

10 NOVEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION COMMUNE DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE

Type de réunion :	Réunion commune
Date de la réunion :	10 novembre 2010
Lieu de la réunion :	Champigny-sur-Marne

Introduction et rappel du cadre législatif

Dominique ADENOT, maire de Champigny, accueille les deux CPDP, ainsi que les élus et le sous-préfet d'arrondissement. La priorité est à l'expression des citoyens, et non des élus, qui disposent de multiples lieux pour s'exprimer. **Jean-Luc Mathieu**, Président de la CPDP, rappelle les objectifs et les fondements législatifs des débats publics relatifs aux projets du STIF et de la SGP coordonnés par la CNDP et dont certaines réunions (dont celle-ci) sont communes. Le contexte politique est assez particulier, puisque le ministre Michel Mercier s'est adressé le 8 novembre 2010 au bureau de l'AMF pour confier aux maires la recherche d'une synthèse sur ces deux projets, qu'il juge impossible de financer conjointement. Dans le même temps, de nombreux citoyens s'étonnent que les deux débats publics soient menés séparément.

Projet « Arc Express » – STIF

Projection d'un film de présentation. Un deuxième film expose ensuite le détail des variantes qui intéressent plus particulièrement le Val-de-Marne.

Sandrine Gourlet, le MO du STIF, rappelle que le projet Arc Express est porté par la Région, par les Conseils généraux et par Orbival. Il fait partie intégrante du Plan de mobilisation, lequel, piloté par le STIF, compte un total de 60 projets (dont la moitié est en cours) visant à l'amélioration des transports en Ile-de-France : ce plan a reçu le soutien de la SNCF, de RFF et de la RATP après concertation avec les élus locaux. Alors que le réseau actuel est organisé en étoile, 70 % des trajets de petite couronne sont effectués par route dans une zone très dense où se sont focalisées les récentes hausses de population. Au sortir des études, les arcs Sud et Nord sont apparus prioritaires, alors que les études des arcs Est et Ouest sont en cours de finalisation. Le métro automatique de dernière génération Arc Express permettra de gagner du temps sur les tracés internes à la petite couronne, mais aussi sur les trajets entre grande et petite couronnes, en rapprochant de très nombreux Franciliens de centaines de milliers d'emplois. Le trafic attendu est donc considérable (1 million de voyageurs/jour sur la rocade complète). Il permettra de désengorger les réseaux actuels de 5 % à 10 % en moyenne et propose 50 stations nouvelles, dont 30 en correspondance, et une desserte fine des territoires, notamment des pôles d'emploi et des zones situées à l'écart des réseaux actuels. C'est aussi un projet bénéfique pour l'environnement. Il sera mis en œuvre pour un coût total de 6 milliards pour la boucle complète. Le premier engagement financier de 3,5 milliards d'euros (Région, Villes de Petite Couronne et de Paris) permettra d'abord la mise en service de l'arc Sud en 2017. L'Arc Nord serait mis en service en 2022 compte tenu des financements actuellement actées.

Les communes de Saint-Maur, Champigny, Joinville-le-Pont, Villiers-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Nogent, Le Perreux, Brie et Fontenay sont surtout résidentielles, mais certaines hébergent aussi des pôles économiques ; 57 % de leurs habitants travaillent dans ces communes ou dans la petite couronne, ce qui montre la pertinence des trois tracés (vert, bleu et rose) proposés pour ce territoire. Ils ont été pensés en tenant compte des réseaux actuels de bus, du prolongement du T1, du TVM et du projet Altival afin de desservir les zones actuellement délaissées, en tenant compte des opérations de renouvellement urbain, des zones d'activité, des centres de vie urbains, mais aussi de la desserte des équipements collectifs, des projets de création de logement et des quartiers classés Politique de la Ville. Les avantages et faiblesses des trois tracés sont comparables grâce à des tableaux qui recensent la desserte des quartiers d'habitation, les équipements collectifs et les zones d'emploi.

Jean-Vincent Placé, vice-président du Conseil Régional, rappelle que l'ambitieux projet Arc Express a reçu le soutien de la majorité du Conseil régional et de l'unanimité du conseil d'administration du STIF. Atout décisif pour la vie quotidienne, l'emploi, la vie économique et l'écologie en Ile-de-France, il n'est pas issu des travaux d'un bureau d'études, mais d'une concertation au long cours avec les élus, au terme de laquelle le STIF a voulu laisser au débat public le choix de tracés restant à décider et à affiner. Crédible, efficace et d'ores et déjà financé, il peut être développé rapidement, car le retard pris par les transports en Ile-de-France doit être rattrapé, ce qui est le but du Plan de mobilisation.

Présentation du projet « Réseau de transport public du Grand Paris » par la SGP

André Santini, président du Conseil de Surveillance de la SGP, est heureux de présenter le Grand Paris, pour la quatrième fois aux côtés du STIF, dans un esprit constructif et responsable, en cherchant la complémentarité entre les deux projets. Dans le Val-de-Marne, le Grand Paris reprend le

tracé d'Orbival, et est en mesure, contrairement au projet Arc Express, de proposer un tracé de référence après concertation. Dans la région de Champigny comme dans la Seine-Saint-Denis, une demande forte a été exprimée en faveur d'une liaison vers le Val-de-Fontenay : la SGP propose d'y répondre grâce au prolongement de la Tangentielle Nord. Les questions de financement seront abordées le 5 janvier 2010, après le vote des parlementaires sur le budget.

Un film est projeté.

Claire-Hélène Coux, le MO de la SGP, indique qu'alors que 63 % des déplacements internes à Paris sont effectués en transports en commun, ce taux n'est que de 18 % dans la zone dense du Val de Marne, car le réseau actuel est organisé en étoile. Le Sud-Est et l'Est connaissent en outre le plus important embouteillage d'Europe, à la jonction de l'A4 et de l'A86. Face à cette situation, le Grand Paris vise à répondre aux besoins urgents des Franciliens, tout en satisfaisant aux exigences à plus long terme de l'Île-de-France, dans un contexte de compétition internationale. D'une capacité de 3 millions de voyageurs à terme, ce réseau en rocade de 3 lignes automatiques, d'une longueur totale de 155 km est un métro moderne (gage de régularité et d'adaptabilité) qui assure une connexion entre les aéroports, les gares TGV et les pôles économiques. Ses gares sont conçues comme des lieux d'échanges multimodaux vivants, avec des parkings de rabattement et seront de réels espaces de développement urbain proposant équipements et services. Ce projet apportera des réponses concrètes aux besoins des usagers comme des entreprises et « dé-saturera » de 10 à 15 % le réseau existant grâce au maillage avec les radiales actuelles et futures. Il améliorera les déplacements pour tous, surtout de banlieue à banlieue, les tracés irriguant l'ensemble des territoires. Les gains de temps seront importants grâce à une vitesse de 65 km/h en moyenne. Il concourra au développement durable, puisqu'une évaluation stratégique environnementale a été réalisée en amont, et soutiendra le développement économique en reliant les 9 territoires de développement identifiés, dont le pôle Est Parisien-Cité Descartes – dont le triangle Brie-Champigny-Villiers fait pleinement partie.

La ligne verte créera une liaison entre les trois aéroports en traversant la Seine-Saint-Denis, avant de rejoindre Versailles et Saclay, et se termine à Massy. Prolongeant la ligne 14, la ligne bleue relie aussi ces trois aéroports par le centre de Paris. Dans le Val-de-Marne, elle prévoit de nouvelles gares, dont le Kremlin-Bicêtre Hôpital et Villejuif Institut Gustave Roussy. La gare MIN Rungis-Porte de Thiais assurera la correspondance avec le TVM et le futur T7, et la ligne bleue desservira ensuite le pôle majeur d'Orly, où une interconnexion TGV est prévue. La ligne rouge part du Bourget, avant de rejoindre Montfermeil puis Chelles, et reprend de Bagneux à Villiers-sur-Marne le tracé d'Orbival, qui relie les centres universitaires et de recherche, ainsi que les pôles d'emploi et les zones d'habitation. Les inter-stations seront courtes et les correspondances seront assurées avec les lignes actuelles ou leurs prolongements (4, B, 14, T6, C, D, 8, E, Tangentielle Est). La gare demandée par les maires de Brie, de Villiers et de Champigny sur le site de l'ancienne voie de desserte orientale (VDO) est étudiée avec attention par la SGP.

Ce projet d'intérêt national nécessite un budget de 21,4 et 23,5 milliards d'euros suivant les variantes de tracés, dont 20 milliards pour les infrastructures, le matériel roulant et les acquisitions foncières. À l'issue du débat public, la SGP doit proposer un schéma d'ensemble avant fin mai 2011. Il devra tenir compte des avis exprimés. Puis, suivra une période de 18 mois pour élaborer la programmation des travaux. La mise en service s'échelonnera entre 2018 et 2023.

Débat avec la salle

➤ **Desserte de Champigny et des environs**

Des questions ont été posées par écrit. Afin de limiter le bruit, tous les nouveaux tronçons seront-ils souterrains ? Pourquoi ne pas utiliser des tramways transformables en métro, moins coûteux ? Est-il prévu d'installer des gares de métro très éloignées hors des zones urbanisées, afin de créer des parkings d'usage libre ? Le STIF, la SGP, la SNCF et RFF répondront par écrit à la question posée sur l'éventuelle utilisation de la ligne de fret proche du boulevard Aristide Briand par le Grand Paris.

Sandrine Gourlet explique que la quasi-totalité du tracé d'Arc Express est souterrain, hormis (pour des raisons topographiques) le tronçon du Parc du Tremblay et Nogent qui serait tracé en aérien afin de franchir la Marne. **Sophie Mougard** indique que le STIF a opté pour un métro enfin de proposer les capacités correspondant aux besoins. Les nouvelles gares d'Arc Express seront situées dans des zones denses où (outre les modes doux) l'offre de bus sera révisée et optimisée par le STIF.

Marc Véron, président de la SGP, explique que le législateur a tenu compte des volumes prévisibles en choisissant un métro automatique (dont la capacité pourra atteindre 40 000 passagers/h), mais aussi d'impératifs de disponibilité immédiate et de forte modularité. La loi du 3 juin 2010 prévoit de coupler les tarifs de certains parkings avec l'usage du réseau du Grand Paris, mais il faudra envisager ce point en fonction des caractéristiques du tissu urbain entourant chaque gare. **Manuel Leconte** précise que l'installation de nouvelles infrastructures doit désormais prévoir des protections phoniques

importantes.

Christian Favier, président du Conseil Général du Val-de-Marne, juge que Champigny est un excellent exemple des zones très peuplées, mais très mal desservies, qui doivent bénéficier des nouveaux réseaux. La question est prise en compte par les deux projets, mais Arc Express prévoit l'implantation d'une gare Saint-Maur Champigny, ce qui obligerait à traverser la Marne. Le Conseil général du Val-de-Marne juge qu'il faut desservir Val-de-Fontenay, alors que le Grand Paris s'éloigne du centre de l'agglomération pour desservir Clichy, Montfermeil, Sevran : cela correspond au principe de double boucle à l'Est, défendu par Orbival. Le tracé le plus proche de Paris pourrait emprunter la Grande Ceinture, en prolongeant la Tangentielle Nord jusqu'à Fontenay et rejoignant Sucy-Bonneuil. Orbival soutient les maires de Champigny, de Villiers et de Brie, qui proposent une gare de connexion avec la ligne E, située sur les emprises de l'ancienne VDO. Les deux projets sont donc, en partie, complémentaires : le Plan de mobilisation a identifié 60 projets et le STIF a toute légitimité pour réaliser l'Arc Sud. La SGP, elle, tracerait la grande boucle Est et relierait Orly en prolongeant la ligne 14.

➤ **La situation spécifique de Champigny, le problème de l'A4, les parkings**

Des habitants ont rappelé que Champigny est marquée par des difficultés d'accès en raison de sa situation géographique : c'est pourquoi les liaisons vers le Val de Fontenay et vers Noisy-le-Grand sont toutes deux indispensables pour alléger l'A86 et la N4, lourdement chargée. Quel serait l'impact des projets sur le trafic de la N4 ? Comment faire en sorte de disposer de parkings de rabattement à des prix abordables, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui ? La ligne A du RER sera-t-elle améliorée ?

Marie-Josée Ginestet pointe que les habitants des quartiers des Mordacs et du Bois-l'Abbé souffrent durement de l'état actuel des transports pour se rendre à leur travail. Or, les deux projets n'améliorent en rien leur desserte, qui est aujourd'hui catastrophique. **Ghislain Bonnote** demande quel est l'avenir du TVM, qui, de Champigny à Noisy-le-Grand, redouble Arc Express. **Dominique ADENOT** affirme que la Ville attend ardemment l'arrivée du métro. En accord avec Orbival, elle demande une gare située sur la N4, afin de faciliter les dessertes par bus et par pistes cyclables. La gare « des trois communes » serait située à côté du magasin Ikea et permettrait la desserte par bus en site propre des quartiers du Cœuilly, des Mordacs et du Bois-l'Abbé. Le contrat de développement territorial permettra le maintien de la mixité autour des gares. **Jacques Alain Benisti**, député-maire de Villiers-sur-Marne, soutient aussi le principe de cette gare, qui ne raccourcirait que très peu l'inter-stations moyenne sur la ligne E, et estime qu'Arc Express ne tient pas assez compte du besoin de développement économique des communes de Brie, Champigny et Villiers.

Christian Garcia déclare que la SGP partage la position de ces municipalités. **Claire-Hélène Coux** ajoute que la ligne rouge s'arrêtera à Champigny-Centre (RER A), alors que la Tangentielle permettra de rejoindre Val de Fontenay. La ZAC du VDO, d'une surface de 100 ha, prévoit la construction de plusieurs milliers de logements, et doit donc être soutenue. Grâce à la vitesse d'exploitation proposée, la ligne rouge « désaturera » avec certitude la RN4 vers la Seine-et-Marne.

Jean-François Hélas explique que les modèles de report modal montrent que circulation routière devrait baisser de 150 000 véhicules/jours sur l'Ile-de-France, grâce à Arc Express, ce qui permet d'évaluer les gains de CO₂ et de NO_x. Le STIF ne dispose pas encore de données plus précises sur l'impact sur la N4, mais pourra étudier ces reports selon les territoires. Avec l'IAU, il a privilégié la desserte des Mordacs. Après concertation, le financement du TVM est inscrit dans le contrat entre le Val-de-Marne et la Région, et les études préalables sont en cours. Il complètera Arc Express, qui prévoit aussi la desserte la ZAC VDO. Une nouvelle gare du RER E peut être étudiée entre les Boullereaux et Villiers, distantes de 2,2 km. Il faut y réfléchir, car cela créerait des temps de parcours supplémentaires – ce d'autant plus que projet de TVM Actival est plus facile à faire évoluer. **Sophie Mougard** ajoute que l'amélioration du RER A, au-delà des mesures immédiates prises par la SNCF et la RATP, est prévue par le Plan de mobilisation : des rames à deux niveaux seront livrées dès 2011. L'infrastructure sera améliorée. Eole sera prolongé vers La Défense et Mantes, ce qui contribuera à soulager le RER A, tout comme le maillage par Arc Express.

➤ **De Champigny à Issy-les-Moulineaux**

Gilles Desseigne, maire-adjoint de Champigny, affirme que les PME et la CCI du Val-de-Marne considèrent les projets comme complémentaires. Il demande quelle est la compatibilité d'Arc Express avec Orbival, et si les nouvelles infrastructures seront utilisables pour le fret. **Pascal Clerget**, adjoint au maire de Fontenay-sous-Bois, rappelle que le prolongement de la ligne 1 est prévu jusqu'aux Rigollots, et se félicite qu'il ait enfin été décidé qu'un débat de la CNDP Arc Express soit organisé le 10 janvier 2011 à Val-de-Fontenay, mais voudrait que le débat porte aussi sur le Grand Paris, car ce pôle d'échange est stratégique pour tout l'Est Parisien – y compris pour Montreuil, Rosny, etc.

L'ACTEP défend le principe de la double boucle à l'Est, afin de desservir tous les quartiers populaires. **Pierre Smith** partage totalement ce dernier point de vue, mais note que le pont de Mulhouse ne peut pas supporter l'infrastructure de la Tangentielle. **Edmond Barriquand** du Comité d'Agglomération du Haut-Val-de-Marne pointe que les habitants du Haut-Val-de-Marne sont très inquiets du fait d'être exclus de la concertation, mais surtout, du fait que le Grand Paris ne prévoit aucune correspondance avec la ligne A, ce qui est « inimaginable ». **Michel Rioussel**, président de l'ASEP, note que le tracé aérien prévu par Arc Express entre le Parc-du Tremblay et Nogent longerait des propriétés, puis « surplomberait » le camping international du Tremblay, avant de « massacrer » les bords de Marne et l'Île-de-Beauté, et de pénétrer dans les coteaux de Nogent. Il serait de loin préférable d'emprunter le tracé de l'A86, ou d'envisager un tracé souterrain – et, en tout cas, de revenir sur ce projet.

Marc Véron observe que tous les maires consultés ont, au fil des réunions publiques, défendu des tracés maximisant l'effet structurant du Grand Paris sur les zones de développement telle que la ZAC VDO. Cela confirme la puissance du potentiel porté par le Grand Paris. Les communes pourront de plus librement, à travers les contrats de développement territorial, nouer avec l'Etat des projets touchant à l'urbanisme, à la mixité sociale, aux transports de surface, etc. Le risque de spéculation existe, mais les acteurs publics auront sans nul doute pour but de répartir la richesse créée à travers la maîtrise du foncier et le développement d'équipements collectifs. Par ailleurs, l'expérience montre qu'il est impossible de mélanger les flux de voyageurs et le fret.

Christian Garcia affirme que le doublement du pont de Mulhouse est à l'étude et qu'il est évident qu'il faudra desservir Saint-Maur sans rupture de charge. **Jean-François Hélas** précise qu'Arc Express est totalement compatible avec Orbival. Un de ses tracés prévoit une connexion à Saint-Maur-Créteil, dans le souci de maillage complet des radiales (RER A inclus). Le STIF estime que le développement économique ressort de la pleine compétence des collectivités, qui sauront au mieux tirer parti de l'amélioration des transports pour l'emploi et le cadre de vie. Compte tenu de la topographie des lieux, le passage aérien suscité est avantageux et peut, grâce aux techniques actuelles, bénéficier d'une excellente intégration paysagère. Un tracé souterrain est techniquement possible, mais impliquerait une gare de Nogent profondément enterrée. La question reste ouverte.

➤ **Débat sur la logique d'ensemble des projets**

Il a été demandé, par écrit, pourquoi ne pas réaliser deux projets. Plusieurs habitants les ont jugés très complémentaires à l'Est, et de nombreuses prises de parole ont plaidé pour la synthèse des tracés. Le financement de la SGP a aussi suscité de fortes inquiétudes de la part d'une personne de la salle. Un habitant a comparé le Grand Paris à un « circuit touristique » visant de montrer la « grandeur de la France », alors que l'Arc Express s'adresse aux zones denses et aux PME.

Corine Nana note que Grand Paris n'apporte rien aux habitants vivant entre Ormesson et Joinville-le-Pont sur la RN4, alors qu'Arc Express permet un désenclavement beaucoup plus fort. Effectuer une synthèse entre les deux projets permettrait de réaliser des économies et de desservir finement des zones telles que le Haut de Champigny, où les bus ne circulent pas en hiver. **Alain Cassin** demande qui effectuera la synthèse des débats.

François Leblond explique que chaque CPDP élaborera sa synthèse entre le 1^{er} février et le 1^{er} avril 2011. Elles se consulteront alors sous l'égide de la CNDP. Ces synthèses seront communiquées aux deux MO, qui devront répondre aux observations exprimées par le débat.

André Santini a été très sensible au sérieux et à la précision des échanges entre habitants et élus, qui sont nombreux à plaider la synthèse. La Seine-Saint-Denis demande même les deux tracés. Cela ne sera pas financièrement possible, mais la SGP réclame cette synthèse afin de répondre aux demandes d'habitants prisonniers d'un système à bout de souffle. Les débats doivent permettre d'avancer dans le respect mutuel et dans un esprit de responsabilité. Mais il faut être conscient que si ce réseau n'est pas réalisé aujourd'hui, il ne le sera jamais.

Jean-Vincent Placé salue aussi la qualité des débats. Le projet Arc Express a été voté à l'unanimité au STIF, où siègent toutes les collectivités d'Île-de-France, toutes tendances confondues. Il s'agit d'améliorer le quotidien, car les conditions actuelles de transport en proche couronne créent de véritables souffrances sociales. Ce choix peut paraître moins attrayant que celui d'un développement supposé résulter de la desserte des centres d'affaires et d'aéroports – mais qui ignore, en fait, les réalités économiques. Le STIF et la Région travaillent au quotidien pour le réseau de transport, et ont mis en œuvre de très nombreuses améliorations. Ils sont prêts à discuter mais préféreraient le faire avec des gens qui ont de l'argent. La convergence ne peut être envisagée sérieusement que lorsqu'il aura été précisé, après les votes parlementaires, quel véritable soutien financier est accordé à la SGP, et si la Région peut, de son côté, s'appuyer sur la hausse du VT et la récupération du FARIF, etc. Si le STIF et la Région sont déterminés à réaliser Arc Express, ils sont prêts à construire de la

complémentarité en s'appuyant sur des axes consensuels tels que le tracé de la ligne verte au Nord et de la ligne bleue vers Roissy. Une double boucle pourrait aussi être tracée à l'Est, longtemps défavorisé par rapport à l'Ouest de la Région par les politiques de l'Etat.

François Leblond clôt la séance. Il sera répondu par écrit aux questions restantes.