

RAPPORT du GARANT
désigné par la Commission nationale du Débat Public
sur la concertation pour la Ligne 15 Ouest
sous la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (SGP)

Par deux décisions du 2 avril 2014, la Commission nationale du Débat Public (CNDP) a :

- désigné M. Jean-Yves Audouin en qualité de garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris (Ligne 15 Ouest, soit le tronçon de 20 kilomètres environ entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel) pour une concertation avant enquête publique ;
- approuvé les modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre pendant la phase postérieure au débat public, telles que proposée par le maître d'ouvrage.

Cette concertation pour laquelle la nomination d'un garant a été demandée par le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris (SGP) - loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 et décrets n° 2010-756 du 7 juillet 2010 et n° 1168 du 18 octobre 2014¹ - et désigné par la CNDP, s'inscrit dans un long processus engagé avec la première étape essentielle du débat public, sur « le réseau de transport public du Grand Paris », celle de la Commission particulière du débat public (CPDP), formellement du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011, mais en fait sur une plus longue période (élaboration du dossier et rédaction du compte rendu et bilan). Le schéma d'ensemble a été approuvé par décret du 24 août 2011.

La concertation ne s'est pas arrêtée avec la fin du débat public à cette date. Elle s'est même poursuivie grâce au dispositif de "concertation continue" mis en place par la SGP, avant même que les conclusions du débat tel que rapporté par la CPDP ne soient tirées.

La lettre de saisine² de la CNDP, sur la base de l'article L. 121-13-1 du code de l'environnement, adressée par la SGP le 24 mars 2014 à la CNDP, relate dans le détail toutes les initiatives qui ont été prises, avant de la justifier, pour cette nouvelle phase qu'elle qualifie à juste titre de "concertation renforcée", pour la distinguer des étapes précédentes.

1) Une concertation renforcée qui s'inscrit dans un long processus

Cette nouvelle phase de dialogue avec le public se situe dans le cadre de la préparation de la phase préalable à l'enquête pour la déclaration d'utilité publique (DUP).

¹ Les textes se succèdent : le conseil des ministres du 29 octobre a examiné le projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2014-2060 du 26 juin 2014 relative à la participation de la SGP à certains travaux du réseau de transport en Ile de France (extension des ses compétences), intervenue pendant la concertation.

² La lettre développe d'abord les modalités de la concertation depuis le débat public (tant avec les collectivités locales et les acteurs économiques et sociaux qu'avec le grand public), ensuite la nouvelle étape de concertation proposée, enfin les dispositifs de concertation et de communication préconisés par le maître d'ouvrage.

La question est de savoir ce qui justifie le choix de ce moment : la raison invoquée est l'approche de la date envisagée pour le dépôt auprès du préfet de région du dossier demandant la mise à l'enquête publique : un compte à rebours du calendrier envisagé, prenant en outre en compte la période de l'été à neutraliser, a conduit à préconiser cette concertation renforcée entre le 1er juin et le 14 juillet 2014.

La coexistence de deux concertations sur cette période, la Ligne 14 Sud et la Ligne 15 Ouest a conduit la SGP à retenir deux phases d'un mois, avec un minimum de chevauchement entre les deux concertations.

Celle retenue pour la Ligne 15 Ouest fut la deuxième phase, à savoir du 11 juin au 12 juillet.

Il sera relevé que cette période était pour l'année 2014 celle :

- sinon des vacances, du moins des examens scolaires
- des émissions télévisées de la coupe du monde de football au Brésil (il a été tenu compte des horaires pour deux des cinq réunions)
- du Ramadan (des 27-28 juin au 28-29 juillet).

Ce calendrier a priori peu favorable s'est révélé cependant adapté.

Si les éléments précités peuvent avoir éventuellement contribué à minorer les statistiques de la concertation (participations aux réunions publiques³, questions posées par écrit...), il est noté que personne n'a mis en cause la période retenue.

Par ailleurs, la SGP, en liaison avec le garant, a décidé que les questions pourraient être déposées jusqu'au 8 août, soit un mois après la dernière réunion publique.

2) Des moyens importants engagés par le maître d'ouvrage

Sans développer les informations sur ces moyens qui figureront dans le dossier produit en parallèle à ce rapport par la Société du Grand Paris, on doit souligner l'ampleur du dispositif mis en place.

Un garant post-débat public ne peut s'empêcher de comparer avec ceux que l'Etat met en œuvre, non sans difficultés, pour des infrastructures dont il est directement maître d'ouvrage (préfet de région/DREAL pour le passage d'une 2x2 voies et concession autoroutière par exemple).

Si l'ampleur, et par la même le coût, de ces moyens (la question du coût de la concertation a été posée) sont incontestables, ils ont toutefois un caractère répétitif⁴ qui en atténue la charge dans la mesure où la SGP a déjà réalisé plusieurs concertations de ce genre et en a donc l'expérience.

³ On relève 850 présents pour 5 réunions alors qu'il y en avait eu 6 320 pour 21 réunions sur la Ligne Sud Pont de Sèvres – Noisy-Champs. Pour mémoire la participation aux 55 réunions pour le débat public initial avait touché 15 117 personnes

Par ailleurs la SGP a estimé à 1 200 le nombre de personnes rencontrées sur le terrain, chiffre qui doit au moins être car c'est celui de parvis de la Défense : il convient d'y ajouter le chiffre pour les Quatre Temps (voir infra).

⁴ Sans remonter plus en amont, on se référera au bilan de la concertation avant enquête publique pour la ligne Sud Pont de Sèvres Noisy-Champs (11 septembre – 22 novembre 2012 et bilan par le maître d'ouvrage en avril 2013). On rappellera, plus proche, la concertation pour les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, organisée du 18 novembre au 18 décembre 2013 pour le tronçon Mairie de Saint-Ouen-Saint Denis Pleyel et Saint-Denis Pleyel Noisy-Champs.

Peuvent être cités :

- L'édition à 360 000 exemplaires du dépliant d'information (annexé) dont 290 000 boîtés dans les 11 communes concernées. 23 900 ont été déposés dans les 11 mairies, 500 au département et 3 210 chez les opérateurs ou aménageurs de la Défense⁵, 1 200 distribués lors des deux visites de terrain et 845 distribués en réunion publique : ces chiffres, fournis par le maître d'ouvrage, paraissent cohérents.
- Les instruments habituels de concertation : 8 800 tracts, panneaux d'expositions (pour les communes notamment), affiches, film d'introduction pour les réunions...
- L'organisation performante des réunions publiques tant la qualité des salles, la signalisation de leurs accès, le bon calibrage de la capacité qui s'est révélée adaptée au nombre réel de participants, les moyens techniques (audio, son, personnels...).
- La tenue en un mois de cinq réunions publiques (alors qu'il y avait parallèlement la concertation pour la Ligne 14 Sud) :
 - Rueil-Malmaison (théâtre A. Malraux) le 25 juin à 19H pour 2 gares (Rueil-Suresnes – Mont Valérien et Nanterre La Boule)
 - Gennevilliers (hôtel de ville) à 20H le 2 juillet pour 2 gares (Les Grésillons et Les Agnettes)
 - Saint-Cloud (salle du Carré) à 20H le 4 juillet pour la gare de Saint Cloud
 - Bois-Colombes (salle Le Vigny) à 20H le 9 juillet pour 2 gares (Bois-Colombes et Bécon les Bruyères).
 - La Défense (CNIT) à 18H30 le 10 juillet pour 2 gares (Nanterre la Folie et la Défense).Elles se sont déroulées dans des sites parfaitement choisis, avec concertation avec les élus pour qu'il n'y ait aucune difficulté apparente pendant les séances, malgré des positions politiques souvent opposées. Aucune critique n'a porté sur les lieux retenus et leur nombre. Il n'y a pas eu de demande de réunion supplémentaire. Le maître d'ouvrage avait envisagé une réunion sur l'île Saint-Denis, entre deux bras de fleuve, qui ne comportait aucune gare et qui était seulement traversée par le tunnel ; il y a été à juste titre renoncé, sans qu'il y ait du reste la moindre observation pour cette zone.
- Deux rencontres de terrain, avec des panneaux d'exposition et des équipes pour renseigner, l'une précitée le 11 juin sur le parvis de la Défense à la rencontre des salariés travaillant dans les tours, à l'heure du déjeuner (dès 14H15, il n'y avait plus personne), l'autre un samedi, le 5 juillet, toujours à la Défense, dans le Centre commercial des Quatre Temps, toute la journée, à la rencontre des habitants.
- La mise en place, dès le début de la concertation renforcée, d'un SITE DEDIE pour la Ligne 15 Ouest (www.ligne15ouest.fr) au sein du site général de la SGP.
- La production très rapide - avec mise en ligne - des comptes rendus des réunions

⁵ EPASEDA (établissement public d'aménagement de la Défense Seine Arche), DEFAC TO (établissement public de gestion du quartier d'affaires de la Défense), AUDE (association des utilisateurs de la Défense) et UNIBAIL-RODAMCO (opérateur du CNIT et des Quatre Temps).

publiques, après validation par le garant ainsi que la mise sur ce site des documents supports des exposés présentés à chaque réunion (répondant à une forte demande des participants).

- L'accès à un dispositif de questions/réponses (intitulé "foire aux questions" FAQ)⁶, mis en place par la SGP en septembre 2012, qui permet de traiter systématiquement toutes les questions déposées en réunion (hôtesses et urnes) ou formulées après par voie postale mais, dans les faits, quasi exclusivement par courriel. Les réponses individualisées sont mises en ligne (sauf si l'auteur de la question ne le souhaite pas). Tous les projets de réponse ont été soumis au garant pour validation : en pratique, ce furent principalement de sa part des observations de forme, ou demandes de compléments de réponse (notamment pour les questions à plusieurs items), et très rarement, l'invitation à proposer un nouveau texte. La date limite précitée du 8 août pour le dépôt des questions a conduit le garant à valider les dernières questions pour le 31 août. Outre les 160 interventions orales pendant les réunions, on peut estimer à 260 le nombre de questions écrites dont 40% dans les urnes sur place et 40 % par Internet, étant précisé que certaines comportaient plusieurs sujets. Cette observation rejoint celle du maître d'ouvrage.

Un commentaire particulier doit être fait sur l'animation des réunions publiques :

- d'abord la présence systématique d'un membre du Directoire (en fait le président ou un des deux autres membres, le second n'étant pas opérationnel pour ces réunions). Leur disponibilité n'était pas évidente, compte tenu de la superposition des deux concertations renforcées des Lignes 14 Sud et 15 Ouest dans un temps contraint. C'était néanmoins très souhaitable et même nécessaire, comme l'ont mis en avant les équipes de la SGP et le garant pour obtenir leur participation. Il est évident que l'engagement du Directoire a renforcé la crédibilité des annonces et des réponses du maître d'ouvrage.
- ensuite une répartition des rôles et des prises de parole entre le représentant du Directoire, le directeur de projet, la directrice des relations territoriales (le territoire en l'espèce ne concernait que le département des Hauts-de-Seine) et l'animateur de séance (cadre de la SGP), ce qui évitait de lasser l'auditeur, tout en lui apportant un nombre significatif d'informations. Cette présentation a été exemplaire.
- sur ce point, le garant a également été invité à chaque fois en commentant un "power point" à préciser la mission de la CNDP et son propre rôle. Son adresse électronique figurait dans la présentation. Il n'a pas souhaité cependant ouvrir directement sur le site dédié de la SGP une adresse pour le joindre : l'expérience a montré que le citoyen saisissait à la fois le maître d'ouvrage et le garant et que cela compliquait les échanges.
- enfin, à l'exception de la deuxième réunion à Gennevilliers où les exposés ont paru trop longs (ce qui a conduit le garant à intervenir pour la suite auprès du maître d'ouvrage) sans cependant que cela nuise à la discussion, l'équilibre entre le temps des exposés (un tiers) et celui du débat avec la salle (deux tiers) a été respecté et toutes les questions ont pu être prises en compte.

En définitive, on peut confirmer qu'il y a eu là un dispositif très bien rôdé, au point de s'interroger, dès à présent et sans attendre la fin de ce rapport, sur l'utilité de la

⁶ L'intérêt majeur, outre la disposition d'un outil statistique, est le suivi systématique de toutes les questions et des délais de leurs réponses, ainsi que d'être en interne un élément fédérateur facilitant les échanges entre les divers services de la SGP.

présence d'un garant.

3) Les relations du garant avec le maître d'ouvrage

La SGP a apporté au garant qui s'est rendu au siège préalablement à l'ouverture de la concertation renforcée pour rencontrer les responsables et les participants à la concertation, toutes les informations souhaitables pour l'exécution de sa mission. Elle l'a rendu destinataire de sa revue de presse quotidienne. Elle a organisé également pour lui et son collègue de la Ligne 14 Sud une réunion technique sur le fonctionnement de l'outil de gestion précité "foire aux questions" (FAQ).

Le garant a pu disposer de toute la documentation nécessaire⁷, tout en notant qu'en réalité la plupart des documents sont « ouverts » et se retrouvent sur des Sites Internet.

Un « mot du garant » a été mis sur le site dédié et un « power point » de quatre feuilles a été établi comme support à l'intervention introductive du garant pendant les réunions.

La mesure de l'impact de la concertation renforcée reste impossible à faire. Le rapport du maître d'ouvrage indiquant le nombre de présents aux réunions et le nombre de questions traitées dans la FAQ, il est inutile de reprendre ici les chiffres. On se bornera à citer deux vecteurs d'informations pour cette concertation, outre le site Internet précité :

- le premier concerne le boitage des documents fait à très grande échelle (290 000), à la dimension de la densité de la zone urbaine concernée, par le maître d'ouvrage. Le garant n'a eu aucun écho de défaut de distribution ou d'omissions de quartiers.
- le second est à l'inverse négatif : à la différence des débats publics en province, il n'y a pratiquement pas eu d'annonces et de compte-rendu des réunions publiques, la presse quotidienne régionale n'existant pratiquement pas (sauf les éditions locales du Parisien : la SGP avait organisé un plan d'insertion des annonces presse pour les réunions). Quant aux nombreux journaux des collectivités territoriales, leur parution au mieux mensuelle ne permet guère de les utiliser, sauf par leur apport a posteriori. Il y a bien quelques sites Internet, mais en fait, il faut bien admettre que la presse écrite n'est pas à même de contribuer à cette concertation⁸. La SGP souligne surtout l'usage du site Internet et les réseaux sociaux (Twitter, Facebook et son compte Flickr pour les photos des gares et quartiers).

4) Les participants à la concertation

Si le principe d'égalité de traitement entre les intervenants a été rappelé et appliqué (pas de titres pour les réponses aux auteurs des questions), on peut néanmoins distinguer :

- La participation nombreuse d'élus, notamment de "grands élus" lors de réunions

⁷ Compte rendu du débat public 30 septembre 2010-31 janvier 2011 ; le dossier du maître d'ouvrage ainsi que sa synthèse ; les cahiers d'acteurs du débat et les cahiers d'acteurs communs aux autres débats ; les publications de la Société du Grand Paris : plaquettes de présentation, rapport du Directoire, rapport du Comité stratégique ...

⁸ La SGP a relevé toutefois 30 articles entre le 1^{er} juin et le 10 août.

publiques doit être relevée. Les maires directement concernés ont été ceux de Sèvres, Saint-Cloud, Rueil-Malmaison, Nanterre, Suresnes, Puteaux, Courbevoie, La Garenne-Colombes, Bois-Colombes Asnières-sur-Seine et Gennevilliers. Les élections municipales de mars 2014 les avaient peu affectés puisqu'il n'y a eu qu'un seul basculement politique (Asnières-sur-Seine) et un seul changement d'homme (Gennevilliers) La SGP a donc pu à juste titre souligner fortement la continuité du travail par de nombreuses réunions avec les élus, tant dans sa propre organisation (notamment les 5 comités de pilotage locaux – COPIL - concernés par la Ligne 15 Ouest, ainsi que les comités techniques COTECH), que sur le terrain à la demande des municipalités (conseils municipaux, comités de quartiers...). Trois communautés d'agglomération étaient par ailleurs concernées : Mont Valérien, Seine Défense et Cœur de Seine. Le maître d'ouvrage n'a pas manqué, sans du reste être démenti, durant les débats, de souligner l'appui des élus au projet et le travail soutenu de concertation très régulier avec eux dans des instances les plus variées.

Le garant a reçu directement (en dehors des questions posées dans la foire aux questions), une seule contribution, celle de Plaine Commune, communauté d'agglomération regroupant 9 villes pour 407 000 habitants, 45 000 étudiants et 200 000 emplois, aussitôt mise sur le Site Internet dédié, Cette motion de soutien à la réalisation du projet, demande un engagement très rapide de sa réalisation, estime indispensable des projets complémentaires et le lancement d'étude et la mise en place de financements pour d'autres projets de transport concourant au développement du territoire, enfin une réforme de la tarification : tous ces points ont été diversement repris dans les questions lors de la concertation.

- Les associations en tant que telles ont été à l'inverse moins nombreuses à intervenir ; on peut citer toutefois des contributions de l'Association "plus de trains pour la Défense" des usagers des lignes L et U du Transilien, de Association des usagers des Transports Fnaut Ile-de-France pour les gares (Mont Valérien), outre une association d'handicapés... A noter que certains sont responsables de plusieurs associations tant départementales (Environnement 92) que communales (Vivre à Meudon). Seule la première association citée a saisi directement le garant, en même temps que la SGP, mais sans demander d'intervention particulière⁹.

- Les opérateurs de transport (STIF, RATP, SNCF, RFF...) ainsi que certains établissements publics (comme l'EPADESA) ont été systématiquement représentés (une absence de l'un d'entre eux à la dernière réunion), pouvant apporter des réponses, notamment le STIF, aux nombreuses questions posées qui ne concernaient pas nécessairement le seul maître d'ouvrage.

- Les représentants et services de l'Etat ont été physiquement peu présents ; il est vrai que n'ayant pas à intervenir, ils savaient pouvoir compter sur un compte-rendu complet de la réunion établi très rapidement.

On relèvera que certains sujets, comme par exemple les contrats de développement territorial, alors que 3 concernaient le secteur, ont été totalement ignorés. D'autres plus généraux, comme l'impact sur l'emploi, le logement..., l'ont été très partiellement, le débat portant essentiellement sur le projet (voir point 7 infra).

⁹ La SGP relève toutefois que la répartition entre les auteurs des questions posées en réunion, lorsqu'ils sont identifiés, a été de 72 % pour les habitants, 9 % pour les associations, 8 % pour les élus et 3% pour les entreprises.

5) Deux interrogations sur la réponse de la CNDP à la demande du maître d'ouvrage

- La CNDP s'était préoccupée dans les premiers temps de son activité à l'absence de "continuum" entre la fin du débat public proprement dit (CPDP dans la plupart des cas) et les phases ultérieures (DUP...). Cette situation n'est plus depuis plusieurs années. En l'espèce, dans ce cas, on en est loin. Bien au contraire, la SGP a pu mettre en avant et n'a pas manqué de le faire dans les débats, tout ce qu'elle avait entrepris en matière d'information et de concertation entre 2011 et juin 2014.

La SGP l'avait si bien décrit dans sa lettre de saisine du 24 mars 2014, que la CNDP n'a pu que l'acter. En le faisant, elle acceptait les modalités de la concertation proposée et privait donc le garant désigné d'une partie de ses moyens d'action, à savoir inviter le maître d'ouvrage à envisager des réunions supplémentaires, à développer d'autres moyens de communication, à relancer éventuellement pour faire participer le plus citoyens, à allonger la période de la dite concertation... Le garant doit disposer d'un espace de liberté pour pouvoir faire part de son appréciation sur les modalités de la concertation proposée et mise en application par le maître d'ouvrage.

Le problème soulevé s'est avéré heureusement en l'espèce purement théorique, compte tenu de la qualité de celle menée pour la Ligne 15 Ouest.

- La CNDP lorsqu'elle est saisie a difficulté à ne pas statuer sur une demande pour un projet, même si manifestement sa réalisation est plus qu'incertaine, surtout par manque de financements. Si elle a de ce fait été « instrumentalisée » ces dernières années pour être contrainte d'intervenir sur de trop nombreux projets soumis manifestement à un débat public prématuré par rapport à sa mise en œuvre effective (très largement différée), elle ne court pas ce risque avec les projets de la SGP dans ce cas : la décision gouvernementale sur le phasage du 6 mars 2013 a même été confirmée et aménagée, pendant la phase de concertation renforcée, en conseil des ministres le 9 juillet 2014 (l'accélération du calendrier pour certains tronçons ne concernait pas cependant la Ligne 15 Ouest), et encore le 15 octobre 2014, toujours en conseil des ministres, suite à une réunion du comité interministériel consacré au Grand Paris le 13 octobre.

On relèvera que pendant l'année 2014 se sont confirmées d'une part la candidature du Grand Paris à l'Exposition Universelle 2025¹⁰, d'autre part la création de la Métropole du Grand Paris¹¹ et une intercommunalité renforcée en Grande Couronne, ceci n'étant pas sans conséquence sur le contexte du projet de métro express régional.

Pour autant, la mise en œuvre en juin-juillet de cette concertation en vue du dépôt de dossier de demande de mise à l'enquête publique était-elle étayée par suffisamment d'éléments ? Le garant ne dispose pas d'éléments sur les justifications portées sur le calendrier mais indique dès à présent que, dès la fin de la concertation, un certain décalage est apparu entre ce qui était primitivement envisagé (dépôt du dossier à l'automne 2014 pour une enquête publique en avril-mai 2015) et ce qui serait retenu (dépôt du dossier début 2015 et enquête publique courant 2015, vraisemblablement à la fin de l'année). Les réponses apportées sur ce

¹⁰ A priori plus crédible que l'organisation des Jeux Olympiques.

¹¹ Décret n°2014-508 du 19 mai 2014 relatif à la mission de préfiguration de la métropole du Grand Paris.

point (jusqu'au 30 août 2014) seraient donc dès à présent dépassées.

6) Les caractéristiques majeures de cette concertation renforcée

- Contrairement à ce qu'on pouvait craindre, cette concertation n'a pas donné lieu à réouverture du débat public. Ce point est essentiel ; il justifie à lui seul cette concertation renforcée. Certes, trois années ont passé : toutefois, il pouvait être tentant de revenir sur certains sujets comme le nombre ou la localisation des nouvelles gares. Dans une très large majorité, les questions posées ont concerné la situation actuelle du projet. Si, bien évidemment certaines ont anticipé (même très loin, avec par exemple la tarification), les préoccupations recueillies ont été en phase avec le niveau d'élaboration du dossier. A cet égard, la concertation a répondu aux attentes.

- Les interventions et questions, dans leur quasi-totalité, ont porté sur des sujets ponctuels : très peu se sont situées dans la perspective d'une vision globale d'un projet cohérent : la concertation s'est focalisée sur le tracé et sur les gares de la Ligne 15 Ouest. On ne peut le regretter puisqu'on est totalement dans le sujet. A cet égard, il convient de souligner la différence d'avancement des dossiers sur ces deux points : autant pour les gares, le directeur de projet a pu présenter de nombreuses données, notamment des plans et des coupes pour chacune d'elles, sur des terrains dont les emprises étaient parfaitement délimitées, avec des informations sur les entrées et sorties, les cheminements... autant sur les tracés, les informations étaient beaucoup plus imprécises, même si, dans certains cas, on pouvait indiquer qu'ils impacteraient telle ou telle rue.

- La concertation sur la Ligne 15 Ouest a volontairement exclu les gares en tête ou en bout de la ligne à savoir Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel. Pour Pont de Sèvres, une réunion publique avait eu lieu en septembre 2012 dans le cadre de la concertation pour le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs. Pour Saint-Denis Pleyel, la réunion a eu lieu le 26 novembre 2013 dans le cadre de la concertation pour le tronçon Saint-Denis Pleyel - Noisy-Champs. Il est à la vérité de dire qu'il n'y a eu aucune demande sur ce point.

- La qualité des intervenants a été appréciée comme déjà indiqué par un découpage en séquences, par trois personnes différentes de la SGP (membre du directoire, directeur de projet, directrice des relations territoriales), outre l'animateur. Parallèlement, doit être notée la qualité des questions, et par la même celle de la réponse orale, la plus précise possible au regard du projet tel que connu à cette date, ce qui a considérablement réduit le rôle du garant pendant les réunions. Il en est de même pour leur diversité, leur nombre et l'aspect non polémique, tant de la part des élus que de des associations.

- La coexistence, ces dernières années et à coup sûr dans cette période, de plusieurs autres débats concernant le Grand Paris (notamment le projet métropolitain), que la multiplicité des opérateurs de transport à côté de la SGP (STIF, RATP, SNCF, RFF...) et le lancement de certains travaux de leur part, pouvaient faire craindre le pire et être source de confusion. Globalement, il n'en a rien été. Même le titre de la Société du Grand Paris (qui

pouvait à juste titre être considéré comme inapproprié) n'a pas été mis en cause.

Cette appréciation doit être nuancée par deux illustrations :

a) une opération ponctuelle menée le 11 juin sur le parvis de la Défense a fait apparaître que pour un public non averti (ce qui n'est pas le cas de celui des présents aux réunions publiques). Sur environ 1 200 à 1 500 passages devant le stand, un dixième seulement a réalisé qu'il s'agissait du projet grand métro express. Pour les autres, curieux d'une information, on s'interrogeait surtout sur l'éventuel prolongement de la ligne n°1 de la RATP et surtout de l'amélioration de la ligne E du RER... La SGP devrait mettre davantage en avant, en l'associant son nom, l'objet de son activité, à savoir la réalisation du Grand Paris Express (métro régional autour de Paris).

b) les décisions prises en matière d'organisation et de mise en œuvre du projet sont certainement justifiées. Elles sont cependant peu compréhensibles. Deux exemples : si la maîtrise d'ouvrage SGP concerne la majorité des lignes, d'autres relèvent de la RATP ; par ailleurs, la mise en concurrence pour l'exploitation entre divers opérateurs peut être comprise, moins facile est l'explication à donner sur la charge de la maintenance des infrastructures confiée à la RATP.

- La question de la pertinence de la date retenue pour cette concertation renforcée a déjà été soulevée, même si d'ores et déjà il a été estimé que la période, nonobstant certains obstacles (surmontés) était plutôt bonne. Deux exemples peuvent contribuer à maintenir la question ouverte :

a) beaucoup de préoccupations exprimées ont porté sur l'impact du tracé (plus que celui des gares) sur les propriétés privées, en sol ou en sous-sol : la réponse (on se situe en juin-juillet) de la SGP sur l'intervention d'un opérateur foncier, qui sera mis en place avant la fin de l'année 2014, aurait été pertinente si la concertation renforcée s'était située à cette période.

b) inversement, des premiers sondages en cours ont été repérés par les citoyens qui se sont alarmés, alors que pratiquement, il n'y avait eu jusqu'à présent aucune information sur les tracés. La concertation renforcée était-elle trop tardive ?

Il convient en fait de relativiser, ce qu'a fait le maître d'ouvrage lors des réunions publiques : il y a une concertation continue, sous des formes diverses, et à certain moment une concertation renforcée qu'il faut bien organiser.

7) Ce qui doit être pris en compte dans le dossier de demande de mise à l'enquête publique

Pour assurer une présentation cohérente de toutes les facettes du projet abordées pendant la concertation renforcée, plusieurs thématiques peuvent être retenues.

On peut citer celle de la liste de la foire aux questions (FAQ) :

- projet (tracé, avancement des études, tunnel, gares, calendrier)
- offre de transport et exploitation ferroviaire
- aménagement et insertion dans la ville
- travaux-environnement

- socio-économie
- foncier
- concertation
- coûts et financement
- autres

On proposera un regroupement de ces items dans les rubriques suivantes :

- les caractéristiques du projet
- les aspects fonciers
- la gestion du chantier
- les gares
- le tunnel et les puits de sécurité

A - Les caractéristiques du projet

Le dépliant précité sur la concertation pour la Ligne 15 Ouest expose parfaitement les données et les modalités pour le NOUVEAU GRAND PARIS de la modernisation des transports existants et de la réalisation du nouveau métro automatique, le Grand Paris Express. Il donne les principales données (20 kilomètres, 600 000 voyageurs jours attendus à terme, les quatre départements concernés directement : 92, 93, 78 et 95...).

Paradoxalement, la présentation orale met plus difficilement en avant les points forts, alors que des éléments comme le tout souterrain, la grande capacité (trains de 108 mètres et possibilité de renforcer la fréquence), le fonctionnement automatique d'un métro rapide, régulier, performant, la globalité d'un projet qui entoure Paris, la construction de 9 nouvelles gares et la prise en compte des raccordements aux autres liaisons existantes ou en cours de création... sont essentiels pour la justification du projet : pourtant, c'est seulement au travers de questions ponctuelles que le citoyen a pu mesurer de quoi il s'agissait.

Le dossier devrait aussi répondre aux attentes, voir à l'incrédulité, quant à l'avenir du projet en apportant des assurances sur le financement, la concertation intervenant dans un moment où la situation critique des finances publiques paraissait encore plus fragilisée par les discussions sur la surtaxe de séjour sur les hôtels de luxe, la taxe sur les poids lourds en transit...comme si cela permettait de réaliser le grand métro express ! Malheureusement l'exposé du dispositif spécifique de recettes affectées¹² prévu pour la SGP est complexe et long à exposer.

A partir de là, le dossier déclinera ce qui concerne ses deux aspects principaux, le tunnel et les gares, étant noté que le projet est plus avancé sur le second point que sur le premier.

B - Les aspects fonciers

Beaucoup de questions ont porté sur la propriété des terrains impactés par le projet. Le maître d'ouvrage a veillé à souligner combien il s'était attaché, en liaison avec les communes concernées, à rechercher les emprises publiques, pour les gares et dans

¹² Taxe spéciale d'équipement, fraction de la taxe sur les bureaux, imposition forfaitaire pour les entreprises... puis l'emprunt.

une moindre mesure pour les puits de sécurité.

Ceci étant pour les parties privées, la réponse de la mise en place à la fin de l'année d'un opérateur foncier spécifique pourra être développée dans le dossier de demande de mise à l'enquête.

Sur la question des acquisitions amiables que le maître d'ouvrage entend privilégier par rapport aux expropriations, deux questions spécifiques devraient être abordées, d'une part la question du sous-sol pour les tunnels (le tréfonds), d'autre part celle de l'évolution de la valeur du bien concerné.

Pour le premier point, il ne faut pas laisser croire que l'indemnisation pour le seul sous-sol sera conséquente. Sur le second, la réponse est plus difficile. Le maître d'ouvrage ne peut pas se limiter à répondre qu'en définitive, notamment à proximité des nouvelles gares, le bien prendra de la valeur. Certains ont soulevé la dépréciation pendant la phase 2015-2018, période d'incertitude sur le tracé avant qu'il ne soit précisément arrêté et pendant la durée du chantier à partir de 2018. En cas de nécessité de céder le bien ou de le louer, la valeur en sera nécessairement affectée. Il y a eu plusieurs interventions sur ces points.

Il sera noté qu'il y a eu peu d'observations sur les indemnisations pour réduction d'activités commerciales du fait des contraintes de chantier. Il est vrai que cette question est classique et généralement bien traitée : toutefois en l'espèce, le maître d'ouvrage ne sera pas la commune.

C- La gestion du chantier

Si sur les 13 années qui nous séparent de la mise en exploitation de la Ligne 15 Ouest en 2025 pour sa partie Sud et en 2027 pour sa partie Nord, le citoyen peut comprendre que jusqu'en 2018, il y a nécessairement une phase de procédures administratives et celle des études techniques ainsi que de préparation des marchés publics, il est plus dubitatif à l'annonce des six ou huit années de chantier proprement dit, d'autant que pour d'autres tronçons, notamment ceux qui sont mis en service en 2020 ou 2023, les durées sont moindres. Le dossier devra dans ces conditions mettre en avant les caractéristiques pour la Ligne 15 Ouest, avec notamment les préoccupations environnementales et pour sa partie Nord la question des zones inondables.

Le nombre de tunneliers pour ce tronçon - à savoir deux - a été annoncé, en milieu de concertation, alors qu'au départ, il avait semblé qu'il n'y en aurait qu'un. Pour autant, la durée du chantier reste la même.

La question des vibrations (qui concerne surtout le chantier, mais peut aussi se poser en régime d'exploitation) est évidemment la plus fréquente dans ce type de projets. La comparaison du recours au tunnelier avec la construction du métropolitain, réalisée à faible profondeur et en tranchée ouverte est une réponse facile. Il sera noté qu'il y a eu plusieurs références à des problèmes lors de la construction d'Eole. Des précisions devront être apportées sur la réalité de la profondeur du nouveau métro (20 ou 30 mètres ?) ces deux données ayant été citées pendant la concertation.

L'évacuation des déchets (traités dans un schéma directeur) a paru préoccuper, essentiellement pour les secteurs éloignés des points d'accès à la voie d'eau, et bien évidemment pour les secteurs des gares et surtout des puits de sortie, notamment dans les zones urbaines denses avec des rues étroites ne facilitant pas la circulation des camions : c'est particulièrement vrai pour la gare de Bois-Colombes.

L'annonce d'une information en continu tout au long du chantier pour les riverains et les usagers a été bien accueillie.

D - Les gares

Ce sont des éléments forts du dossier dont le maître d'ouvrage souligne qu'elles doivent être efficaces et fonctionnelles, connectées pour faciliter les échanges et Créatrice de valeur comme centre de vie. Effectivement, les questions ont couvert ces divers aspects.

9 nouvelles gares sont en effet en cause, dont 8 en correspondance avec les lignes du Transilien, du RER, du Métro, des Bus et du Tramway : après Saint-Denis Pleyel, on trouve Les Grésillons, les Agnettes, Bois-Colombes, Bécon-les-Bruyères, Nanterre La Folie, Nanterre La Boule, Rueil Suresnes "Mont Valérien", Saint Cloud, avant Pont de Sèvres.

Comme indiqué, pratiquement personne n'est intervenu pour refaire le débat public de 2010-2011 et réclamer des gares supplémentaires. Il est vrai que 3 gares avaient été ajoutées lors du débat : Rueil Suresnes Mont Valérien (initialement Suresnes), Nanterre La Boule et Bois-Colombes.

De plus, la documentation apportée pendant la concertation sur les gares était manifestement l'élément nouveau et donc apprécié, ce qui aurait dû limiter le nombre d'interrogations. Il n'en a rien été. Les éléments d'information demandés ont porté principalement sur :

- les accès et sorties, certains craignant que le contournement à pied de la gare prenne tout le temps gagné en temps de transport en métro. La limitation du nombre d'accès et le parti d'éviter pour des raisons de sécurité et trop longs couloirs n'ont guère convaincu.
- les cheminements intérieurs par escalators et ascenseurs ont préoccupé, ainsi que les accès des handicapés et la protection des usagers par des façades de quai.
- l'animation commerciale dans les gares. la réponse du maître d'ouvrage sur la prise en compte de la situation propre à chaque gare dans son environnement commercial ne doit pas empêcher dans le dossier d'apporter quelques premières informations sur ces zones. De même, il conviendrait, si possible, de préciser ce qu'on entend par nouveaux services que le maître d'ouvrage souhaite apporter dans ses nouvelles gares dont le maître d'ouvrage a indiqué que les dénominations n'étaient pas définitives.
- le stationnement des vélos : le nombre de places (une vingtaine) a paru à juste titre dérisoire. La répartition des rôles entre le maître d'ouvrage et la commune qui se concertent sur le sujet est une réponse purement théorique. Sur l'anticipation des gares de demain, la perspective de 2035 est à coup sûr un peu courte.

- l'insertion de la gare dans le tissu urbain a été moins soulignée. C'est néanmoins, pour certains, la faiblesse du dossier des gares tel qu'il est actuellement présenté, alors que pourtant il est bien avancé. Le dossier de mise à l'enquête devrait apporter des assurances sur l'impact de la gare dans son environnement urbain sur plusieurs points, par exemple en matière d'accès des voitures (dépose minute), de parkings publics à proximité, des stationnements de vélos, des sorties vers les centres de la ville, le tout le plus sécurisé possible. Un rayon de 800 à 1 000 mètres autour de la gare (15 minutes à pied et 5 en vélo) paraît un minimum pour la zone d'étude à mener entre le maître d'ouvrage et la commune. 2 000 mètres serait plus satisfaisant. On doit cependant à la vérité de dire que cette vision globale n'a été abordée pendant la concertation renforcée que par des interventions ponctuelles et partielles.

Les liaisons avec les autres modes de transport existants ou à venir constituent un élément essentiel pour justifier le projet. Ce point est complexe à exposer car il conviendrait d'examiner chaque situation. Elles ont donné lieu à de nombreuses questions, pour les lignes du Transilien, les RER, les métros, tramways et bus. Le maître d'ouvrage est invité de ce fait, pour répondre aux préoccupations exprimées, même si elles concernent davantage le STIF, la RATP, la SNCF ou RFF, à préciser pour chaque gare les liaisons envisagées et les projets.

E - Le tunnel et les puits de sécurité

Pour la Ligne 15 Ouest, une zone est spécifique, celle du Domaine national de Saint-Cloud. A priori, les informations données en réunion publique, avec notamment un régime d'autorisations particulières et des relations étroites avec le gestionnaire du domaine, ont suffi : elles devront être développées dans le dossier.

Pour le reste, au stade actuel, sauf dans des cas précis, notamment à proximité des gares, le tracé reste encore dans un fuseau assez large, encore trop pour qu'il soit possible de déterminer les parcelles impactées. On peut néanmoins déjà déterminer à certains endroits que le tunnel suivra une rue ou prendra en compte l'existence d'une importante canalisation du service et en charge de l'eau. Dans certains cas, notamment dans des réponses à des questions écrites, le maître d'ouvrage a pu répondre à un futur acquéreur que l'appartement qu'il espérait acheter ne serait en aucun cas concerné. Il est peu vraisemblable que la détermination du tracé sera plus avancée au moment du dépôt de la demande de mise à l'enquête publique, ce qui doit conduire le maître d'ouvrage à préciser au moins le calendrier¹³.

Pour mémoire, sur les tunnels, les questions de la profondeur, du nombre de tunneliers et de l'évacuation des déchets déjà signalés. Il s'y ajoute le point d'entrée des éléments de voute (voussoirs) du tunnel, avec les conséquences en matière de circulation pour l'acheminement.

De même a été évoquée, pendant l'exploitation, la question pour les habitants en surface d'éventuelles vibrations du fait du passage de trains rapides. Une intervention a soulevé la crainte de certains de recevoir dans leurs logements des ondes magnétiques (question récurrente pour les lignes ferroviaires à grande

¹³ La SGP indique aujourd'hui que le tracé sera connu en principe mi 2010.

vitesse).

Peu de questions techniques notamment sur le poste de commande centralisé à Champigny (situé hors Ligne 15 Ouest), excepté une demande d'information sur l'énergie nécessaire en exploitation.

Sur les puits de sécurité, tous les 800 mètres entre les gares, élément à souligner pour réduire, avant même de connaître le tracé précis du tunnel, l'ampleur des emprises susceptibles de les recevoir, les questions ont été nombreuses. Si les données chiffrées sur la dimension (40 m²) de la superficie des puits (avec des illustrations visuelles) ont rassuré, il n'en reste pas moins que la présentation en coupe de ce qui se situe en dessous et celle des multiples fonctions (ventilation, accès pour la sécurité...) de ces puits, outre le fait qu'il faudra les construire (problème de chantier et d'évacuation des déchets) préoccupent : le dossier devra être le plus précis sur ce point.

X

Dans le cadre de sa mission principale de veiller au bon déroulement de la concertation, le garant¹⁴ peut dans le cas d'espèce confirmer :

- la qualité et la sincérité des informations diffusées par le maître d'ouvrage en amont de la concertation et la réalité des dispositions prises pour cette diffusion
- la bonne participation du public
- la possibilité pour le public d'exprimer questions, observations et/ou propositions lors des réunions publiques, le garant n'ayant eu aucune difficulté à faciliter ces échanges dont il tient à souligner l'intérêt, ce que confirme les compte-rendu des réunions
- la transparence et la qualité des réponses apportées tant oralement que surtout pas dans le cadre de la Foire aux questions. puisque tous les projets ont été soumis son visa préalable.

Le présent rapport est remis à la Commission nationale du Débat Public. Il sera rendu public et joint au compte rendu du maître d'ouvrage. Il figurera parmi les pièces annexes au dossier d'enquête publique./.

Jean-Yves AUDOUIN

31 octobre 2014

¹⁴ La SGP utilise deux formules dont aucune, surtout la première, n'est satisfaisante :

- concertation placée sous La HOULETTE du garant (lettre de saisine)
- concertation placée sous L'EGIDE du garant (rapport sur la consultation).

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

Du 11 juin au 12 juillet 2014, la Société du Grand Paris organise une nouvelle étape de concertation en amont de l'enquête publique sur le tronçon Pont de Sèvres <-> Saint-Denis Pleyel de la ligne 15, Jean-Yves Audouin, garant indépendant nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP), veille à la qualité de l'information diffusée et à la bonne participation du public.

► CINQ RÉUNIONS PUBLIQUES :

- Rueil-Malmaison à 19h
le 25 juin**
- > Gare de Rueil - Suresnes
 - > « Mont Valérien »
 - > Gare de Nanterre La Boule
- Bois-Colombes à 20h
le 9 juillet**
- > Gare de Bois - Colombes
 - > Gare de Becon-les-Bruyères
- La Défense à 18h30
le 10 juillet**
- > Gare de Nanterre La Folie
 - > Gare de La Défense
- Gennevilliers à 20h
le 2 juillet**
- > Gare des Agnettes
 - > Gare des Grésillons
- Saint-Cloud à 20h
le 4 juillet**
- > Gare de Saint-Cloud

Retrouvez toutes les informations pratiques pour participer aux réunions publiques sur :
www.ligne15ouest.fr

► DES EXPOSITIONS

Découvrez les grandes étapes du Grand Paris Express et du tronçon Pont de Sèvres <-> Saint-Denis Pleyel dans les mairies des villes traversées.

► DES ESPACES D'INFORMATION ET D'EXPRESSION

Informez-vous et donnez votre avis sur le site Internet :
www.ligne15ouest.fr



Suivez-nous sur :

www.facebook.com/GrandParisExpress
www.twitter.com/GdParisExpress



**DU 11 JUIN AU
12 JUILLET 2014**

**RÉUNIONS
PUBLIQUES**

**INFORMEZ-VOUS,
EXPRIMEZ-VOUS.**

**DATES ET LIEUX
DES RÉUNIONS SUR :**
www.ligne15ouest.fr

CONCERTATION

► DÉVELOPPER LES TERRITOIRES

DES GARES NOUVELLE GÉNÉRATION HUMAINES ET URBAINES

Les gares du Grand Paris offriront à tous les voyageurs des espaces de transport à la fois efficaces et fonctionnels, sûrs et agréables. Elles proposeront des connexions avec l'ensemble des modes de transports : Grand Paris Express, Transilien, Tramway, métro, RER et lignes de bus.

Les gares contribueront à améliorer la qualité de vie des habitants et des usagers en leur apportant des services et commerces complémentaires.



► ÉCHANGER POUR AVANCER

UNE DÉMARCHE PARTAGÉE

Le partenariat du faucheur, du maître d'ouvrage et des ouvrages associés est la clé d'une collaboration efficace en coopération avec les collectivités locales et les acteurs du territoire : STIF, services de l'État et opérateurs de transport.



L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DU PROJET

Le complément des études, d'insertion des ouvrages (tunnels, gares), la Société du Grand Paris a mis en place une démarche environnementale pour ce type de projet.

Les enjeux environnementaux sont pris en compte dès le stade de la conception. Ils concernent la qualité de l'air, la ressource en eau, les sols, le bruit, l'occupation des déblais de chantier, les milieux naturels, les paysages...

Cette connaissance approfondie de l'environnement permet d'adapter des méthodes de construction adaptées et réalistes.

UNE INFORMATION EN CONTINU TOUT AU LONG DU CHANTIER

Le déroulé du chantier, les riverains, les commerçants, les usagers de la gare et des transports publics seront régulièrement informés de l'avancement des travaux, des perturbations et des mesures d'accompagnement mises en place.



DES OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT

L'arrivée d'une gare est l'occasion de dynamiser un quartier en réalisant :

- des logements pour répondre à l'évolution des besoins,
- des activités nouvelles, de commerces, services, boutiques, permettant de créer de nombreux emplois ;
- des aménagements soignés aux abords des gares pour faciliter l'accès aux autres modes de transport (circulations piétonnes, parcs relais, parcs à vélo...).

DES DÉPLACEMENTS PLUS FACILES ET CONFORTABLES

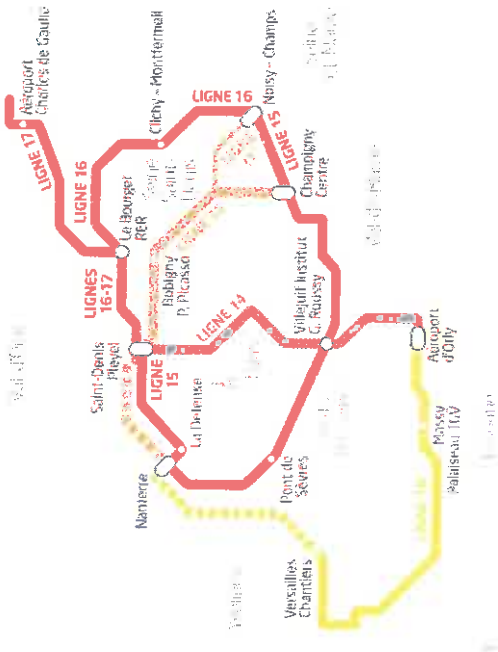
Le tronçon facilitera les trajets de banlieue à banlieue pour :

- rapprocher le domicile du lieu de travail ;
- relier les quartiers desservis aux pôles de formation, d'emplois, de santé ;
- rendre plus accessibles les activités de loisirs (culturelles, sportives...);
- créer des connexions efficaces avec les autres modes de transport ;
- réduire la circulation automobile.

LE NOUVEAU GRAND PARIS

Le Nouveau Grand Paris prévoit la modernisation des transports existants et la réalisation d'un nouveau métro automatique, le Grand Paris Express.

LE GRAND PARIS EXPRESS



205 km de réseau, 72 nouvelles gares dont 80% en correspondance avec Métro ou RER et 2 millions de voyageurs par jour.

4 NOUVELLES LIGNES DE MÉTRO AUTOMATIQUE ET 1 LIGNE PROLONGÉE

- la ligne 15
Nouvelle ligne de métro enaxele proche de Paris
- les lignes 16, 17 et 18
Nouvelles lignes de métro desservant des territoires de moyenne et grande couronne
- la ligne 14
Prolongement de ligne de métro existante

Les différentes lignes du Grand Paris Express seront mises en service progressivement entre 2017 et 2030.

AMÉLIORER LA VIE QUOTIDIENNE

D'une longueur de 2,4 kilomètres, ce nouveau terrain et comportant 9 nouvelles gares, la ligne 15 aura son terminus au Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel.

Dès sa mise en service, elle contribuera à correspondances avec les autres lignes de la zone Paris-Expres (Lignes 14, 16, 17) et des lignes de tramway et de RER du Hamway.

À terme, elle permettra de bénéficier des progrès de la première génération de métro automatique à Saint-Denis Pleyel. La mise en service de ce nouveau terrain est prévue à l'horizon 2025 pour la part de Saint-Denis Pleyel à Sèvres et Nanterre La Folie, et 2027 pour la part de Saint-Denis Pleyel à Nanterre La Folie et Saint-Denis Pleyel.

DES TEMPS DE DÉPLACEMENT RÉDUITS

- Saint-Denis Pleyel <> La Défense :
Le temps de trajet sera réduit de 10 minutes.
- Rueil - Suresnes <> Mont Valérien <> Les Croisillons :
Le temps de trajet sera réduit de 10 minutes.
- Fort d'Issy - Vanves - Clemart <> Nanterre La Folie :
Le temps de trajet sera réduit de 10 minutes.
- Nanterre La Boule <> Saint-Cloud :
Le temps de trajet sera réduit de 10 minutes.

UN MÉTRO AUTOMATIQUE SANS CONDUCTEUR

Le métro automatique permet un déplacement des trains de manière autonome et sûre pour une qualité de service optimale.

- Régularité
Le métro automatique permet de maintenir un intervalle régulier entre les trains, même en cas de perturbations.
- Flexibilité
Le métro automatique permet de modifier facilement les horaires et les itinéraires.
- Accessibilité et confort
Avec des axes plus courts et des gares plus proches les unes des autres, le métro automatique permet de desservir des territoires de moyenne et grande couronne.
- Performance
Le métro automatique permet de maintenir un intervalle régulier entre les trains, même en cas de perturbations.

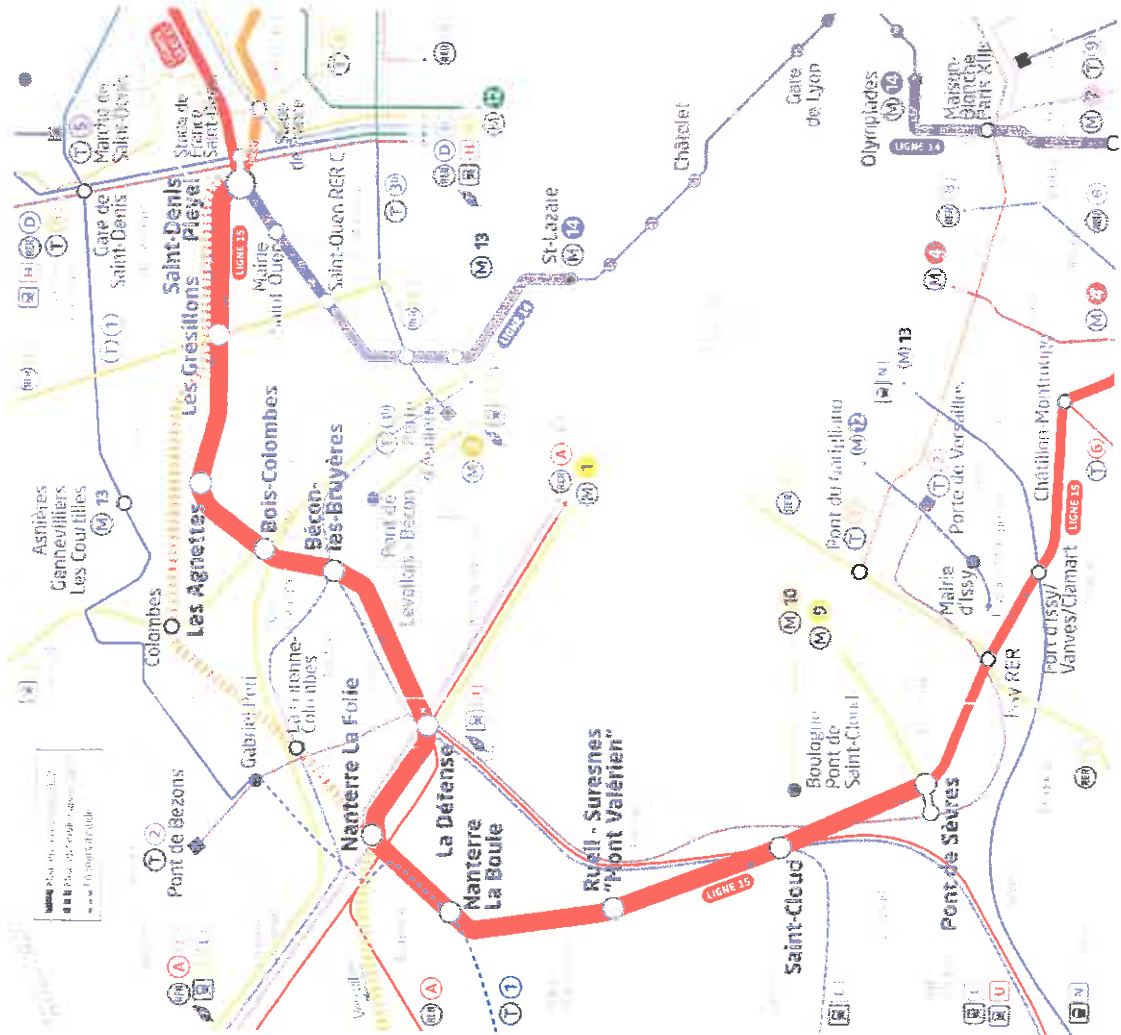


9 nouvelles gares, dont
8 en correspondance
 avec des lignes du
 Transilien, (RER, M)
 T ou du Grand Paris
 Express, au service
 des habitants des
 Hauts-de-Seine, de la
 Seine-Saint-Denis, des
 Yvelines et du Val d'Oise.

600 000
 voyageurs/jour
 attendus à terme



Carte à horizon 2027



DE SEPTEMBRE 2010
 À AOÛT 2011

Études de faisabilité
 et études de
 conception
 de l'axe Paris -
 Mont Valérien
 (y compris les études
 de faisabilité et de
 conception des
 stations de la ligne)

DEPUIS JUIN 2011
 DU 11 JUIN AU
 12 JUILLET 2014

Études de faisabilité
 et études de
 conception des
 stations de la ligne
 (y compris les études
 de faisabilité et de
 conception des
 stations de la ligne)

AVANT
 2020

Études de faisabilité
 et études de
 conception des
 stations de la ligne
 (y compris les études
 de faisabilité et de
 conception des
 stations de la ligne)

AVANT
 2025

Études de faisabilité
 et études de
 conception des
 stations de la ligne
 (y compris les études
 de faisabilité et de
 conception des
 stations de la ligne)

2027

Études de faisabilité
 et études de
 conception des
 stations de la ligne
 (y compris les études
 de faisabilité et de
 conception des
 stations de la ligne)

Études techniques et de préparation des bases

Travaux et voirie