

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

# RÉUNION PUBLIQUE TERRITORIALE À L'ESPACE CULTUREL GEORGES SIMENON

## Le 28 février 2013 à Rosny-sous-Bois

La réunion a duré deux heures trente et a accueilli 168 participants.  
19 interventions ont eu lieu depuis la salle.

### Intervenants

Le STIF, maître d'ouvrage

- ▶ **Philippe SAINSARD**, administrateur du STIF et conseiller régional
- ▶ **Jean-Louis PERRIN**, STIF, directeur des projets d'investissement
- ▶ **Laura FOGLIA**, STIF, chef de division « maîtrise d'ouvrage Ligne Orange »

### 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
- ▶ Une carte du territoire concerné par la réunion publique

### Déroulement de la réunion

#### 1 - Ouverture

- ▶ Accueil républicain par **Claude CAPILLON**, maire de Rosny-sous-Bois ;
- ▶ Ouverture de la réunion par **Philippe SAINSARD**, administrateur du STIF et conseiller régional ;
- ▶ Rappel du contexte de la concertation par **Michel GAILLARD**, garant de la concertation.

#### 2 - Présentation du projet

- ▶ Présentation du STIF, de la concertation et du contexte général du projet par **Jean-Louis PERRIN**, directeur des projets d'investissement ;
- ▶ Projection du film Ligne Orange ;
- ▶ Présentation des principales caractéristiques du projet et du tracé du pont de Bondy à Villemomble par **Laura FOGLIA**, chef de la division Ligne Orange.

#### 3 - Temps d'échange avec le public

#### 4 - Conclusion



# 1 - OUVERTURE

## Accueil républicain par Claude CAPILLON, maire de Rosny-sous-Bois

**Claude CAPILLON, maire de Rosny-sous-Bois** souhaite la bienvenue aux participants à Rosny-sous-Bois dans le théâtre Georges Simenon.

Le Maire rappelle que les Rosnéens ont été réunis il y a deux ans autour de la question fondamentale des transports en Ile-de-France. Deux débats publics avaient alors été organisés autour des projets Arc Express et Grand Paris qui poursuivaient un seul et même but : améliorer les déplacements en Ile-de-France.

Ces deux projets n'en forment aujourd'hui plus qu'un. L'attente des élus et des habitants est toujours aussi forte. Le système en étoile des transports oblige les banlieusards à passer par Paris. Claude CAPILLON constate que les grandes capitales européennes favorisent le déplacement de banlieue à banlieue pour favoriser le développement économique ; pourquoi pas l'Ile-de-France ? Or, Paris est saturé ; le RER A accueille par exemple plus d'un million de voyageurs par jour et ne s'arrête même plus dans chaque gare afin de tenter de combler le retard.

M. CAPILLON conteste la condition mise par la ministre Cécile Duflot qui accepterait l'implantation d'une gare à condition que les élus locaux acceptent la construction de logements. Il estime que les choses vont plus loin aujourd'hui et que la ministre impose une densification urbaine sans accorder les gares ni les transports. M. CAPILLON déclare qu'il n'y aura pas de logement sans transport. Il indique que les maires sont prêts à respecter leur parole si le gouvernement respecte la sienne, et que ces maires soutiennent ce projet, dans sa totalité et sans phasage financier

Claude CAPILLON annonce avoir été reçu la veille à Matignon avec une délégation de l'association Orbival et de l'ACTEP pour défendre ce tracé.

Il souhaite recueillir les avis de la population sur le tracé de la Ligne Orange du Grand Paris Express qui comptera une gare à Rosny-Bois-Perrier. Cette gare constituera un véritable pôle multimodal lors de l'implantation du terminus de la ligne 11 du métro en 2019 (à ce sujet, il donne rendez-vous aux habitants pour une présentation de la ligne le 4 avril à 19h à Domus).

En tant que président de l'Association des collectivités territoriales de l'Est parisien (ACTEP), Claude CAPILLON déclare que les maires de l'ACTEP sont convaincus que la question doit être traitée dans sa globalité, intégrer la réflexion sur la Ligne Rouge, et prendre en compte les transversales nord-sud mais également est-ouest.

Claude CAPILLON souhaite insister sur l'aspect économique et stratégique des transports en Ile-de-France. Dans un monde en crise, il explique que la question de la mobilité n'est pas une question de cadre de vie : elle conditionne l'accès à l'emploi. Elle est donc au cœur des instruments économiques.

A titre d'exemple, il n'est pas acceptable qu'un habitant de la Seine-Saint-Denis mette plus de 2h de transport pour aller travailler dans le quartier de la Défense.



Claude CAPILLON remercie le STIF et invite les Rosnéens à donner leur avis pour peser sur les choix du gouvernement. Il souhaite une bonne concertation à tous.

### **Ouverture de la réunion par Philippe SAINSARD, conseiller régional et administrateur du STIF**

**Philippe SAINSARD, administrateur du STIF et conseiller régional**, est heureux de retrouver les participants nombreux à l'occasion de cette réunion publique dans le cadre de la concertation sur le projet de Ligne Orange du Grand Paris Express, concertation qui a débuté le 11 février. Philippe SAINSARD remercie Michel GAILLARD pour son rôle de garant de la concertation. Il indique ensuite que le projet est le fruit d'un travail collectif, un travail qui se déroule au côté de la Société du Grand Paris, présente dans la salle.

Le réseau du Grand Paris Express se situe à un moment historique pour les transports franciliens : parce que dans les 20 ans qui s'ouvrent, les investissements se monteront à 30 à 40 milliards d'euros (Grand Paris Express et Plan de Mobilisation), ce qui est une première pour une période relativement courte.

Lorsqu'on a l'ambition d'améliorer le quotidien de millions de Franciliens, Philippe SAINSARD considère essentiel de les entendre et de répondre à leurs questions. C'est une garantie essentielle pour la qualité du projet, et une question de démocratie. Cette démarche a été suivie depuis le début du projet. Elle a rassemblé près de 20 000 personnes lors des débats publics. La Ligne Orange est issue des débats publics et émane donc très directement de cet exercice démocratique qui permet au public de s'exprimer. Depuis janvier 2011, les études ont été menées par le STIF et les différentes composantes des projets se sont précisées. Le STIF n'a pas travaillé seul depuis 2011. Les élus ont été très largement associés à l'élaboration de ce projet et Philippe SAINSARD les remercie de leur contribution.

Le projet tel qu'il existe aujourd'hui est donc le projet des Franciliens. Il veut répondre à leurs besoins, correspondre à leurs attentes en matière de facilité de déplacement, de désengorgement des transports existants mais aussi de désenclavement du territoire où les Franciliens vivent, et des zones d'emplois où ils travaillent.

Philippe SAINSARD estime que la Ligne Orange s'inscrit dans un objectif clair : faciliter les déplacements du quotidien. 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'emplois, et qui aujourd'hui ne sont pas assez 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.

Selon Philippe SAINSARD, l'objectif est clair : améliorer le quotidien. Dans ces conditions, le Grand Paris Express n'est pas un luxe, c'est un investissement prioritaire.



Philippe SAINSARD affirme également que 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, estime Philippe SAINSARD.

Il déclare que ce projet est, aujourd'hui, celui de tous les élus d'Ile-de-France et de tous les Franciliens.

Philippe SAINSARD rappelle également que le projet ne se fera pas au détriment de l'existant. Le Grand Paris Express trouve sa place dans le Plan de mobilisation pour les transports de la Région Ile-de-France qui comporte un volet pour améliorer l'existant, en particulier les RER. Cela a déjà commencé (remplacement des rames du RER A, prolongement de la ligne 14, de la ligne 11 de Porte des Lilas à Rosny-sous-Bois, etc.) mais il reste beaucoup à faire. Philippe SAINSARD affirme que la réalisation du projet Grand Paris Express ne peut pas se faire pas au détriment de ces opérations. Il ajoute que la réussite du Grand Paris Express passe par l'amélioration des RER.

L'autre grand objectif de la ligne Orange consiste à permettre de favoriser le développement des territoires à l'est et au nord de Paris. Philippe SAINSARD déclare qu'il s'agit d'un projet majeur pour le territoire francilien. 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 comme c'est le cas pour la ligne 11.

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

**Michel GAILLARD, garant de la concertation nommé par la Commission nationale du débat public**, rappelle que la concertation fait suite à la décision prise par le maître d'ouvrage à l'issue du débat public. Le sujet en débat n'est plus l'opportunité qui a été débattue lors des débats publics mais le schéma de principe, et notamment l'implantation des gares et les objectifs du projet. La concertation obéit à quelques règles dont l'ouverture à tous, la transparence, l'équivalence des avis, etc. Il précise que le compte-rendu de cette concertation sera joint au dossier d'enquête publique lui-même finalisé d'ici la fin de l'année 2013.



## 2 - PRÉSENTATION DU PROJET

- ▶ Voir diaporama et film mis en ligne sur le site Internet du projet : [www.grandparisexpress-ligneorange.fr](http://www.grandparisexpress-ligneorange.fr)
- ▶ Présentation du STIF, de la concertation et du contexte général du projet par Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement
- ▶ Projection du film Ligne Orange
- ▶ Présentation des principales caractéristiques du projet et du tracé du pont de Bondy à Villemomble par Laura FOGLIA, chef de la division Maîtrise d'Ouvrage Ligne Orange

## 3 - TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

### *Interventions du public*

**Maurice FAY, AMUTC, association montreuilloise des usagers des transports collectifs**, estime que le prolongement de la ligne 9 améliorerait le réseau, même si ce n'est pas le sujet du jour.

Il souhaite féliciter et remercier les personnes qui ont permis l'avancement de ce projet de métro en rocade autour de Paris, un pas considérable selon lui.

M. FAY demande si des trains circulant sur cette rocade sans terminus sont envisageables afin qu'on puisse aller d'un point à un autre sans s'arrêter et sans avoir à marcher.

Alors qu'une mise en œuvre à l'horizon 2021 est évoquée par le porteur du projet, **Francis REDON, association Environnement 93**, remarque que le rapport remis sur la question, par M. Auzannet ne présente pas les mêmes perspectives.

Prenant comme référence les 2 ans de retard du projet de Tangentielle Nord, Francis REDON demande comment le porteur du projet compte respecter les délais impartis.

Francis REDON souligne le fait que les projets de transport doivent prendre en compte les logements existants, par exemple à Clichy-sous-Bois et Montfermeil, avant de s'occuper des logements futurs.

Habitant Gagny, une ville non directement concernée par le Grand Paris Express, Francis REDON demande enfin si l'ensemble des gares franciliennes existantes pourront profiter des aménagements réalisés dans les gares du Grand Paris Express (vélos, etc.).



**René MEHEUX, AMUTC, habitant de Rosny-sous-Bois**, remarque que le projet de métro était déjà à l'étude en 1971, date de son arrivé à Rosny-sous-Bois. Pour lui, la Ligne Orange représente un véritable espoir. Selon lui, l'avis d'un protagoniste essentiel manque : celui de l'exploitant de la future ligne.

Il estime que la population avait plébiscité en 2010 le projet d'une rocade continue desservant la zone dense autour de Paris. Il considère avec inquiétude la branche Champigny-Bois-Perrier avec un terminus à Bois-Perrier. Selon lui, ceci ne correspond pas au souhait de la population. Il demande l'avis d'un opérateur afin de savoir comment faire fonctionner 3 lignes disposées ainsi en triangle.

Il déclare que la population de ce territoire souhaite en tout cas la continuité de la rocade autour de Paris.

#### *Réponse des porteurs de projet*

**Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement du STIF**, explique qu'aujourd'hui, en phase amont du projet, les études ne sont pas détaillées ; l'exploitant n'est donc pas encore retenu et aucun schéma d'exploitation n'est arrêté. Il prend note des envies de continuité exprimées, et des questions sur la fréquence, suggestions et questions sur lesquelles le STIF sera amené à examiner ces questions.

Jean-Louis PERRIN remarque qu'il n'existe aucun schéma en boucle en France à l'heure actuelle. Les opérateurs expliquent en effet qu'il est nécessaire de pouvoir couper la ligne en un endroit par souci de robustesse d'exploitation, pour pouvoir injecter ou stocker des rames par exemple. A l'échelle mondiale, il existe un ou deux exemples d'exploitation en boucle continue, à Londres notamment (la Circle Line). Cette question fait partie des études qui seront conduites et expertisées.

Le système de la fourche concerne en effet la partie sud de la Ligne Orange. En arrivant à Champigny, une fourche permettra de s'orienter vers Noisy ou vers Rosny-Bois Perrier et de l'autre côté, une ligne continue de Noisy à Saint Denis Pleyel qui passe par Rosny-Bois Perrier. Les remarques exprimées sur ce sujet sont entendues par le STIF. Elles feront l'objet d'études complémentaires. Pour le bon fonctionnement d'une fourche, plusieurs conditions doivent en effet être réunies, les branches doivent notamment être courtes et les trafics équilibrés.

Concernant l'exploitant, un niveau d'études plus approfondi sera mis en œuvre à l'issue de la phase d'enquête publique qui aura lieu en 2014. C'est à ce moment que l'exploitant sera choisi par le biais d'une consultation garantissant le libre jeu de la concurrence conformément à la réglementation européenne en la matière. L'exploitant sera retenu avant la mise en service afin de bénéficier de ses remarques.

**Philippe SAINSARD, administrateur du STIF et conseiller régional**, déclare que le rapport AUZANNET donne la vision d'un haut fonctionnaire. Jean-Paul Huchon a donné son avis publiquement sur ce rapport.

Le financement est en effet porté par la Région, le STIF, l'Etat et la Société du Grand Paris par le biais des autres lignes. L'ensemble de ces acteurs doit être en phase sur la manière de mobiliser ces financements et donc l'étalement des projets. Le Premier ministre s'exprimera le 6 mars prochain sur ce sujet.



Philippe SAINSARD rappelle que le budget alloué à l'ensemble du projet a été augmenté, notamment pour la Ligne Orange, les financeurs souhaitant un très bon maillage avec le réseau existant. Le Grand Paris Express fait en effet partie d'un ensemble de modes de transports en Ile-de-France. Il ne peut être isolé du reste. Même si le calendrier sera peut-être allongé, la Région Ile-de-France et le STIF souhaitent arriver à la réalisation de cet ensemble.

Philippe SAINSARD reconnaît le retard pris sur le projet de Tangentielle Nord. Il rappelle néanmoins que d'autres projets ont été livrés à l'heure : le T1, le T2, le T3, le T4 ou les prolongements des lignes 4 et 12 du métro. Dans ces conditions, il estime que le retard pointé sur le projet de Tangentielle Nord ne peut être considéré comme représentatif.

**Laura FOGLIA, chef de la division Ligne Orange**, indique que le STIF dispose d'un schéma directeur de stationnement des vélos afin de garantir un niveau standard de qualité de service, selon un label « Véligo » : 20 000 places de stationnement vélo seront ainsi créées à l'horizon 2020. A terme, il s'agit d'équiper toutes les stations et toutes les gares en stationnement vélo.

#### *Interventions du public*

**Pierre-Olivier CAREL, conseiller municipal de Rosny-sous-Bois, groupe Démocrate et Centriste**, relève l'inquiétude des Rosnéens à la suite de la publication du rapport Auzannet. Il estime que, malgré les dires de Philippe SAINSARD, il continue d'être un document d'actualité, ce qui justifie les inquiétudes sur les tracés, le matériel envisagé et le financement.

Le chiffre de 300 000 voyageurs par jour dès la mise en service avancé par le STIF figure selon lui la grande attente du projet au sein de la population. La Ligne Orange en Y permettra de se déplacer rapidement de banlieue à banlieue. Pierre-Olivier CAREL insiste sur l'importance de la rapidité des temps de parcours pour offrir une véritable alternative à la voiture et aux bus. Il estime que les lignes Orange et Rouge sont faites pour fonctionner ensemble.

Rappelant que les annonces du Premier ministre sur le financement sont sans cesse repoussées depuis le 15 février, Pierre-Olivier CAREL estime la situation absurde : la concertation a débuté le 11 février alors que le cadrage financier par le Premier ministre pourrait remettre en cause certaines parties du projet.

**Pierre-Olivier CAREL** note que le député socialiste Alexis BACHELAY co-rapporteur de la loi sur le Grand Paris à l'Assemblée nationale envisage un phasage qui place les lignes de rocade comme prioritaires, au détriment de la branche entre Rosny et Noisy-Champs, ce qui l'inquiète. Or, selon lui, au regard de toutes les expériences de phasage de tel projet, une date de mise en service à l'horizon 2030, soit dans 17 ans, proposée dans le rapport Auzannet est une échéance ni tenable ni appelée à être tenue, renvoyant les utilisateurs à leurs conditions quotidiennes de transport très dégradées. Il juge cette rupture d'égalité inacceptable.

Il craint aussi que le projet ne soit pas réalisé en totalité ou profondément remanié ; en particulier, il est opposé à l'alternative du prolongement de la ligne 11 qui remplacerait le Grand Paris Express. Puisque Cécile DUFLOT a déclaré que toutes les lignes du Grand Paris Express devaient être réalisées en même temps, il considère qu'aux yeux du gouvernement cela est possible.



Pierre-Olivier CAREL estime que l'équilibre social et urbanistique de la ville de Rosny-sous-Bois et de toutes les communes concernées doit être préservé : les décisions de densification ne peuvent être prises que si les décisions en termes de transport sont assurées ; chacun doit prendre ses responsabilités.

**Un habitant de Rosny-sous-Bois** remercie le STIF pour la tenue de cette réunion d'information et pour le site internet dédié au projet. Ayant noté que 4 tunneliers sont envisagés pour creuser le tunnel, dont 3 partant de Rosny-sous-Bois, cet habitant demande comment le creusement sera effectué et quelles solutions sont envisagées pour évacuer la terre, faisant référence aux solutions fluviales utilisées pour l'évacuation de la terre dans le cadre du projet de ligne 14.

Il suggère que l'aménagement autour de la gare de Rosny-Bois-Perrier, qui représentera un travail important, soit anticipé.

Concernant l'atelier de garage, dans l'hypothèse du quartier de la Garenne, cet **habitant de Rosny-sous-Bois** demande si la zone d'activité actuelle est seule concernée ou si des expropriations sont à prévoir.

**Le président d'une association à Noisy-le-Grand** demande si la Ligne Orange allègera le RER A, déjà bondé en direction de Marne-la-Vallée.

**La représentante du syndic de la copropriété de Rosny 2** porte l'avis des cinq copropriétaires du centre commercial.

Sur un plan général, ces copropriétaires soutiennent le renforcement des transports en commun, de la ligne 11 comme de la Ligne Orange, estimant que ce développement constitue une chance pour les clients du centre commercial. Ce développement permettra notamment à des clients venir de plus loin.

**Les 5 copropriétaires** font également part de plusieurs points d'attention :

- . la nécessaire mutualisation des ouvrages de la ligne 11 et de la Ligne Orange ; il s'agit considérer le lancement des travaux de la ligne 11 comme une opportunité préfigurant les travaux de la station Bois-Perrier Ligne Orange ;
- . l'environnement extérieur de la station Bois Perrier doit être pensé selon une logique de continuité des flux depuis les espaces publics jusqu'à la salle de transport ;
- . il faudra réduire les impacts de la Ligne Orange sur les parkings du centre commercial, essentiels pour l'activité ;
- . il faudra enfin anticiper le chantier afin de préserver l'accès au centre (pour les clients, les voitures, les livreurs, etc.).

#### **Réponse des porteurs de projet**

Concernant les tunneliers, **Laura FOGLIA, chef de la division Ligne Orange**, explique que le nombre de tunneliers évoqués constitue une simple hypothèse, prise au stade des études de pré-faisabilité. Ce sont les études préliminaires qui indiqueront le nombre de tunneliers nécessaires, le calendrier, la localisation, ainsi que la manière de gérer le chantier et ses nuisances.





Laura FOGLIA confirme que le creusement du tunnel entraînera une évacuation de terre en quantité importante. Le phasage du chantier permettra la circulation des populations locales et l'accès aux emplois. Il permettra également d'éviter la surcharge du réseau routier. Le STIF réalisera un schéma directeur d'évacuation des déblais pour étudier les modes alternatifs à la route afin de ne pas surcharger les grands axes et pour valoriser les terres excavées. Des plages horaires devront également être respectées pour l'évacuation des déblais.

Si le site du quartier de la Garenne est retenu au terme des études préliminaires, le STIF devra alors acquérir ce site (aujourd'hui constitué d'une plateforme logistique et de locaux vides). L'expropriation ne serait mise en œuvre que si les procédures amiables n'aboutissaient pas. L'actuel atelier-garage ne concernera pas l'avenue de la République ; il sera uniquement implanté sur le site du pôle logistique.

L'activité ne sera par ailleurs pas nécessairement génératrice de bruit. Le tunnel est en effet entièrement souterrain et l'ensemble des activités se déroulera à l'intérieur. Si des activités génératrices de bruit devaient être néanmoins présentes, elles pourront être situées du côté opposé aux zones d'habitation.

Concernant la mutualisation de la ligne 11 et la Ligne Orange, Laura FOGLIA rappelle que la ligne 11 a un temps d'avance. L'objectif est d'abord de ne pas retarder la réalisation de cette ligne. Elle assure que la coordination des deux projets est assurée, afin de limiter l'impact sur le centre commercial.

**Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement**, rappelle à ce propos que le projet de prolongement de la ligne 11 a été approuvé récemment par le Conseil du STIF à l'unanimité.

Concernant l'accessibilité à Rosny-sous-Bois, par le biais des études préliminaires, le porteur du projet cherchera toutes les solutions permettant de garantir le fonctionnement du centre commercial pendant les travaux. Des études ont déjà été menées pour étudier la circulation (piétonne, routière, etc.) autour du centre commercial.

Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement, rappelle que l'un des objectifs importants consiste à décharger les réseaux au centre de l'agglomération en permettant aux Franciliens d'utiliser le tracé en rocade.

Les trafics augmenteront à l'extérieur de la rocade en raison de l'attraction exercée par cette dernière mais, à l'intérieur, les trafics diminueront. Concernant les RER, une baisse de la charge à hauteur de 10 % à 15 % est attendue par rapport au trafic actuel. L'un des objectifs majeurs du projet consiste à améliorer les déplacements mais également à diminuer la charge des autres modes de transport.

Jean-Louis PERRIN rappelle qu'un financement de 20 millions d'euros est déjà assuré par la Région Ile-de-France et l'Etat par le biais de la société du Grand Paris. Ce financement permettra la conduite des études jusqu'à l'enquête publique.



Philippe SAINSARD, conseiller régional et administrateur du STIF, **affirme que le projet de transport** porté par la Région et le STIF marche « sur deux jambes » : le Grand Paris Express et l'amélioration du réseau existant. Ces deux aspects doivent avancer de façon synchronisée ; c'est la volonté politique de la Région Ile-de-France. S'il y a aura probablement un phasage et des besoins de financement supplémentaires, Philippe SAINSARD assure que la Région ne renoncera pas au projet de la Ligne Orange. Par ailleurs que la Seine-Saint-Denis est destinataire de nombreux projets de transports franciliens afin de combler le retard en la matière.

#### *Interventions du public*

**Patrice CALMEJANE, maire de Villemomble**, rappelle avoir participé à la réunion publique de Neuilly-sur-Marne. Il a ensuite présenté le projet lors de 4 réunions de quartier qui ont rassemblé 800 personnes, enthousiastes à l'idée d'un mode de transport permettant d'aller dans d'autres directions, pas seulement vers Paris. Il demande à être rassuré et espère que les déclarations à venir du Premier ministre confirmeront la réalisation du projet et son calendrier, sous peine de décevoir fortement la population

Patrice CALMEJANE demande confirmation du fait qu'il ne s'agira pas de prolonger la ligne 11 du métro à la place de la Ligne Orange.

Concernant la variante 1 de la gare prévue à Villemomble, Patrice CALMEJANE demande si les travaux seront uniquement en souterrain. Il affirme relayer des inquiétudes quant à la perturbation de la circulation au sud de la ville et autour de Rosny 2 en cas de travaux de surface.

Patrice CALMEJANE demande des renseignements à propos du projet de prolongement du RER E à l'ouest vers La Défense.

Patrice CALMEJANE souhaite enfin connaître les dispositions prévues concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, notamment pour la gare du Raincy-Villemomble.

#### **Gérard COSME, président de la communauté d'agglomération Est Ensemble**

Gérard COSME, après avoir remercié le STIF, les élus et le garant pour l'organisation de la réunion, déclare que le projet de la ligne Orange revêt une grande pertinence pour le territoire d'Est Ensemble qui rassemble 400 000 habitants et 9 communes. Tout particulièrement pour les habitants du territoire qui vont travailler sur Paris et la petite couronne, et pour les salariés qui travaillent sur le territoire et viennent des territoires voisins. Le projet est donc un outil au service de l'équilibre social de la Métropole.

Rappelant la signature d'une convention AOP (autorité organisatrice de proximité) signée le 25 février 2013 avec Pierre SERNE, Gérard COSME réaffirme l'importance de l'écoute du STIF et du Président de la Région pour l'ensemble des projets de transport en Ile-de-France. L'organisation des transports est essentielle à prendre en considération et doit être au cœur de la réflexion autour du projet de la ligne Orange.

Concernant le positionnement de la gare de Bondy, Gérard COSME, après avoir rappelé l'enjeu en termes de surface constructible, estime qu'une implantation sous le canal de l'Ourcq procurerait un véritable effet d'entraînement pour le territoire et les aménagements envisagés.



Remarquant le gisement d'emplois exceptionnel constitué par le pôle situé autour de l'aéroport de Roissy, Gérard COSME demande si une réflexion a été menée afin d'adapter les horaires d'exploitation aux horaires des salariés travaillant en 3x8.

**Réponse des porteurs de projet**

**Philippe SAINSARD, administrateur du STIF et conseiller régional**, déclare que le conseil du STIF a voté le projet de prolongement de la ligne 11 en l'état : rien ne préfigure le prolongement de la ligne 11 sur le tracé de la Ligne Orange. Alors qu'au-delà du Grand Paris Express et du Plan de mobilisation pour les transports, d'autres projets font déjà l'objet d'études (par exemple le doublement du tunnel entre Châtelet et la gare du Nord), un tel prolongement de la ligne 11 n'est pas un projet de transport identifié.

**Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement**, explique que le projet de prolongement du RER E à l'ouest sous la maîtrise d'ouvrage de RFF a franchi une étape administrative importante puisque la déclaration d'utilité publique a été prononcée par le préfet. Le financement de la phase des travaux reste à boucler.

Jean-Louis PERRIN note qu'en phase d'étude, il est très rare que le financement d'un projet soit bouclé. La Ligne Orange ne constitue pas une exception, avec un financement des études à hauteur de 20 millions d'euros.

De manière générale, Jean-Louis PERRIN note qu'il y a eu un retard important d'investissement dans les transports d'Ile-de-France. Le STIF, décentralisé depuis 2006, a mis en place des moyens considérables pour étudier un grand nombre de projets, afin de rattraper ce retard.

**Laura FOGLIA, chef de la division Ligne Orange**, explique que le STIF s'est doté d'un schéma directeur d'accessibilité en application de la loi de 2005 en la matière. Il prévoit la mise en accessibilité, à termes, de l'ensemble des gares et stations. C'est une démarche complexe qui implique des investissements importants. A l'horizon 2018, 266 gares doivent être rendues accessibles, pour un investissement de 1,4 milliards d'euros. Le réseau de bus est également concerné pour un coût de 200 millions d'euros. La moitié de ces investissements est prise en charge par le STIF.

Toutes les stations de la Ligne Orange seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Lorsque la ligne Orange sera en correspondance avec une ligne rendue accessible, le couloir d'accès sera accessible. Ce ne sera pas le cas pour les stations non encore rendues accessibles mais des mesures conservatoires seront prises pour permettre l'accessibilité plus tard.

**Philippe SAINSARD, administrateur du STIF et conseiller régional d'Ile-de-France**, ajoute que certaines gares ne peuvent être rendues accessibles. C'est notamment le cas de la gare de Villeneuve-Saint-Georges la mise en accessibilité coûterait le montant rédhitoire de 200 millions d'euros. Pour pallier cette contrainte, un dispositif de transport à la gare la plus proche est en cours d'expérimentation depuis quelques mois.

Au total, une vingtaine de gares franciliennes ne peuvent être rendues accessibles à tous.



**Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement**, confirme que le maillage est un élément majeur du Grand Paris Express : 7 voyageurs sur 10 viendront ou iront vers un autre réseau. Il ajoute que l'amélioration des temps de correspondance représente un véritable enjeu : sur l'ensemble du Grand Paris Express, un allongement de tous les temps de correspondance de 2 minutes entraînerait une perte de 20 % du trafic attendu. Parmi les 16 stations de la Ligne Orange, 13 seront en correspondance. Le STIF y attachera le meilleur soin et le coût des connexions est provisionné dans le budget total.

Jean-Louis PERRIN précise que le schéma d'exploitation horaire n'est pas arrêté aujourd'hui. A minima, les conditions seront équivalentes à celles des autres réseaux rencontrés, soit une amplitude de 5h du matin à 1h le lendemain matin, dans l'exemple de la ligne 13 du métro.

A propos des variantes de gares, Jean-Louis PERRIN rappelle que chacune présente des avantages et des inconvénients. L'objet de la réunion du jour ne consiste pas à trancher mais bien à échanger et de recueillir les avis à propos des différentes variantes proposées.

#### *Interventions du public*

**Une habitante de Villemomble** estime que le maître d'ouvrage n'a pas répondu à une question posée par le maire de Villemomble : les travaux de la gare de Villemomble auront-ils lieu sous terre ou en surface, donneront-ils lieu à des nuisances sonores ? Comment les terres seront-elles évacuées ?

**Elizabeth Pochon, députée de la 8e circonscription de la Seine-Saint-Denis**, demande quelle est la politique de tarification envisagée par le STIF sur la Ligne Orange.

**Un habitant du sud de Rosny** demande si le gestionnaire choisi pour la ligne orange sera le même que celui choisi pour la ligne rouge.

Cet habitant remarque que le site de maintenance sera en surface alors que le métro sera souterrain. Il demande si cette situation peut représenter une contrainte et si des voies d'accès en montée progressive seront réalisées.

Il regrette que le STIF n'ait pas présenté l'implantation prévue pour la gare de Fontenay au sud de Rosny-sous-Bois.

Il demande ensuite demande quelle sera la profondeur du tracé et la manière dont la Ligne Orange croisera la ligne A sous terre.

Rappelant que des bâtiments s'étaient affaissés lors des travaux de la ligne 14, il demande si des nuisances sont attendues pour les immeubles en surface.

Il souhaite enfin savoir si le trafic prévu est calculé par rapport au trafic actuel (en augmentation constante) ou par rapport au trafic estimé à l'horizon 2021 ne tenant pas compte de la Ligne Orange.



**Réponse des porteurs de projet**

**Laura FOGLIA, chef de la division Ligne Orange**, confirme que la gare de Villemomble sera souterraine et ne donnera pas lieu à des nuisances sonores ni vibratoires en phase d'exploitation. Les méthodes de réalisation de la gare seront étudiées dans le cadre des études à venir. A la suite du bilan de la concertation, un cahier des charges précis sera déterminé pour des variantes précises. Il sera alors possible d'étudier des méthodes afin de garantir une circulation acceptable au niveau de la Grande Rue.

Concernant les travaux, la circulation des camions de chantier sera étudiée dans le cadre des études d'impact menées en 2013. Dans tous les cas, des plages horaires seront définies, pas de circulation la nuit par exemple. Des solutions seront recherchées pour proposer des modes alternatifs à la route pour l'évacuation des déblais de chantier, et diminuer les vibrations en phase chantier. Des méthodes seront mises en œuvre afin de définir les nuisances et de prévoir des mesures pour les réduire.

**Philippe SAINSARD, conseiller régional d'Ile-de-France et administrateur du STIF**, explique que la mise en place d'une politique de tarification implique le fait que le STIF ait compétence sur le Grand Paris Express par la loi, ce qui n'est pas encore le cas.

D'une manière générale, le principe sera que les abonnements en cours et le Pass Navigo permettront d'accéder au Grand Paris Express. La réflexion sur la tarification devra aussi prendre en compte l'augmentation des coûts d'exploitation d'un réseau renforcé.

Philippe SAINSARD ajoute que le Grand Paris Express bénéficiera du principe d'unité de transport. L'accès sera assuré par la validation d'un support magnétique en entrée et sortie.

**Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement**, explique que la loi sur le Grand Paris a créé le statut de gestionnaire d'infrastructure : la RATP gère les infrastructures sur les lignes Rouge, Bleue et Verte. La loi ne dit rien pour la Ligne Orange. Un débat est en cours.

En parallèle, le rôle de l'exploitant est de faire rouler les trains. Il sera désigné après la procédure de mise en concurrence lancée par le STIF. Cette démarche sera effectuée en temps opportun afin de profiter des remarques et avis de l'exploitant sur le réseau.

Sur le plan juridique et administratif, l'exploitant peut être différent pour chaque ligne du Grand Paris Express. Ce n'est néanmoins pas le meilleur cas de figure pour garantir la cohérence du réseau. D'autant plus que le besoin d'avoir une bonne continuité entre les lignes Orange et Rouge est évoqué, afin que le voyageur, par exemple, n'ait pas à descendre à Champigny.

**Interventions du public**

**L'habitant du sud de de Rosny-sous-Bois** signale que les RER A et B sont sous exploitation double, à la fois RATP et SNCF, et que ce n'est pas nécessairement gênant.

**Une habitante de Rosny-sous-Bois** demande pour quelle raison la gare de Fontenay n'a pas été présentée alors qu'elle est utilisée par les Rosnéens. Elle constate le fait que les nouveaux projets



sont liés à Rosny 2. Elle estime que la desserte de Rosny 2 par le Grand Paris Express se ferait au détriment des habitants de l'autre extrémité de la ville de Rosny-sous-Bois.

#### **Réponse des porteurs de projet**

Par souci de proximité avec le territoire, **Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement au STIF**, explique que la Ligne Orange a été découpée en quatre secteurs géographiques pour cette phase de concertation. La réunion publique présentant la gare de Fontenay se tiendra le 22 mars 2013 à Nogent-sur-Marne.

*Voir diapositive présentant la gare de Val-de-Fontenay en téléchargement sur le site Internet.*

**Laura FOGLIA, chef de la division Ligne Orange**, explique que la gare de Val-de-Fontenay est envisagée à proximité des gares RER A et E, dans une zone dense où se trouve la zone d'activité du Péripole, le deuxième site possible pour l'implantation de l'atelier-garage. La gare est prévue en souterrain sous l'A86, avec de bonnes correspondances avec les gares A et E qui doivent être définies. Le STIF a conscience des contraintes, notamment le passage du quai du RER A au quai du RER E. La réflexion sur la gare de Val-de-Fontenay intègre ces contraintes.

**Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement**, explique que le choix d'une gare à Rosny-Bois-Perrier a été fait en raison d'une connexion forte avec le RER E, de la présence d'un centre commercial et de quartiers en voie de développement : on dénombre 8 000 à 10 000 personnes habitant ce secteur. Le RER E dessert déjà le centre-ville. Les autres modes de transport, notamment le réseau de bus, sont aussi à prendre en considération. Lorsque les études auront davantage avancé à ce sujet, le STIF aura l'occasion de venir échanger à ce propos avec l'exploitant des bus et avec la population.

#### **Interventions du public**

**Maurice FAY, AMUTC**, soutient le plaidoyer de M. Carel. A ce sujet, il demande pour quelle raison le T1 reste bloqué à Noisy-le-Sec.

Maurice FAY considère que le triangle Champigny/ Rosny Bois-Perrier/ Noisy-le-Champ pose de nombreux problèmes de continuité. Il propose une rocade sous maîtrise d'ouvrage unique et le prolongement de la ligne 11, ce qui coûterait moins cher selon lui.

**Carmello PICCIOTTO, habitant de Montmartre**, estime que la ligne Orange va doubler la grande ceinture ferroviaire en souterrain. Il demande si le STIF a commencé à réfléchir à un service voyageur, étant donné que le Conseil général du Val-de-Marne souhaite créer une tangentielle Orly-Champigny. Une tangentielle Est du Bourget vers Orly-Rungis est-elle envisageable ? Il s'agirait alors d'un Trans Val-de-Marne ferré.

Ce participant considère regrettable que le maire de Villemomble n'est pas souhaité le tramway. A l'occasion de la mise en service du T3 bis, il considère qu'il aurait été souhaitable de prolonger le bus de Pantin à Paris.

#### **Réponse des porteurs de projet**

**Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement**, rappelle que le schéma de principe du projet de prolongement du T1 a été approuvé majoritairement lors du conseil du STIF du



13 décembre 2012. Il déclare que l'ensemble des acteurs concernés par le projet souhaite une enquête publique rapide. Aujourd'hui, le dossier du prolongement du T1, porté par le CG 93 et la RATP, ne peut pas être considéré comme bloqué.

Concernant la grande ceinture ferroviaire, Jean-Louis PERRIN déclare que la Région et l'Etat ont souhaité la mise en place d'une étude de faisabilité sur la « rocade ferrée de moyenne couronne ». Effectivement le Conseil général du Val-de-Marne a débuté les études.

**Laura FOGLIA, chef de la division Ligne Orange**, ajoute que la grande ceinture est actuellement utilisée par des trains de fret qui devraient être supprimés si la grande ceinture était utilisée pour des services voyageur. Elle n'est pas d'ailleurs pas utilisable par un métro automatique et elle se trouve en surface. Enfin le tracé de la ligne Orange longe seulement la grande ceinture sur un trajet très court.

#### *Interventions du public*

**Un habitant de Noisy-le-Sec** aurait aimé que la question sur le projet de prolongement du T1 soit posée quand le maire de Noisy-le-Sec était encore présent.

Michel GAILLARD, garant de la concertation, estime qu'il est normal d'apporter un éclairage sur la question du T1.

**Un habitant de Villemomble** demande si une exploitation 24h/24h est envisageable. Il demande comment la sécurité sera assurée en l'absence de conducteur.

**Un habitant de Noisy-le-Sec** est étonné de la redondance d'une bonne partie du tracé de la ligne Orange. Il estime que 650 millions d'euros pourraient être économisés sur le T1 en envisageant un tracé plus à l'est, proche du tracé d'Arc Express. Il demande pourquoi ce tracé a été choisi.

**Carmello PICCIOTTO, habitant de Montmartre**, souhaite que le dossier d'information tienne compte de l'inauguration du T3 bis et ses chiffres actualisés.

#### *Réponse des porteurs de projet*

**Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement**, explique qu'un métro doit être entretenu. Il ne peut donc pas fonctionner en continu. A Barcelone ou à Berlin, le service est plus long certains week-ends, ce qui a des conséquences sur l'organisation (entretien et l'exploitation).

Jean-Louis PERRIN déclare que l'absence de conducteur n'induit pas une absence de sécurité. Du personnel sera présent en gare, un système de vidéosurveillance sera installé. On retrouve ce type de dispositif sur de nombreux réseaux de transports en France et en Europe. C'est un sujet important, à ne pas négliger, auquel le STIF sait répondre.

**Laura FOGLIA, chef de la division Ligne Orange**, rappelle que la ligne Orange et le T1 n'ont pas la même vocation de desserte. Entre Drancy Bobigny et Bobigny Picasso, le T1 comptera six arrêts pour du cabotage, la ligne Orange un seul arrêt pour des trajets plus longs.



Le RER E compte trois stations en commun avec la ligne Orange : Rosny-Bois-Perrier, Val-de-Fontenay et Nogent-le-Perreux. La ligne Orange a une vocation de rocade (de banlieue à banlieue), le RER E une vocation radiale (vers Paris). La plupart des utilisateurs du RER E l'utilisent pour aller vers Paris.

Si on peut constater un effet de décharge pour les voyageurs de banlieue en banlieue qui devaient auparavant passer par Paris, il ne s'agit pas d'un doublement de service.

## 4 - CONCLUSION

**Michel GAILLARD, garant de la concertation nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP)**, annonce la tenue de la prochaine réunion le 19 mars à Aubervilliers.

**Philippe SAINSARD, administrateur du STIF et conseiller régional d'Ile-de-France**, retient que le public a perçu que les projets de la Ligne Orange et de la ligne 11 du métro avancement, que ces projets sont attendus et suscitent quelques inquiétudes. Il rappelle que le projet a bien évolué par rapport au projet initial d'Arc Express et le réseau de transport du Grand Paris. Si le calendrier et le financement de la Ligne Orange ne sont pas encore définitifs, les derniers arbitrages du gouvernement sont attendus le 6 mars.

