

GRAND PARIS EXPRESS

Ligne 14 Nord-16-17 Sud

Mairie de Saint-Ouen <> Saint denis Pleyel

Saint Denis Pleyel <> Noisy-Champs

*Concertation post-débat public et avant
enquête publique*

Période Septembre 2013-Avril 2014

Rapport de Henri WATISSEE

Garant de la concertation

Documents et décisions de référence :

-Courrier du 18 Juillet 2013 de la Société du Grand Paris à la CNDP présentant les modalités d'information du public mises en œuvre depuis la fin du débat public de 2010-2011, les actions à venir et la demande de nomination d'un garant.

-Décision de la CNDP N°2013/45/RTPGP/8

-Décision de la CNDP N°2013/46/RTPGP/9

Préambule

Le projet Grand Paris Express (GPE) ligne 14nord-16-17Sud, Noisy-Champs<>Saint Denis Pleyel constitue le deuxième tronçon à réaliser dans le cadre du vaste projet de transport public du Grand Paris.

Ce deuxième tronçon, intègre :

- La totalité de la ligne 16, entre les gares de Noisy-Champs et le Bourget RER
- Le tronç commun des lignes 16 et 17, entre le Bourget RER et Saint-Denis Pleyel
- Une partie de la ligne 14, située entre la gare de Saint-Denis Pleyel et celle de la Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse)

Historiquement, le projet de Transport public du Grand Paris, porté par la Société du Grand Paris et donc par l'Etat, a fait l'objet d'un débat public entre septembre 2010 et janvier 2011. En parallèle à ce débat et sur la même période, la Région Ile de France a, elle aussi, soumis à débat public son projet Arc Express.

Ces deux débats, leurs enseignements et la volonté générale d'aboutir à un projet cohérent et unique, ont conduit à l'accord Etat-région de Janvier 2011 et à l'émergence d'un projet commun, le Grand Paris Express. Ce projet commun a donné naissance au schéma d'ensemble approuvé par le décret en Conseil d'Etat du 24 Aout 2011.

Depuis cette date, la Société du Grand Paris, en concertation avec les autorités régionales, départementales, les élus et les collectivités territoriales a organisé des comités de pilotage et a lancé les études préliminaires des tronçons et en particulier le tronçon ligne 14nord-16-17Sud, objet de la présente concertation afin d'affiner le tracé, positionner les gares, les ouvrages annexes et préparer le dossier préalable à l'enquête publique.

Conformément à l'article L. 121-13-1 du code de l'environnement, la Société du Grand Paris a informé dans son courrier du 18 Juillet 2013, la Commission Nationale du Débat public des modalités d'information et de participation du public qu'elle a mise en œuvre en 2011 et début 2012.

Dans ce même courrier et concernant le tronçon ligne 14nord-16-17Sud, la Société du Grand Paris a détaillé les actions de concertation à mettre en œuvre jusqu'à l'enquête publique, et a sollicité la CNDP pour la nomination d'un garant.

Dans sa décision N°2013/46/RTPGP/9 du 4 Septembre 2013, la CNDP a désigné Monsieur Henri Watissée, garant de la concertation chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Ces modalités d'information et de participation du public comportent la poursuite des comités de pilotage, la mise en place d'un site Internet dédié assorti d'un dispositif de questions/réponses, et surtout le renforcement de la concertation avec le public par l'organisation de 12 réunions Publiques dans les communes concernées par le tronçon.

Dans sa décision N°2013/45/RTPGP/8 du 4 Septembre 2013, la CNDP a approuvé les modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public et a demandé que « *le public soit informé, pendant la concertation et à l'occasion des réunions publiques, que le bilan de la concertation, dressé à l'occasion de celle-ci, sera joint au dossier d'enquête publique avant son ouverture* ».

La mission du «garant» est une déclinaison des missions que les textes confèrent à la CNDP. Ainsi, le garant, pour qui les mots clés neutralité, indépendance, objectivité et impartialité sous-tendent sa mission :

- Veille aux bonnes conditions d'information et de participation du public aux débats organisés. Il s'assure notamment, que le public a bien été éclairé sur les enjeux du projet, ses aspects techniques et ses impacts.
- Contribue à la détermination des modalités de mise à disposition de l'information auprès du public et de la participation de ce dernier.
- S'assure du bon déroulement de la concertation, notamment de la faculté réelle donnée au public de pouvoir questionner le maître d'ouvrage et d'obtenir des réponses, de pouvoir formuler des remarques et suggestions et de donner son avis sur les solutions présentées.
- Valide le compte rendu de la concertation que rédige le maître d'ouvrage.

Dans l'esprit de ce qui précède, le présent rapport évoque essentiellement deux aspects de la concertation qui vient de s'achever : l'appréciation de la qualité de celle-ci et l'énumération des points de vue du projet jugés particulièrement critiques par le public.

Sommaire

1-Un contexte de concertation continu.....	5
2 –Préparation de la concertation	6
Bilan de la phase de préparation.....	6
3 –Organisation de la concertation	6
Les documents de la concertation et la diffusion.....	6
Le site Internet www.ligne14_16_17.fr.....	7
Les urnes.....	7
Les réunions publiques.....	7
L’enregistrement audio des réunions publiques.....	7
Le périmètre du projet et la diffusion des documents.....	8
Un planning contraint.....	8
La concertation avec le public continue jusqu’à l’enquête publique.....	8
L’avis du garant sur les modalités, la qualité des documents et la diffusion.....	8
4 –Déroulement de la concertation.....	8
Les réunions publiques.....	8
Les questions/réponses sur Internet.....	9
Un public très concerné.....	9
Une couverture presse satisfaisante.....	10
L’avis du garant sur le déroulement de la concertation.....	10
5 –Les principaux points soulevés par le public pendant la période.....	10
Un projet consensuel attendu avec impatience.....	10
une gare mal comprise par certains : la gare de Chelles.....	11
Une préoccupation importante : les nuisances sonores, vibratoires et les risques de dégradations des bâtiments.....	11
Une question parfois laissée en suspens: les parkings.....	11
Des décisions d’acquisitions foncières attendues.....	11
Une ville insatisfaite : Drancy.....	12
Une gare compliquée : le Bourget RER.....	12
L’inter-modalité : une thématique évoquée partiellement.....	12
Le financement.....	12
Un sujet important : les emplois directement liés au chantier.....	12
La tarification.....	13
Des longueurs de trains réduites.....	13
Les autres projets urgents en cours et l’amélioration de l’existant.....	13
Les plans d’aménagement urbains.....	13
6- le bilan du maître d’ouvrage	14
7-Conclusions.....	14

1-Un contexte de concertation continu

Il faut d'abord rappeler le débat public important organisé fin 2010 début 2011 par la Commission Particulière nommée par la Commission Nationale du Débat Public. Ce débat a comporté 56 réunions publiques en Ile de France et a rassemblé 17500 personnes.

Lors de ce débat, le public a confirmé l'opportunité du projet de transport et le besoin de rapprochement des deux projets, celui de l'Etat et celui de la Région. Ce résultat a contribué à la signature de l'accord Etat-région de Janvier 2011 conduisant au projet d'ensemble dénommé «Grand Paris Express », schéma approuvé par le décret du Conseil d'Etat du 24 Aout 2011.

Dès la publication des enseignements tirés du débat public, en Mai 2011, la Société du Grand Paris a mis en place un dispositif de concertation continu :

- Publication sur son site Internet de l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble retenu et permettant aux Internautes de s'informer du projet et du schéma d'ensemble.
- Création des comités de pilotage chargés de traiter des sujets qui intéressent toutes les gares du tracé et les stations de maintenance . Ils rassemblent les maires, les directeurs de services techniques des communes, les Présidents de communautés d'agglomération, les Conseils généraux, le STIF, les services de l'Etat et la Société du Grand Paris.
- Tenue des comités de pilotage, précédés de 3 à 5 réunions techniques. Pour le tronçon Nord soumis à la présente concertation, les comités de pilotage N°3 se sont tenus entre septembre 2013 et octobre 2013 pour valider la position et les emprises des 9 gares du tronçon. ***Pour avoir directement participé, en tant que garant, à plusieurs comités de pilotage en octobre 2013, nous pouvons affirmer que l'ensemble des participants ont unanimement salué l'efficacité de ce dispositif de concertation dans la prise de décision.***
- Tenue de réunions d'information et d'échange avec les principaux acteurs économiques et les associations environnementales
- Organisation de conférences de tronçons rassemblant l'ensemble des participants aux comités de pilotage.
- Mise en place, à la demande des maires, de réunions publiques d'information dans les Conseils Municipaux et dans certaines des communes concernées par le tracé.

Le 18 Juillet 2013 et conformément à l'article L. 121-13-1 du Code de l'environnement, la Société du Grand Paris a rendu compte de toutes ces dispositions à la Commission Nationale du débat public qui en a pris acte.

Ce dispositif de concertation continu a donc été largement plébiscité par l'ensemble des acteurs concernés par le projet, qu'il s'agisse des services de l'Etat, des collectivités territoriales et des partenaires comme le STIF, RFF, SNCF, RATP.

Un tel contexte prépare évidemment dans les meilleures conditions possibles la phase de concertation renforcée avec le public que la Société du Grand Paris a décidé d'organiser avant l'enquête publique et que le garant a accompagnée.

2 –Préparation de la concertation

Suite à la nomination du garant (décision N°2013/46/TRPGP/9 du 4 Septembre 2013), deux réunions de travail entre La Société du Grand Paris et le garant ont été organisées, afin de confirmer le périmètre, le contenu et les détails de la concertation envisagée en se basant sur les modalités d'information et de participation du Public approuvées par la CNDP dans sa session du 4 septembre 2013.

Suite à ces réunions de travail , les modalités détaillées suivantes en vue de la participation du public ont été définies :

- 12 réunions publiques organisées dans les communes concernées par le tracé et à mener entre le 15 Novembre 2013 et le 15 décembre 2013.
- Un site Internet dédié à la concertation www.lignes14-16-17.fr avec informations sur le tronçon, plans, présentations faites lors des réunions publiques et rubriques d'échanges (questions/réponses)
- Un jeu de panneaux d'exposition dans chaque mairie concernée par le tracé
- Un dépliant d'informations sur le tronçon diffusé à l'ensemble des habitants
- Une charte graphique spécifique
- Des affiches et tracts spécifiques à une réunion publique

Il a été aussi convenu que le site Internet www.ligne14-16-17.fr continuerait à rester ouvert bien après la fin de la concertation au même titre que le site général de la SGP www.societedugrandparis.fr .

En revanche ,il est indiqué sur le site www.ligne14-16-17.fr : « Les questions posées à partir du mercredi 8 janvier minuit ne seront pas analysées dans le cadre de ce bilan. Les questions relatives aux lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud et au projet en général peuvent cependant toujours être respectivement posées sur ce site www.ligne14-16-17.fr et sur www.societedugrandparis.fr. Les équipes de la Société du Grand Paris y répondront dans les meilleurs délais ».

Bilan de la phase de préparation

Pendant toute la phase de préparation, les échanges entre le garant et les organisateurs de la concertation se sont toujours déroulés dans l'échange et l'écoute. La Société du Grand Paris et ses équipes, très au fait de l'intérêt d'une concertation avec le public et des valeurs défendues par la Commission Nationale du débat public, s'est entièrement mobilisée pour préparer, organiser, diffuser les documents et dans le même temps affiner ses interventions. La mission du garant n'en a été que facilitée, son rôle se bornant essentiellement à valider les documents et à veiller à ce que les modalités prévues soient respectées.

3 –Organisation de la concertation

Les documents de la concertation et la diffusion

Pour les besoins de la concertation, la Société du Grand Paris a réalisé un dépliant (format 10x21, 4 volets) présentant les caractéristiques du tronçon. 440 000 exemplaires ont ainsi été diffusés :

- 380 000 distribués par la Société du Grand Paris directement dans les boîtes aux lettres des 25 communes concernées par le tracé (16 communes directement traversées par le projet de tunnel et 9 communes voisines du tracé et des gares) .
- 56000 fournis aux mairies des différentes communes pour leur permettre une diffusion locale .
- 4000 distribués manuellement (marchés, sorties de métro, arrêts de bus ..)

Pour annoncer les dates et lieux des réunions publiques, 2000 affiches ont été posées sur les panneaux d'affichage des mairies ou dans les villes et 50000 tracts distribués aux sorties de métros, arrêts d'autobus , entrées des marchés.

Enfin , 21 expositions à base de panneaux d'affichage ont été mises en place en mairie présentant le tracé concerné, les gares et les enjeux

Au total, il s'agit d'un dispositif important mis en place par la Société du Grand Paris .

Le site Internet [www.ligne14 16 17.fr](http://www.ligne14_16_17.fr)

Mis en ligne le 6 Novembre 2013, le site internet [www.ligne14 16 17.fr](http://www.ligne14_16_17.fr) est totalement dédié à la concertation et à la présentation du tronçon.

Offrant de multiples entrées, le site comprend une présentation générale de la ligne, les cartes du tracé, un espace « dialogue » permettant de poser des questions et de revoir les présentations des réunions et les compte rendus, un espace « actualités/presse » avec le renvoi sur de nombreux articles

Les urnes

A l'entrée de chaque réunion publique, une urne a été mise à la disposition du public, afin que ceux qui le souhaitent, puissent consigner leurs remarques ou observations par écrit

Les réunions publiques

Sur les 12 réunions publiques organisées , 8 se sont déroulées dans des communes concernées par au moins une gare. Quatre communes n'ayant pas de gare sur leur territoire, ont eu aussi des réunions publiques (Aubervillers, Le Blanc-Mesnil, Drancy, Gournay sur Marne).

Ces 12 réunions se sont tenues à 20h00 pour se terminer vers 22H15/22H30. Elles ont toujours donné lieu à des échanges très fournis entre le public et le maître d'ouvrage, le nombre de questions par réunion se situant en moyenne à 25-30 questions.

L'enregistrement audio des réunions publiques

L'enregistrement audio des réunions publiques a été effectué à chaque réunion. Ils ont donné lieu à un bilan détaillé mis à disposition du public directement sur le site Internet www.ligne14-16-17.fr

Toutefois, contrairement à ce qui s'était produit lors de la concertation de la ligne 15-Sud , la mise à disposition sur le site Internet des compte rendus des réunions publiques a été tardive, le premier bilan n'étant pratiquement rendu disponible qu'à l'issue des 12 réunions publiques.

Le périmètre du projet et la diffusion des documents

Le périmètre du projet est le linéaire de 29 kms entre Noisy-Champs et la gare de Saint Ouen sur la ligne 14. La fréquentation soutenue aux réunions publiques avec 200 personnes en moyenne par réunion montre que le dispositif de diffusion par boîtage, le tractage et les relais via les différentes communes a été très concluant.

Un planning contraint

Organiser et tenir 12 réunions publiques sur une période d'un mois (entre le 18 novembre 2013 et le 18 Décembre 2013) a conduit la Société du Grand Paris à tenir un programme très serré de réunions. Le pari a été tenu, démontrant le haut niveau d'implication des équipes de la Société du Grand Paris.

La concertation avec le public continue jusqu'à l'enquête publique

Restant ouvert et actif à l'issue des réunions publiques, le site Internet www.ligne14-16/17.fr permet au public de continuer à poser les questions relatives au projet. La Société du Grand Paris s'est engagée à répondre aux questions posées. Toutefois, il a été indiqué sur le site www.linge14-16-17.fr que les questions posées postérieurement au 8 Janvier 2014 ne pouvaient être prises en compte dans le compte rendu de la concertation, les travaux de synthèse ayant débuté à cette date.

L'avis du garant sur les modalités, la qualité des documents et la diffusion

Les réunions de préparation de la concertation entre La Société du Grand Paris et le garant ont été toujours constructives. Par rapport à la question posée : « Le public a-t-il été suffisamment informé du projet, de ses enjeux, de ses caractéristiques et de ses impacts ? », la réponse du garant est positive.

4 –Déroulement de la concertation

Les réunions publiques

Les réunions publiques ont été organisées ainsi :

- Un accueil effectué par le maire de la commune.
- Une introduction de quelques minutes faites par l'animateur (l'un des Directeurs des Relations institutionnelles de la Société du Grand Paris).
- Un film de 5 minutes récapitulant l'historique du projet, le schéma général, ses enjeux et introduisant la concertation.
- Une présentation par le Président du Directoire de la Société du Grand Paris.
- Une présentation très rapide du garant situant le contexte de la concertation, précisant ce qu'est la commission nationale et la mission du garant.
- Enfin la présentation du projet en 3 parties : dans sa globalité d'abord, puis le tronçon de la ligne nord et enfin les détails de la ligne et de la gare dans la commune (positionnement, détails et accès de la gare, impacts chantier et contexte hydrogéologique).

L'ensemble de ces interventions ont nécessité en général une heure, avec parfois des interventions ponctuelles des élus ou des représentants du STIF.

La séquence de questions/réponses s'est déroulée ensuite pendant 1h15 1h30, le nombre des questions/réponses orales traitées pendant ce laps de temps étant de 25 à 30 en moyenne, auquel s'ajoute les contributions et questions déposées dans les urnes.

Les réunions publiques ont attiré en moyenne 200 personnes environ, portant à plus de 2000 les participants aux 12 réunions. Plus de 500 questions orales ont été posées lors des réunions. Elles ont toujours été de bonne qualité et précises, surtout celles concernant le tracé, les impacts du projet, les interconnexions ou l'inter-modalité.

Cette participation importante et le nombre de questions posées démontrent l'intérêt porté par le public à ce projet d'envergure.

Globalement, les réunions ont donné lieu à des échanges factuels et courtois entre le maître d'ouvrage et le public.

Ces réunions et ces échanges ont mis en évidence les thèmes que les études préliminaires ne peuvent complètement traiter et que les études de projets devront évidemment approfondir : le tracé définitif, la profondeur du tunnel à différents points, l'évacuation de déblais, le circuit de transport, les acquisitions foncières, les parkings. La Société du Grand Paris s'est engagée à revenir devant le public dès que tous ces points seront précisés.

Les questions/réponses sur Internet

Depuis le 6 novembre 2013, date d'ouverture du site www.ligne14-16-17.fr, et jusqu'à la fin de la prise en compte des questions le 8 janvier 2014, près d'une centaine de contributions écrites comportant parfois plusieurs questions ont été relevées sur le site .

Le traitement de ces questions par les équipes de la Société du Grand Paris dans des temps de réponse acceptables (deux semaines environ) n'a pas été bien respecté car souvent le délai de réponse a été d'un mois. Pour les prochaines concertations post débat public, une amélioration du temps de réponse aux questions de la part de la Société du Grand Paris est nécessaire. Toutefois, il faut nuancer ce propos en faisant remarquer que le plus important est qu'une réponse appropriée et complète soit apportée, ce qui a toujours été le cas.

Un public très concerné

Les élus et acteurs socio-économiques ayant déjà évoqué les sujets au sein des comités de pilotage, il a pu être constaté que plus de **80% des questions posées durant les réunions publiques l'ont été par les habitants et associations.**

Le public présent lors des réunions (habitants et associations) peut se classer en 3 grandes catégories :

- Un public curieux et intéressé par le projet, se posant des questions : quels emplois liés au chantier , quelles dispositions prises pour favoriser l'emploi local ? le délai et le financement du projet ? quel métro ? l'évacuation des déblais ? le chantier et ses nuisances ? les puits de sécurité. Une question très importante posée : les emplois liés au chantier et ensuite à l'exploitation ?
- Un public « d'usagers » du métro : quels horaires ? quel prix ? quels accès ? quelles interconnexions ? les handicapés ? les vélos ? les parkings ? les temps de parcours ?

- Un public directement concerné par le tracé : suis-je exproprié, comment et quand ? un tunnel sous mon pavillon, quelles conséquences ? un tracé « précis » maintenant ? le bruit ? les dégradations ? les compensations ? les déblais ?

Une couverture presse satisfaisante

Chaque jour, les quotidiens locaux (et plus particulièrement « le Parisien) ont relayé l'information sur les prochaines réunions, les lieux, les horaires, les enjeux.

L'avis du garant sur le déroulement de la concertation

- Les 12 lieux choisis pour les réunions publiques ont permis au public de participer activement aux débats et les collectivités locales, associations et acteurs ont tous contribué à la diffusion de l'information et à la mobilisation du public.
- Le but de la concertation, à savoir exposer et recueillir des questions, avis, suggestions sur les choix des positions des gares, le dispositif de tracé général, les options chantiers et les impacts a été bien précisé par la Société du Grand Paris dans ses présentations.
- Les annonces et la couverture presse ont été bonnes pendant toute la durée de la concertation.
- Avec une moyenne de 25-30 questions posées par réunion publique, le public a pu largement s'exprimer et poser des questions. Toutes les thématiques ont été non seulement abordées mais ont suscité d'autres questions si les réponses apportées par la Société du Grand Paris n'étaient pas jugées satisfaisantes ou complètes. Au vu des questions/réponses, certains de ces thèmes ont besoin d'être approfondis et le seront au fur et à mesure de l'avancement des études
- 261 questions et avis au 8 janvier 2014 ont été posées par écrit à la fois sur Internet et dans les urnes. Les réponses apportées ont été complètes mais le délai de réponse aux questions a été trop long..

Le garant considère que le déroulement de la concertation dans son ensemble a été tout à fait conforme aux exigences du débat public et conforme aux modalités présentées à la Commission Nationale du débat public.

Il en est résulté un dialogue riche et des échanges fructueux qui ont alimenté les réflexions du maître d'ouvrage et que l'on retrouve dans le bilan dressé par le maître d'ouvrage.

5 –Les principaux points soulevés par le public pendant la période.

Un projet consensuel attendu avec impatience

Au cours des 12 réunions publiques et au travers de toutes les questions posées pendant la période, très majoritairement, le public s'est prononcé pour le projet présenté, son contenu et son planning.

Pour autant et très souvent le public a rappelé avec force l'urgence des besoins d'améliorations immédiates du réseau existant, RER, Transiliens et aussi les extensions de lignes de métro et les tramways. Le STIF, RFF, la SNCF et la RATP ont été très sollicités pendant ces réunions

une gare mal comprise par certains : la gare de Chelles

La gare de Chelles positionnée en centre-ville après l'étude de 12 solutions possibles n'a pas convaincu un groupe de travail du Conseil Participatif de la Communauté d'agglomération. Ce groupe préconise plutôt une solution de la gare au niveau du triage de Chelles-Vaires. Une réunion de travail est envisagée entre la Société du Grand Paris et ce groupe de travail pour examiner en détail et en petit comité les scénarios retenus .

Une préoccupation importante : les nuisances sonores, vibratoires et les risques de dégradations des bâtiments.

Pratiquement à chacune des 12 réunions publiques, les habitants concernés par le tracé voisin du futur métro ont demandé des garanties et des études de la part de la Société du Grand Paris quant aux protections contre les nuisances sonores, les vibrations et les dégradations en surface des bâtiments.

La Société du Grand Paris a fait valoir la grande profondeur du tunnel, l'existence de couches géologiques absorbant les vibrations et les techniques constructives permettant les protections recherchées. Elle s'est engagée à faire faire des études de propagation dans toutes les zones sensibles et à revenir vers les habitants avec les résultats.

Une question parfois laissée en suspens: les parkings

La question des parkings véhicules a souvent été posée soit par des usagers intéressés, soit par des riverains inquiets d'avance des conséquences de l'arrivée d'une nouvelle gare sur leur territoire.

La Société du Grand Paris a toujours répondu que cette question relève de différents partenaires, la Commune, le STIF et elle-même et que des études sont en cours ou seront lancées sur le sujet.

Des études sont notamment en cours pour les gares dites de captation, c'est-à-dire les gares un peu éloignées captant les usagers véhicules venant entre autre de la grande couronne. Elle a aussi répondu qu'après le chantier, les places éventuelles qui auraient été supprimées pendant le chantier seraient remplacées.

Ces réponses laissant entendre que seuls quelques plans d'aménagement ou d'agrandissement de parkings sont prévus aujourd'hui car la priorité est donnée aux transports collectifs de rabattement a provoqué parfois des réactions de surprise, d'étonnement et même de désapprobation des participants.

Il ne fait pas de doute que ce sujet « sensible » sera évoqué de nouveau par le public au moment de l'enquête publique.

Des décisions d'acquisitions foncières attendues

Des habitants concernés par le tracé et par des expropriations éventuelles se sont présentés et ont posé des questions sur le planning et la méthode. la Société du Grand Paris a toujours répondu aux questions , tout en faisant valoir qu'à ce stade des études préliminaires , le tracé n'est défini que

dans une bande de 100 mètres et que donc les décisions d'acquisition ne peuvent être totalement finalisées. Elle a indiqué néanmoins que les premiers contacts avec les propriétaires à priori concernés étaient en cours.

Une ville insatisfaite : Drancy

Lors de la réunion publique à Drancy, le député-maire a indiqué que le STIF dans son prochain conseil d'administration allait rejeter le projet d'implantation d'une gare de la ligne 15 dans l'agglomération de Drancy. Ainsi, la ville n'aura pas de gare du Grand Paris Express directement sur son territoire. Cette décision a soulevé beaucoup d'émotions dans le public. Dans sa réponse, la Société du Grand Paris a fait valoir que la ligne 15 est sous maîtrise d'ouvrage du STIF et que concernant la ligne 16, objet de la concertation, la gare du Grand Paris Express prévue pour Drancy se trouve au nord de la ville sur la commune du Bourget. Son apport pour Drancy est certes reconnu mais son accès est difficile et va nécessiter la mise en œuvre d'un troisième accès. A été évoqué aussi un projet de prolongement de ligne de métro.

Une gare compliquée : le Bourget RER

La gare du Bourget RER est en fait constituée de 3 gares distinctes : une gare RER, une gare tangentielle Nord et deux lignes du Grand Paris Express. Ces gares sont certes voisines mais non intégrées à ce stade. Nombreuses ont été les demandes de les relier d'une manière ou d'une autre et d'essayer d'imaginer un ensemble architectural cohérent.

L'inter-modalité : une thématique évoquée partiellement

A toutes les réunions publiques ont été évoqués les modes de rabattement prévus vers le Grand Paris Express et le représentant du STIF a toujours répondu à ces questions.

Les parkings-vélos protégés et les consignes à vélos ont été souvent évoqués et traités. De même, dans de nombreux cas, le STIF a annoncé la refonte ou l'adaptation des gares routières au voisinage des gares, ainsi que l'examen des plans de transports collectifs.

Les accès piétons et surtout le mode de transports « véhicules » ont été peu évoqués durant les débats. De fait et en conséquence, il a été fait peu allusion à l'impact des gares, sur les plans de circulation, sur les accès routiers, sur les parkings, questions qui auront à être traitées un jour ou l'autre. On ne peut pas dire que l'inter-modalité dans toutes ces facettes ait été évoquée et traitée lors des débats.

Le financement

Concernant le financement du projet, le public a peu posé de questions, cette partie étant bien développée par la Société du Grand Paris dans sa présentation.

Un sujet important : les emplois directement liés au chantier

L'emploi, sujet sensible dans notre pays, a suscité de très nombreuses questions de la part des participants. La Société du Grand Paris a évoqué, notamment pour les travaux de chantier la création de 10000 à 15000 emplois par an et les possibilités de clauses d'insertion permettant de faciliter le retour à l'emploi de personnes en parcours d'insertion professionnelle. De même a été

évoqué la décomposition des projets en marchés de tailles plus réduites pour permettre aux TPE, PME d'y accéder.

La tarification

Interrogé sur ce sujet à de multiples occasions, le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile de France a répondu sans ambiguïté que le Grand Paris Express serait intégré dans les grilles tarifaires en vigueur en Ile de France. Il en a d'ailleurs profité pour faire le point de l'évolution des zones de tarif en vigueur aujourd'hui et des dispositions récentes prises.

Des longueurs de trains réduites

Les rames étant limitées à 54 mètres de longueur , 3 voitures et 2,80 m de large, le public a voulu savoir si cette capacité serait suffisante dans le futur pour absorber l'évolution du trafic voyageurs et s'est étonné que les quais de gares limités eux aussi à 54 mètres ne permettront pas d'accueillir des rames allongées. Des précisions sur les prévisions de trafic à moyen et long terme ont été apportées par la Société du Grand Paris.

Les autres projets urgents en cours et l'amélioration de l'existant

Pour toutes ces questions, le STIF, la RATP, RFF et la SNCF ont été largement sollicités durant les débats. Leur présence à toutes les réunions a été très appréciée des participants et Il a pu être constaté à maintes occasions l'entente et la complémentarité importante entre tous ces acteurs d'une part, et entre ces mêmes acteurs et la Société du Grand Paris d'autre part. Gage de cette bonne entente, manifestement, les réunions publiques avaient été préparées entre eux au préalable.

C'est dans ce contexte très complémentaire que tous les projets actuels d'amélioration ou d'extension des lignes ont été passés en revue.

Ont été évoqués les Tramways T1, T4 et T8 , les lignes du métro 5,7,11,12,13 , le RER B et la tangentielle Nord. Une mention particulière est à apporter pour le RER B car lors de plusieurs réunions publiques, des participants et associations ont rappelé et fait état des piètres performances de cette ligne en matière de régularité de fonctionnement, en dépit des plans d'améliorations annoncés. De même, ont été évoqués les besoins d'évolution du tramway T1 et la saturation de la ligne 13.

Les plans d'aménagement urbains

L'insertion des gares du Grand Paris Express dans les villes, les conséquences sur les plans d'aménagements ou l'impact sur les prix de l'immobilier ont suscité de nombreuses questions de la part des participants. De même, la possibilité permise par la Loi de faire de la Société du Grand Paris un aménageur dans un rayon de 400m.

Sur tous ces points, la Société du Grand Paris a donné toutes précisions mais a surtout donné aux Maires concernés l'occasion de présenter les plans en cours d'analyse ou d'étude. Concernant la position d'aménageur, la Société du Grand Paris a réaffirmé à de multiples occasions que ce n'était pas sa mission première et qu'elle ne pouvait intervenir qu'à la demande explicite des Collectivités locales.

6- le bilan du maître d'ouvrage

Le bilan établi par le maître d'ouvrage à l'occasion de cette concertation avant enquête publique est exhaustif et très détaillé.

Il reflète bien l'ensemble des sujets et préoccupations soulevés par le public lors des débats et la synthèse de toutes les questions posées sur le site Internet tant pendant la phase des réunions publiques qu'après ces réunions .

Le site Internet www.ligne14_16_17.fr , ouvert le 6 Novembre 2013, est resté ouvert pendant toute la période de la concertation avant enquête publique , y compris à l'issue des réunions publiques, garantissant ainsi l'échange et le dialogue avec le public.

Les réponses apportées par la Société du Grand Paris , au stade des études préliminaires sont claires et tous les sujets pour lesquels subsistent des besoins d'éclaircissement ou des prises de position sont identifiés. les points à étudier ou à approfondir sont eux aussi recensés et la Société du Grand Paris a pris l'engagement de revenir devant le public avec des réponses et des précisions.

7-Conclusions.

L'ensemble de ces éléments autorise le garant à considérer que les modalités de la concertation sur le projet de tronçon 14Nord_16_17Sud du Grand Paris Express entre le Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel ont permis l'expression dans de bonnes conditions des attentes et préoccupations des riverains, collectivités locales et acteurs socio-économiques du territoire. Ces modalités et les conclusions qui sont retranscrites dans le bilan du maître d'ouvrage ont clairement enrichi ses réflexions et l'ont incité à faire évoluer certaines options du projet.

A plusieurs reprises, la Société du Grand Paris s'est engagée à revenir devant le public lorsque les études d'avant projet et de projet seront avancées et que des réponses concrètes aux questions posées n'ayant pas obtenu réponse complète auront été trouvées.

La Société du Grand Paris , tout au long de la concertation a manifesté une volonté de transparence et d'échanges. Ce point a été souligné par tous les acteurs. La mise en ligne des présentations et des bilans et le souci des enregistrements des questions/réponses pendant les débats en sont des illustrations concrètes.