



LIGNE ROUGE SUD

PONT DE SÈVRES <> NOISY – CHAMPS

COMPTE-RENDU DE RÉUNION PUBLIQUE

1 / INFORMATIONS GÉNÉRIQUES

RÉUNION DU :	23 octobre 2012
VILLE DE :	Noisy-le-Grand
SALLE / ADRESSE :	Espace Michel-Simon (hall Jean Marais) / 36, rue de la République
GARE(S) CONCERNÉE(S)	Noisy – Champs
PARTICIPANTS :	350 personnes
DÉBUT > FIN :	20h10 > 22h13
QUESTIONS-RÉPONSES :	34 interventions du public

2 / COMPTE RENDU DE RÉUNION

1. Introduction

1.1 Accueil

Isabelle RIVIÈRE, directrice des relations institutionnelles de la Société du Grand Paris (SGP) et animatrice des débats, ouvre cette dix-septième réunion publique sur une série de 21 réunions consacrées à la Ligne Rouge Sud. Cette réunion a lieu dans le cadre de la concertation organisée par la SGP dans chacune des communes concernées. La gare de Noisy – Champs sera, ce soir, au cœur des débats.

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

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

1.2 Présentation de la réunion publique

Étienne GUYOT remercie Michel PAJON, Député-maire de Noisy-le-Grand, pour son accueil. Il salue Thierry QUEFFELEC, Sous-préfet du Raincy, Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis, Corinne VALLS, Conseillère générale et Administratrice du STIF, ainsi que l'EPA Marne, les membres du conseil municipal de la ville, les services du STIF, de la RATP, de la SNCF, de RFF, des collectivités territoriales et de l'État. Il remercie enfin tous les participants à cette réunion et présente les membres de la tribune :

- . Claire-Hélène COUX, directrice du projet sur la partie entre Villejuif IGR et Noisy – Champs. Elle sera en charge des études et des travaux.
- . Nadir BENTOUTA, directeur des relations institutionnelles en charge de la Seine-Saint-Denis, de la Seine-et-Marne et du Val-d'Oise.
- . Henri WATISSÉE, garant du débat, nommé par la Commission nationale du débat public à la demande de la SGP.

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

Le Président du directoire apporte enfin quelques éléments d'éclairage sur le projet. Le Grand Paris avance, à travers les 21 réunions publiques prévues, les Contrats de Développement Territorial en cours (permettant de cibler les investissements sur un territoire) et la mobilisation des acteurs locaux. Le Gouvernement a confirmé le projet, tout le projet. Cécile DUFLOT, ministre de tutelle, en charge de l'Égalité des Territoires et du Logement, l'a rappelé lors d'une question d'actualité au Gouvernement en date du 10/10/12. Dans ce cadre, elle a souhaité que les enquêtes publiques soient lancées de manière échelonnée, ce qui a fait l'objet d'une décision du Conseil de surveillance de la SGP du 5 juillet dernier. Il y aura donc un phasage du projet. Le Gouvernement a notamment voulu faire le point sur les coûts de l'ensemble du projet, déterminer les priorités de mise en œuvre et sécuriser les moyens financiers à mettre en place. À aucun moment, le Gouvernement n'a dit qu'il n'y aurait pas de dotation en capital de l'État. Cécile DUFLOT a, sur ce point, confirmé qu'en 2015 le milliard d'euros demandé serait disponible, s'il était nécessaire. Parmi les moyens financiers à mettre en œuvre se trouvent la fiscalité, l'emprunt, la dotation en capital et la participation des collectivités territoriales. Le phasage du projet va permettre de déterminer le montant des ressources nécessaires et leurs répartitions entre emprunt et dotation en capital. Ces derniers peuvent naturellement avancer de concert. Des précisions supplémentaires sur le financement pourront être apportées lors de la session des questions-réponses.

– La Commission nationale du débat public

Henri WATISSÉE rappelle, en préambule, que le débat public fin 2010-début 2011 (67 réunions publiques, 17.500 participants), a confirmé l'opportunité du projet et conduit à l'intégration de deux projets : Arc Express et Grand Paris. Suite à cela, un schéma d'ensemble a été approuvé, et la

Société du Grand Paris a mis en place le dispositif de concertation continue. Des comités de pilotage ont été mis en place dans toutes les communes concernées par le tronçon sud et 21 réunions ont été programmées pour ouvrir une nouvelle phase de dialogue avec le public. Dans ce cadre, la SGP informe régulièrement la Commission nationale du débat public (CNDP) des modalités de la concertation. Par ailleurs, elle a souhaité bénéficier du concours d'un garant qui a été nommé par la CNDP.

La CNDP est une autorité administrative indépendante saisie par les maîtres d'ouvrage en amont des projets d'infrastructure d'intérêt national. Elle définit si le projet fera l'objet d'un débat public ou d'une concertation. Depuis le débat et pendant la phase d'instruction du dossier de déclaration d'utilité publique, la CNDP est avisée en continu des modalités d'information du public. Elle fait intervenir quatre valeurs dans la concertation :

- . La neutralité : ni les membres de la Commission, ni le garant ne prennent parti sur le projet.
- . La transparence : tous les propos de la concertation sont enregistrés et retranscrits.
- . L'argumentation : la concertation est l'occasion de poser des questions et de présenter des points de vue.
- . L'égalité de traitement : la concertation est un débat citoyen et un exercice de démocratie participative où chacun dispose du même droit à s'exprimer.

En amont de la concertation, le garant veille à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et il s'assure des dispositions prises pour leur diffusion. Pendant les réunions publiques, il favorise l'expression du public et s'assure de la transparence et de la qualité des réponses apportées. En fin de concertation, le garant rédige un rapport sur le déroulement de la concertation. Ce document sera remis à la CNDP, puis rendu public et joint au bilan de la concertation du maître d'ouvrage et au dossier d'enquête publique. Enfin, **Henri WATISSÉE** invite le public à le contacter par mail (henri.watissée@orange.fr) pour toute question relative au déroulement de la concertation.

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

2.1 Le Grand Paris Express

Étienne GUYOT indique que la carte à l'écran est celle du schéma d'ensemble, approuvé par décret publié au Journal officiel. « *Elle est notre feuille de route* », indique-t-il. En complément des informations délivrées dans le petit film, il indique que le premier tronçon entre Pont de Sèvres et Noisy – Champs est un maillon essentiel de la grande rocade Rouge qui va relier l'Est et l'Ouest, et donc les emplois aux logements. Il énonce quelques exemples de vie quotidienne améliorée sur le tronçon. Par exemple, il faut aujourd'hui compter 1 h 26 pour rejoindre Champigny Centre et Issy RER en prenant le bus 106, le RER A, le métro 8 et le RER C. Avec le Grand Paris Express, le temps de parcours sera réduit à 27 minutes. Entre Créteil et Noisy – Champs, le trajet est actuellement long et compliqué. En prenant la ligne 8, la ligne 6 puis le RER A, on y arrive en 57 minutes et après 2 correspondances. Demain, ce sera direct et cela ira cinq fois plus vite puisque seules 11 minutes seront nécessaires.

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

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

- . Fin 2012 : le lancement de l'enquête publique.

- . Fin 2013 : l'obtention de la déclaration d'utilité publique qui permettra d'engager les expropriations lorsque cela s'avérera nécessaire.
- . Fin 2013 et début 2014 : le début des premiers travaux de déviation des réseaux concessionnaires (eau, gaz, électricité, etc.)
- . 2015 et ensuite : la poursuite des travaux avec la dépollution, la fabrication et le montage des tunneliers, la réalisation des travaux de génie civil, la fabrication et la livraison des matériels roulants, la phase d'essai et de marche à blanc.
- . Fin 2018 : les premières mises en service progressives.

2.2 La Ligne Rouge Sud

Nadir BENTOUTA précise que le tronçon entre Pont de Sèvres et Noisy – Champs mesure 33 km et compte 16 gares. Il traverse 22 communes et 4 départements (Hauts-de-Seine, Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne). Son tracé concerne plus de 1 million d'habitants. Entre 35 000 et 40 000 voyageurs sont attendus à l'heure de pointe et 300 000 voyageurs/jour sont prévus dès l'ouverture du premier tronçon. Sur le Val-de-Marne, le tracé reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival, ainsi que l'ensemble des 10 gares. Il met en relation l'Est parisien et les secteurs denses des quartiers sud de Paris.

Sur les Hauts-de-Seine, la Ligne Rouge Sud concerne 9 communes qui bénéficieront de 5 gares, à savoir Bagneux, Châtillon – Montrouge, Fort d'Issy – Vanves – Clamart, Issy RER et Pont de Sèvres. À l'Est, la Ligne Rouge Sud offre un nouveau maillage avec les RER A et E et une liaison rapide avec le bassin d'emploi de Marne-La-Vallée et, à terme lorsque la Ligne Rouge sera bouclée, les bassins d'emploi du Bourget, de Saint-Denis – Pleyel via la gare de Noisy – Champs à la frontière de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis.

Ce tronçon et ces gares sont le fruit d'une série d'études et de rencontres qui ont permis de localiser les différents sites industriels qui feront fonctionner la Ligne Rouge Sud : le site de maintenance et de remisage (SMR), situé à Champigny, qui accueillera les futures rames et assurera la maintenance en atelier du matériel roulant (104 rames) ainsi que le lavage et le remisage des trains ; le poste de commande et de contrôle (PCC), situé à Champigny, par lequel transitent toutes les informations relatives à l'exploitation et à la régulation de la Ligne Rouge ; enfin, le site de maintenance industrielle (SMI), situé aux Ardoines, qui accueillera le stockage des pièces nécessaires pour la maintenance de la ligne et le remisage des trains de travaux. Ces trois sites favoriseront la création de 650 emplois pérennes. Sur le tronçon, il fallait aussi localiser les puits d'entrée et de sortie des 7 tunneliers et des 57 accès pompiers et ventilation, mais aussi positionner les 16 gares qui seront toutes en correspondance avec le réseau existant (RER A, B, C, D ; les Transiliens N et P ; les lignes de métro 7, 8, 9 et 13 ; le futur terminus de la ligne 4 à Bagneux ; le RER E via la future gare de Bry – Villiers – Champigny et la future Ligne Orange en interconnexion avec Nanterre, Pleyel, Noisy – Champs et Champigny Centre). Les 3 gares de Bry – Villiers – Champigny, Noisy – Champs et Chelles desserviront le pôle de développement Descartes et le relieront aux autres pôles de développement de la région Île-de-France, avec lesquels il entretient déjà des liens étroits (avec l'Université de Créteil, de Saclay notamment). Au terme de la réalisation du Grand Paris Express, l'accès facilité aux gares TGV de Massy, Orly et Roissy ouvre plus largement le pôle Descartes à l'espace national et international.

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

de pilotage (4 mars 2011), près de 800 réunions ont été organisées pour l'ensemble des 57 gares, dont la Société du Grand Paris a la maîtrise d'ouvrage. Sur les territoires de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis, comprenant le réseau du Grand Paris Express, une centaine de réunions se sont tenues, dont 35 comités de pilotage, 23 comités techniques et d'autres réunions spécifiques. Pour rappel, le premier comité de pilotage du Grand Paris Express de la gare de Noisy – Champs s'est tenu le 6 mai 2011.

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

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

2.3 Le Grand Paris Express près de chez vous

Claire-Hélène COUX indique que la commune de Noisy-le-Grand dispose d'une infrastructure de transport majeur : le RER A avec la gare de Noisy – Champs située à l'est de la ville, à la limite entre Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne. Cette ligne assure la desserte en direction de Paris et de Marne-la-Vallée – Chessy selon un axe Est-Ouest. Avec le Grand Paris Express, en se rendant à cette même gare, deux autres lignes pourront être empruntées : la Ligne Orange (réalisée par le STIF), en direction de Neuilly-sur-Marne, Rosny-Bois-Ferrier, Bobigny et Saint-Denis – Pleyel ; et la Ligne Rouge (dont la SGP a la charge), qui permettra à terme de se rendre au sud de l'agglomération parisienne vers Champigny-sur-Marne, Vitry-sur-Seine, Villejuif, Arcueil, Cachan ou encore Issy-les-Moulineaux. Pour les salariés et étudiants de la Cité Descartes, cette ligne offre un lien rapide et sûr vers Créteil et ses Universités. À terme, elle permettra également de se diriger vers le Nord, en direction de Chelles et du nord de la Seine-Saint-Denis. De même, grâce à la Ligne Bleue et à la gare de correspondance de Villejuif IGR, les voyageurs pourront se rendre aisément à l'aéroport d'Orly, qui sera ainsi à 34 minutes de Noisy – Champs.

Par ailleurs, à la mise en service de la Ligne Rouge Sud, le RER A connaîtra une baisse de fréquentation de 10 % sur ses deux branches : celle de Boissy-Saint-Léger et celle de Marne-la-Vallée – Chessy. À la mise en service de toute la Ligne Rouge, la branche de Marne-la-Vallée – Chessy connaîtra une baisse de fréquentation de l'ordre de 15 %. Cette future ligne Rouge du Grand Paris Express sera donc un avantage pour tous les usagers qui continueront d'emprunter le RER A.

La future gare de Noisy – Champs implique également un développement économique et urbain : une offre de transport pour les habitants, les salariés et les étudiants d'aujourd'hui et de demain. En effet, cette gare est située au cœur du pôle de développement Descartes. La réalisation du réseau de transport du Grand Paris Express va amplifier la dynamique du pôle, comme celle de son environnement urbain. De nombreux projets sont prévus autour du quartier de la gare. Ce secteur est donc appelé à se transformer et à se développer dans les prochaines années.

L'implantation de la gare au carrefour de la Ligne Rouge (partant au sud vers Bry – Villiers – Champigny, et au nord vers Chelles), de la Ligne Orange, du RER A, se trouve à la limite des communes de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne. Le tracé de la Ligne Rouge se situera sous le boulevard du Ru de Nesles. Toutes les infrastructures de la Ligne Rouge seront souterraines, sauf les bâtiments de la gare. Le tunnel sera creusé au tunnelier, sauf une partie réalisée en plusieurs phases dans une tranchée réalisée à ciel ouvert qui permettra la construction du terminus de la Ligne Rouge. Une fois les travaux terminés, la tranchée sera recouverte et remise en état. Elle ne sera donc plus visible pour les riverains. Ce terminus est une absolue nécessité pour pouvoir faire fonctionner correctement la Ligne Rouge. Il permettra d'arrêter les trains, de les préparer pour repartir en sens inverse en étant recalés pour respecter l'horaire. Le terminus servira également à garer des trains en heure creuse, et à les réinjecter en heure de pointe. À la demande des communes de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne, ce terminus inclura un parking pour les voitures. En effet, une étude a été conduite pour évaluer les besoins en stationnements de rabattement sur le tronçon sud, qui confirme la création d'un parking de plusieurs centaines de places à Noisy – Champs. L'idée est donc d'utiliser la tranchée du terminus pour installer un ou deux niveaux de parkings souterrains.

Ce terminus est prévu sur deux niveaux. Au niveau supérieur, à moins 14 mètres, les trains arrivant de Bry – Villiers – Champigny s'arrêteront, et seront placés dans une file d'attente pour être prêts à repartir en direction de Bry – Villiers – Champigny. Au niveau inférieur, à moins 22 mètres, les trains arrivant de Chelles s'arrêteront, et viendront se placer dans une file d'attente pour être prêt à repartir vers Chelles. Ainsi, venant de Bry – Villiers – Champigny, les voyageurs descendent au niveau supérieur. Ceux qui veulent poursuivre leur route vers Chelles se rendent au niveau inférieur où les attend un métro dans cette direction. Même chose dans le sens contraire.

– Les contraintes environnementales et techniques

Claire-Hélène COUX indique que la future gare s'inscrit au sein d'un territoire marqué par une richesse naturelle remarquable qui appelle une attention particulière en raison de ses forts enjeux. De manière générale, l'aménagement durable dans un contexte de développement urbain, la valorisation du patrimoine naturel et paysager de la Marne et de ses affluents, la conciliation des différents usages de l'eau et la qualité des eaux et des milieux aquatiques sont des enjeux importants du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE Marne Confluence) qu'il convient de prendre en considération :

- . En ce qui concerne les problématiques liées à l'eau, seules deux gares sur l'ensemble de la Ligne Rouge Sud seront creusées au-dessus de la nappe d'eau souterraine : celle de Bry – Villiers – Champigny et celle de Noisy – Champs. Cela ne signifie nullement que la problématique de l'eau ne doit pas être prise en compte. Il sera nécessaire de veiller à ce qu'aucun rejet dans le milieu naturel ne soit susceptible de polluer la nappe des calcaires de Champigny, car sa limite supérieure se situe quelques mètres au-dessous du niveau bas des travaux.
- . La future gare est située dans une zone d'aléas faible au regard de la présence éventuelle d'anciennes carrières. Cependant, étant donné qu'il n'existe pas de cartographies exhaustives de ces carrières, des études complémentaires de sols seront menées avant tout aménagement dans cette zone sensible afin de rechercher d'éventuelles cavités. En revanche, l'aléa est fort en ce qui concerne la présence de sols argileux qui se comportent un peu à la manière d'éponges (se gonflant ou se rétractant en fonction de la teneur en eau). Des techniques constructives adaptées permettent de prévenir les risques de mouvement de sols.
- . Des polluants sont susceptibles d'être trouvés dans les 4 premiers mètres du sol pendant les travaux en raison de la présence de remblais. Certains présentent notamment un caractère volatil, ce qui imposera un plan de gestion particulier.

Ces enjeux ont conduit dès à présent à envisager des dispositions et des autorisations particulières pour la préparation du futur chantier. Des études complémentaires sont actuellement programmées pour obtenir les futures autorisations de travaux.
Ce travail d'anticipation est indispensable pour respecter le calendrier prévisionnel.

- L'implantation de la gare de Noisy – Champs

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

- . Le RER A
- . Le tunnel du Grand Paris Express
- . Le volume souterrain de la gare, située sous les voies du RER A.

La gare devra permettre la correspondance avec la Ligne Orange. Les deux gares souterraines devront être conçues globalement pour permettre les meilleures correspondances, limiter la durée des travaux et maîtriser les impacts des ouvrages sur le territoire. Enfin, les bâtiments de la gare s'élèveront au-dessus des voies du RER A (ils seront posés sur des dalles de couverture). Ils permettront l'accueil de tous les voyageurs, qu'ils souhaitent emprunter le RER A, la Ligne Rouge ou la Ligne Orange. Des accès sont prévus pour toutes les directions. Le dimensionnement des bâtiments de la gare n'est pas encore défini précisément à ce stade des études. Il le sera dans les mois qui viennent, en s'intégrant dans les projets urbains définis par les communes de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne.

À l'intérieur de la gare, en direction de Champs-sur-Marne, les voyageurs entrent dans la gare et descendent dans une salle d'échanges au niveau des quais du RER A. Pour partir en direction de Bry – Villiers – Champigny et le sud de la Ligne Rouge, les voyageurs empruntent les escaliers mécaniques pour arriver au niveau inférieur à moins 14 mètres où un métro les attend. Pour partir en direction de Chelles et du nord de la Seine-Saint-Denis, les voyageurs descendent de deux niveaux, à moins 22 mètres, où un métro les attend. Ces changements de niveau peuvent naturellement se faire par ascenseurs, les futures gares étant entièrement accessibles pour les personnes à mobilité réduite. À noter que, dans la zone de correspondance, les quais du RER A seront élargis pour former une double salle d'échanges de part et d'autre de ces quais. Enfin, dans la configuration où la Ligne Orange serait parallèle aux quais de la Ligne Rouge, les correspondances entre ces deux lignes s'effectueraient via la salle d'échanges au niveau des quais du RER A.

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

Claire-Hélène COUX souligne que l'élément le plus visible dans la ville sera la gare. Elle permet principalement l'achat des titres de transport, leur validation, et l'accès aux quais dans de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et d'information. Par exemple, tous les quais du Grand Paris Express seront équipés de façades de sécurité et toutes les gares seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. La gare est envisagée comme un lieu de vie avec des commerces et des services. Sa conception sera également compatible avec un développement immobilier connexe. Au-delà de la gare en elle-même, doivent être créés le tunnel et les puits de sécurité implantés le long du parcours (maximum tous les 800 m) pour le désenfumage et l'accès des pompiers. Enfin, pour assurer la maintenance et l'entretien des voies et des caténaires, des sites industriels seront implantés à Champigny et Vitry-sur-Seine avec des bâtiments et des voies de garage.

Afin de réaliser ce tronçon de 33 km, **Claire-Hélène COUX** indique que les chantiers sont organisés sur plusieurs fronts simultanés, notamment pour les travaux longs et complexes de génie civil des gares. Un tunnelier progresse d'environ 3 km par an : en ce sens, certaines phases du calendrier verront la mise en œuvre simultanée de 7 tunneliers. Afin de minimiser les impacts

due à l'évacuation des déblais de chantier, les emprises des puits de départ des tunneliers ont été installées, autant que possible, au plus près des voies fluviales ou ferrées. La voie fluviale sera utilisée pour 3 tunneliers, et la voie ferrée pour 1 tunnelier. Ce travail d'optimisation des déblais de chantier a fait l'objet d'une analyse globale et anticipée, sous la forme d'un schéma directeur à l'échelle du réseau complet.

Elle précise les actions prévues sur l'évacuation des déblais. Cette évacuation sera rapide et organisée, condition impérative pour éviter d'une part l'entreposage sauvage de déblais dans l'attente de leurs éliminations, et pour permettre d'autre part le plus tôt possible la programmation des circuits de circulation dans les villes. Ce travail de prévision a été mené pour tous les puits de départ des tunneliers, les ouvrages annexes et toutes les gares. Un schéma directeur d'évacuation des déblais a été préparé et présenté ce jour au Conseil régional d'Île-de-France. Il apportera une contribution aux travaux en cours du plan régional d'élimination des déchets de chantier (PREDEC). Le respect des équilibres territoriaux et l'évacuation des déblais au plus près de leur zone de production (pour limiter le nombre de kilomètres parcourus en camion) ont guidé la préparation de ce schéma directeur.

Dans le cas du creusement de la gare de Noisy – Champs, l'évacuation des déblais se fera par la route. Cela représentera de 40 à 80 camions (au pic du chantier) répartis sur la journée. Une étude a été menée pour déterminer s'il était possible de privilégier une évacuation par voie fluviale. Mais cela n'aurait pas permis de réduire la circulation des camions au sein des villes, compte tenu de la localisation des plateformes disponibles. Les déblais inertes (sans danger) serviront au comblement de carrières en Seine-et-Marne et en Seine-Saint-Denis. Les déblais pollués seront pris en charge par une installation spécialisée en Seine-et-Marne.

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

– Les performances du Grand Paris Express

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

Avant de commencer la séance de questions-réponses, **Stéphane TROUSSEL**, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis prend la parole. Il salue l'ensemble des personnalités et des participants présents. La forte participation des élus et des habitants montre non seulement que Noisy-le-Grand est un territoire de projet, mais témoigne aussi de l'intérêt porté à ce grand projet. Il souligne l'importance que le Conseil général accorde au Grand Paris Express. La gare de Noisy –

Champs sera certainement la première gare du Grand Paris Express en Seine-Saint-Denis. Ces derniers temps, des débats ont pu se faire jour sur certaines interrogations liées notamment à la question du financement. C'est la raison pour laquelle le Conseil général, en association avec de nombreux élus, a lancé un appel pour marquer son attachement à ce projet, et pour qu'il soit donc confirmé dans ses engagements politiques et financiers. Le Grand Paris Express est primordial, car il va, d'une part ouvrir une grande rocade de banlieue à banlieue, et d'autre part favoriser des développements économiques sur les territoires concernés. Dans ce cadre, la future gare de Noisy – Champs est vitale, car elle permettra la connexion avec le RER A, et la connexion avec la Ligne Orange permettant de relier Noisy-le-Grand à La Défense et à Pleyel. Pour mener à bien ce projet, il est impératif que la SGP et le STIF travaillent en lien étroit. Les élus de la commune insistent sur plusieurs aspects pour garantir la réussite de ce projet : premièrement, la concomitance des travaux entre la Ligne Rouge et la Ligne Orange pour réduire la durée du chantier, limiter l'impact des travaux et favoriser une bonne insertion de la gare dans la ville ; deuxièmement, la création de parkings pour gérer les flux supplémentaires de populations qui emprunteront ces lignes de transport. Pour conclure, il réaffirme tout l'intérêt porté par le Conseil général à la réalisation de ce grand projet.

3. Questions/Réponses

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

3.1 Projet

Didier COTTIN, habitant de Paris, aborde le problème de la rupture de charge imposée aux voyageurs de la Ligne Rouge à Noisy – Champs. Plutôt qu'une correspondance via deux quais superposés, il propose un changement de trains sur le même quai, avec un quai central bordé de deux voies (une voie consacrée aux trains finissant leurs parcours, une voie consacrée aux trains en partance). Il demande si cette solution a été étudiée par la SGP. Par ailleurs, il aimerait savoir si l'économie globale résultant d'une superposition des Lignes Rouge et Orange à Noisy – Champs dans une seule boîte construite en un seul chantier, a été évaluée.

Claire-Hélène COUX indique qu'il avait été imaginé au départ un terminus avec 4 voies en parallèle, sur le même niveau. Ce choix a été examiné en comité technique, évalué, mais n'a pas été retenu en raison de son impact sur le territoire. Avec un terminus superposé, la tranchée du chantier du terminus va faire près de 1 km de long, sur près de 30 mètres de large. Si le choix d'un terminus sur le même niveau avait été retenu, la tranchée aurait mesuré 1,3 km de long sur près de 70 mètres de large. La solution choisie avec les partenaires de la SGP est donc économique en termes de terrain impacté, et simple dans son utilisation pour les futurs voyageurs. À peine 1 minute suffira pour le changement de quai. Par ailleurs, la répartition des maîtrises d'ouvrage n'a pas encore été débattue. Cela fera partie des sujets qui seront discutés l'année prochaine.

Gilles PINDAT, directeur du projet entre Le Bourget et Noisy – Champs à la SGP, précise qu'une correspondance quai à quai aurait imposé d'approfondir à 22 mètres de profondeur le tracé pour avoir la hauteur suffisante pour pouvoir ensuite plonger sous la Marne.

Timothée MORTEAU, habitant de Noisy-le-Grand, souhaiterait savoir s'il a été prévu une teinture « anti-tag » sur les wagons.

Étienne GUYOT précise que ceci sera intégré dans les cahiers des charges de commande des matériels roulants.

Hélène SEKEREDA, habitante de Neuilly-sur-Marne, souhaiterait savoir pourquoi les distances sont plus longues entre les gares à l'est du tronçon. Par ailleurs, elle demande s'il sera possible de se rendre à La Défense ou à Orly sans changer de train.

Étienne GUYOT rappelle que ces questions de distance, de positionnement, ont été évoquées lors du débat public à l'issue duquel, le schéma d'ensemble a été arrêté, avec des inter-stations entre 2 et 4 km. Sur la question des ruptures de charge, pour se rendre à l'aéroport d'Orly, il faudra faire un changement à la gare de Villejuif IGR pour prendre la Ligne Bleue. Pour se rendre à La Défense, il faudra passer par la Ligne Rouge Ouest. Enfin, pour aller à Roissy, cela peut se faire directement par l'Ouest, ou par l'Est via une rupture de charge au Bourget.

Éric MANFREDI, habitant de Noisy-le-Grand, demande s'il a été prévu d'utiliser le canal de l'Ourcq pour le transport des personnes. Idem pour la Marne.

Corinne VALLS, Conseillère générale et Administratrice du STIF indique que, pour le canal de l'Ourcq et pour le canal à Saint-Denis, le département a mené depuis longtemps des études pour l'implantation de ports. Cette question est prise en compte, mais n'est pas suffisamment avancée à ce stade. C'est la même chose pour la Marne.

Pierre MERCIER, habitant le quartier du Champy, demande si des guichets de vente de tickets seront installés côté Noisy-le-Grand.

Claire-Hélène COUX précise que le concept de gare pour le Grand Paris Express est un concept de bâtiment unique où on retrouve tous les services et l'accueil regroupés au même endroit. Ce pôle central sera accessible depuis Noisy-le-Grand et depuis Champs-sur-Marne.

Alain BOURGUIGNAT, élu à Noisy-le-Grand, souhaiterait avoir des précisions sur la localisation de la gare de Bry – Villiers – Champigny.

Claire-Hélène COUX indique qu'elle se situera au sud de l'A4, entre le Golf de Villiers et la voie ferrée, en contrebas du futur viaduc sur lequel passera Altival.

Francis MINET demande s'il sera possible de transporter son vélo dans les rames. Il souhaite savoir également si les rames seront silencieuses.

Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement ([STIF](#)), indique qu'il ne peut donner de réponse aujourd'hui, car le matériel roulant n'a pas encore été commandé.

Sur les rames, **Christian DUMAS**, spécialiste système et sécurité à la SGP, explique que de nombreux progrès ont été réalisés sur les roulements fer. Les futures rames du Grand Paris Express, réfrigérées, utiliseront des vitrages qui ne s'ouvrent pas pour le confort des voyageurs, minimisant ainsi le bruit dans les trains.

M. COLBUS, habitant de Noisy-le-Grand, revient sur les deux niveaux de quais au niveau de la gare. Il se demande si un accès entre les niveaux est suffisant pour accueillir le flux de voyageurs prévu.

Claire-Hélène COUX précise que, à ce stade des études, 4 accès au moins sont prévus entre les niveaux, soit 4 accès par quais (les quais mesurant 120 mètres).

Carmilo PICCIOTTO, habitant de Montmartre, demande si l'interopérabilité entre la Ligne Rouge et la Ligne Orange à Noisy – Champs a été étudiée. Il demande également si une communication entre les lignes rouges sud et est sera possible.

Claire-Hélène COUX informe que l'interopérabilité a été étudiée pour les gares de Champigny centre et de Noisy Champs. Le schéma privilégié par l'ensemble des partenaires, prévoit l'interopérabilité à Champigny Centre et la correspondance à Noisy Champs. Par ailleurs, le terminus qui sera réalisé permettra à certains moments, si cela est décidé, de faire circuler les trains sur la rocade sans utiliser la fonction retournement du terminus.

Vincent LEPETIT, CCI de Seine-Saint-Denis, demande des précisions sur le calendrier prévisionnel pour les autres tronçons. Par ailleurs, il demande le calendrier relatif à l'étude de réévaluation du financement de chacun des tronçons mentionnée dans la présentation.

Étienne GUYOT indique que le gouvernement prendra des décisions en tout début d'année prochaine sur la suite des opérations. La SGP s'est organisée pour pouvoir lancer les enquêtes publiques de manière échelonnée. Enfin, M. Pascal AUZANNET est chargé d'une mission technique sur l'examen des coûts. Son étude sera rendue à la ministre le 30 novembre.

3.2 Insertion dans la ville

Bruce TAMCINNE, habitant de Noisy-le-Grand, aimerait savoir si des projets de construction sont prévus dans le périmètre de 400 mètres autour de la gare, et quels seraient ces projets. Il demande de plus quel organisme gère ces questions.

Étienne GUYOT précise que le projet du Grand Paris est fondé sur le développement de logements, de commerces, de services et d'activités autour des gares. C'est l'objet des CDT (contrat de développement territorial). Ils permettront de planifier, de programmer le développement d'un certain nombre de territoires. Par exemple, sur le territoire de la Cité Descartes, il y a actuellement 4 projets de CDT (notamment celui de « Cœur Descartes »). Ces projets seront regardés avec les communes. Parmi les acteurs concernés par ces questions, il y a les communes, l'EPA Marne et la SGP. Cette dernière peut être aménageur, si un CDT le prévoit expressément.

Bernard TESTARD, habitant de Noisy-le-Grand, indique que la gare de Mont d'Est va se voir doter d'une nouvelle gare routière importante avec des lignes de bus notamment. Il demande comment sera organisée l'offre de bus pour la gare de Noisy – Champs. Par ailleurs, il aimerait avoir des précisions sur le parking prévu. À cette question se joignent **M. COLBUS** et **Francis MINET**, ce dernier souhaitant savoir ce qu'il sera prévu pour les modes « doux ».

Jean-Louis PERRIN indique qu'une intermodalité efficace est l'objectif du STIF. Une reconfiguration des lignes de bus sera étudiée de façon à assurer la meilleure desserte possible de la gare. Il en sera de même pour les accès par vélo et piéton.

Benjamin CLAUSTRE, RATP, précise que le STIF a décidé de créer début 2012 une nouvelle ligne de bus, le 310. Un suivi sur son efficacité, avec les services de la ville, est mené.

Corinne VALLS confirme l'importance de favoriser l'accessibilité à la gare par tout type de transport pour éviter l'usage de la voiture personnelle. En ce qui concerne les voiries départementales, un travail doit être mené avec le STIF, la SGP et les élus des communes pour trouver les solutions permettant d'éviter l'engorgement de ces axes qui conduisent à la gare.

Sur les parkings, **Claire-Hélène COUX** informe que cette question a été concertée avec tous les partenaires de la SGP. Il y a un accord sur le fait qu'un parking de rabattement est nécessaire. La dalle qui recouvre le terminus sera dimensionnée pour pouvoir supporter 1 ou 2 niveaux de parking. Les études se poursuivront dans les mois à venir pour déterminer le nombre de places à accueillir en fonction des besoins, et le mode d'exploitation du parking.

M. GIMBERT, habitant à 300 mètres de la future gare, estime que le parc de la Butte verte va être abimé par les travaux de la gare et du parking. Il demande alors ce qui est prévu pour protéger ce parc.

Florence CASTEL, directrice de l'ingénierie environnementale et de la qualité à la SGP, indique que les travaux ont été conçus pour éviter toute incidence sur le parc de la Butte verte. Ce parc ne sera pas requalifié, mais quelques arbres devront être abattus au nord du boulevard Ru de Nesles. La SGP s'est engagée dans les études à requalifier la totalité de ce qui aura été impacté (replantation exhaustive). Elle indique également que le parc du Bois Saint-Martin ne sera pas impacté non plus.

Mathieu LEMAISTRE, habitant Noisy-le-Grand, demande si le futur parking sera payant ou gratuit.

Jean-Louis PERRIN indique que le STIF met en place une politique de subventionnement des parkings réalisés. Cette subvention peut monter jusqu'à 80 % du montant de l'investissement, en fonction de plusieurs règles (sécurité, confort, etc.). En contrepartie de cette subvention, le STIF impose que ce parking soit payant. **Claire-Hélène COUX** confirme le fait que le parking sera payant. Il y aura une tarification spéciale permettant à la fois d'entrer sur le système de transport et de garer sa voiture.

Laurent MORICE, habitant de Noisy-le-Grand, souhaiterait savoir où se trouvent les puits de ventilation.

Claire-Hélène COUX précise que 4 puits sont prévus sur la commune de Noisy-le-Grand. 3 d'entre eux sont implantés sur des parcelles publiques. Le quatrième est placé sur une parcelle appartenant à I3F, en bordure de parking. Son implantation précise devra être étudiée avec les services de la ville.

3.3 Exploitation ferroviaire

Bernard ROUCHÈS, habitant Noisy-le-Grand, souhaiterait connaître le ou les futurs exploitants des lignes.

Jean-Louis PERRIN, indique que le STIF aura la responsabilité de désigner l'exploitant après une mise en concurrence en respect de la réglementation en vigueur.

3.4 Foncier

Mme GAUTHIERET, habitante de Noisy-le-Grand, demande s'il est prévu de détruire des bâtiments dans le quartier du Champy. Si tel est le cas, il souhaite savoir quand les propriétaires seront prévenus.

Nadir BENTOUTA indique qu'aucune démolition n'est prévue sur le quartier des Champy.

Éric GURHEM, habitant de Noisy-le-Grand, aimerait savoir si les pavillons vont être expropriés au niveau du Bois Saint-Martin. Cette interrogation est également partagée par **Mme JOURNEUX**, habitante de Noisy-le-Grand.

Benoit LABAT, directeur de la valorisation et du patrimoine à la SGP, précise que l'ensemble des parcelles nécessaires à l'implantation de la gare appartient à des propriétaires publics (État, commune, RATP, etc.). Aucun propriétaire privé n'est donc concerné. Par ailleurs, le tunnel étant souterrain, aucune acquisition de surface n'est nécessaire. Lorsque les études auront définitivement acté le tracé, des contacts seront pris avec ces propriétaires pour acquérir les volumes de sous-sol nécessaire au passage du tunnel.

3.5 Travaux

Alain GRENET, habitant près de la gare, s'inquiète de l'impact de la tranchée sur les circulations et les commerces alentour.

Claire-Hélène COUX reconnaît que les travaux seront importants. Toutefois, l'emprise prévue permettra une déviation pour les circulations propres au chantier. Et ce chantier sera phasé. Cela fera l'objet d'un examen avec les services des Conseils généraux de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne, et avec les communes. L'objectif est de minimiser les impacts des travaux pour les villes.

Dominique ENGLER souhaiterait connaître les dispositions prévues pour éviter les nuisances liées au bruit « solidien » (propagation des vibrations dans le sol et les murs).

Claire-Hélène COUX précise que, pour la phase travaux, la partie réalisée au tunnelier comprend au-dessus une couche d'argile verte qui absorbe fortement les vibrations. Il n'y a donc pas de risques à ce niveau-là. Dans la partie réalisée à ciel ouvert, la nature des sols permettra aux terrassements de se faire sans difficulté. Ensuite, lors du passage du métro, il faut noter d'une part que des poses de voies avec des matières anti-vibratiles seront utilisées et que, d'autre part, le niveau de profondeur (entre moins 23 et moins 27 mètres) protégera des vibrations.

Alain BOURGUIGNAT demande des précisions sur l'évacuation des déblais entre la tranchée et l'A4.

Florence CASTEL précise qu'un schéma directeur d'évacuation des déblais a été préparé, définissant précisément vers quels exutoires les déblais seront acheminés. L'évacuation par camion est la solution la plus rapide sur ce site. Les cheminements empruntés seront étudiés en concertation étroite avec les élus de la commune. L'objectif sera de rejoindre au plus vite l'A4 et de limiter les nuisances. Dans ce cadre, un plan de management du chantier sera mis en place. Les informations liées aux nuisances possibles et aux solutions préconisées par la SGP seront transmises, avant le démarrage des travaux, aux élus et aux habitants des communes concernées.

Jérémy de RORTHAIS, collaborateur du président du Conseil général de Seine-et-Marne, remercie en son nom les représentants de la SGP et du STIF. Il souhaiterait savoir qui et dans quelles conditions a été décidée l'évacuation des déblais en Seine-et-Marne. Par ailleurs, il informe que la Seine-et-Marne accueille environ 70 % des déchets franciliens. Il demande alors un rééquilibrage avec les autres territoires de grande couronne.

Florence CASTEL confirme que tous les déblais ne seront pas envoyés en Seine-et-Marne. L'équilibre territorial est un point fondamental du schéma directeur d'évacuation des déblais. L'objectif est d'utiliser de manière prioritaire la voie fluviale, puis la voie ferrée, et sinon la route. La distance la plus faible possible pour l'évacuation des déblais a été recherchée en fonction des sites. Les déblais sont donc répartis territorialement. À l'ouest, les déblais sont évacués dans des départements de l'ouest. Seuls les déblais produits dans le secteur de la Seine-et-Marne sont évacués dans ce département.

M. COLBUS demande si des études sont conduites, par parcelle et en fonction du tracé, pour éviter aux propriétaires de subir d'éventuel mouvement de sols.

Claire-Hélène COUX précise que c'est à la SGP de prendre les précautions utiles pour la construction de la tranchée, et notamment de la rendre étanche pour ne pas contaminer les argiles vertes. **Florence CASTEL** indique que la zone de Noisy – Champs est une zone d'aléa moyen à

fort au regard du risque de retrait-gonflement des argiles. Des méthodes constructives seront prises prévenant ce phénomène. Cela n'aura donc aucune conséquence pour les riverains.

Michel GODET, habitant de Noisy-le-Grand, s'inquiète du passage de la Marne. Il demande donc des précisions sur ce point.

Gilles PINDAT confirme que le Grand Paris Express passera en tunnelier sous la Marne. Ceci impose d'avoir des pentes limitées.

4. Conclusion

Henri WATISSÉE remarque que cette réunion se caractérise en premier lieu par un nombre de questions important. Et les questions ont majoritairement été concrètes, réparties en 3 thèmes : le réseau et les choix techniques (correspondances, passage sous la Marne, peinture anti-tag, etc.), l'impact chantier (nuisances, vibrations, démolitions et impacts sur certains quartiers, évacuation des déblais, etc.), et l'intermodalité (parking, modes « doux », reconfiguration des bus, circulations, etc.).

Étienne GUYOT remercie tous les participants. De nombreuses questions, très précises, ont été évoquées. Et chaque réunion est différente, dans les questions abordées. Toutes les remarques et observations serviront à l'amélioration du projet. Il cite pour conclure Michel TOURNIER : « *pour le petit Parisien, il existe un instant initiatique, crucial, c'est celui où ayant compris le système des correspondances du métro, il contemple le petit rectangle de carton qui lui livre l'immense labyrinthe et avec lui toute la ville* ». Avec le réseau du Grand Paris Express, nous aurons tous davantage accès à cet immense labyrinthe.

Isabelle RIVIÈRE conclut en annonçant la tenue des prochaines réunions publiques : Champigny-sur-Marne le 6 novembre, Saint-Maur-des-Fossés le 12 novembre, Clamart le 13 novembre et Créteil le 15 novembre.

.....