toujours à l'esprit la globalité des discussions sur ces lignes. La concertation a eu lieu, à Champigny également.

Christine REVAULT d'ALLONNES – BONNEFOY souligne, de plus, que les financements sont un sujet important, précisant que les arbitrages du Premier Ministre à ce sujet sont attendus pour début mars. Elle indique que le gouvernement a affirmé que le projet se ferait, et ce dans son intégralité, même si des modulations sont envisageables. Il est vrai qu'il a été évoqué de réaliser la ligne Rosny-Bois-Perrier Noisy-Champs avec le prolongement de la ligne 11, mais le propos de la réunion de ce soir n'est pas de s'exprimer sur ce type d'annonce.

A propos des fourches, elle avance l'exemple de la ligne 7 qui fonctionne, et qui accueille de nombreux usagers. Aussi estime-t-elle que les fourches ne sont pas nécessairement à écarter, car elles apportent un vrai confort. Elle indique que de nombreuses discussions ont eu lieu pour choisir le principe d'exploitation à préférer entre l'interopérabilité et les correspondances. Le choix a été fait de soutenir l'interopérabilité pour être fidèle au projet Orbival, projet faisant sens, porté par tous les élus et tous les usagers. La question a été tranchée dès lors que les propositions techniques ont pu permettre de rendre le système cohérent. La fourche est l'une des modalités de l'interopérabilité, car elle permet d'éviter les correspondances.

Olivier CONDAT, chef du pôle technique Ligne Orange, souligne que l'objectif des fourches est de pénaliser le moins possible d'usagers par des correspondances. Le STIF sait qu'avoir une correspondance peut être perçu négativement par les voyageurs. Les études de trafic ont montré le très fort enjeu d'assurer une continuité de service pour les usagers venant de la ligne rouge sud, d'assurer une continuité de service depuis Champigny-Centre jusqu'à Rosny-Bois-Perrier. Concernant les autres fourches existant dans le réseau francilien, il souligne que les difficultés rencontrées par la ligne 13 sont davantage dues à sa fréquentation très importante qu'à sa configuration en fourche. Les fourches fonctionneront dans le Grand Paris Express parce qu'il s'agira d'un métro automatique et parce que chacune des branches sera équilibrée tant en termes de linéaire que de fréquentation. Ceci permet au STIF de garantir la robustesse, c'est-à-dire la fiabilité, de cette fourche à Champigny.

Sandrine GOURLET précise qu'un métro automatique signifie qu'il n'y a pas de conducteur, mais pas qu'il n'y a pas d'agent. Dans un métro automatique, le besoin de maintenance est très élevé car les métros doivent être entretenus, à la fois sur la ligne et dans le site de maintenance et de remisage (SMR). Il s'agit donc d'une source d'emplois très importante. Le STIF s'interroge également sur la présence en gare de personnel pour faciliter les voyages et donner une information efficace aux voyageurs. Une ligne automatique, c'est moins de conducteurs, mais beaucoup d'emplois.



Interventions du public

M. FUCHS souligne que la gare de Champigny-centre deviendra une gare importante avec deux lignes et attirera des usagers au-delà de la ville-même. Il demande s'il est possible qu'elle bénéficie d'un second accès donnant sur l'avenue de Stalingrad, ce qui permettrait de répartir les flux d'autobus et d'éviter de congestionner le centre de Champigny.

Un habitant de Champigny estime qu'il s'agit d'un projet très intéressant qui, dans sa globalité, répond au mieux aux besoins. C'est un investissement lourd mais très utile pour les générations futures ; il le qualifie de « rendez-vous avec l'histoire ». Il alerte sur le risque de l'éventuel report de la Ligne rouge, en rappelant que les populations se sont investies, notamment avec Orbival. Pour ces populations, 2020 est déjà une date éloignée. Si le projet était repoussé à 2030, les habitants n'y croiraient plus.

La concertation publique est l'occasion de dire que l'on soutient l'ensemble de ce projet, qui répond enfin aux besoins des populations, qui ont eu raison de s'investir de façon aussi importante. Ce projet permettra de corriger des inégalités entre l'est et l'ouest. Les projets ont un coût mais ils le méritent car ils apportent du dynamisme économique, du bien-être et du développement. Selon lui, ce sont certes des investissements importants mais qui rapporteront à la collectivité.

Un participant appuie ces propos, demandant que le projet soit réalisé dès à présent.

Mme Caroline ADOMO interroge les porteurs de projet sur la question de l'accessibilité des gares aux personnes en situation de handicap : le STIF a indiqué que les gares nouvelles seraient accessibles, mais elle souhaite savoir ce qu'il en sera de l'existant.

Réponse des porteurs de projet

Christine REVAULT d'ALLONNES – BONNEFOY, administratrice du STIF et conseillère régionale, remercie les participants de rappeler que le projet est attendu par tous les usagers et particulièrement les Val-de-Marnais. La mobilisation a été très fortement partagée, quelles que soient les couleurs politiques des élus. Les acteurs ont tous convergé pour dire que ce qui apparaît dans le rapport Auzannet ne convient pas. Elle estime qu'il faut rester au plus près du protocole signé par l'Etat, la Région et les Départements en 2011.

Elle précise que la Ligne rouge est envisagée pour 2019, la Ligne Orange pour 2021 et considère que ces délais sont corrects. Christine REVAULT d'ALLONNES – BONNEFOY sans présager des annonces que fera le Premier Ministre début mars, souligne qu'il n'est pas envisageable de réaliser la totalité des lignes en même temps. Le calendrier n'est pas celui qui a été annoncé en 2010-2011 et qui avait déjà été dénoncé par le STIF lors du débat public. Il faut avoir cette honnêteté et la patience d'attendre début mars pour avoir les précisions.

Sandrine GOURLET indique que l'accessibilité est une question très importante pour tous les projets du STIF. Sur les projets neufs, dont fait partie la Ligne Orange, toutes les gares nouvelles seront entièrement accessibles. La question se pose pour les gares existantes, en effet : celles auxquelles la Ligne Orange se connectera seront, autant que possible, rendues accessibles. Par



ailleurs, le schéma directeur d'accessibilité vise à rendre accessibles toutes les grandes gares d'Ile-de-France. La vraie difficulté est la mise en accessibilité des stations de métro dans Paris intra muros. Les espaces y sont en effet souvent trop étroits pour accueillir les équipements nécessaires, en station comme en extérieur. Pour cette raison, la solution retenue par le STIF est de rendre le réseau de bus parisien accessible. Ainsi, les usagers en situation de handicap pourront accéder à Paris via certains points d'entrées accessibles puis de se déplacer à l'intérieur de Paris avec le réseau de bus. L'important est que les usagers ne soient pas piégés, qu'ils puissent entrer et sortir du réseau. C'est très compliqué car l'on compte plus de 1 600 gares en Ile-de-France. Olivier CONDAT indique que les études sont en cours concernant l'accès à la gare de Champigny-centre, études auxquelles les collectivités sont associées. En plus de l'accès à la RD4, la question de l'accès complémentaire doit mûrir. Il dit noter la remarque.

Dominique ADENOT, maire de Champigny, indique, à propos d'un second accès à la station de Champigny-centre, qu'un couloir reliant le boulevard Stalingrad serait très long, environ 300 mètres. Une autre solution est donc recherchée : le premier obstacle est le sous-dimensionnement du pont de chemin-de-fer. Un achat de terrains sera probablement nécessaire pour faciliter l'accès des voyageurs afin de permettre une sortie côté Champigny-centre. Une deuxième réflexion menée avec la SGP est celle d'une conception différente de la rue du cimetière pour permettre que des bus arrivent aussi bien boulevard Stalingrad que sur la route nationale 4. Des discussions ont lieu avec la Communauté d'agglomération du Haut-Val-de-Marne afin de privilégier une desserte rapide de la gare des quatre communes par le nouveau cheminement passant par le boulevard entre le Fort de Champigny et la gare des quatre communes, grâce au projet Altival porté par le Val-de-Marne. Cela permettrait de rabattre tous les bus pouvant descendre à la gare sans passer par le centre-ville de Champigny. Dominique ADENOT souligne la nécessité d'éviter que les usagers venant de Seine-et-Marne passent par la gare du centre-ville. Par précaution, la Ville a ainsi commencé à négocier des achats de maisons près du cimetière pour permettre le passage des bus articulés. La ville aura besoin d'un maximum de transports en commun pour éviter le plus possible les voitures. Il sera également nécessaire d'orienter les Seine-et-Marnais vers la gare des quatre communes.

6 - INTERVENTION DE PHILIPPE SUBRA

Professeur à l'Institut Français de Géopolitique – Université Paris 8 Saint-Denis

Philippe SUBRA, Professeur à l'Institut Français de Géopolitique – Université Paris 8 Saint-Denis, indique travailler sur l'histoire récente des politiques de transport et la façon dont elles sont décidées. Il tient à faire remarquer que quinze ans auparavant, une telle réunion de concertation n'aurait pas eu lieu. A l'époque, ce type d'infrastructures était décidé par l'Etat, éventuellement négociée avec les élus locaux mais les usagers n'avaient pas l'occasion de donner leur avis. C'est un véritable changement. La façon dont on fait les infrastructures aujourd'hui est différente, et bien meilleure.



La deuxième révolution est le fait que l'on construit aujourd'hui le troisième réseau de transport en commun ferré d'Île-de-France, après le métro dans les années 1900-1930 et le RER dans les années 1960-2000. Ce que l'on construit avec le Grand Paris Express, la Ligne Orange, les 8 tramways les tangentielles, c'est presque l'équivalent de ce qui a été fait dans chacune de ces deux étapes précédentes. C'est un moment historique, d'autant plus que c'est la première fois, néanmoins avec un retard ahurissant, que l'on se préoccupe des laissons de banlieue à banlieue autrement qu'avec l'automobile.

La troisième remarque est que, pour une fois, l'on se préoccupe de faire coïncider les projets d'infrastructure et les projets d'aménagement. Jusqu'à présent, l'histoire était une suite de rendez-vous ratés. Il évoque la ville de Chanteloup-les-Vignes dans laquelle une ZAC avait été aménagée. Une gare avait été promise mais est arrivée des années en retard. Le quartier est donc devenu un quartier de relégation. La règle historique, c'est qu'on ne fait pas bien. C'est la première fois que l'on se préoccupe de penser les deux ensembles, à travers les chartes de développement territorial ou les CDT. Du fait de la concertation, du fait que la Région a en charge la gouvernance du STIF, un travail collectif a lieu pour concevoir au mieux les choses. Il y aura des désagréments lors des chantiers mais à moyen et long terme, les gains sont inestimables. Les retombées positives pour le territoire consistent surtout en un apport de mobilité, du fait que tout le monde a pris conscience qu'elle est stratégique en matière d'aménagement, que tout tourne autour de cette question : l'accès à l'emploi, aux loisirs, au savoir, à la citoyenneté... Pour une ville comme Champigny, qui bénéficie déjà d'une gare RER, qui va bénéficier d'une desserte supplémentaire, c'est un moment très positif.

7 - TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

Interventions du public

Christian FAVIER, Président du Conseil général du Val de Marne et l'association Orbival, se réjouit de la tenue de la concertation sur la Ligne Orange. Il rappelle que le projet est issu des débats publics sur les projets Grand Paris et Arc Express. A l'époque, le besoin a été fortement ressenti d'une liaison entre Val-de-Fontenay et le cœur du département, à travers le projet Orbival. La Ligne Orange a été prise en compte mais pas totalement au plan financier dans le projet global. Si l'on veut que la Ligne Orange soit réalisée en même temps que le reste du projet, dans sa globalité, il faut rechercher des financements complémentaires. C'est le sens du rendez-vous qu'a pris Orbival avec le cabinet du premier ministre, au cours duquel l'association va affirmer que le projet ne doit pas être repoussé ni séquencé. Le rendez-vous vise également à faire part des propositions de financement complémentaires d'Orbival. A la différence du rapport Auzannet qui préconise de limiter à 30 ans la durée des emprunts, Orbival estime qu'un équipement de ce type, qui va modifier la région pour des décennies, mérite d'être amorti par des prêts sur des durées beaucoup plus longues, avec des taux plus bas que ceux prévus par le rapport, en sollicitant la banque européenne d'investissement. D'autres capitales européennes ont pu bénéficier de tels prêts, notamment pour la réalisation de liens avec les aéroports. D'autres pistes sont à trouver



dans les ressources de la SGP qui sont basées actuellement sur une taxe via son dégrèvement, et qu'elle puisse emprunter davantage, grâce à de nouvelles ressources. Il y a également les frais de mutation : ne peut-on envisager une faible augmentation de ces droits, qui seraient fléchés sur le financement de ce grand projet ?

Le 6 mars, le Premier Ministre viendra à Marne-La-Vallée, ce qui porte à croire que la Ligne rouge ne s'arrêtera pas avant. La question des rabattements est très importante. Christian FAVIER attire l'attention du STIF, soulignant qu'il est très long de modifier un réseau. Il estime donc nécessaire d'y travailler très en amont. Cela demandera des concertations longues et difficiles, des investissements et de profondes modifications du réseau de transport devront être mises en œuvre. Cela doit se préparer dès maintenant. Il se réjouit de voir que la mobilisation ne faiblit pas et redit sa volonté de voir le métro réalisé rapidement.

Réponse des porteurs de projet

Christine REVAULT d'ALLONNES – BONNEFOY, administratrice du STIF et conseillère régionale, souligne que la question des rabattements bus a été anticipée par le STIF puisque les concertations ont déjà commencé avec les Départements et vont se poursuivre pour proposer d'éventuelles modifications, voire la création de nouvelles lignes de bus.

Sandrine GOURLET précise que les premières réunions ont démarré sur ce sujet avec les communes et les services du Conseil général pour évoquer les premiers principes. Cela permettra de proposer des réorganisations de bus cohérentes et de répondre aux évolutions du territoire d'ici la mise en service.

1 - CLÔTURE DE LA RÉUNION

Le garant clôture la réunion en indiquant que le prochain rendez-vous aura lieu à Saint-Denis, le mercredi 28 février, pour une réunion thématique. Jeudi 29 février aura lieu une réunion territoriale à Rosny-sous-Bois.

