

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

# RÉUNION PUBLIQUE TERRITORIALE

## Le 22 mars 2013 à Nogent-sur-Marne

La réunion a duré deux heures et a accueilli 70 participants.  
18 interventions de la salle ont eu lieu.

### Intervenants

**Le STIF, maître d'ouvrage**

- ▶ **Christine REVAULT d'ALLONNES-BONNEFOY**, administratrice du STIF et conseillère régionale
- ▶ **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
- ▶ La carte du territoire concerné par la réunion publique
- ▶ Une plaquette de présentation du Nouveau Grand Paris en lien avec la Ligne Orange
- ▶ L'exposition sur le projet Ligne Orange
- ▶ Une urne pour le recueil des avis Ligne Orange

### Déroulement de la réunion

#### 1 - Ouverture

- ▶ Mot d'accueil républicain de **Jacques J.P. MARTIN**, maire de Nogent-sur-Marne;
- ▶ Intervention liminaire de **Christine REVAULT d'ALLONNES-BONNEFOY**, administratrice du STIF, en soutien au STIF;
- ▶ Rappel du contexte de la concertation par **Michel GAILLARD**, garant de la concertation.

#### 2 - Présentation du projet

- ▶ Présentation du STIF et du contexte général du projet par **Jean-Louis PERRIN**, directeur des projets d'investissement;
- ▶ Projection des grandes caractéristiques de la Ligne Orange telle qu'adoptée par le STIF par **Laura FOGLIA**, chef de la division Ligne Orange;
- ▶ Présentation des annonces du Premier ministre sur le Nouveau Grand Paris par **Jean-Louis PERRIN**, directeur des projets d'investissement;

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

#### 4 - Clôture de la réunion

## 1 - OUVERTURE

### Mot d'accueil républicain de Jacques J.P. MARTIN, maire de Nogent-sur-Marne

**Jacques J.P. MARTIN** souhaite ne pas prendre trop de temps pour une soirée destinée à des échanges. L'élu estime que l'on est en train d'avancer sur un projet particulièrement important pour l'est parisien. Il considère que les arbitrages rendus par le Premier ministre vont dans le bon sens. Pour lui, c'est davantage la question du calendrier qui se pose que celle du projet en lui-même, qui continue de respecter la philosophie d'ORBIVAL. M. J. J.P. MARTIN souhaite enfin la bienvenue aux habitants des villes voisines.

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

**Michel GAILLARD** rappelle que la concertation a été décidée dans le cadre du code de l'environnement par la Commission nationale du débat public (CNDP). Il précise que le STIF a saisi la CNDP en septembre 2012. Il souligne son rôle consistant à veiller au bon déroulement de cette concertation, à sa transparence et à la qualité du débat. M. GAILLARD rappelle également les principes de la concertation. Enfin, il évoque le bilan de la concertation qui sera rédigé par le STIF et approuvé par le garant.

## 2 - PRÉSENTATION DU PROJET

### Intervention liminaire de Christine REVAULT d'ALLONNES-BONNEFOY, administratrice du STIF, conseillère régionale

**Christine REVAULT d'ALLONNES-BONNEFOY** remercie Michel GAILLARD. Ce soir est la neuvième réunion de la concertation Ligne Orange, projet que l'on peut qualifier d'historique en raison de l'investissement important qui est consenti.

Elle souligne que le moment est particulier car, entre le début de la concertation et aujourd'hui, des annonces ont été faites par le Premier ministre, qui ont des conséquences sur le projet Ligne Orange. On peut en retenir les éléments suivants :

- ▶ La confirmation de l'engagement de l'État pour faire aboutir le projet;
- ▶ L'inscription/indication des plannings, avec les capacités de financement mises en face;
- ▶ L'assurance que le Grand Paris Express et le plan de mobilisation pour les transports constituent désormais deux volets du Nouveau Grand Paris;
- ▶ La reconnaissance du STIF comme autorité organisatrice des transports de plein exercice sur l'ensemble du réseau du Grand Paris Express;
- ▶ Le principe retenu d'une rocade autour de Paris, en proche banlieue et avec des stations peu éloignées.



Mme REVAULT d'ALLONNES-BONNEFOY considère que la concertation prend plus que jamais tout son sens après les annonces du Premier ministre et les pistes d'optimisation proposées: prolongement de la ligne 11 du métro, dimensionnement des quais, principe d'une ligne 15 en rocade. L'administratrice du STIF rappelle que la Ligne Orange est issue des débats publics sur les projets d'Arc Express et du Grand Paris, dont les études précises sont menées depuis 2011. Selon l'élue, la Ligne Orange doit répondre à deux objectifs: faciliter les déplacements quotidiens et favoriser le développement des territoires à l'est et au nord de Paris.

▶ Présentation du STIF et du contexte général du projet par **Jean-Louis PERRIN**, directeur des projets d'investissement

Voir diaporama

▶ Projection des grandes caractéristiques de la Ligne Orange telle qu'adoptée par le STIF par **Laura FOGLIA**, chef de la division Ligne Orange

Voir diaporama

▶ Présentation des annonces du Premier ministre sur le Nouveau Grand Paris par **Jean-Louis PERRIN**, directeur des projets d'investissement

Voir diaporama

## 3 - TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

### *Interventions du public*

Un **habitant de Nogent-sur-Marne** apporte son soutien au projet, mais juge que la Ligne Orange sera mise en service tardivement. Il exprime ses doutes sur le respect des délais et du budget annoncé par le Premier ministre. Il demande également pourquoi la ligne au sud – la Ligne Rouge – a la priorité par rapport à la Ligne Orange, avec une différence de dix ans.

**M. Claude MALLERIN, adjoint au maire de Fontenay-sous-Bois chargé des transports**, se félicite des annonces du Premier ministre. Il salue la pugnacité de l'association ORBIVAL, et particulièrement de Jacques J.P. MARTIN, maire de Nogent-sur-Marne, et de Christian FAVIER, président du Conseil général du Val-de-Marne, qui ont su préserver le consensus des populations et des élus autour du projet, et ce malgré les changements de majorité politique, dans le souci de l'intérêt général. M. MALLERIN estime que ce travail va se poursuivre, car «la messe n'est pas dite». S'il se dit satisfait du tracé retenu, il souhaite une accélération du calendrier, considérant que 2030 est une date trop lointaine.



**M. René MEHEUT, vice-président de l'AMUTC-Est<sup>1</sup>**, déclare que plusieurs personnes s'émouvront peut-être d'un nouveau changement des règles du jeu en cours d'élaboration du projet, comme cela avait déjà été le cas le 26 janvier 2011 [lors de la signature de l'accord entre la Région Ile-de-France et l'État sur la création du Grand Paris Express, NDLR]. Néanmoins, il se dit très heureux de cette rocade continue en couronne dense et de l'étude d'un prolongement de la ligne 11 à l'est, que l'AMUTC appelait de ses vœux. Il pose la question du gabarit de la future ligne 15: le STIF conservera-t-il un gabarit RER ou passera-t-on à un gabarit métro? Il juge cette question importante dans le cas du prolongement de la ligne 11, de gabarit métro de facto. Il évoque aussi la question du mode de roulement (fer ou pneu) à retenir.

Favorable à une accélération du calendrier, il exprime son inquiétude d'assister à la pérennisation d'un terminus de la ligne 11 à Rosny-sous-Bois. Il fait également part de la réticence de la RATP à exploiter des lignes en fourche, comme c'est le cas pour la ligne 13 par exemple.

**Un participant** affirme que le prolongement de la ligne 11 du métro en lieu et place de la Ligne Orange représente une économie de 621000 m<sup>3</sup> de terrassements, au regard de la différence de gabarit entre le RER et le métro. Il regrette que la Ligne Orange ne soit pas reliée à la Ligne Rouge de manière à permettre une liaison directe entre les 3 pôles aéroportuaires que sont Roissy-Charles-de-Gaulle, Le Bourget et Orly.

#### *Réponse des porteurs de projet*

**Christine REVAULT D'ALLONES-BONNEFOY, administratrice du STIF**, explique que, le rapport de Pascal AUZANNET remis à Cécile DUFLOT fin 2012, a montré que le coût du Grand Paris Express était plus important qu'initialement prévu (10 milliards d'euros de plus). Au vu de cette nouvelle donne financière, il a fallu retravailler le projet pour déterminer ce qu'il était possible de faire. Elle rappelle que les élus locaux se sont à nouveau exprimés dans ce cadre, ce qui explique le délai des annonces du Premier ministre. Elle se félicite également de la concrétisation du projet ORBIVAL avec l'interopérabilité à Champigny. Elle fait part de sa déception sur l'obligation de phasage qui impose que la Ligne Orange soit réalisée à l'horizon 2030, soit dix ans après la Ligne Rouge sud. Si elle se dit déçue en tant qu'élue val-de-marnaise, l'élue régionale en appelle à la solidarité entre les territoires et explique qu'on ne peut pas tout faire en même temps. Comprenant le sentiment d'injustice que cela peut occasionner, elle évoque cependant la confirmation, par le Premier ministre de la participation financière de l'État au Plan de mobilisation pour les transports, afin d'améliorer le réseau existant. Elle cite ainsi le prolongement de la ligne 11 et l'amélioration des RER. L'élue évoque les dispositifs financiers mis à la disposition de la Société du Grand Paris, comme la taxe spéciale d'équipement, la taxe locale sur les bureaux, une partie de l'IFER<sup>2</sup> et le recours à l'emprunt. Elle estime que le Premier ministre a annoncé un calendrier précis.

**Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement**, explique que le gouvernement demande au STIF d'étudier le prolongement de la ligne 11 du métro en alternative à la création d'une branche de la Ligne Orange. Il s'agit bien d'une demande d'étude, ce qui signifie qu'aucune décision n'a été prise. Depuis les annonces du Premier ministre, le STIF n'a pas encore réuni tous les éléments pour répondre à cette question: c'est à l'issue d'une phase d'études qu'une décision sera prise entre les deux solutions.

<sup>1</sup> Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs

<sup>2</sup> Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux



M. PERRIN précise également que les métros auront une taille adaptée. La question du gabarit est posée: à un métro de 120 mètres qui passe toutes les 10 minutes, le voyageur préfère a priori un métro de taille plus réduite mais qui passe toutes les 5 minutes. Mais le représentant du STIF souligne que le dimensionnement du métro doit permettre de transporter suffisamment de monde à la fois dans de bonnes conditions de confort. Il rappelle que les trafics prévisionnels sont importants sur ce secteur; sur la base d'études plus fines qui seront menées par la Société du Grand Paris, M. PERRIN est sceptique sur le fait qu'on revienne à un gabarit « petit métro » pour la Ligne Orange.

**Laura FOGLIA, chef de la division Ligne Orange**, explique que la solution d'une ligne 14 prolongée au nord vers Roissy-Charles-de-Gaulle et au sud vers l'aéroport d'Orly a été étudiée, mais qu'elle n'a pas été retenue en raison de la surcharge trop importante occasionnée sur le tronçon central.

Après une précision du participant qui évoquait une jonction entre les gares du Bourget (Ligne Rouge) et de Bobigny-Drancy (Ligne Orange) puis l'utilisation de la Tangentielle Est pour relier la gare de Champigny-Centre (Ligne Orange) à Orly, **Jean-Louis PERRIN** rappelle que le Grand Paris Express est le fruit d'une fusion entre les projets Arc Express et du Grand Paris. Beaucoup d'hypothèses ont été portées, et c'est suite à la concertation entre l'État et la Région d'une part et avec le public d'autre part que ce schéma d'ensemble a été arrêté le 26 janvier 2011. Les principes du tracé ne peuvent être modifiés malgré la pertinence de la remarque que souligne M. PERRIN. Le représentant du STIF estime que la réflexion en cours porte sur le phasage et les économies qu'il est possible de faire.

#### *Interventions du public*

**Un habitant de Paris** souhaite remercier le STIF d'avoir mis en ligne des cartes du projet pour ceux qui ne connaissent pas le secteur, et d'avoir balisé les itinéraires vers les réunions depuis les gares RER. À travers ces exemples, il souligne l'importance du soin apporté à l'information des voyageurs en gare. Évoquant des difficultés à rejoindre le lieu de la réunion du 20 mars depuis la station Noisy-le-Grand-Mont d'Est, il demande au STIF de convaincre ses partenaires – la RATP, la SNCF, les élus locaux – de soigner cette information en gare. Il cite en bonnes pratiques le balisage de la SNCF en sous-sol à la gare Saint-Lazare, les plans de quartier de la RATP et le balisage piétonnier entre la gare d'Austerlitz et la gare de Lyon. Il appelle de ses vœux une amélioration du fonctionnement des gares RER dans le cadre du plan de mobilisation. Enfin, à titre d'anecdote, il souligne avoir moins de difficultés à apercevoir le « M » jaune d'une chaîne de restauration rapide que le « M » jaune du métro.

**Un participant** demande le calendrier du prolongement de la ligne 1 jusqu'à la gare Val-de-Fontenay. Il souhaite également connaître la distance entre la gare des Boullereaux-Champigny du RER E et la gare Bry-Villiers-Champigny sur la Ligne Rouge.

**Un habitant de Nanterre** souhaite nuancer les remerciements d'une intervention précédente pour l'information voyageurs. Il affirme que les plans des transports en commun ont été épuisés très rapidement en raison du faible tirage et que la RATP distribue encore des plans qui ne tiennent pas compte du prolongement récent des tramways T1, T2 et T3.



**Un habitant du Perreux** demande si l'impact du Grand Paris Express sur le trafic du RER A a été étudié. Il rappelle que cette ligne est déjà très chargée.

**Un participant** souhaite interroger le STIF sur les projets de bus en site propre Altival et Est Trans Val de Marne (Est TVM). Il demande si une connexion d'Altival avec le T1 prolongé à l'est ne serait pas envisageable, le terminus du T1 actuellement envisagé se situant loin de la gare routière et de la station Val-de-Fontenay. Il demande également qu'un embranchement de l'Est TVM soit créé vers le confluent de la Marne pour rejoindre la gare de Lyon en longeant la Seine. Il suggère plus généralement de prolonger les lignes de bus de banlieue en direction des portes parisiennes afin de créer des correspondances avec le tramway T3. Cette solution aurait selon lui le mérite d'être économique et efficace.

**Un représentant de la Société du Grand Paris** explique que le Grand Paris Express sera connecté au RER E au niveau de la gare de Bry-Villiers-Champigny.

**Jacques J.P. MARTIN, maire de Nogent-sur-Marne**, précise qu'une nouvelle gare sera créée sur le RER E et qu'elle sera connectée à la ligne 15 du Grand Paris Express au niveau de la gare de Bry-Villiers-Champigny.

#### *Réponse des porteurs de projet*

**Jean-Louis PERRIN** invite le participant qui a suggéré des pistes de prolongements de l'Est TVM et du T1 à venir le voir à l'issue de la réunion, afin que le STIF puisse répondre précisément.

**Laura FOGLIA** explique que le STIF a étudié l'implantation des stations et ne s'est pas encore penché sur l'aménagement et la mise en place de l'information voyageurs. Elle souligne que la question de la signalisation est une priorité pour le STIF, qui s'est doté en 2004 d'un schéma directeur de l'information voyageurs. Elle évoque un travail continu avec les opérateurs pour améliorer cette information. Notamment, Mme FOGLIA évoque le travail qui sera mené avec la Société du Grand Paris pour mettre en place une signalisation uniforme sur l'ensemble des lignes du Grand Paris Express.

**Jean-Louis PERRIN** rappelle que le Grand Paris Express a pour objectif de permettre des trajets de banlieue à banlieue, mais qu'il a aussi pour but de désaturer le réseau existant. Il précise que le Grand Paris Express va permettre une décharge de 10 à 15 % des lignes existantes, dont les RER A et E. Par ailleurs, M. PERRIN évoque les deux milliards d'euros alloués à la modernisation des lignes de RER: le STIF a mis en place des schémas directeurs qui visent à améliorer la régularité et la robustesse des RER à court, moyen et long terme. Il détaille notamment les travaux en cours sur le RER B au nord de Paris, qui visent à augmenter la fréquence de passage du RER d'ici septembre 2013. Il évoque aussi le prolongement du RER E à l'ouest, d'un coût de 3 milliards d'euros, qui va améliorer le trafic sur le RER A. Mais M. PERRIN rappelle que les travaux ferroviaires sont compliqués car ils sont effectués sur des réseaux en exploitation, souvent la nuit, ce qui entraîne des délais longs.



### *Interventions du public*

**Un participant de Nogent-sur-Marne**, souhaite savoir quand les nouvelles rames du RER A seront mises en service, car la ligne du RER A, qui est la plus ancienne du réseau, est très empruntée.

**Un habitant de Paris** reprend un chiffre du STIF selon lequel 70 % des futurs usagers de la Ligne Orange seront en correspondance avec le reste du réseau. Il souligne l'opportunité offerte par la construction de plusieurs lignes en même temps pour réaliser des correspondances quai à quai, tout en estimant que les correspondances peuvent constituer un point noir pour les usagers. Il propose la réalisation d'une correspondance quai à quai à Rosny-Bois-Perrier entre la ligne 11 et la ligne 15, sur deux niveaux: un premier qui rapproche la ligne 15 en direction du sud et la ligne 11 en direction de l'est; un second qui rapproche la ligne 15 vers le nord et la ligne 11 vers l'ouest. Il explique avoir déjà posé cette question au STIF précédemment et qu'on lui avait expliqué qu'une solution sur un niveau serait trop consommatrice d'espace.

**Une habitante du Perreux** demande le calendrier du prolongement du RER de Saint-Lazare à la Défense. Elle souhaite également connaître la distance entre la gare de Champigny-Centre de la Ligne Orange et celle des Boullereaux sur le RER E, craignant que la gare de Bry-Villiers-Champigny ne soit pas reliée au RER E en 2020. Elle souhaite des précisions sur le trajet entre Nogent-Le Perreux et Champigny-Centre, notamment le franchissement sous la Marne.

### *Réponse des porteurs de projet*

Les représentants du STIF expliquent que la gare de Bry-Villiers-Champigny de la Ligne Rouge sera reliée au RER E dès 2020.

**Jean-Louis PERRIN** précise que le prolongement du RER E à l'ouest sera réalisé à l'horizon 2020, avec la création de gares à la Porte Maillot, la Défense, à Nanterre pour retrouver ensuite le réseau existant vers Mantes-la-Jolie.

En ce qui concerne le RER A, il précise que la généralisation des rames à deux niveaux a été retenue, et qu'elle se fera par phases entre 2012 et 2017, pour un coût d'1,3 milliard d'euros, financé pour moitié par le STIF. Il souligne qu'une rame à deux niveaux permet de transporter 30 % de voyageurs supplémentaires.

**Laura FOGLIA** explique qu'une correspondance quai à quai sera mise en place pour la station Pleyel. Elle précise que cette solution est très consommatrice d'espace lors du chantier, puisque cela nécessite de mettre plusieurs lignes au même niveau et donc de disposer d'une emprise plus importante.

**Jean-Louis PERRIN** précise que la phase de concertation actuelle ne permet pas de rentrer davantage dans le détail, tout en approuvant le principe soulevé d'une correspondance la plus optimale possible entre la Ligne Orange et la ligne 11 du métro, afin de favoriser l'utilisation des transports en commun. Il souligne que c'est une préoccupation importante du STIF puisque les simulations montrent qu'ajouter deux minutes supplémentaires de correspondance dans les stations du Grand Paris Express reviendrait à diminuer la fréquentation de 20 %. Mais M. PERRIN souligne que la proximité des parkings souterrains du centre commercial Rosny-2 et les emplois présents constituent aussi des enjeux, et qu'il faut examiner toutes les solutions.



### *Interventions du public*

**Un habitant de Bobigny** demande si la réalisation de la Ligne Orange entre Rosny-Bois-Perrier et Champigny-Centre se fera comme pour le prolongement au nord de la ligne 12 du métro, avec un tunnelier qui va systématiquement un peu plus loin que la dernière station réalisée, pour disposer de stations en réserve et faire des économies en réalisant le tunnel intégralement. Il suggère par ailleurs le maintien des trains HIVA du RER E, directs entre Val-de-Fontenay et Magenta, en correspondance avec la Ligne Orange, pour décharger le tronçon central du RER A.

**Un participant** constate que la gare de Rosny-sous-Bois, récemment refaite, ne comporte pas d'ascenseurs pour les handicapés, et regrette cette absence.

**Jean CUVILLIER, conseiller municipal du Perreux et vice-président de la Communauté d'agglomération de la Vallée de la Marne**, souligne qu'un mode lourd de transport en commun ne peut fonctionner que s'il y a des rabattements en bus. Il explique que les élus travaillent par le biais des contrats de développement territorial, de l'ACTEP<sup>3</sup> et des Conseils généraux à la révision et la fiabilisation du réseau de bus, soit par un renforcement de l'offre, soit par des études de TZen, ce qui est aujourd'hui fondamental selon lui.

### *Réponse des porteurs de projet*

**Jean-Louis PERRIN** explique que, comme suggéré par le participant, le STIF a intérêt à aller le plus loin possible dans la réalisation du tunnel de la Ligne Orange de façon à simplifier les travaux. Ceci est néanmoins conditionné aux financements qui seront disponibles lors du lancement des travaux.

Concernant les différentes possibilités de trajet entre deux points, Jean-Louis PERRIN estime que les voyageurs vont tester les différentes solutions qui s'offrent à eux et choisir celle qui leur convient le mieux: la plus rapide, la plus confortable... Il souligne que le fait d'offrir plusieurs possibilités permet dans tous les cas d'améliorer le service, notamment en cas de perturbation sur une ligne.

**Laura FOGLIA** explique que le STIF consacre 1,4 milliard d'euros à la mise en accessibilité des stations du réseau ferré, dans le cadre d'un schéma directeur de l'accessibilité qui porte également sur le réseau routier. La gare de Rosny-Bois-Perrier est inscrite dans ce schéma comme devant être mise en accessibilité. Ces travaux sont prévus, mais Mme FOGLIA précise qu'avec l'arrivée de la Ligne Orange et de la ligne 11 du métro, il faut repenser l'emplacement des ascenseurs afin de rendre toutes les stations accessibles: ceci explique pourquoi les études ont été retardées.

**Christine REVAULT d'ALLONNES-BONNEFOY** considère que l'amélioration des rabattements bus est une idée très judicieuse, et que le STIF a déjà commencé à travailler sur cet aspect dans le cadre de la Ligne Rouge sud, en collaboration avec le Conseil général du Val-de-Marne. L'administratrice du STIF, remerciant l' élu du Perreux pour sa contribution, juge que cette question est cruciale dans ce secteur car il manque d'alternatives de transport lourd.

<sup>3</sup> ACTEP: Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien





### *Interventions du public*

**Un habitant du Perreux** suggère de dévier la Ligne Orange vers le centre-ville du Perreux, afin de ne pas faire doublon avec le RER E et de décharger le réseau de bus du centre-ville. Il s'étonne du choix de conserver un parallélisme strict avec le RER E dans ce secteur.

**Un habitant du Perreux** demande si le fait de creuser un tunnel pour franchir la Marne ne serait pas une opportunité pour supprimer le point noir autoroutier du pont de Nogent.

**Un habitant de Bobigny** souhaite savoir qui paiera l'exploitation du Grand Paris Express, et si la Société du Grand Paris aidera le STIF pour le financement de cette exploitation.

### *Réponse des porteurs de projet*

**Christine REVAULT d'ALLONNES-BONNEFOY** explique que le réseau du Grand Paris Express sera exploité par le STIF. Elle précise que la tarification sera la même que dans le réseau existant, mais que les discussions en cours sur ce sujet empêchent de donner une estimation.

En ce qui concerne le choix de la gare du Perreux, l'élue rappelle que le principe retenu est de maximiser le nombre de correspondances. Évoquant le travail effectué en collaboration avec les maires des villes concernées, elle explique qu'il n'est pas envisagé de revenir sur ce choix qui permet une correspondance entre la Ligne Orange et le RER E.

**Jean-Louis PERRIN** détaille les conditions d'exploitation du réseau francilien: il précise que le STIF signe des contrats d'exploitation avec les opérateurs (RATP, SNCF, opérateurs privés de bus). Le budget annuel d'exploitation s'élève à 8 milliards d'euros. Il provient de trois sources: un tiers vient des titres de transport achetés par les usagers; un autre tiers du versement transport payé par les entreprises, pourcentage de la masse salariale (entre 1,8 % et 2,6 %); un dernier tiers des subventions des collectivités (Région et Départements). Il explique qu'il n'y aura pas de tarification spécifique au Grand Paris Express, qui a vocation à s'intégrer dans le réseau existant.

Enfin, M. PERRIN rappelle que la Ligne Orange est entièrement souterraine, y compris lors du franchissement de la Marne. Il souligne que le STIF n'a pas pour mission de s'occuper du trafic routier, et invite l'auteur de la question à discuter avec les représentants de l'État présents dans la salle à l'issue de la réunion.

## 4 - CLÔTURE DE LA RÉUNION

**Christine REVAULT d'ALLONNES-BONNEFOY** remercie le public pour ses questions. Elle estime que les regrets exprimés sur le calendrier annoncé pourraient éventuellement peser en faveur de son accélération.

**Michel GAILLARD** remercie le public et rappelle la tenue de la réunion de clôture le 27 mars à Fontenay-sous-Bois.

