GRAND PARIS EXPRESS

LE MÉTRO DU GRAND PARIS

LIGNES 14 NORD 16 | 17 SUD

MAIRIE DE ST-OUEN <> ST-DENIS PLEYEL
ST-DENIS PLEYEL <> NOISY–CHAMPS

BILAN DE LA CONCERTATION AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE

MAI 2014

LE NOUVEAU GRAND PARIS

Société du Grand Paris

BILAN
DE LA CONCERTATION
AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE

MAI 2014

SOMMAIRE

UNE VASTE CONCERTATION DE PROXIMITÉ

Depuis la fin des débats publics en janvier 2011, la Société du Grand Paris a organisé une concertation continue à l'échelle du Grand Paris Express, des tronçons et des territoires qui le composent.
Ainsi, les élus et les habitants ont été associés à la préparation de ce projet essentiel au développement du Grand Paris des transports et à l'avenir métropolitain.
Sur le tracé des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, qui relieront Noisy – Champs à Saint-Denis Pleyel en passant par Le Bourget RER, 12 réunions publiques ont été organisées entre le 18 novembre et le 18 décembre 2013.
La concertation se poursuit en ligne sur le site Internet. L'ensemble des questions et avis postés ont été pris en compte jusqu'au 8 janvier 2014 dans le bilan. Il constitue la synthèse et l'analyse des 771 questions et avis adressés à la Société du Grand Paris pendant la période de concertation renforcée.

UN DISPOSITIF COMPLET DE CONCERTATION

La concertation du tronçon Mairie de St-Ouen<> St-Denis Pleyel, et St-Denis Pleyel <> Noisy-Champs a succédé à celle organisée sur la ligne 15 Sud entre novembre 2012 et avril 2013. Elle s'est également déroulée juste après l'enquête publique du tronçon Pont-de-Sèvres <> Noisy-Champs qui s'est tenue du 7 octobre au 18 novembre 2013.

Analogues dans leurs moyens mis en œuvre : réunions publiques dans toutes les villes concernées par le projet, association et mobilisation des partenaires de la Société du Grand Paris, mise en place d'un site Internet dédié pour le recueil des questions et avis, large information des publics (relations presse, affichage et diffusion de tracts notamment), les deux concertations diffèrent à plus d'un titre :

- le niveau de maturité du projet ;
- l'information préalable des habitants ;
- le profil socio-économique des territoires traversés ;
- la période pré-électorale.

La feuille de route du 6 mars 2013 fixée par le Gouvernement définissant le Nouveau Grand Paris des transports a fourni aux Franciliens d'importants éléments en termes de calendrier.

UNE ANALYSE QUANTITATIVE ET QUALITATIVE DE L'EXPRESSION DU PUBLIC

Le dispositif de la concertation des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud a permis de réunir 2 160 personnes à l'occasion des 12 réunions publiques et de répondre aux 771 avis et questions écrits et oraux.

Ainsi, cette concertation se caractérise par un nombre de questions et avis exprimés en réunion analogue à celui de la précédente concertation mais par un nombre sensiblement moindre de questions écrites, qu'il s'agisse des avis déposés dans les urnes lors des réunions publiques ou via Internet.

Cette concertation s'est déroulée dans des conditions très favorables. L'engagement des collectivités locales, notamment par la mise à disposition des salles de réunion et de leur relais en communication, a permis de bénéficier de très bonnes dispositions matérielles.

Les partenaires de la Société du Grand Paris étaient présents à toutes les réunions : les services de l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), la RATP, SNCF, Réseau Ferré de France (RFF) et les services des Conseils généraux. Ils ont répondu aux questions du public portant sur leurs domaines de compétence.

La démarche a permis, à tous ceux qui le souhaitaient, d'exprimer leurs préoccupations et d'apporter leurs contributions. L'opportunité du projet n'est jamais contestée. Partout, les sujets préalablement étudiés par les acteurs locaux (le tracé, l'emplacement des gares et des ouvrages associés, les cheminements en gare, les services envisagés, l'insertion urbaine des émergences) ont pu être débattus avec les riverains et habitants des communes.

Les thèmes qui sont ressortis lors des échanges sont évoqués dans les analyses quantitative et qualitative de ce bilan.

Dans certaines communes, les comités de quartier et instances locales de démocratie participative se sont révélés des interlocuteurs avertis, mobilisés et des relais efficaces auprès des autres habitants.

Bonne lecture.

UNE CONCERTATION INSCRITE DANS LA CONTINUITÉ

Depuis sa création, la Société du Grand Paris a érigé la notion de concertation continue comme « marque de fabrique ». Dès les débats publics de 2010-2011, elle a instauré un dialogue direct et régulier avec les élus, les institutionnels, les associations, les entreprises et les habitants.
Après la ligne 15 Sud en 2012, les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud constituent le deuxième tronçon du projet soumis à une « concertation publique renforcée » avant l'enquête publique.

UNE CONCERTATION CONTINUE AVEC **LES COLLECTIVITÉS LOCALES ET LES ACTEURS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX**

À l'issue des débats publics de 2010-2011 (sur le réseau de transport public du Grand Paris et sur Arc Express), la Société du Grand Paris a travaillé et poursuivi ses échanges directs et réguliers avec les partenaires institutionnels et économiques du Grand Paris Express. De même, elle n'a pas cessé d'informer le grand public de l'état d'avancement du projet à l'occasion de réunions publiques ou par la mise en place d'outils spécifiques (sites Internet, publications diverses, articles de presse, etc.).

Pour préparer l'enquête publique sur le tronçon qui relie Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, et Saint-Denis Pleyel à Noisy – Champs, la Société du Grand Paris a sollicité l'ouverture d'une nouvelle phase de dialogue et d'échanges avec le grand public.

LES COLLECTIVITÉS LOCALES ET LES PARTENAIRES, ASSOCIÉS DANS UN PROCESSUS FÉDÉRATEUR

La Société du Grand Paris a souhaité instituer avec les maires, les Présidents de communautés d'agglomération, les Présidents de conseils généraux et ses partenaires (les services de l'État, le STIF, RFF, SNCF, la RATP et ADP) des Comités de pilotage (Copils) réguliers. Les décisions qui y sont prises sont conditionnées par la maîtrise des coûts, des délais et des risques. Entre 3 et 8 réunions en Comités techniques (Cotech)s précèdent chaque Copil. Ils permettent de faire émerger les meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales applicables à chaque tronçon du Grand Paris Express dont la Société du Grand Paris assure la maîtrise d'ouvrage.

La mise en place de ces instances de validation des grandes étapes du projet et lieux d'échanges a été largement plébiscitée par les élus.

À l'échelle des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, plus de 46 Comités techniques et 35 Comités de pilotage ont ainsi été menés :
- les Copils 1, dits « de lancement », ont permis de présenter le projet, la Société du Grand Paris, sa méthodologie et de revenir sur les études de faisabilité ;
- les Copils 2 ont traité du tracé et des différents scénarios étudiés pour l'implantation des gares et des ouvrages annexes ;
- les Copils 3 ont validé le choix du tracé et le scénario de référence pour l'implantation des gares et des ouvrages annexes.

Les orientations ministérielles du 6 mars 2013 relatives au Nouveau Grand Paris ont rendu nécessaire l'organisation de Copils 4, pour actualiser les validations actées dans les Copils 3 (études d'insertion urbaine des gares, positionnement des ouvrages annexes, zones de chantier et de sites industriels, action foncière).

LES CONFÉRENCES DE TRONÇON

EN 2012

Au mois d'avril 2012, la Société du Grand Paris a organisé 6 grandes conférences réunissant les membres des Comités de pilotage de chacun des tronçons du Grand Paris Express. Ces événements ont permis de réunir 660 personnes, dont plus de 60 maires, 17 parlementaires et 4 Présidents de conseils généraux (M. Patrick Devedjian, M. Christian Favier, M. Vincent Eblé et M. Claude Bartolone). Les participants ont alors disposé d'une information relative à la mise en œuvre du projet dépassant celle, très localisée, développée dans les Comités de pilotage. Ils ont également pu soumettre leurs questions et avis à la Société du Grand Paris.

À l'occasion des conférences de tronçon, la Société du Grand Paris a exposé exhaustivement le projet et fait le point sur les sujets suivants :
- l'avancement des études, du programme et des projets ;
- les enjeux et caractéristiques principales du tronçon ;
- les principales caractéristiques du métro ;
- les méthodes de réalisation et les impacts sur la ville ;
- le cadre juridique et réglementaire (dossier de DUP) ;
- le dispositif de concertation préalable à l'enquête publique ;
- l'aspect foncier ;
- les principes architecturaux des gares ;
- le cadre financier.

EN 2013

Au mois de mai 2013, 5 nouvelles conférences de tronçon se sont déroulées pour présenter le découpage des lignes inhérent aux nouvelles orientations du Gouvernement.

Les sujets suivants y ont été abordés :
- rappel des arbitrages du 6 mars 2013 sur le Nouveau Grand Paris (financement et points arbitrés ou à instruire) ;
- mise en œuvre de la nouvelle feuille de route à l'échelle de chaque tronçon :
  - poursuite de la méthode de concertation avec les élus et différents partenaires ;
  - planning de réalisation du tronçon d'ici à sa mise en service ;
  - information et concertation avec le public ;
  - action foncière ;
  - architecture des gares.

DATE	TRONÇON
16 mai	Pont-de-Sèvres < > Noisy-Champs
17 mai	Olympiades < > Orly
17 mai	Noisy-Champs < > St-Denis Pleyel Le Bourget RER < > Le Mesnil-Amelot
23 mai	Pont-de-Sèvres < > St-Denis Pleyel
23 mai	Orly < > Versailles

DES RENCONTRES DÉDIÉES AUX ACTEURS ÉCONOMIQUES DE LA RÉGION

La Société du Grand Paris, appuyée par les préfectures de département et les organismes consulaires, a également organisé 8 réunions d'échanges avec les acteurs économiques d'Île-de-France. Jusqu'à présent, chacune de ces rencontres a fédéré 150 à 200 participants, majoritairement chefs d'entreprises.

DATE	DÉPARTEMENT
13 octobre	Seine-Saint-Denis (93)
24 novembre	Seine-Saint-Denis (93)
6 février	Hauts-de-Seine (92)
27 - 28 mars	Hauts-de-Seine (92)
14 février	Val-de-Marne (94)
14 février	Yvelines (78)
15 mars	Yvelines (78)
22 mars	Essonne (91)

Par ailleurs, de grandes entreprises telles que Vinci, Bouygues, BNP Paribas Real Estate, etc. ou encore la Fédération nationale des travaux publics (FNTP), ont également sollicité la Société du Grand Paris afin qu'elle leur expose le projet.

À l'échelle du tronçon concerné par le présent bilan, Séquano Aménagement a souhaité qu'un petit-déjeuner soit organisé le 14 mars 2013 : « parole d'investisseur ».

LES ASSOCIATIONS ENVIRONNEMENTALES CONSULTÉES

La Société du Grand Paris a consulté les gestionnaires de sites, dans le cadre de la réalisation des études environnementales. Elle a aussi engagé un dialogue avec les associations environnementales intéressées.

LE GRAND PUBLIC, UN PARTENAIRE PRIVILÉGIÉ

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES AU SERVICE DE LA PARTICIPATION CITOYENNE

3 SITES INTERNET POUR MIEUX COMPRENDRE LE PROJET

Dès le 31 mai 2011, la Société du Grand Paris a mis en ligne un site Internet « portail » afin de présenter l'établissement public et son projet.
Au lancement de chaque concertation, un site dédié a été constitué pour chaque tronçon :
www.ligne15sud.fr et **www.lignes14-16-17.fr**

Le site « portail » et les sites dédiés à chaque tronçon permettent ainsi de suivre l'actualité du projet, de consulter de nombreux documents ou rubriques d'information.
L'onglet « Dialoguons », intégré aux pages d'accueil de chaque site, offre aux internautes la possibilité d'exprimer leurs avis et de déposer leurs questions.
Depuis sa refonte en septembre 2012 le site « portail » a accueilli plus de 452 000 visites (pour 260 000 « visiteurs uniques »), au 31 janvier 2014, soit plus de 660 visites par jour en moyenne.

La Société du Grand Paris s'est employée à répondre individuellement à 98 avis et questions sur le Grand Paris Express, déposés via Internet.

De nombreuses informations relatives au tronçon étaient disponibles dès l'ouverture du site dédié, permettant aux habitants riverains de se documenter en amont des réunions publiques.

DIFFUSION D'UNE NEWSLETTER

À partir du site **www.societedugrandparis.fr**, les internautes peuvent s'abonner à la lettre d'information numérique de la Société du Grand Paris.
Au 31 janvier 2014, 12 Newsletters relatant l'actualité du projet ont été diffusées auprès de 6 517 inscrits.

PLUSIEURS TEMPS D'ÉCHANGES ORGANISÉS À L'ÉCHELLE LOCALE

Tronçon par tronçon, la Société du Grand Paris et les participants aux Copils, ont décidé d'organiser des réunions publiques pour présenter le Grand Paris Express aux habitants, dans sa dimension locale, et répondre directement à leurs questions.
À l'échelle du tronçon Mairie de St-Ouen < > St-Denis Pleyel, et St-Denis Pleyel < > Noisy – Champs, une série de 12 réunions publiques a été organisée entre le 18 novembre et le 18 décembre 2013.

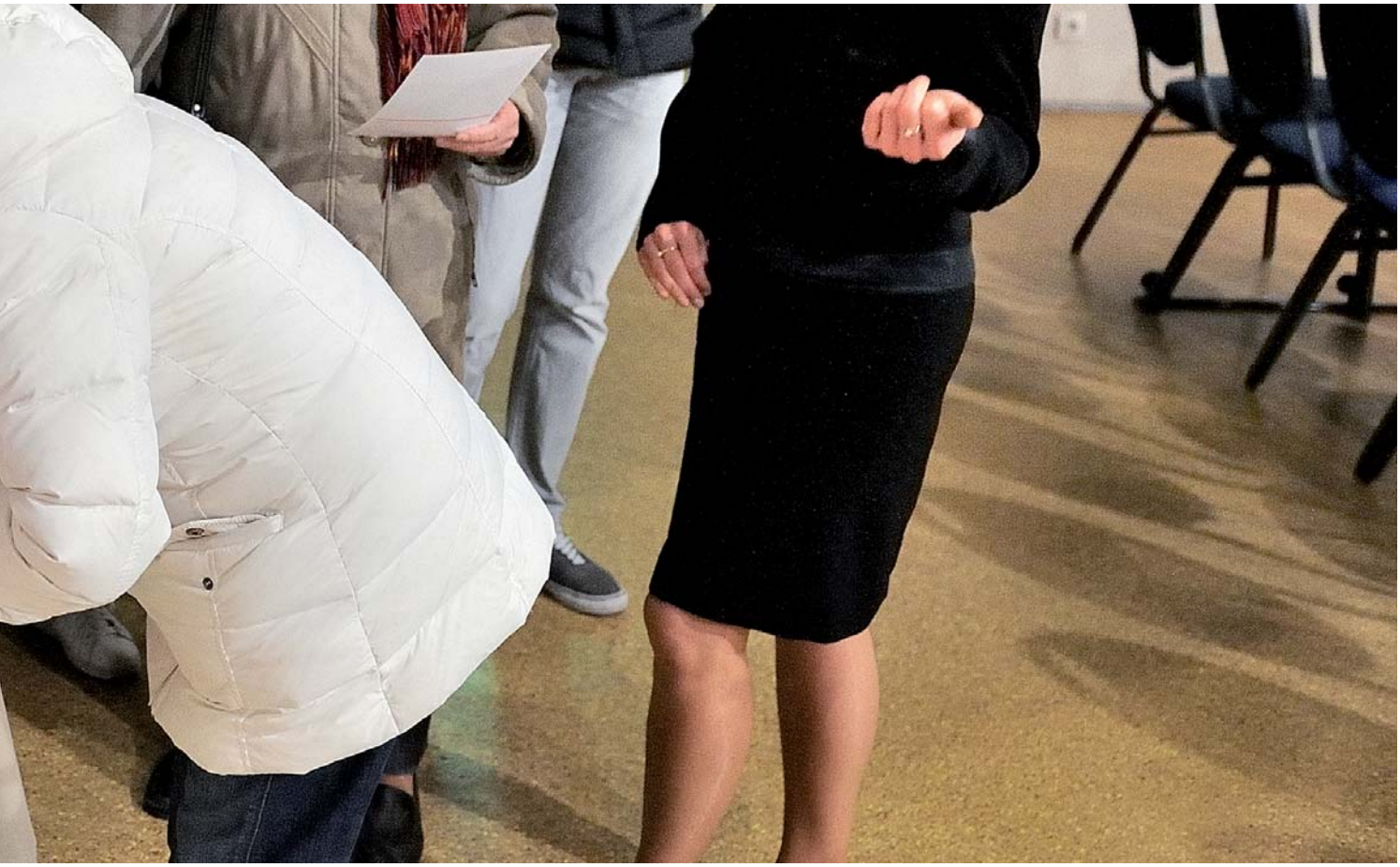
La Société du Grand Paris a également répondu favorablement aux demandes spécifiques de certains maires et / ou de leurs administrés :
- en orchestrant une réunion avec les délégués de quartier de la ville de Sevran le 7 novembre 2013 ;
- en rencontrant les propriétaires fonciers des bâtiments situés à proximité de la gare de Chelles, le 13 novembre 2013, et ceux, susceptibles d'être expropriés, le 29 novembre 2013 ;
- en participant à la réunion publique d'information qui s'est tenue à Aulnay-sous-Bois le 13 juin 2013, en présence des conseils municipaux des villes de Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Livry-Gargan, Sevran et Aulnay-sous-Bois.

BILAN DE LA CONCERTATION AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE

DU 18 NOVEMBRE AU 18 DÉCEMBRE 2013


CONCERTATION
GRAND PARIS EXPRESS
LE MÉTRO DU GRAND PARIS
LIGNES 14 16 17
DONNEZ VOTRE AVIS

1



LES DONNÉES GÉNÉRALES


– En amont de la concertation
• veille à la qualité et à la sincérité des informations diffusées
• s'assure des dispositions prises pour la diffusion des informati
– Durant les réunions publiques
• favorise l'expression du public et la possibilité d'exprimer ses observations et propositions
• s'assure de la transparence et de la qualité des réponses apport
– En fin de concertation
• rédige un rapport remis à la CNDP qui sera rendu public et joint au compte rendu du maître d'ouvrage et au dossier de l'enquête publique
GRAND PARIS EXPRESS
LIGNES 14 16 17
MAIRIE DE ST-OUEN <> ST-DENIS PLEYEL ST-DENIS PLEYEL <> NOISY – CHAMPS
Société du Grand Paris

LE GARANT DE LA CNDP, UN ATOUT POUR LA CONCERTATION

Conformément à l'article L. 121-13-1 du Code de l'environnement, la Société du Grand Paris a, depuis les débats publics de 2010-2011, systématiquement avisé la Commission nationale du débat public (CNDP) des modalités d'information et de concertation mises en œuvre pour associer les citoyens à la réalisation du Grand Paris Express et à son amélioration.

La Société du Grand Paris a souhaité instaurer, sur le tronçon comprenant les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud (rouge) du Grand Paris Express, un dialogue direct avec le grand public en amont de l'enquête publique. Pour cette étape de concertation renforcée, elle a sollicité auprès de la CNDP, la nomination d'un garant indépendant. Son rôle consiste à veiller, tout au long de la concertation, au respect des valeurs de la CNDP (neutralité, transparence, débat argumenté, égalité de traitement) :

- en amont de la concertation, le Garant s'assure de la qualité et de la sincérité des informations délivrées ; il vérifie également les modalités de leur diffusion ;
- durant les réunions publiques, il veille à favoriser l'expression des observations ou propositions du public, et il s'assure de la transparence ainsi que de la qualité des réponses apportées par le maître d'ouvrage ;
- en fin de concertation, il rédige un rapport remis à la CNDP, ce rapport étant rendu public et joint au dossier de l'enquête publique élaboré par le maître d'ouvrage.

M. Henri Watissée s'est vu confier cette mission par décision de la CNDP, le 4 septembre 2013. Il était déjà le Garant de la concertation pour la ligne 15 Sud (Pont-de-Sèvres <> Noisy-Champs) en 2012 et membre de la commission particulière des débats publics en 2010-2011.

LES PÉRIMÈTRES DE LA CONCERTATION

LES TERRITOIRES

D'une longueur de 29 km en souterrain, ce tronçon comprend les lignes 16 et 17 Sud (rouge) qui relieront les gares de Saint-Denis Pleyel à Noisy – Champs via Le Bourget RER. Il inclut également le prolongement de la ligne 14 Nord (bleue), entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel. Quelques 800 000 habitants sont concernés, répartis sur 16 communes de la Seine-Saint-Denis (93) et de la Seine-et-Marne (77). Ce tronçon comporte 9 nouvelles gares, dont 7 seront en correspondance avec les réseaux RER, métro et tramway existants ou futurs. La mise en service des lignes 14 Nord, 16, et 17 Sud est prévue à l'horizon 2023.

LES 16 COMMUNES TRAVERSÉES PAR LES LIGNES 14 NORD, 16 et 17 SUD

Saint-Denis
Saint-Ouen
La Courneuve
Le Blanc-Mesnil
Drancy
Le Bourget
Aubervilliers
Villepinte
Aulnay-sous-Bois
Sevran
Livry-Gargan
Clichy-sous-Bois
Montfermeil
Chelles
Gournay-sur-Marne
Champs-sur-Marne

À l'ouverture de ce tronçon, la maintenance et l'entretien des trains, des voies et des caténaires seront assurés sur les sites industriels de la ligne 15 Sud (site de maintenance et de remisage [SMR] de Champigny-sur-Marne et site de maintenance industrielle [SMI] de Vitry-sur-Seine). Un SMR, dédié à la ligne 16 et commun avec la ligne 17, sera ensuite mis en service dans la partie nord du réseau. Deux emplacements sont actuellement envisagés pour accueillir cette installation :

- le premier, sur la commune de Gonesse, à proximité de l'aéroport du Bourget, a fait l'objet d'une première étude de faisabilité ;
- le second, sur le site PSA d'Aulnay-sous-Bois, dont l'étude de faisabilité est en cours.


Garges–Sarcelles
Val d'Oise
95
Villetaneuse Université
Pierrefitte sur-Seine
Stains
Garges lès-Gonesse
Bonneuil en-France
Triangle de Gonesse
Gonesse
Parc des Expositions
LE MESNIL AMELOT
Mitry-Mory
Villepinte
Tremblay en-France
Épinay sur-Seine
Villetaneuse
Stains La Cerisaie
St-Denis Université
Dugny
Le Bourget Aéroport
Le Bourget
Le Blanc-Mesnil
Aulnay
Sevran-Beaudottes
Sevran
Mitry-Claye
Lille-Saint-Denis
Villeneuve la-Garenne
La Courneuve «Six Routes»
Gare de St-Denis
Marché de St-Denis
St-Denis
St-Denis Pleyel
Le Bourget RER
Aulnay-sous-Bois
Sevran–Livry
Vaujours
Villeparisis
La Courneuve
La Courneuve 8 mai 1945
Drancy
Le Blanc Mesnil
Livry Gargan
NANTERRE
St-Ouen
Mairie d'Aubervilliers
Bobigny Drancy
Stade de France
Aubervilliers
Fort d'Aubervilliers
Bobigny Pablo Picasso
Bondy
Les Pavillons sous-Bois
Gargan
Clichy–Montfermeil
Coubron
Courtry
Le Pin
Mairie de St-Ouen
St-Ouen RER C
Rosa Parks
Bobigny
Pont de Bondy
Bondy
Clichy-sous-Bois
Montfermeil
Hôpital de Montfermeil
Pantin
Noisy le-Sec
Le Raincy
Chelles
Romainville
Noisy-le-Sec
Le Pré St-Gervais
Rosny-Bois Perrier
Villemomble
Seine-St-Denis
93
Seine-et-Marne
77
Rosny sous-Bois
Villemomble
Gagny
Neuilly–Les Fauvettes
Chelles
St-Lazare
Neuilly Plaisance
Bagnolet
Montreuil
Gallieni
Mairie de Montreuil
Neuilly-sur-Marne
Val de Fontenay
Neuilly–Hôpitaux
Gournay sur-Marne
Vaires sur-Marne
Châtelet Les Halles
Champs-sur-Marne
Noisiel
Paris
75
Gare de Lyon
Porte de Vincennes
Fontenay sous-Bois
Noisy–Champs
Vincennes
Le Perreux sur-Marne
Château de Vincennes
Le Perreux–Nogent
Bry sur-Marne
Noisy-le-Grand
Olympiades
Saint Mandé
Nogent sur-Marne
Villiers sur-Marne
Noisy le-Grand
Charenton le-Pont
Joinville le-Pont
Bry–Villiers–Champigny
St-Maurice
Mairie d'Ivry
Maisons-Alfort
Champigny Centre
Champigny-sur-Marne
PONT DE SÈVRES
LIGNES 16 ET 17
LIGNE 15
LIGNE 14
LIGNE 16
LIGNE 17
LIGNE 18
LIGNE 19
Tangentielle Nord
TCSP Le Bourget–Villepinte
TCSP Aulnay–Tremblay
Boireau de Gonesse
Est TVM
Arrival
RD5
réseau existant projeté en 2023
lignes mises en service après 2023
lignes mises en service au-delà de 2030
© SGP / bdcconseil–Ecedi / novembre 2013

LES PÉRIMÈTRES DE LA CONCERTATION

LES SUJETS SOUMIS À CONCERTATION

Les orientations de la Société du Grand Paris concernant les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud font l'objet d'une démarche de concertation globale, qui associe les élus et les partenaires, puis le public :

- le choix de l'implantation de chaque gare et de leur insertion urbaine a ainsi été arrêté avec les élus des territoires concernés et l'ensemble des partenaires lors des Comités de pilotage (Copils) et Comités techniques (Cotechs). Pour le tronçon des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, 34 Copils ont ainsi été organisés. Chaque Copil est préparé par 3 à 8 Cotechs ;
- ces éléments sont ensuite présentés et partagés avec les habitants, notamment à l'occasion des réunions publiques ainsi que sur le site Internet dédié. Les gares, le tracé, le tunnel, les ouvrages annexes, les acquisitions foncières, les enjeux environnementaux et urbains, le chantier ou encore le calendrier du projet font partie des thèmes qui ont été les plus fréquemment abordés.

- Ce second tronçon du Grand Paris Express qui reliera Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel en passant par Le Bourget RER se compose de 9 gares :
  - Chelles ;
  - Clichy-Montfermeil ;
  - Sevran-Livry ;
  - Sevran-Beaudottes ;
  - Aulnay ;
  - Le Blanc-Mesnil ;
  - Le Bourget RER ;
  - La Courneuve « Six Routes » ;
  - Saint-Denis Pleyel.

La gare de Noisy-Champs, terminus de la ligne 16, est aussi le terminus de la ligne 15 Sud : elle a été intégrée dans la concertation du tronçon Pont-de-Sèvres <> Noisy-Champs dont l'enquête publique a eu lieu à l'automne 2013.

La Société du Grand Paris a systématiquement répondu aux questions qui lui ont été posées et pris en considération les avis exprimés. L'ensemble de ces contributions est recueilli et analysé par le maître d'ouvrage dans le cadre du présent bilan de la concertation, qui sera joint au dossier d'enquête publique. Certaines propositions, émises par le public pendant le processus de concertation, pourront être reprises dans la mise en œuvre opérationnelle du projet.

Pour mémoire, l'opportunité du projet Grand Paris Express a fait l'objet de 56 réunions à l'occasion des débats publics de 2010-2011.

LE CALENDRIER

Du 18 novembre au 18 décembre 2013, la Société du Grand Paris a organisé une série de 12 réunions publiques de concertation autour des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud du Grand Paris Express. L'enquête publique prévue en 2014 permettra de poursuivre le processus d'information des habitants et le recueil de leurs avis. Ceux-ci pourront ainsi exprimer leurs appréciations, suggestions, propositions, etc. sur les registres d'enquête, par correspondance ou directement auprès des membres de la commission d'enquête qui effectueront des permanences sur tout le territoire concerné.

DIALOGUE		ÉTUDES ET CHANTIER
De septembre 2010 à janvier 2011 : débats publics et naissance du Grand Paris Express		
Mise au point du projet avec les collectivités locales et les autres partenaires	**CONCERTATION CONTINUE** avec les collectivités locales, les partenaires et le grand public.	Études techniques et de préparation des travaux
Du 18 novembre au 18 décembre 2013 : nouvelle étape de concertation avec le grand public		
Enquête publique puis Déclaration d'utilité publique		
Information et échanges continus avec les riverains pendant les travaux		Travaux et essais
		Mise en service


GRAND PARIS EXPRESS
CONCERTATION
Société du Grand Paris
LE NOUVEAU GRAND PARIS
GRAND PARIS EXPRESS
LE MÉTRO DU GRAND PARIS
kilomètres
Société du Grand Paris

2

LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

UNE CONCERTATION ADAPTÉE AUX TERRITOIRES

LES PRINCIPES D'UNE CONCERTATION CONTINUE

La concertation publique engagée par la Société du Grand Paris pour ce second tronçon s'inscrit dans la continuité des principes décidés à l'échelle du Grand Paris Express, et appliqués lors de la concertation de la ligne 15 Sud en 2012, à savoir écoute, dialogue et travail en partenariat.

Dans cette logique, la stratégie déployée pour cette nouvelle étape a été conçue dans le respect des principes suivants :
- **principe n° 1 :** l'implication volontariste de l'ensemble des acteurs régionaux et locaux ;
- **principe n° 2 :** un dispositif d'information et de concertation « sur mesure », dimensionné par rapport aux enjeux du projet et du territoire et impliquant une nécessaire pédagogie ;
- **principe n° 3 :** une égalité de traitement sur l'ensemble du territoire concerné et un dispositif concerté avec l'ensemble des acteurs ;
- **principe n° 4 :** une inscription systématique de la communication du tronçon dans le projet d'ensemble Grand Paris Express ;
- **principe n° 5 :** les réunions publiques comme point d'orgue du dispositif ;
- **principe n° 6 :** un dispositif d'information à l'échelle du tronçon, et adapté à chaque ville ;
- **principe n° 7 :** une complémentarité entre tous les médias.

UNE MOBILISATION DES PARTENAIRES CONCERNÉS

Depuis les phases de débat public auxquelles les habitants ont participé, le projet a évolué et s'est précisé. La concertation renforcée lancée en 2013 nécessitait donc une information actualisée et homogène sur le territoire concerné.

- Afin d'optimiser le circuit d'information, la Société du Grand Paris s'est rapprochée des acteurs territoriaux :
  - représentants des services de l'État ;
  - collectivités territoriales, élus et services concernés (villes, conseil régional et conseils généraux, communautés d'agglomération, communautés de communes, etc.) ;
  - acteurs des transports et de l'aménagement (STIF, RATP, SNCF, RFF, ADP, etc.) ;
  - associations.

Tous ces acteurs se sont fédérés autour de la mise en concertation de ce second tronçon du Grand Paris Express.

Les modalités d'information et de concertation à mettre en œuvre ont été présentées par la Société du Grand Paris lors des Comités de pilotage.

- Chaque acteur a ensuite :
  - mis à la disposition du public l'ensemble des supports d'information produit par la Société du Grand Paris ;
  - utilisé la boîte à outils, fournie par la Société du Grand Paris, puis mise à disposition sur l'espace partenaires du site **www.lignes14-16-17.fr,** pour relayer l'information dans ses propres supports ;
  - utilisé ses propres dispositifs afin d'inscrire la diffusion de l'information dans une logique de complémentarité.

Cette mobilisation s'est confirmée, pendant les réunions publiques, par la présence des représentants de toutes ces institutions.

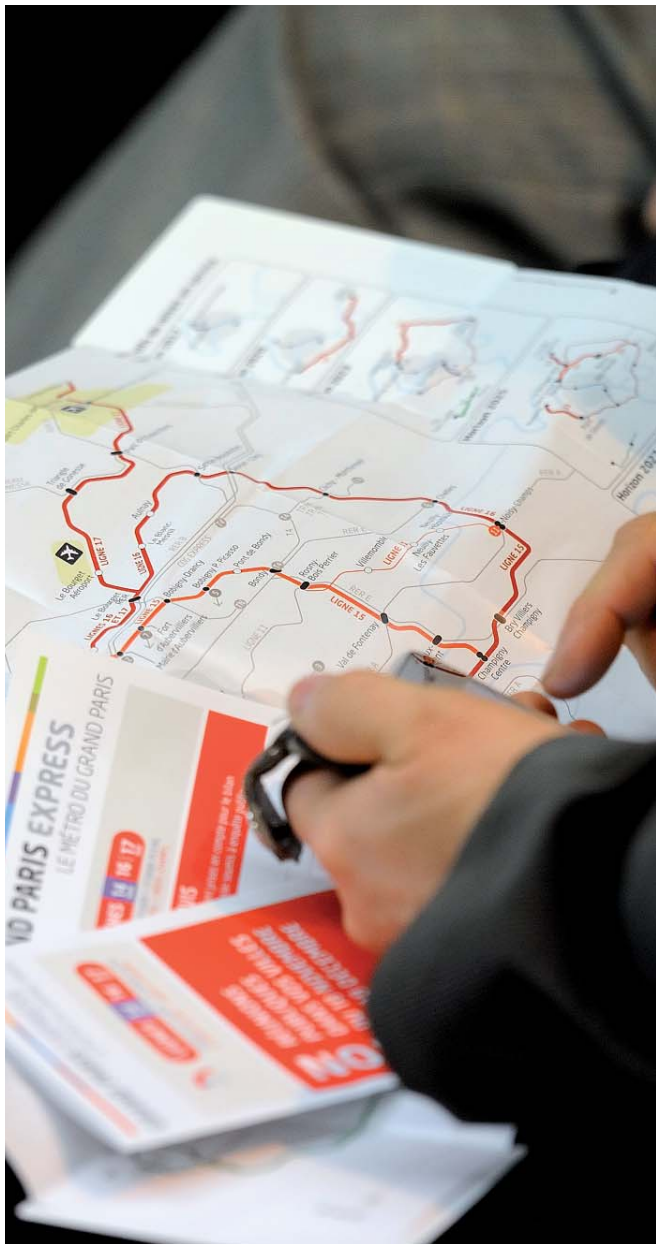
UNE CAMPAGNE D'INFORMATION « SUR MESURE » ALLIANT PUISSANCE ET PROXIMITÉ

440 000 DÉPLIANTS DIFFUSÉS

Un dépliant d'information (4 volets, format 10x21 cm) a été diffusé massivement. Il annonçait le cycle de réunions publiques, présentait les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud du Grand Paris Express et listait les objectifs du projet.

Ainsi :

- 380 000 exemplaires ont été distribués dans les boîtes aux lettres des habitants des 24 communes concernées (les 16 traversées par le tracé et celles situées dans le périmètre d'influence de celui-ci) ;
- 56 000 exemplaires ont été mis à la libre disposition des habitants et de leurs élus dans les mairies, les communautés d'agglomération, les conseils généraux, au cours des réunions publiques, etc. ;
- 4 000 exemplaires ont également été distribués manuellement dans 15 communes, sur les marchés hebdomadaires, dans les centres commerciaux, à la sortie des réseaux de transport actuels, etc.



UNE CAMPAGNE D'INFORMATION « SUR MESURE » ALLIANT PUISSANCE ET PROXIMITÉ

PLAN DE DIFFUSION DES DÉPLIANTS

COMMUNES		QUANTITÉ DISTRIBUÉE EN BOÎTES AUX LETTRES	QUANTITÉ MISE À DISPOSITION EN MAIRIE (OU LIEUX PUBLICS)
16 communes traversées par le tracé des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud	Champs-sur-Marne	10 300	1 500
	Chelles	23 500	2 000
	Gournay-sur-Marne	3 700	300
	Clichy-sous-Bois	10 000	2 500
	Montfermeil	10 400	1 500
	Livry-Gargan	19 000	300
	Sevran	18 500	1 500
	Villepinte	13 500	1 000
	Aulnay-sous-Bois	30 500	2 600
	Le Blanc-Mesnil	21 200	2 000
	Le Bourget	6 800	1 000
	Drancy	29 000	3 000
	La Courneuve	14 800	3 000
	Aubervilliers	34 000	1 000
	Saint-Denis	46 000	3 000
	Saint-Ouen	25 500	1 000
8 communes concernées par les zones d'influence des gares	Noisy-le-Grand	27 500	-
	Bonneuil-en-France	350	-
	Coubron	2 200	-
	Courtry	2 400	-
	Vaires-sur-Marne	5 500	-
	Gagny	17 000	-
	Dugny	4 300	-
	L'Île-Saint-Denis	3 500	-
Autres espaces de diffusion	Conseil général 77	-	400
	Conseil général 93	-	400
	Plaine Commune	-	2 600
	Partenaires	-	6 950
	Société du Grand Paris	-	5 000
	Sous-préfecture du Raincy	-	1 000
	Réunions publiques	-	3 400
	Tractage	-	4 000
	Stocks	-	10 000
TOTAL		379 450	60 950

10 INSERTIONS DANS LA PRESSE

▸ Un plan média circonstancié a été mis en place pour favoriser la participation des habitants aux 12 réunions publiques organisées pendant la période de concertation renforcée, associé à une campagne de relations presse. Cette action médiatique a été dimensionnée aux territoires concernés et optimisée par rapport au planning des réunions publiques, via deux éditions phares de la presse quotidienne régionale francilienne :

- *Le Parisien*, édition Seine-Saint-Denis (8 insertions) ;
- *Le Parisien*, édition Seine-et-Marne (2 insertions).

▸ 2 types d'annonces presse ont été publiés :

- une annonce générale des réunions publiques parue le 13 novembre 2013, soit cinq jours avant le début de la première réunion publique, dans les deux éditions, invitait les lecteurs à se connecter sur le site **www.lignes14-16-17.fr** pour obtenir plus d'information ;
- huit bandeaux de rappel, entre J-3 et J-1, précisaient les dates, lieux et horaires des différentes réunions publiques.


Seine-et-Marne

Journées de cours exceptionnelles : pas de transport scolaire pour les handicapés

Le département n'assure pas le transport de tous les élèves handicapés pour les cours de rattrapage du pont de l'Ascension.

Les parents d'enfants autistes manifestent à Paris

CONCERTATION

GRAND PARIS EXPRESS
LE MÉTRO DU GRAND PARIS

LIGNES 14 16 17

INFORMEZ-VOUS. EXPRIMEZ-VOUS. RETROUVEZ TOUS LES DÉTAILS SUR : www.lignes14-16-17.fr

RÉUNIONS PUBLIQUES DANS VOS VILLES DU 18 NOVEMBRE AU 18 DÉCEMBRE 2013

Montfermeil 18 novembre
Clichy-sous-Bois 21 novembre
Gournay-sur-Marne 26 novembre
Saint-Denis 27 novembre
Sevran 28 novembre
Chelles 2 décembre
La Courneuve 3 décembre
Drancy 5 décembre
Aulnay-sous-Bois 9 décembre
Le Bourget RER 10 décembre
Le Blanc-Mesnil 11 décembre
Aubervilliers 18 décembre

Exemple d'insertion presse : *Le Parisien*, édition Seine-Saint-Denis

PARUTIONS DANS LA PRESSE QUOTIDIENNE

ÉDITION	DATE DE PUBLICATION	RÉUNION(S) CONCERNÉE(S)	DATE(S) DE RÉUNION(S)
93	13 novembre	12 réunions publiques	Du 18 novembre au 18 décembre
77	13 novembre	12 réunions publiques	Du 18 novembre au 18 décembre
93	16 novembre	Clichy-sous-Bois	18 novembre
		Montfermeil	21 novembre
93	25 novembre	Gournay-sur-Marne	26 novembre
		Saint-Denis	27 novembre
		Sevran	28 novembre
77	28 novembre	Chelles	2 décembre
93	28 novembre	La Courneuve	3 décembre
		Drancy	5 décembre
93	4 décembre*	Drancy	5 décembre
93	7 décembre	Aulnay-sous-Bois	9 décembre
		Le Bourget	10 décembre
		Le Blanc-Mesnil	11 décembre
93	11 décembre*	Le Blanc-Mesnil	11 décembre
93	16 décembre	Aubervilliers	18 décembre

* Parutions gracieuses.

UNE CAMPAGNE D'INFORMATION « SUR MESURE » ALLIANT PUISSANCE ET PROXIMITÉ

PLUS DE 2 000 AFFICHES MISES EN PLACE SUR LE TERRITOIRE

▸ En amont de la période de concertation renforcée, la Société du Grand Paris a mis à la disposition des 16 communes concernées par le projet plus de 2 000 affiches personnalisées :

- reprenant les informations génériques pour replacer la concertation dans son contexte ;
- spécifiant le lieu, la date et l'horaire de la réunion publique locale ;
- adaptées au(x) format(s) souhaité(s) (40x60 cm, 80x120 cm, 120x176 cm, 320x240 cm, etc.) ;
- intégrant le logo de la ville (des villes) lorsque souhaité(s).

Les communes ont réservé en conséquence leurs réseaux d'affichage avant et pendant la concertation : abribus, mobilier urbain, panneaux municipaux, équipements publics, etc.

▸ 250 affiches génériques ont également été produites et diffusées par la Société du Grand Paris auprès de ses partenaires :

- Plaine Commune ;
- conseils généraux de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne ;
- sous-préfecture du Raincy ;
- SNCF Transilien (RER B et RER E).

50 000 TRACTS D'ANNONCE DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Des modèles de tracts personnalisés par ville ont été imprimés puis distribués stratégiquement, afin d'assurer une large participation aux réunions publiques. Dans une logique de « co-construction », chaque commune a recommandé les lieux de rendez-vous privilégiés de sa population en termes de pertinence et d'affluence (marchés, centres commerciaux, sorties des réseaux de transport actuels, etc.). 50 000 tracts ont été distribués sur 39 points, par des équipes de 2 personnes, présentes sur chaque site durant 3 heures.

21 LIEUX D'ACCUEIL DE L'EXPOSITION DU PROJET

Une exposition dédiée au tronçon du Grand Paris Express soumis à concertation a été conçue afin de compléter le dispositif d'information et d'accroître la visibilité du projet sur le territoire. 15 communes ont souhaité proposer à leurs administrés cette exposition, structurée en deux parties.

▸ 4 panneaux dits « génériques » ont d'abord été déployés :

- 2 d'entre eux présentaient le Nouveau Grand Paris et le Grand Paris Express (objectifs, caractéristiques et calendrier) ;
- 1 panneau annonçait le dispositif de concertation renforcée du tronçon et en expliquait les modalités ;
- 1 panneau présentait dans le détail les particularités des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud ;

▸ 1 panneau local présentait la gare la plus proche (ou 2 panneaux si deux gares se situaient à proximité) et ses spécificités.

L'exposition a été installée dans l'équipement public jugé le plus approprié par chaque ville : hôtel de ville, maison du projet, centre administratif, service de l'urbanisme, office de tourisme, etc. Elle a parfois été installée sur plusieurs sites successifs.

▸ Cette exposition a également été disposée dans des lieux accueillant un public concerné par le projet :

- au sein du Groupe Hospitalier Intercommunal Le Raincy – Montfermeil ;
- dans les locaux de la communauté d'agglomération Plaine Commune ;
- au conseil général de la Seine-Saint-Denis ;
- au conseil général de la Seine-et-Marne ;
- à la sous-préfecture du Raincy ;
- à la Société du Grand Paris.

Un jeu de panneaux supplémentaire a par ailleurs été réalisé pour être systématiquement installé à l'occasion de chaque réunion publique.

UNE CAMPAGNE D'INFORMATION « SUR MESURE » ALLIANT PUISSANCE ET PROXIMITÉ

LA PRESSE ET LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES : DES RELAIS D'INFORMATION MOBILISÉS ET PUISSANTS

LES MÉDIAS

Le Grand Paris Express a naturellement reçu, pendant cette concertation, un écho médiatique très important. Ainsi, le journal *Aujourd'hui en France / Le Parisien* a, à lui seul, publié une dizaine d'articles en amont des réunions publiques afin de les annoncer et de proposer un éclairage sur les gares du tronçon. Il a également mis en exergue, dans certains de ses articles, des points précis du projet comme, par exemple, le schéma directeur d'évacuation des déblais ou la sécurisation du futur métro.

Sans effectuer de distingo entre les parutions nationales ou régionales, on dénombre entre le 1er octobre 2013 et le 31 mars 2014, pour ce qui est de la presse écrite, pas moins de 45 articles consacrés aux lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud : brèves, titres de Une, suppléments spéciaux, etc.

La mobilité, l'architecture et l'implantation des gares dans les territoires ont été des thématiques soulevées par la presse, tout comme celles de l'emploi, de l'économie ou du logement, qui sont directement liées au Grand Paris.

L'édition de Seine-Saint-Denis du *Parisien*, à travers un article sur la réunion publique tenue à Saint-Denis, a par exemple souligné l'importance de l'impact du projet en termes d'emplois, de la nécessité de mettre en place des formations adaptées et de l'intérêt des habitants pour ce sujet.

« J'ai décidé d'aller à la rencontre des habitants »

Étienne Guyot est président du directoire de la Société du Grand Paris (SGP).

ENTRETIEN

La Société du Grand Paris est une construction originale en Île-de-France où, jusque-là, la réalisation de nouvelles lignes de transport était du ressort du STIF. Comment s'articulent vos projets avec le réseau existant ?

Étienne Guyot. La Société du Grand Paris (SGP) a été créée par la loi Grand Paris du 3 juin 2010. C'est un établissement public de l'État placé sous la tutelle de la ministre en charge du Grand Paris, Cécile Duflot, ministre de l'Égalité des territoires et du Logement. Sa mission est de concevoir et de réaliser les nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express. Le pilotage de la SGP associe très largement les élus locaux. Le président de la région et les présidents de chaque conseil général d'Île-de-France siègent dans notre conseil de surveillance, lequel vote jusqu'à présent toutes ses décisions à l'unanimité. Nous avons aussi un comité stratégique qui associe les communes, les intercommunalités, ainsi que les représentants du Parlement et ceux du monde socio-économique. Ce comité d'environ 130 personnes participe activement à l'élaboration du nouveau métro. Dès mon arrivée à la tête de la SGP, j'ai mis en place une méthode : la coconstruction du Grand Paris Express avec les acteurs, avec tous les acteurs ! C'est ainsi qu'un comité de pilotage a été créé pour chacune des gares, coprésidé par la SGP et le maire de la commune. Il associe l'État, le Stif et les opérateurs de transport. Nous travaillons très étroitement avec la RATP, la SNCF et RFF puisque près de 80 % des gares du Grand Paris Express seront en interconnexion avec les autres réseaux de transport franciliens. Enfin, le premier ministre, dans le cadre du Nouveau Grand Paris, a décidé que la SGP participerait à la modernisation des réseaux existants (RER, prolongements d'Eole, de la L11 et de la L14) à concurrence de 2 milliards d'euros : tel est l'objet de l'accord signé en juillet dernier entre Jean-Marc Ayrault et Jean-Paul Huchon. C'est avec cet esprit d'ouverture et de transparence que ce projet a réuni un consensus très large qui lui permet d'avancer vite.

Les ouvertures de ces lignes sont prévues pour 2017, puis jusqu'en 2030. Un peu loin pour un usager... Pourtant, vous multipliez les réunions de concertation. Pourquoi ?

Étienne Guyot. Là encore, le dialogue est essentiel. Chacun peut comprendre que des travaux de cette ampleur prennent un certain temps. En face, il y a une impatience bien légitime à voir l'amélioration des conditions de mobilité et de qualité de vie. Ce qui est indispensable, c'est d'expliquer aux différents publics concernés toutes les phases de sa construction, jusqu'aux mises en service, et d'échanger avec eux. C'est la raison pour laquelle, notamment, avant chaque enquête publique, j'ai décidé d'aller à la rencontre des habitants, avec l'appui des élus, pour leur expliquer très concrètement, site par site, comment le métro va arriver, comment sera la gare, quels seront les temps de correspondance, comment nous évacuerons les déblais... Les réunions de concertation sont aussi importantes pour prendre toutes les remarques en considération.

Ces projets sont lourds techniquement. Pensez-vous pouvoir annoncer que ces délais, justement, seront tenus ?

Étienne Guyot. Le premier ministre nous a donné, le 6 mars dernier, une feuille de route précise en fixant des horizons de mise en service pour le Grand Paris Express. Depuis, nous avons fait voter la décision d'investissement pour la Ligne 15 Sud (5,3 milliards d'euros), achevé l'enquête publique de ce tronçon, choisi les maîtres d'œuvre et les architectes des 16 gares et du site de maintenance de Champigny. Nous sommes maintenant engagés dans la phase d'études d'avant-projet : les ingénieurs et les architectes conçoivent l'infrastructure elle-même. Nous menons par ailleurs les réunions publiques de concertation sur la L16, comme prévu. Nous respectons les délais.

Et qu'en est-il des financements ?

Étienne Guyot. Le conseil de surveillance du 29 novembre dernier a voté à l'unanimité le budget 2014 de la SGP qui représente plus de 512 millions d'euros, soit le triple du budget 2013 ! La Société du Grand Paris dispose de ressources dédiées, créées en 2010, et nous aurons recours à l'emprunt aux alentours de 2015-2016.

Certains ont craint que la création de nouvelles gares n'ouvre la porte à la spéculation immobilière. Qu'en est-il ?

Étienne Guyot. Avec les élus, nous sommes très attentifs à respecter les équilibres au sein de chaque territoire. C'est pourquoi nous avons créé, avec l'État et la chambre des notaires, un observatoire des prix du foncier et de l'immobilier aux abords des gares qui permettra d'ajuster au mieux les décisions d'urbanisme en fonction de l'évolution du projet. La prochaine lettre de l'observatoire, qui portera sur les évolutions en 2012, paraîtra au mois de janvier.

Entretien réalisé par Gérald Rossi

> « 80 % des gares du Grand Paris Express seront en interconnexion avec les autres réseaux de transport franciliens. »

Exemple de parution presse : *L'humanité dimanche*

LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Partenaires privilégiés du projet, les collectivités territoriales ont largement contribué à la transmission de l'information relative aux lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud et à la promotion des réunions publiques. Leur expertise, leurs réseaux (élus, associations, etc.) et leurs supports d'information (site Internet, magazines municipaux, etc.) ont permis de compléter la diffusion des éléments clés du projet et de mobiliser les habitants pour les réunions publiques.

Cette logique de partenariat avec chaque territoire, adoptée depuis toujours par la Société du Grand Paris, a démontré ses effets bénéfiques pour la bonne conduite du projet.

PLAINE COMMUNE MOBILISÉE

La communauté d'agglomération Plaine Commune a été très présente et active tout au long de la concertation, en relayant l'information dans ses supports d'information et lors des réunions publiques.

Numéro spécial des *Cahiers de la mobilité* sur le Grand Paris Express : Plaine Commune

Exemple de site Internet relais : Le Blanc-Mesnil

Exemple de magazine municipal : Aulnay-sous-Bois

LES RÉUNIONS PUBLIQUES, **TEMPS FORTS DU DIALOGUE** ET DE LA CONCERTATION

12 RÉUNIONS PUBLIQUES POUR 9 GARES

La Société du Grand Paris a instauré des échanges réguliers avec les maires des communes concernées par les lignes 14 Nord, 16, 17 Sud de sorte qu'ils puissent, ensemble, décider de la nécessité d'organiser localement une réunion publique, point d'orgue de la période de concertation renforcée.

13 des 16 maires des communes concernées ont ainsi souhaité réunir leurs habitants afin qu'ils puissent mieux appréhender le Grand Paris Express et ses enjeux sur le territoire, et leur donner les moyens de poser leurs questions et exprimer leurs avis.

Ces réunions ont été présidées et animées par la Société du Grand Paris, sous le regard du Garant de la concertation, Henri Watissée, nommé par la CNDP à la demande de la Société du Grand Paris.

DES RENDEZ-VOUS FÉDÉRATEURS : PLUS DE 2 000 PARTICIPANTS

Le cycle de réunions publiques s'est étalé sur un mois, du 18 novembre au 18 décembre 2013. Il a permis de réunir 2 160 personnes. Chaque réunion s'inscrivait dans un format d'environ deux heures, décomposé en deux temps :

- 45 minutes d'introduction et de présentation (appuyées par un film synthétique et une présentation par diaporama personnalisée pour chaque réunion) ;
- 1h15 de débat et d'échanges autour du projet, avec le public.

Au total et sur la période, cela représente plus de 26 heures d'échanges constructifs et argumentés, entre la Société du Grand Paris et les populations.

DU 18 NOVEMBRE AU 18 DÉCEMBRE : 12 RÉUNIONS PUBLIQUES RÉUNISSANT PLUS DE 2 000 PARTICIPANTS

VILLES CONCERNÉES	DATES DES RÉUNIONS PUBLIQUES	NOMBRE DE PARTICIPANTS
Montfermeil	18 novembre	120
Clichy-sous-Bois	21 novembre	190
Gournay-sur-Marne	26 novembre	180
Saint-Denis / Saint-Ouen*	27 novembre	100
Sevran	28 novembre	260
Chelles	2 décembre	430
La Courneuve	3 décembre	180
Drancy	5 décembre	130
Aulnay-sous-Bois	9 décembre	310
Le Bourget	10 décembre	120
Le Blanc-Mesnil	11 décembre	100
Aubervilliers	18 décembre	40
TOTAL		2 160

* Réunion publique mutualisée à la demande conjointe des maires de Saint-Denis et de Saint-Ouen.

UNE VOLONTÉ D'INFORMATION PERMANENTE

L'objectif premier de la Société du Grand Paris était de recueillir les avis et remarques du public et de répondre à ses questions, en lui ayant au préalable apporté une information détaillée sur les différents aspects du projet et son état d'avancement. La Société du Grand Paris a ainsi systématiquement mis à disposition de l'auditoire une information adaptée et exhaustive :

- en introduction de sa présentation, diffusion systématique d'un film retraçant la genèse du projet et sa nouvelle feuille de route (le Nouveau Grand Paris présenté le 6 mars 2013 par le Gouvernement) ;
- exposé des paramètres généraux du projet (objectifs, intervenants, financement, géographie du tronçon, caractéristiques techniques, etc.), puis exposé détaillé sur l'implantation locale de la nouvelle gare du Grand Paris Express (cheminements intérieurs et extérieurs, équipements et services, correspondances, etc.) ;
- des dépliants d'information, des cartes du Grand Paris Express et l'exposition complète étaient mis à la disposition du public, à chaque réunion.

LES RÉUNIONS PUBLIQUES, **TEMPS FORTS DU DIALOGUE** ET DE LA CONCERTATION

OUTILS DISTRIBUÉS EN RÉUNION PUBLIQUE

VILLES	DÉPLIANTS	CARTE Z*
Montfermeil	50	130
Clichy-sous-Bois	40	100
Gournay-sur-Marne	100	190
Saint-Denis / Saint-Ouen	10	96
Sevran	100	310
Chelles	150	270
La Courneuve	50	120
Drancy	50	120
Aulnay-sous-Bois	100	210
Le Bourget	50	70
Le Blanc-Mesnil	20	90
Aubervilliers	25	50
TOTAUX	745	1 756

* La carte Z est un dépliant d'information dédié à la présentation du Grand Paris Express

PLUS DE 500 QUESTIONS ORALES POSÉES PAR 181 PARTICIPANTS

La Société du Grand Paris et le Garant de la concertation ont scrupuleusement veillé à ce que la parole soit équitablement donnée aux participants : habitants, usagers des transports en commun, représentants d'associations, etc. Ces réunions publiques ont ainsi permis à plus de 180 personnes de poser directement leurs questions à la Société du Grand Paris ou à ses partenaires (collectivités locales, STIF, RATP, SNCF, RFF, etc.) lorsque les sujets relevaient de leurs compétences propres. Chaque intervention du public pouvant regrouper plusieurs sous-questions et avis, il y a eu au total plus de 500 questions posées pendant ce cycle de réunions publiques de concertation sur les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, soit une moyenne de 40 questions par réunion.

76 AVIS ÉCRITS RECUEILLIS LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Une urne était mise à disposition du public lors de chaque réunion publique. Cette autre possibilité d'interroger la Société du Grand Paris ou ses partenaires faisait systématiquement l'objet d'une annonce au début de la réunion et de rappels fréquents pendant la soirée (notamment quand des participants exprimaient le besoin de poursuivre l'échange alors que la séance touchait à sa fin). Les hôtesses présentes pour l'accueil et l'orientation du public distribuaient les formulaires d'avis et expliquaient leur fonctionnement.

In fine, 76 formulaires d'avis ont été complétés. Chacun a fait l'objet d'une réponse personnalisée de la part de la Société du Grand Paris, lorsque le contributeur a laissé ses coordonnées.

DES ÉLUS PRÉSENTS ET IMPLIQUÉS

Tous les maires des villes concernées par les réunions publiques ont répondu présent pour accueillir leurs administrés le jour J. Chacun a pu s'exprimer et apporter des éléments de réponse aux habitants lorsqu'une question lui était destinée. Le plus souvent impliqués dans le projet du Grand Paris Express depuis les débats publics de 2010-2011, ils prenaient généralement la parole en introduction des réunions publiques. Présidents de communautés d'agglomération, parlementaires, préfets, Présidents de conseils généraux, conseillers régionaux ont également participé aux débats.

1 - Didier Bense, membre du directoire de la Société du Grand Paris.
2 - Catherine Le Gall, représentante du STIF.
3 - Henri Watissée, Garant de la concertation.
4 - Séance questions / réponses à La Courneuve le 3 décembre 2013.
5 - Public assistant à la réunion publique d'Aulnay-sous-Bois le 9 décembre 2013.
6 - Séance questions / réponses à Clichy-sous-Bois le 21 novembre 2013.

1

4

2

5

3

6

UN SITE INTERNET DÉDIÉ AU CŒUR DU DISPOSITIF

RENDEZ-VOUS SUR WWW.LIGNES14-16-17.FR

Le site Internet spécifique à ce tronçon du Grand Paris Express, **www.lignes14-16-17.fr**, a été mis en ligne le 6 novembre 2013. Il s'inscrit en complémentarité du site portail **www.societedugrandparis.fr**, consacré à la présentation générale du Grand Paris Express, de la Société du Grand Paris et de ses activités.

L'objectif du site Internet dédié est double :
- délivrer l'information la plus complète possible sur le tronçon (présentation détaillée des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, carte interactive, fiches récapitulatives sur les gares, etc.) ;
- favoriser la participation à la concertation (présentation générale des modalités de la concertation : dates, lieux, moyens d'expression, etc.).

Cette tonalité informative est mise en avant dès la page d'accueil du site à travers un carrousel d'actualités.

PRINCIPALES STATISTIQUES DU SITE*

DONNÉES	TOTAL
Visites	8 768
Visiteurs uniques	7 093
Pages vues	36 134
Pages / visite	4,12
Durée moyenne de la visite	4 min. 35 s
Taux de rebond**	32,57 %
Nouvelles visites (en page) ***	69,55 %

* Statistiques au 10 février 2014.
** Nombre de visiteurs quittant le site après avoir visité la page d'accueil.
*** Pourcentage de nouvelles visites depuis le 31 décembre 2013.

UN SITE ACCESSIBLE À TOUS

Afin de permettre une consultation la plus large possible par les internautes, le site a été conçu pour être accessible à toute personne en situation de handicap (normes W3C). Un Flash Code présent sur l'ensemble des supports d'information (affiches, dépliants, annonces presse, etc.) donnait directement accès au site. Enfin, le site **www.lignes14-16-17.fr** a été développé pour être également consultable à partir de smartphones et tablettes numériques.
Les sites **www.societedugrandparis.fr** et **www.lignes14-16-17.fr** ont tous deux reçu le label Opquast (Open Quality Standards), garant incontestable des bonnes pratiques de qualité web.
+ d'infos sur : www.opquast.fr

UN SITE INTERNET DÉDIÉ AU CŒUR DU DISPOSITIF

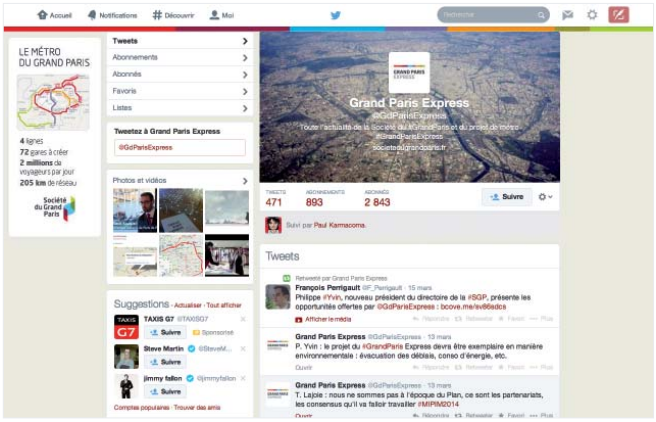
UNE INFORMATION LARGEMENT RELAYÉE SUR LES PRINCIPAUX RÉSEAUX SOCIAUX

La présence du projet sur les réseaux sociaux fait partie intégrante de la stratégie digitale de la Société du Grand Paris. Le Grand Paris Express propose ainsi une page Facebook et des comptes Twitter, Google+, Youtube ou Flick'R qui ont permis de compléter le dispositif web. Ils ont été alimentés en actualités, médias photos et vidéos tout au long de la concertation.

Quotidiennement, ce sont quelque 500 personnes en moyenne qui se connectent sur la page Facebook du Grand Paris Express. Presque 2 500 personnes suivent les actualités du projet sur Twitter.

LES PARTENAIRES, DES RELAIS D'INFORMATION EFFICACES

La Société du Grand Paris a mis à disposition des villes et partenaires, via le site **www.lignes14-16-17.fr**, un espace à partir duquel ils pouvaient accéder à toutes les informations dont ils avaient besoin. Accessible depuis la page d'accueil, cette initiative a fait l'objet de courriels, auprès des services communication des collectivités locales et partenaires concernés, annonçant la mise en service de nouveaux contenus, au fur et à mesure de leur production (cartes, photos, dépliants, panneaux d'exposition, etc.).



Grand Paris Express sur **Facebook** et **Twitter.**

GLOSSAIRE | QUESTIONS / RÉPONSES | ACCESSIBILITÉ | PLAN DU SITE | ESPACE PARTENAIRE | RECHERCHE

LIGNES 14 NORD 16 | 17 SUD

MAIRIE DE ST-OUEN <> ST-DENIS PLEYEL
ST-DENIS PLEYEL <> NOISY-CHAMPS

GRAND PARIS EXPRESS
LE MÉTRO DU GRAND PARIS

Société du Grand Paris

IDENTITÉ | OUTILS | CARTES | PHOTOS | < RETOUR AU SITE PUBLIC | DÉCONNEXION

ACCUEIL ESPACE PARTENAIRE

Bienvenue sur l'espace partenaires du Grand Paris Express !

Dans cet espace, nous mettons à votre disposition les outils d'information édités dans le cadre de cette concertation :

LES ÉLÉMENTS DE LA LIGNE GRAPHIQUE
(principes et éléments graphiques)

LE DÉPLIANT DU TRONÇON
(dossier d'information, dépliant, exposition, affiches, tracts, bannières web...)

LES ÉLÉMENTS CARTOGRAPHIQUES
(schéma d'ensemble, carte schématique, carte du tronçon, schéma des correspondances du tronçon, profil en long du tronçon, plans d'implantation)

UNE SÉLECTION DE PHOTOS
(photos des sites des gares, photos des réunions publiques, portraits)

Nous ajouterons ainsi régulièrement les nouvelles productions notamment pour chaque réunion et chaque gare et vous tiendrons informés par e-mail de ces nouvelles mises en ligne.

FICHIERS LES PLUS TÉLÉCHARGÉS

- Basse définition, format jpg – 41 Ko
- Principes Graphiques, format pdf – 3540 Ko
- Basse définition, format pdf – 93 Ko
- Schéma d'ensemble, format jpeg – 2912 Ko
- Schéma d'ensemble, format pdf – 4879 Ko

CONTACT PARTENAIRE

Denis Couty
Responsable communication projet

RÉUNIONS PUBLIQUES

< MARS 2014 >

L	Ma	Me	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

CONSULTER L'AGENDA

NEWSLETTER

Recevez tous les mois par e-mail, l'essentiel de l'actualité de la Société du Grand Paris.
Mon e-mail
Inscrivez-vous

LES SITES DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS
SOCIÉTÉDUGRANDPARIS.FR | LIGNE15SUD.FR

ESPACE PARTENAIRE | PLAN DU SITE | CONTACT | CRÉDITS | MENTIONS LÉGALES

LE NOUVEAU GRAND PARIS

UN SITE INTERNET DÉDIÉ AU CŒUR DU DISPOSITIF

UNE ANIMATION ÉDITORIALE QUASI QUOTIDIENNE

Pendant la concertation renforcée, et au fil des 12 réunions publiques, le site a fait l'objet d'une actualisation quasi quotidienne. Dans le carrousel d'actualités, l'annonce du calendrier des réunions publiques a cédé la place au rappel de la prochaine réunion, puis à la brève d'actualité illustrant le déroulement de la réunion publique de la veille.

98 QUESTIONS OU AVIS REÇUS VIA LE SITE INTERNET

Le site **www.lignes14-16-17.fr** a offert aux internautes la possibilité de s'exprimer pendant toute la durée de la concertation. Entre le 18 novembre 2013 et le 8 janvier 2014, 56 formulaires ont ainsi été recueillis via Internet, chacun d'entre eux pouvant comporter plusieurs questions et avis.

Une réponse de la Société du Grand Paris a été envoyée à toutes les personnes ayant laissé leurs coordonnées. Le Garant de la CNDP s'est assuré de la qualité des réponses apportées par les équipes de la Société du Grand Paris.

Toute les questions / réponses pour lesquelles les internautes ont donné un accord de diffusion ont été publiées sur le site.

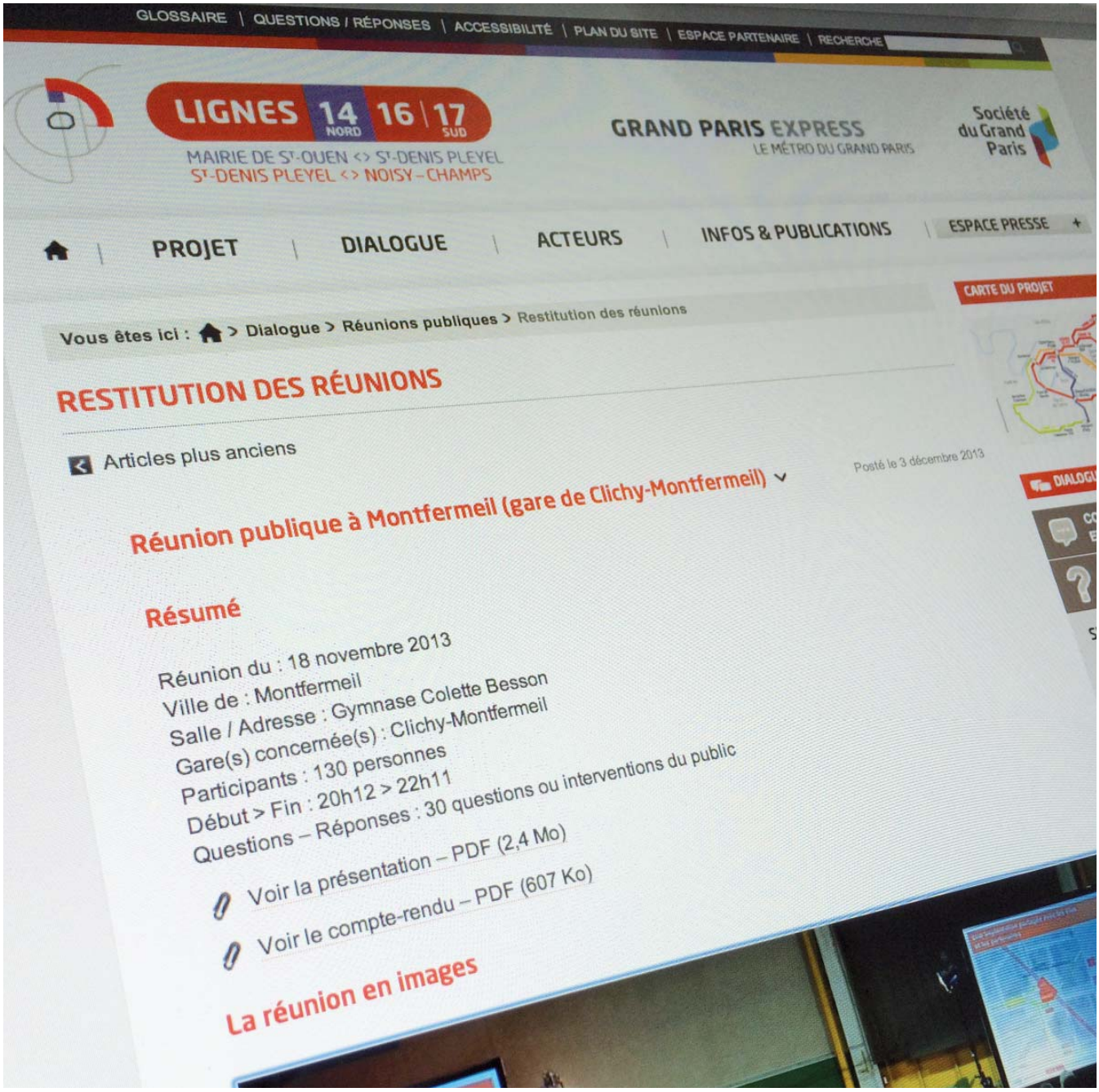
À noter : les internautes disposent toujours de la possibilité de soumettre des questions à la Société du Grand Paris via le site **www.lignes14-16-17.fr**. Si la Société du Grand Paris s'engage à y répondre, ces questions ne sont toutefois pas prises en compte dans le présent bilan.

UN ESPACE DE RESTITUTION DES RÉUNIONS PUBLIQUES

▸ Le site **www.lignes14-16-17.fr** au-delà de sa fonction informative, a été le relai continu des réunions publiques et de ce qui s'y est dit. La rubrique « restitution des réunions » a ainsi été enrichie au fur et à mesure de la concertation pour chaque réunion :

- d'une fiche synthétique (date, horaires, nombre de participants, etc.) ;
- de la présentation par diaporama personnalisée ;
- du compte-rendu ;
- d'une sélection de photos.

▸ Deux reportages vidéo ont également été réalisés lors des réunions de Saint-Denis (Seine-Saint-Denis, le 27 novembre 2013) et Chelles (Seine-et-Marne, le 2 décembre 2013) et sont proposés sur le site Internet dédié.


GLOSSAIRE | QUESTIONS / RÉPONSES | ACCESSIBILITÉ | PLAN DU SITE | ESPACE PARTENAIRE | RECHERCHE
LIGNES 14 NORD 16 | 17 SUD
MAIRIE DE S¹-OUEN <> S¹-DENIS PLEYEL
S¹-DENIS PLEYEL <> NOISY-CHAMPS
GRAND PARIS EXPRESS
LE MÉTRO DU GRAND PARIS
Société du Grand Paris
PROJET | DIALOGUE | ACTEURS | INFOS & PUBLICATIONS | ESPACE PRESSE +
CARTE DU PROJET
Vous êtes ici : > Dialogue > Réunions publiques > Restitution des réunions
RESTITUTION DES RÉUNIONS
Articles plus anciens
Posté le 3 décembre 2013
Réunion publique à Montfermeil (gare de Clichy-Montfermeil)
Résumé
Réunion du : 18 novembre 2013
Ville de : Montfermeil
Salle / Adresse : Gymnase Colette Besson
Gare(s) concernée(s) : Clichy-Montfermeil
Participants : 130 personnes
Début > Fin : 20h12 > 22h11
Questions – Réponses : 30 questions ou interventions du public
Voir la présentation – PDF (2,4 Mo)
Voir le compte-rendu – PDF (607 Ko)
La réunion en images

3

L'ANALYSE QUANTITATIVE

LA MÉTHODE

Le dispositif d'échanges mis en œuvre (réunions publiques, urnes, site Internet) a généré une large participation : 771 questions et avis ont été recensés entre le 18 novembre 2013 et le 8 janvier 2014.

Face à une telle quantité d'informations, la Société du Grand Paris a souhaité mettre en place une démarche d'analyse des expressions :

- robuste et éprouvée, régulièrement pratiquée par les instituts d'études d'opinions ;
- innovante dans le cadre d'un bilan de concertation publique.

Ainsi le présent bilan croise deux types d'analyses :

- des données quantitatives, qui au-delà des données brutes, offrent quelques éclairages sur la prédominance de certains thèmes ;
- des éléments qualitatifs qui précisent dans chacun des thèmes les sujets les plus représentés et les questions spécifiques à chaque gare.

La décision d'une telle approche est motivée par le souhait d'être fidèle, éclairant, synthétique et accessible pour le lecteur et de lui permettre de se repérer dans la masse d'informations.

Ainsi pour élaborer l'analyse quantitative des avis et questions, les paramètres suivants ont été pris en compte :

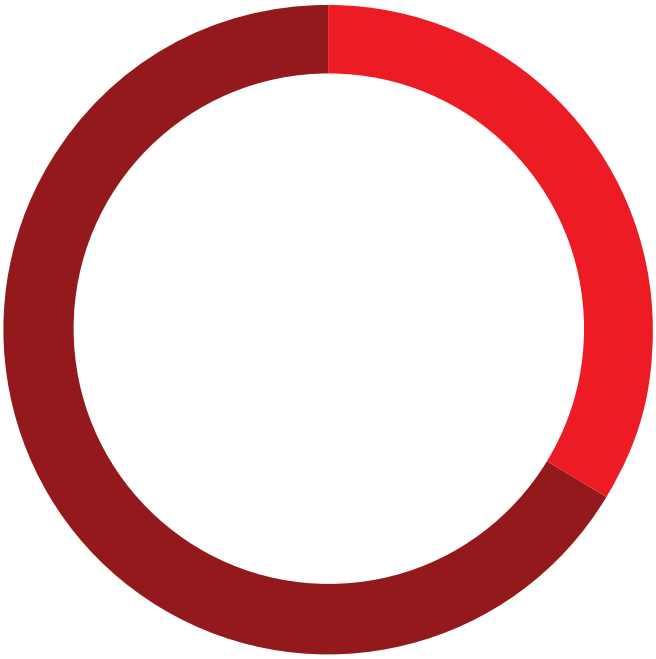
- profil de l'intervenant : habitant, élu, représentant d'association ou représentant d'entreprise (ou non précisé) ;
- le thème (liste ci-après) ;
- la ville de la réunion publique (si précisée) ;
- le département de référence : Paris, la Seine-et-Marne, la Seine-Saint-Denis, le Val d'Oise, autre (ou non précisé) ;
- le moyen d'expression : oral (réunion publique) ou écrit (urne, site Internet) ;
- l'échelle d'interpellation : Grand Paris Express / Société du Grand Paris, lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, gare, autre ;
- la compétence sollicitée : État, conseils généraux, ville(s), STIF, Société du Grand Paris, RATP, SNCF, RFF, Commission nationale du débat public, etc.

Le regroupement thématique retenu est le suivant :

- la concertation ;
- le projet : son opportunité et les études ;
- le projet : tracé, tunnel, ouvrages annexes ;
- les gares ;
- le calendrier ;
- le coût et le financement ;
- les impacts environnementaux ;
- les impacts socio-économiques ;
- les impacts fonciers ;
- l'urbanisme ;
- les travaux et les nuisances ;
- les caractéristiques du futur métro, la tarification et l'exploitation ;
- la relation aux autres modes de transport existants ou futurs hors Grand Paris Express (RER, BHNS, taxis, parkings, vélos) ;
- hors sujet.

LES DONNÉES **QUANTITATIVES**

MODE D'EXPRESSION DES QUESTIONS ET AVIS



- Questions écrites (urnes et site Internet) 34 % (soit 261 questions)
- Questions orales (réunions) 66 % (soit 510 questions)

La prédominance de l'expression orale
La très large majorité des questions et avis émane des prises de parole en réunions publiques. Le site Internet, mis à la disposition des habitants en complément des moyens traditionnels de recueil des opinions, a été utilisé dans une faible mesure.

DÉPARTEMENTS D'ORIGINE DES QUESTIONS ET DES AVIS

Une large mobilisation des territoires
La Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne, territoires d'implantation du projet, représentent 80 % des demandes d'information et opinions exprimées. L'origine géographique des 20 % d'interrogations complémentaires n'a pas été précisée ou concerne les autres territoires en relation avec le projet.

PROFIL DU PUBLIC FAISANT PART DE SES QUESTIONS ET AVIS

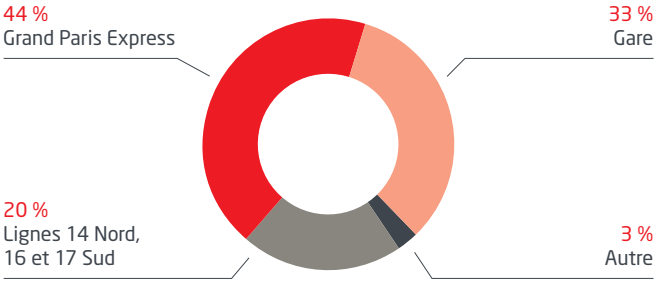
Une participation populaire
Plus de 60 % des personnes qui se sont spontanément identifiées se sont présentées comme « simple habitant ». En considérant que la répartition des personnes qui ne se sont pas identifiées est semblable à celle de ceux qui l'ont fait, plus de 80 % des questions et avis émanent des habitants.

NOMBRE DE QUESTIONS ET AVIS ÉMIS PENDANT LES RÉUNIONS PUBLIQUES ET RECUEILLIS SUR INTERNET

VILLES	NOMBRE D'AVIS ET QUESTIONS
Aubervilliers	25
Aulnay-sous-bois	86
Chelles	68
Clichy-sous-Bois	36
Drancy	95
Gournay-sur-Marne	50
Le Blanc-Mesnil	59
Le Bourget	27
La Courneuve	48
Montfermeil	58
Saint-Denis/Saint-Ouen	74
Sevran	47
Internet	98
TOTAL	771

LES DONNÉES **QUANTITATIVES**

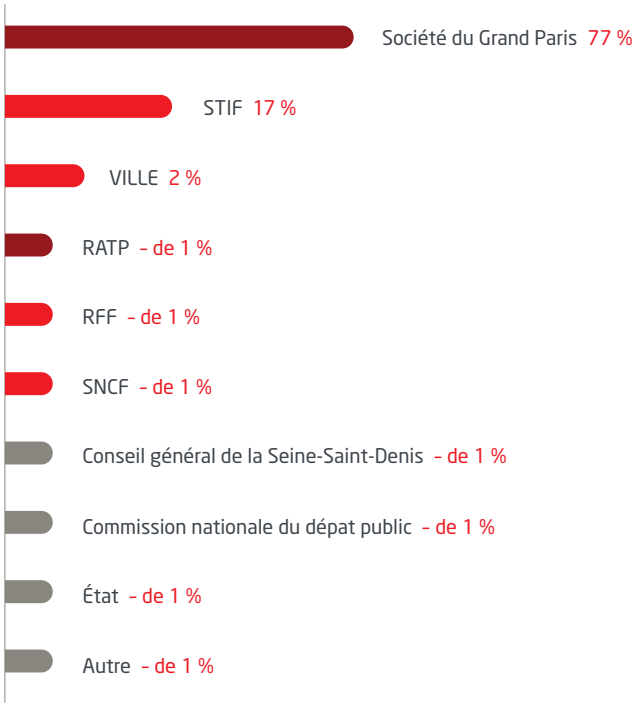
NIVEAU (SUJET) DES QUESTIONS ET AVIS



Le projet dans son ensemble

Les questions relatives à l'objet de la concertation, le tracé du tronçon et les gares, représentent près de 53 % des expressions. Le projet dans son ensemble (le Grand Paris Express) représente à lui seul plus de 40 % des questions et avis.

LES COMPÉTENCES ET ACTEURS INTERPELLÉS

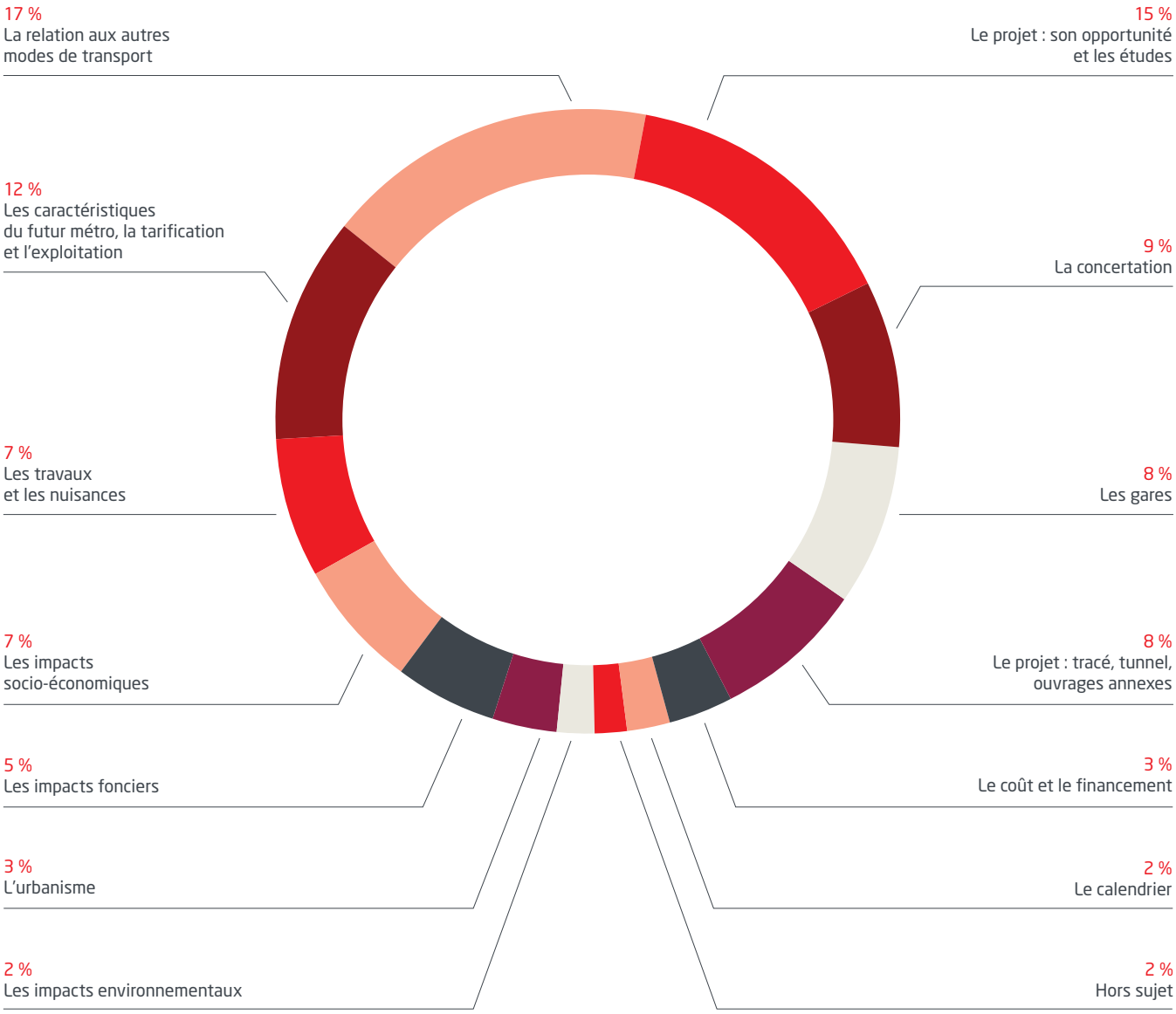


Un effet d'entraînement

Initiateur de la démarche et maître d'ouvrage du projet, la Société du Grand Paris se trouve en première ligne des acteurs interpellés. Ensuite, le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, se trouve naturellement sollicité et est concerné par plus de 17 % des questions et avis.

Toutes les expressions recueillies par la Société du Grand Paris qui ne lui étaient pas destinées, ont été transmises aux différents acteurs.

RÉPARTITION DES QUESTIONS ET AVIS PAR THÈMES



Une ligne inscrite dans le réseau existant

L'opportunité du projet n'est pas contestée. Les questions relatives à l'intérêt du projet ont en effet été abordées dans le cadre des débats publics qui se sont tenus en 2010-2011.

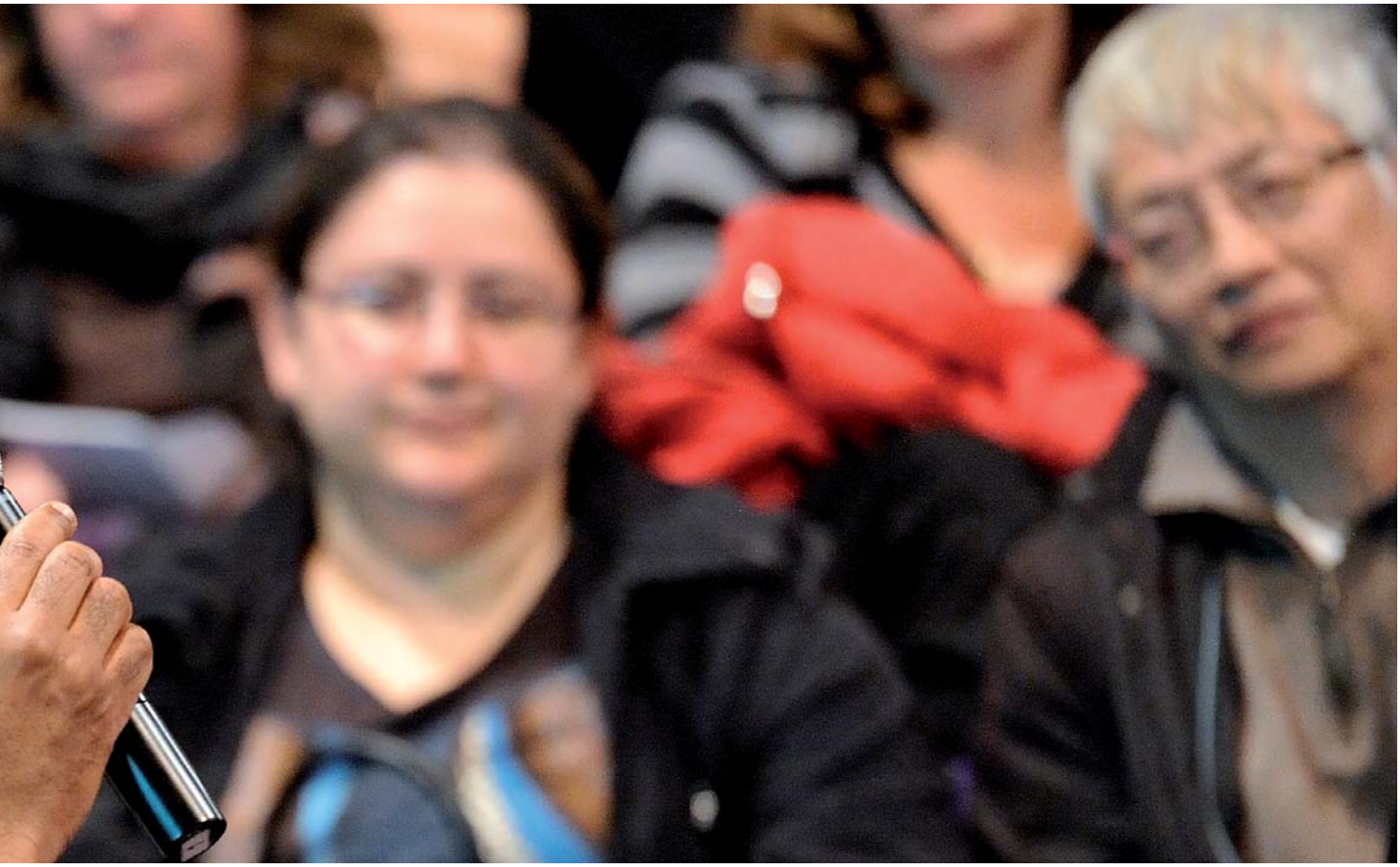
Près de 33 % des questions et avis ont concerné directement le projet, aussi bien les études préalables que le schéma d'ensemble, les éléments annexes, les gares, le tunnel, son tracé ou encore le calendrier. Le sujet des gares a, à lui seul, rassemblé 8 % des remarques avec notamment l'évocation des emplacements, des correspondances ou des accès.

La thématique de la nouvelle offre de transport et de sa relation aux autres modes de transports existants a rassemblé 29 % des questions.

Les impacts pratiques des futures lignes de transports, qu'ils soient financiers, environnementaux, économiques, fonciers, urbanistiques ou en termes de travaux, ont mobilisé 27 % des interrogations.

Enfin 9 % des questions ont concerné la concertation elle-même.

4



L'ANALYSE QUALITATIVE

SOUS-SOMMAIRE **THÉMATIQUE**

LA CONCERTATION

Nombreux sont les participants qui ont souligné la qualité du dispositif d'information et d'échanges mis en place. Plusieurs d'entre eux ont notamment indiqué avoir trouvé les compléments d'information dont ils avaient besoin pour mieux comprendre le projet. Pour autant, l'objectif et le statut de ces échanges ont fait l'objet de questions. Le public veut savoir si son avis sera bien pris en compte ou encore, sur quels principes seront basés certains arbitrages. Il s'interroge également sur la suite du processus devant aboutir à la réalisation concrète des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud.
Durant cette phase de concertation, plusieurs avis sur des réseaux de transport existants ou projetés, mais hors périmètre du Grand Paris Express, ont également été exprimés.

L'OBJET DE LA CONCERTATION

La Société du Grand Paris a précisé que cette phase de concertation portait sur les enjeux propres à chaque gare des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud : accès, travaux, problématiques foncières, nuisances, interconnexions, etc.

Les débats publics portant sur l'opportunité du projet ont eu lieu fin 2010, début 2011. Ils ont mobilisé plus de 15 000 personnes. Tous les avis ont été analysés (au travers de 835 questions posées par le public et de 255 cahiers d'acteurs) et intégrés dans le rapport de la Commission particulière du débat public (CPDP) pris en compte pour définir le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

Le tracé du futur métro automatique et le positionnement des gares ont ainsi été définis dans le schéma d'ensemble qui a été approuvé par décret en Conseil d'État le 24 août 2011.

Depuis mars 2011, la Société du Grand Paris a poursuivi les échanges et mis en place une démarche de concertation d'une ampleur inédite avec la création, pour chaque gare, d'un Comité de pilotage local.

Ce sont les résultats de ces échanges qui ont été présentés pendant cette phase de concertation.

LA PRISE EN COMPTE DES AVIS DU PUBLIC

La concertation préalable à l'enquête publique avait pour objectifs d'informer, d'expliquer, de répondre aux questions des différents publics (habitants, élus, entreprises, associations, etc.), et bien entendu, de prendre en considération les diverses observations. Les éléments qui peuvent encore évoluer grâce aux avis du public ont trait à la conception et à l'organisation détaillée des gares, aux conditions de construction de l'infrastructure des gares, aux précautions en matière environnementale et à l'évacuation des déblais.

Quelques adhérents d'associations d'usagers ou environnementales ont souligné qu'ils souhaitaient être plus activement associés à la concertation. La Société du Grand Paris leur a proposé de se réunir pour échanger sur leurs préoccupations et elle a reçu ceux qui l'ont sollicitée.

Quelques remarques ont été faites concernant le délai de publication des avis ou questions. La Société du Grand Paris a expliqué qu'elle accordait un soin particulier aux réponses et que cela nécessitait de consulter plusieurs experts internes. Elle s'est engagée à répondre à toutes les questions posées et de publier les avis, questions et réponses dans les meilleurs délais.

« Nous sommes directement intéressés et concernés par ce débat public et nous sommes très heureux de pouvoir y participer et de pouvoir effectivement vous poser des questions. »

Avis émis à Gournay-sur-Marne, le 26 novembre 2013.

LA DOCUMENTATION

« Pouvez-vous publier une carte précise du tracé des diverses lignes ? »

Question adressée par courrier au Garant.

Plusieurs participants ont demandé à pouvoir consulter sur le site, les cartes, plans et diaporamas présentés en réunion. Ces documents ont été mis en ligne au fil des réunions sur **www.lignes14-16-17.fr**.

APRÈS LA CONCERTATION, L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Cette phase de concertation sur les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud s'achèvera en amont de l'ouverture de l'enquête publique, qui devrait se tenir en 2014. La prise en compte des avis du public se poursuivra dans le cadre de l'enquête publique.

Le dossier d'enquête publique sera consultable par l'ensemble des habitants, selon des modalités validées par la commission d'enquête. Il inclura le présent bilan de la concertation.

L'enquête publique va permettre de poursuivre le processus d'information auprès des habitants et le recueil de leurs avis.

Les habitants pourront exprimer leurs appréciations, suggestions et propositions sur un registre d'enquête, par correspondance ou directement auprès des commissaires enquêteurs.

L'enquête publique est un préalable nécessaire à l'obtention de la déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation des lignes qui constitue une étape indispensable à la poursuite du projet.

LE CONTENU DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

La composition du dossier d'enquête publique est encadrée par les textes réglementaires.

Le dossier comporte plusieurs pièces, notamment :
- l'objet de l'enquête et les principales informations juridiques et administratives ;
- le plan de situation du projet ;
- la présentation du programme (l'ensemble du Grand Paris Express) ;
- une notice explicative du projet (les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud) et les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- le plan général des travaux ;
- l'appréciation sommaire des dépenses ;
- l'étude d'impact et son résumé technique ;
- les avis obligatoirement rendus sur le projet ;
- le bilan de la procédure de débat public.

LE PROJET : SON OPPORTUNITÉ ET LES ÉTUDES

Le projet est plébiscité par la quasi-totalité des participants.
Quelques voix se sont néanmoins exprimées contre certaines décisions concernant le tracé et le positionnement des gares ou contre le projet en lui-même.
La Société du Grand Paris a expliqué les enjeux du projet, les choix effectués et leurs raisons. Elle a réaffirmé que le projet est bel et bien en marche, et qu'il bénéficie d'un large consensus et d'une volonté politique sans faille.
Elle a par ailleurs souligné que parallèlement aux échanges avec les habitants, les élus et les partenaires, le projet avance grâce à un considérable travail d'études. Ces études permettent d'évaluer les impacts du projet dans ses nombreuses et diverses dimensions (socio-économiques, environnementales, urbanistiques, etc.) et de trouver les meilleures solutions techniques pour le mener à bien.

LA DISCUSSION SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

La Société du Grand Paris a rappelé que les débats publics tenus en 2010-2011 ont confirmé l'opportunité du projet inscrit dans la loi relative au Grand Paris (loi n° 2010-597 du 3 juin 2010) et qu'il a permis d'en préciser le schéma d'ensemble.

Les enjeux majeurs de ce projet ont été rappelés :
- améliorer les transports au quotidien en permettant les déplacements directs et rapides d'une banlieue à l'autre, et notamment les déplacements domicile-travail, sans avoir à passer par le centre de Paris. Le Grand Paris Express permettra par ailleurs de diminuer la charge des lignes existantes (métro, RER, Transilien) et de limiter l'usage de la voiture en faveur des transports en commun ;
- soutenir le développement économique, faciliter les échanges et permettre un meilleur accès à l'emploi et aux zones d'activité ou de résidence ;
- maîtriser le développement urbain en structurant l'aménagement de l'Île-de-France autour d'entités urbaines requalifiées et plus denses, en favorisant la lutte contre l'étalement urbain ainsi qu'en offrant une meilleure qualité de vie ;
- favoriser l'égalité des territoires en désenclavant notamment ceux qui sont aujourd'hui marginalisés, en les équipant d'un mode lourd de transport en commun et en leur donnant ainsi l'opportunité de mieux s'insérer dans le tissu économique et social de la région capitale ;
- participer au développement durable par ses effets induits sur la circulation routière, la préservation de l'environnement et l'amélioration de la qualité de l'air.

Par ailleurs, au-delà des avantages du Grand Paris Express pour la vie quotidienne des Franciliens et le développement de la Région Île-de-France, le projet profitera également à l'ensemble des Français et aux nombreux visiteurs étrangers.

Le 6 mars 2013, le Gouvernement a présenté les contours du Nouveau Grand Paris. Cette feuille de route vise à développer une métropole plus solidaire, plus attractive et plus compétitive, en intégrant des objectifs nouveaux de logements ou de gouvernance. Coté transports, le Grand Paris Express est poursuivi et optimisé ; son coût est mis à jour et intégralement financé ; il est plus solidement articulé et mis en cohérence avec le plan de mobilisation des transports de la Région Île-de-France et ses objectifs d'amélioration et de modernisation du réseau existant.

LE CHOIX DU TRACÉ ET DES GARES

À l'issue des débats publics de 2010-2011, la structure du réseau et le principe d'implantation des gares ont été arrêtés. Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par décret le 24 août 2011, procède de quatre mois de débats. Il est rappelé que 72 gares sont désormais prévues contre 39 à l'origine du projet.

Le débat sur l'opportunité même du projet et son implantation a eu lieu ; l'heure est aujourd'hui aux échanges sur les conditions de réalisation du futur métro et de ses gares.

LE GRAND PARIS EXPRESS ET L'AMÉLIORATION DE L'EXISTANT

L'opportunité de construire un nouveau métro n'est pas contestée. En complément, de nombreuses questions ont été posées concernant les moyens de transport existants. Au-delà des réponses spécifiques à chaque mode de transport, il a été précisé que le protocole passé entre l'État et la région, le 26 janvier 2011, à l'issue des débats publics sur le réseau de transport public du Grand Paris et sur Arc Express, s'accordait sur deux objectifs :

- réaliser un nouveau métro automatique en rocade ;
- améliorer le réseau de transport existant et accélérer un certain nombre d'opérations nouvelles (prolongements de lignes de tramway et de métro notamment).

Ces orientations ont été confortées dans le cadre du Nouveau Grand Paris des transports présenté par le Gouvernement, le 6 mars 2013.

En plus de la réalisation du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris contribue financièrement au développement et à la modernisation des transports franciliens existants en participant à hauteur de 3 milliards d'euros au plan de mobilisation de 12 milliards d'euros convenu entre la Région Île-de-France, l'État, les départements et le STIF. De plus, la création du Grand Paris Express, par son effet de désaturation, va permettre de réduire la surcharge et d'améliorer le fonctionnement du réseau existant.

Par ailleurs, la création du Grand Paris Express, reposant largement sur des rocades, répond à des objectifs que le réseau actuel, même amélioré, n'aurait pas pu remplir. Ce dernier est en effet construit en étoile et n'est donc pas adapté aux déplacements croissants de banlieue à banlieue.

Faute d'offre, la proportion de déplacements en petite couronne qui s'effectuent aujourd'hui en transports en commun est beaucoup plus faible que dans Paris intra-muros. De surcroît, nombreux sont les Franciliens obligés de passer par le centre de Paris pour aller de banlieue à banlieue, ce qui a pour conséquence de saturer les lignes de métro existantes.

LE PROJET : SON OPPORTUNITÉ ET LES ÉTUDES

LE MÉTRO PLUTÔT QUE D'AUTRES MODES DE TRANSPORT

Quelques personnes ont souhaité avoir des précisions sur les modes de transport alternatifs. Il a été répondu qu'un tramway ou un transport en commun en site propre (TCSP) ne pouvaient pas remplir les mêmes objectifs qu'un métro, leurs performances de transport étant moindres alors que le projet du Grand Paris Express vise une profonde révision de l'offre de transport à l'échelle régionale, en termes de desserte, de capacité et de vitesse. Il a été fait également référence aux débats publics à l'issue desquels élus et habitants accordaient une nette préférence à un métro souterrain.

UN PROJET DÉFINI ET FONDÉ SUR LA BASE DE NOMBREUSES ÉTUDES

« Quel est le stade d'avancement des études géologiques ? »

Question adressée par courrier au Garant.

Le projet se fonde sur des évaluations et des hypothèses techniques qui s'affinent au fur et à mesure des études. Les études menées à l'heure actuelle sont des études de définition et des études préliminaires qui portent sur la faisabilité sociale, économique, technique et réglementaire du projet. S'y ajoutent les études environnementales spécifiques. L'ensemble de ces études permet d'apprécier tous les types d'impacts (positifs et négatifs) du projet afin d'en présenter un bilan permettant de déterminer son utilité publique à l'issue des phases de concertation préalable et d'enquête publique.

Dans un second temps, des études d'avant-projet et de projet seront menées durant les deux prochaines années. Leur niveau de définition sera supérieur. Elles permettront notamment de fixer le tracé définitif du tunnel, le positionnement des ouvrages annexes et l'architecture des gares.

LE PROJET : TRACÉ, TUNNEL, OUVRAGES ANNEXES

Le tracé des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud a fait l'objet de nombreuses demandes de précisions, les habitants cherchant à situer le métro par rapport à leurs habitations. Dans la même logique, le positionnement du tunnel et sa profondeur ainsi que l'emplacement des puits de ventilation et de sécurité et leur fonctionnement ont suscité plusieurs questions.

LE TRACÉ

De nombreuses questions ont porté sur le tracé avec des demandes locales très précises. Des réponses ont été apportées au cas par cas, lors de chaque réunion.

La Société du Grand Paris a rappelé que le tracé était le fruit des débats publics qui se sont tenus entre le 30 septembre 2010 et le 31 janvier 2011 sur les projets du réseau de transport public du Grand Paris et Arc Express.

Elle a également expliqué que le tracé proposé à la concertation pouvait encore être ajusté en fonction des résultats issus des études d'avant-projet à venir. Pour le moment, une zone d'intervention potentielle a été définie sur une largeur d'environ 50 m de part et d'autre du tracé, alors que le tunnel ne fera que 10 m de large au final. Le tracé sera définitivement stabilisé à l'issue des études d'avant-projet (courant 2015).

Une carte préfigurant l'implantation du tunnel et la zone d'intervention potentielle autour de chaque gare a été mise en ligne sur le site Internet **www.lignes14-16-17.fr**.

Les éventuels ajustements ne pourront toutefois être que mineurs en raison des nombreuses contraintes qui doivent être prises en compte. Il s'agit notamment de garantir les correspondances avec les gares actuelles et de positionner les ouvrages annexes sur l'espace public, dans la mesure du possible (puits de ventilation et de sécurité) et en tenant compte des contraintes réglementaires.

Le public sera informé de l'évolution du tracé lors de futurs temps d'échanges.

De nombreuses personnes ont fait part de leur insatisfaction ou de leurs interrogations concernant l'absence de gare au centre-ville de Drancy, la gare du Bourget RER étant positionnée au nord-est du territoire de la commune. Ce choix d'emplacement a résulté des débats publics de 2010-2011 et a été précisé en collaboration étroite avec la communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget, la ville du Bourget, la ville de Drancy et en association avec la commune de La Courneuve.

Le STIF a rappelé que de nombreux réseaux étaient en cours de réalisation ou en projet pour que les Drancéens accèdent plus facilement aux transports en commun. Il a également précisé que les études ayant envisagé une gare de la ligne 15 au centre de Drancy ont mis en lumière des surcoûts et un allongement des temps de parcours pénalisant pour les usagers.

Enfin, il a été précisé que le tracé est entièrement souterrain sur les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, tout comme les trois quarts du réseau du Grand Paris Express. Les sections qui font aujourd'hui l'objet d'une étude d'insertion de la ligne en surface par la Société du Grand Paris se trouvent entre la gare Triangle de Gonesse et l'aéroport Roissy – Charles-de-Gaulle (ligne 17 Nord) et entre Palaiseau et Satory (ligne 18).

LE PROJET : TRACÉ, TUNNEL, OUVRAGES ANNEXES

LE TUNNEL

La majorité des questions portant sur le tunnel concerne sa profondeur. Selon les cas, la profondeur au niveau du rail annoncée est de 30 à 40 m, la plus faible étant de 15 à 20 m.

Il est précisé que la profondeur du tunnel est essentiellement imposée par les fortes contraintes géologiques et le passage sous les réseaux de transport existants. Mais elle est aussi déterminée par la limitation des pentes (4 % au maximum) pour permettre une vitesse de pointe de 120 km/h.

La profondeur du tunnel contribue aussi à limiter la perception des bruits et vibrations en surface.

Concernant le profil du tunnel, la Société du Grand Paris a annoncé que des campagnes de sondages, complémentaires à celles lancées en 2012, seront menées en 2014 pour avoir des connaissances encore plus précises sur les caractéristiques physiques des couches du sous-sol. Les résultats de ces campagnes permettront d'optimiser le profil en long du tunnel et d'adapter les méthodes de construction.

LES OUVRAGES ANNEXES

« Est-ce qu'il y aura des nuisances autour de ces puits ? Du bruit, des odeurs, des vibrations, etc. ? »

Question posée à Aulnay-sous-Bois, le 9 décembre 2013.

« Je voudrais savoir où seront situées les bouches d'aération dans ma rue. »

Question posée à Montfermeil, le 18 novembre 2013.

Le positionnement de ces puits intermédiaires qui ont deux fonctions principales, l'accès des secours et la ventilation-désenfumage, a fait l'objet de nombreuses questions.

La Société du Grand Paris a tout d'abord rappelé la réglementation concernant ces ouvrages (un puits tous les 800 m) et leur utilité (confort des voyageurs, sécurité). Il a ensuite été spécifié que le positionnement des ouvrages serait confirmé ou modifié en fonction des études qui seront menées au cours des deux prochaines années, sachant que les emprises sur le domaine public seront privilégiées.

Concernant le fonctionnement des puits de ventilation, les participants ont souhaité connaître leur impact visuel, sonore ou olfactif. La Société du Grand Paris a confirmé que ces trois aspects étaient bien pris en compte et traités de façon très pragmatique (par exemple, tous les puits seront équipés de dispositifs d'insonorisation et le dispositif de ventilation est activé prioritairement sur ceux qui se trouvent en zone bruyante, comme près de bretelles d'autoroute ou de voies ferrées) afin de respecter la réglementation et la quiétude des riverains.

L'étude d'impact publiée dans le dossier d'enquête publique comportera des éléments tout à fait précis sur ces ouvrages et leur insertion.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

LES PUITS DE VENTILATION / DÉSENFUMAGE

Les puits de ventilation sont réalisés dans un cadre réglementaire : ils seront implantés tous les 800 m au maximum. Il s'agit de dispositifs de désenfumage en cas d'incident. Le fonctionnement des rames, du matériel électrique et des divers équipements sur les lignes générant un échauffement de l'air, sans ventilation la température deviendrait inconfortable pour les usagers. Il est donc prévu une ventilation douce, répartie sur l'ensemble du tunnel. Tous les ventilateurs installés comporteront des dispositifs d'insonorisation conformes à la réglementation en vigueur sur le bruit, comme c'est d'ailleurs le cas pour tous les ouvrages techniques mis en œuvre.

LA VARIATION DE PROFONDEUR DU TUNNEL

Prenons l'exemple de la ville d'Aulnay-sous-Bois où le tunnel fait à peu près 3,7 km de long et traverse la quasi-totalité de la commune. La profondeur du plafond du tunnel va varier entre 10 m et 22 m. Afin de réduire les temps de correspondance et de remontée à la surface, il est toujours souhaitable de remonter le tunnel au niveau des gares. En revanche, entre deux gares, il est inévitable de redescendre en raison des obstacles rencontrés. En l'occurrence, à Aulnay-sous-Bois, en direction de l'ouest, il faudra passer sous l'échangeur de l'A3 et de l'autre côté, il faudra passer sous le RER B, au niveau de la gare de Sevran-Beaudottes. Le tunnel devra donc être creusé plus profondément sur ces deux segments.

LES GARES

Les gares ont été au cœur des débats dans la plupart des réunions. Les questions abordées ont principalement porté sur leur emplacement et sur leur connexion avec les équipements et réseaux existants (bâtiments voyageurs ou autres modes de transport). Le public s'est également interrogé sur les moyens d'accès aux gares. Les participants ont demandé des précisions sur le dimensionnement des gares en prévision de l'augmentation du trafic à venir. Il a aussi voulu savoir comment se déroulerait leur conception architecturale.

L'EMPLACEMENT DES GARES

« Un groupe de travail a étudié les avantages et les inconvénients de l'implantation de la gare de Chelles en centre-ville ou au niveau du centre de triage Chelles – Vaires. »

Avis émis à Chelles, le 2 décembre 2013.

La Société du Grand Paris a tout d'abord rappelé sa démarche et les critères qui ont présidé aux choix d'implantation des gares.

Les grands principes du tracé et de l'implantation des gares ont été actés dans le cadre du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris, qui s'est déroulé de fin septembre 2010 à fin janvier 2011.

Les choix d'implantation des gares sont fondés sur une analyse multicritères axée sur les paramètres suivants, dans le respect des coûts et des délais du projet.

▸ Des critères fonctionnels :
- garantir la performance du tracé de la ligne et optimiser les temps de parcours ;
- organiser rationnellement le fonctionnement de la gare, à l'intérieur du bâtiment même et par rapport au contexte urbain ;
- assurer les correspondances entre la future gare et les modes de transport existants ou en projet ;
- insérer judicieusement la gare dans le tissu urbain environnant ;
- favoriser les opportunités d'aménagement et de développement, autour et dans les gares (services, commerces, etc.).

▸ Des critères techniques :
- appliquer des méthodes constructives compatibles avec les contraintes générales ou locales ;
- gérer scrupuleusement le chantier afin de limiter les nuisances vis-à-vis des riverains et des activités voisines.

▸ Des critères environnementaux :
- préserver la ressource en eau, la biodiversité ;
- respecter le paysage urbain ;
- prendre en compte les risques naturels.

Le positionnement des gares, issu à la fois du débat public et de ces critères, mais aussi de nombreuses études, répond aujourd'hui de manière optimale, à l'ensemble des nombreuses attentes et contraintes relevées sur chaque secteur.

La Société du Grand Paris précise que les décisions techniques ont été prises avec les collectivités territoriales, les partenaires (le STIF, la RATP, SNCF et RFF notamment) ainsi qu'avec de nombreux experts lors des Comités techniques (Cotechs) et des Comités de pilotage (Copils).

LES CORRESPONDANCES ET LEUR ACCESSIBILITÉ

Les correspondances et les cheminements des voyageurs ont été l'un des sujets de préoccupation fréquemment évoqués. Tous les intervenants insistent pour que les liaisons soient fluides, que les temps de correspondance soient réduits et que les connexions soient évidentes avec l'ensemble des modes de transports existants ou projetés.

Ces préoccupations font également partie des objectifs majeurs du Grand Paris Express d'autant que plus de la moitié des usagers effectueront des trajets avec correspondances. La Société du Grand Paris souligne que le nouveau réseau est en souterrain tandis que très souvent, le réseau ferré existant est en surface. Le traitement des correspondances doit donc prendre en compte la différence de niveau entre les différents modes, ce qui complexifie l'exercice.

Sept des neuf nouvelles gares de ce tronçon (lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud) seront en correspondance avec des lignes de RER, métro ou tramway. Les correspondances et le coût de leur construction sont pleinement intégrés au projet. Des études complémentaires du STIF sont en cours ou à venir afin de favoriser le rabattement des bus vers les gares ou encore, d'envisager des accès piétons facilités.

Parmi les objectifs que s'est fixé la Société du Grand Paris, l'un d'eux est de permettre à tous d'utiliser le réseau de la manière la plus autonome et la plus simple possible. Les parcours les plus courts, les plus directs et les plus intuitifs ont été recherchés.

Pour assurer le confort du voyageur lors du cheminement et de l'attente, des repères visuels, sonores et tactiles seront mis en place. Il est notamment envisagé de développer une signalétique très lisible : contrastée, à hauteur des yeux et disposée selon un jalonnement rapproché. Des bandes d'éveil à la vigilance seront posées. Elles seront tactiles (plots avertissant du danger dû à la présence d'un dénivelé) et visuelles. Enfin, les bords des quais seront équipés de façades avec des portes à ouverture automatique.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

GARE : CHELLES

Adossée à la gare SNCF existante, en liaison avec la gare routière, la gare Grand Paris Express de Chelles se prolonge en souterrain sous le boulevard Chilpéric, face au parc du Souvenir Émile Fouchard. La gare de Chelles est l'une des plus profondes de la ligne 16. Cette profondeur est nécessaire pour assurer le passage du tunnel sous les infrastructures ferroviaires existantes, au sud de la gare du Grand Paris Express. L'implantation retenue l'a été sur la base d'une analyse comparative multicritères de plusieurs solutions. La solution retenue permet le maintien de la circulation sur le boulevard Chilpéric, le fonctionnement des gares routières pendant les travaux et de ne pas approcher des fondations profondes des bâtiments avoisinants. Elle assure, en outre, une connexion optimisée avec les lignes E du RER et P du Transilien, ce qui va considérablement améliorer le maillage du réseau de transport et contribuera à l'allègement des lignes existantes. Enfin, ce positionnement offrira une bonne desserte du centre-ville et limitera les cheminements pour accéder aux correspondances.

GARE : CLICHY – MONTFERMEIL

L'implantation de la gare, située à la limite des communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, au cœur d'un quartier en profonde transformation urbaine et à proximité de la forêt de Bondy, a très rapidement été plébiscitée par les élus des deux communes et les partenaires du territoire. Elle favorise un tracé direct, donc plus rapide, vers les gares encadrantes. Elle permet d'organiser un véritable pôle multimodal avec une correspondance optimisée vers le futur tramway T4 et un pôle bus réorganisé à proximité immédiate de la gare. Elle minimise l'impact des travaux avec les projets avoisinants. Cette gare s'inscrit en cohérence avec la réalisation du programme de renouvellement urbain entrepris depuis 2004 et les travaux du tramway T4.
La gare de Clichy – Montfermeil sera l'une des gares emblématiques du Grand Paris Express et fera l'objet d'une consultation d'architecture particulière à laquelle les élus seront associés.

LES GARES

GARE : SEVRAN – LIVRY

La gare de Sevran – Livry se situe au sud de la commune de Sevran, sur le site de la gare SCNF, à proximité du centre-ville et du parc de la Poudrerie, entre les voies ferrées et le canal de l'Ourcq.
Trois scénarios ont été étudiés. La solution retenue optimise l'accessibilité et l'efficacité de ce pôle multimodal, la gare de Sevran – Livry étant en correspondance avec le RER B et les bus.
Ce choix est motivé par deux axes, partagés par les élus de Sevran et de Livry-Gargan : conforter la fonction de centralité locale de la gare RER actuelle et améliorer la desserte du centre-ville de Sevran au nord ainsi que les quartiers nord de Livry-Gargan au sud. Son positionnement est justifié par la présence d'emprises suffisantes et la proximité immédiate de la gare actuelle, avec laquelle il faut assurer une correspondance de qualité. Il permet également de s'affranchir des contraintes techniques liées à l'aménagement de la gare sous les voies ferrées existantes ou sous le canal de l'Ourcq et de réduire ces deux fractures urbaines.
La gare disposera de deux accès : un accès principal pour rejoindre directement les quais de la ligne 16 et un accès secondaire, situé dans le parc des Sœurs, qui s'ajoutera aux accès RER actuels. L'accès principal se situera au droit du bâtiment gare SNCF existant. La gare routière sera reconfigurée afin d'optimiser et de sécuriser les correspondances modales. Le stationnement vélo y sera intégré.
Le bâtiment gare intègrera tous les services nécessaires aux voyageurs : information, vente de titres de transport, commerces et services. L'accès secondaire prendra la forme d'un édicule, c'est-à-dire d'une structure « légère », compacte, qui intègrera principalement les circulations verticales (escaliers fixes, mécaniques et ascenseurs) permettant aux usagers en provenance du nord d'accéder à la gare en empruntant le nouveau couloir souterrain de correspondance passant sous les quais du RER B. Cet édicule pourra inclure des services, du stationnement vélo, et permettre l'accès aux arrêts de bus relocalisés à proximité immédiate.

GARE : SEVRAN-BEAUDOTTES

Après étude de plusieurs scénarios, la gare de Sevran-Beaudottes sera implantée au cœur d'une zone de mixité urbaine dont elle améliorera l'attractivité. En accord avec la ville de Sevran ainsi que les villes de Villepinte et Aulnay-sous-Bois, également desservies par cette gare, la solution retenue s'inscrit dans la cohérence du vaste projet de renouvellement urbain des quartiers des Beaudottes et de Montceleux Pont-Blanc, du centre commercial Beau Sevran et du Centre Hospitalier Intercommunal (CHI) Robert Ballanger à Villepinte. Le développement urbain de ces quartiers est par ailleurs mené dans le cadre du Contrat de développement territorial (CDT) de l'est de la Seine-Saint-Denis.
En correspondance avec le RER B et la nouvelle gare routière, la gare de Sevran-Beaudottes qui sera dotée de consignes à vélos et de dépose-minute, deviendra un véritable pôle multimodal.

GARE : AULNAY

La gare d'Aulnay dessert les quartiers d'habitat dense ainsi que les zones artisanales et industrielles du nord de la commune. La solution retenue, après analyse de plusieurs scénarios, optimise l'accessibilité à la gare tout en s'inscrivant dans le projet de requalification et d'urbanisation du terre-plein de l'ex RN2.
L'implantation choisie présente de nombreux avantages. Le tracé du tunnel, légèrement incliné, évite les fondations du nouveau centre cultuel et les immeubles de grande hauteur du quartier Merisier. Elle favorise l'organisation d'un véritable pôle intermodal, tout en contribuant à l'accessibilité piétonne de la gare. Elle est en cohérence avec les réflexions en cours, dans le cadre du Contrat de développement territorial de l'est de la Seine-Saint-Denis et de la ZAC des Aulnes, sur le développement urbain du quartier et les évolutions de la RN2 en boulevard urbain.
Cette gare du Grand Paris Express sera l'une des plus accessibles depuis l'espace public avec seulement un niveau intermédiaire avant d'arriver aux quais.

GARE : LE BLANC-MESNIL

La solution retenue, après différentes études, pour l'implantation de la gare Le Blanc-Mesnil favorise l'organisation d'un nouvel accès public au parc Jacques Duclos, à côté de l'émergence de la gare et depuis l'avenue du Général Leclerc. Elle favorisera le redéploiement de la zone économique du Coudray, qui sera reliée au parvis de la gare par un cheminement aménagé à travers le parc. Elle améliore l'accessibilité à de nombreux équipements publics, comme le Forum et sa médiathèque, la ferme, etc. Cette gare s'inscrit dans la rénovation urbaine du quartier des Tilleuls, qui représente environ 20 % de la population communale, et va dans le sens de la mutation et de l'extension du centre-ville du Blanc-Mesnil vers un cœur de ville mixte.

GARE : LE BOURGET RER

Le choix de l'emplacement de cette gare s'est fait en étroite collaboration avec la communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget, la ville du Bourget, la ville de Drancy et en association avec la ville de La Courneuve.
La gare du Bourget RER est desservie par les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express. Les études préliminaires, menées en partenariat avec les villes, le STIF et les opérateurs de transports, ont mis en évidence la nécessité de faciliter l'accès à l'ensemble des lignes de cette plateforme multimodale (Grand Paris Express, RER et Tangentielle Nord ou « Tram express nord »). Les accès seront donc mutualisés et l'ensemble fonctionnera comme un pôle unique de transports.
La localisation de la gare du Bourget RER dans un triangle formé par la RN2 à l'ouest, la Grande Ceinture à l'est et le RER B au sud, situé au bout de la rue du Chevalier de La Barre, s'est rapidement imposée car elle présente plusieurs avantages. Elle minimise les impacts constructifs sur les infrastructures avoisinantes existantes (RN2, voies ferrées du RER, de la Tangentielle Nord et de la Grande Ceinture) et améliore fortement la faisabilité technique du projet. Elle permet de maintenir l'accessibilité et le fonctionnement de la Tangentielle Nord, du RER et de la future gare routière pendant les six années de travaux. Elle offre un véritable pôle multimodal trains / bus / gare Grand Paris Express. Elle s'inscrit dans les lignes directrices de l'opération de réaménagement urbain en cours d'études, dans le cadre du Contrat de développement territorial et préserve la faisabilité du prolongement de la ligne 7 du métro. La grande diversité de bâtis présents sur ce secteur nécessitera un remodelage complet et la Société du Grand Paris est associée aux études urbaines en cours.
La gare comportera 4 voies : les deux quais centraux reçoivent les trains de Saint-Denis Pleyel à Noisy – Champs (ligne 16) et sont encadrés par un quai nord et un quai sud dédiés à la ligne 17 (entre Saint-Denis Pleyel et Le Mesnil-Amelot), permettant ainsi de correspondre de quai à quai. Ce dispositif a été choisi en raison de sa robustesse pour l'exploitation du tronc commun des deux lignes. Enfin, il est prévu une consultation d'architectes de renommée internationale afin de répondre à l'ambition de cette gare emblématique du Grand Paris Express.

LES GARES

GARE : LA COURNEUVE « SIX ROUTES »

Le choix de l'implantation de la gare de La Courneuve « Six Routes », dans un secteur à la fois central et porteur de développement urbain, a rapidement été partagé avec les élus de La Courneuve et de Plaine Commune. Elle permet d'assurer une correspondance efficace avec le tramway T1, desserte majeure du département. Elle complète la desserte déjà assurée plus au sud, par la gare du RER B de La Courneuve – Aubervilliers. Elle conforte en outre le rythme d'une gare tous les 2 km environ sur ce tronçon.
À l'issue de plusieurs scénarios d'implantation, la gare de La Courneuve « Six Routes » se situe au sud-ouest du carrefour des « Six Routes », à l'angle de la rue de Saint-Denis et de l'avenue du Général Leclerc. L'emplacement retenu étant situé à l'écart des voies de circulation, l'impact des travaux futurs sur le trafic environnant sera minimisé.
Desservie par les lignes 16 et 17 (tronc commun), la gare sera plus particulièrement accessible depuis l'ouest de la ville de La Courneuve et de certains quartiers de Saint-Denis. Parallèlement, une réorganisation du réseau de bus existant au plus près de la gare est prévue. Ce nouveau maillage facilitera le rabattement vers la gare, depuis de nombreux quartiers de La Courneuve, de Saint-Denis, de Stains et d'Aubervilliers.

GARE : SAINT-DENIS PLEYEL

L'implantation de la gare de Saint-Denis Pleyel à l'ouest du faisceau ferroviaire s'intègre au projet de développement du quartier Pleyel en liaison avec le quartier du Landy. Elle permettra la desserte du nord de Saint-Ouen et du sud de Saint-Denis.
La gare viendra ainsi conforter les continuités urbaines et la cohérence du projet de développement de La Plaine Saint-Denis.
Quatre lignes du Grand Paris Express seront accessibles depuis cette gare : les lignes 14 et 16 dès 2023 et les lignes 17 et 15 à partir de 2025. Une correspondance sera assurée avec le RER D au-dessus des voies ferrées et avec la ligne 13 par la voirie de surface, laquelle doit faire l'objet d'un réaménagement dans le cadre du projet urbain porté par les collectivités.
Une étude des liaisons bus sera réalisée, sous l'égide du STIF, afin que la desserte entre la future gare et les autres quartiers de la ville de Saint-Denis soit maximale.
Ce pôle du Grand Paris Express sera donc un pôle majeur de correspondances multimodales.
Plusieurs études ont été menées concernant le système des correspondances entre les lignes Grand Paris Express. Pour éviter aux usagers de descendre à une profondeur excessive, le choix a été fait d'implanter les lignes côte à côte et certains quais seront partagés entre deux lignes.
La correspondance entre la ligne 13 et le réseau du Grand Paris Express (ligne 14) pourra se faire à Mairie de Saint-Ouen ou par un cheminement en surface vers le carrefour Pleyel.
Pour la correspondance vers le RER D, un cheminement aérien a par ailleurs été préféré à un couloir souterrain dont les désagréments sont connus.
Les études seront approfondies, en lien avec RFF et SNCF, pour créer une passerelle piétonne ou, dans le cadre du projet urbain, un ouvrage de franchissement urbain à la fois routier et piéton, qui enjambera le faisceau de voies, afin de faciliter la correspondance entre la gare Saint-Denis Pleyel et la gare du RER D. La distance qui sépare ces deux gares est de 280 m environ.
Les tunnels des lignes 14, 15 et 16/17 seront creusés au tunnelier. Cette solution technique est la plus compatible avec le caractère très sensible du faisceau du Landy où circulent les Eurostar, les Thalys, les TGV, les TER, la ligne H et les RER D. La profondeur nécessaire pour ne pas perturber la circulation des trains pendant le creusement des tunnels amène à positionner les quais de la gare Saint-Denis Pleyel à 27 m de profondeur par rapport au niveau des voies ferrées.
Concernant l'arrière gare de Saint-Denis Pleyel à l'est de la gare pour la ligne 14, son positionnement correspond à la nécessité de disposer de positions de remisage pour les trains de la ligne 14.
Un dispositif d'arrière-gare équivalent est mis en œuvre à l'ouest de la gare pour la ligne 16/17, également en terminus.
C'est donc au terme d'échanges et après l'examen de différentes solutions techniques, économiques, urbaines et environnementales, effectuées en concertation avec les élus locaux de la ville de Saint-Denis et de Plaine Commune, et l'ensemble des partenaires (conseil général de Seine-Saint-Denis, conseil général du Val d'Oise, STIF, SNCF, RFF, État, etc.), que l'emplacement de la gare de Saint-Denis Pleyel a été choisi.
Cette gare sera la plus connectée du réseau du Grand Paris Express.

LE DIMENSIONNEMENT DES GARES EN PRÉVISION DES ANNÉES À VENIR

« Pensez-vous que votre projet est bien dimensionné par rapport au nombre d'habitants à venir sur les villes qu'il traverse ? »

Question posée à Sevran, le 28 novembre 2013.

Concernant les prévisions de trafic, les études réalisées tiennent compte des projets d'aménagement et des perspectives démographiques qui pourront influer sur les flux de voyageurs en gare. Elles sont établies sur le long terme, au-delà de la mise en service du tronçon. Les flux prévisionnels d'échange des voyageurs en provenance ou vers les lignes en connexion ont été évalués suivant la même méthode.

La fréquentation des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud est estimée entre 150 000 et 200 000 voyageurs par jour.

Le futur réseau Grand Paris Express a été conçu dès l'origine en intégrant les perspectives de croissance future des territoires qu'il desservira. La Société du Grand Paris a ainsi veillé à prendre en compte plusieurs aspects :

- les études de trafic prévisionnel sont basées sur l'utilisation croisée de plusieurs outils de modélisation, visant à fiabiliser les résultats trouvés et à garantir le bon dimensionnement du système de transport et des gares ;
- la configuration du réseau correspond à celle de l'horizon de mise en service du Grand Paris Express. Cette configuration intègre les synergies entre lignes, en particulier les interactions entre la ligne 16 et la ligne 17 qui partagent un tronc commun entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER.

Les prévisions de trafic ont été réalisées en prenant en compte :

- les perspectives de développement de la population et des emplois à long terme, compatibles avec les perspectives d'aménagement du schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) 2013 ;
- les autres projets de développement des réseaux de transports en commun, inscrits au plan de mobilisation de la Région Île-de-France et les différents scénarios d'offre ferroviaire sur les lignes RER et Transilien.

LA SÉCURITÉ AUX ABORDS ET À L'INTÉRIEUR DES GARES

« Comment la sécurité des biens, mais surtout celle des personnes, a été abordée et sera traitée ? »

Question posée à Chelles, le 2 décembre 2013.

La Société du Grand Paris confirme que la sécurité est une dimension tout à fait fondamentale, prise en compte dès le départ et sous plusieurs aspects. En premier lieu, tous les espaces seront surveillés par vidéo-protection. La conception même des gares doit par ailleurs intégrer le renforcement du confort et du sentiment de sécurité chez les voyageurs : recoins et circulations aveugles seront évités ; l'éclairage sera adapté ; des locaux seront prévus pour les forces de sécurité, etc.

Concernant la sécurité aux alentours des gares, ce sujet fait, lui aussi, l'objet d'une grande attention. Un Commissaire divisionnaire, intégré à la Société du Grand Paris, est chargé d'y travailler, en lien étroit avec la préfecture de police et les préfets de département. Une convention relative à la sécurité a d'ailleurs été récemment signée entre la Société du Grand Paris et la préfecture de police ainsi que les huit préfectures de département et la préfecture de région. Elle a notamment pour objet d'identifier le niveau de risque par gare, en fonction de la délinquance et des actes d'incivilité, de façon à ce que le préfet puisse, le moment venu, prendre toutes les mesures qui seront nécessaires.

LES GARES

LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES GARES

« Est-ce que dans les gares, il y aura des activités commerciales et de loisirs ? »

Question posée à Montfermeil, le 18 novembre 2013.

UN BÂTIMENT UNIQUE ET DES SERVICES ADAPTÉS

Les gares du Grand Paris Express sont élaborées selon un concept de bâtiment unique où tous les services et l'accueil sont regroupés. La gare sera constituée de plusieurs parties : l'émergence (bâtiment en surface), la « boîte souterraine », et les quais d'accès au métro (d'une longueur de 54 m pour les lignes 16 et 17, et 120 m pour la ligne 14). La circulation entre les quais et l'espace public sera entièrement mécanisée (escaliers mécaniques et ascenseurs). Des études sont en cours pour déterminer le besoin de services de chaque gare (commerces, services publics, cabinets médicaux, garage à vélos, auto-partage, wifi, etc.). Elles prennent en compte la fréquentation attendue, la place de la gare dans le réseau, le profil des usagers de la gare, l'environnement urbain et l'offre de service déjà existante dans les environs, le potentiel foncier et les contraintes de l'infrastructure. Il s'agira d'intégrer cette offre de service nouvelle dans le tissu commerçant existant aux alentours de la gare sans lui nuire. Les élus locaux prendront part aux choix qui seront faits.

« Un architecte sera-t-il désigné pour l'aspect extérieur de la gare ? »

Question posée au Bourget, le 10 décembre 2013.

CHAQUE GARE AURA SON ARCHITECTE

La Société du Grand Paris a choisi le cabinet Jacques Ferrier Architectures pour l'accompagner et lancer une première étape de réflexion, en matière d'architecture et de design.

La conception générale des gares du Grand Paris Express doit s'appuyer sur une forme d'unicité afin de témoigner de leur appartenance à un réseau et avoir un « air de famille ». Un programme-cadre et une charte d'architecture et de design édictent donc un certain nombre de règles générales de façon à retrouver des éléments constants d'une gare à l'autre. L'équilibre devra être trouvé entre le respect de ces règles, la prise en considération de la personnalité de chaque lieu d'implantation et la créativité des architectes.

Chaque gare aura son architecte et les élus seront associés aux grandes étapes de conception du projet. Pour les gares emblématiques (Saint-Denis Pleyel, Le Bourget RER, Clichy – Montfermeil), une commission consultative sera constituée en amont du choix de l'architecte. Les élus locaux, les représentants de l'État et un certain nombre de personnalités qualifiées y participeront. L'architecte retenu travaillera ensuite avec le maître d'œuvre retenu pour construire le tronçon.

LE NOM DES GARES

Les noms de gares mentionnés dans le schéma d'ensemble sont provisoires. Leurs noms définitifs seront fixés en concertation avec les communes concernées et en tenant compte de la commodité d'usage pour les voyageurs utilisant le réseau.

Ainsi, il paraît souhaitable que les gares de correspondance aient des noms identiques ou au moins similaires à ceux des gares existantes.

LA CONSTRUCTION

Dans la plupart des cas, les gares seront construites à ciel ouvert pour des raisons de faisabilité technique, de coûts et de délais. Lorsque l'espace public est trop contraint pour libérer en une seule fois l'emprise nécessaire à la réalisation de la gare à ciel ouvert, une organisation des travaux par phases sera envisagée, notamment afin de ne pas condamner les circulations automobiles indispensables.

LE CALENDRIER

Qu'il s'agisse du phasage des travaux, du processus d'acquisition foncière ou des dates de mise en service, la thématique du calendrier a suscité des interrogations.

« Êtes-vous sûrs de tenir vos engagements en termes de délais ? »

Question posée à La Courneuve, le 3 décembre 2013.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

À la suite des annonces annonces du Gouvernement, le 6 mars 2013, le projet du Grand Paris Express a été conforté et les horizons de mise en service ont été présentés.
Les études de maîtrise d'œuvre démarreront mi-2014 sur le projet. Elles porteront sur le génie civil et la conception des gares, du tunnel et de l'ensemble des ouvrages annexes nécessaires au fonctionnement du réseau. Elles se poursuivront jusqu'au démarrage des travaux. Le tracé précis et définitif sera progressivement stabilisé.
Depuis les débats publics de 2010-2011, la Société du Grand Paris mène une concertation continue avec les élus, les opérateurs et partenaires du projet ainsi qu'avec les habitants du territoire. Le processus d'acquisition foncière a démarré et va se poursuivre jusqu'en 2018. Les propriétaires concernés par ces acquisitions foncières ont été contactés et de premières négociations amiables ont été engagées.
Durant l'année 2014, se tiendra l'enquête publique, en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation des lignes, prévue en 2015. Une première enquête parcellaire se déroulera fin 2014, concernant une partie des emprises des gares ainsi que des ouvrages annexes.
De premiers chantiers ouvriront courant 2016 pour les travaux préparatoires comme la déviation des réseaux concessionnaires (eau, gaz, électricité, etc.).
À ce stade des études, il est prévu que les cinq tunneliers opèrent selon le schéma suivant :

- deux tunneliers démarreront d'Aulnay-sous-Bois : le premier vers la gare de Clichy – Montfermeil, le second vers l'ouvrage de raccordement des lignes 16 et 17 situé à La Courneuve ;
- un troisième tunnelier partira de Champs-sur-Marne jusqu'à la gare de Clichy – Montfermeil ;
- le quatrième, pour le tronc commun des lignes 16 et 17 partira à proximité du canal Saint-Denis sur la commune d'Aubervilliers, d'abord vers l'ouvrage de raccordement de La Courneuve (4 km), puis vers l'extrémité de l'arrière-gare de Saint-Denis Pleyel située à Saint-Ouen (2,5 km) ;
- pour la réalisation du prolongement de la ligne 14, un cinquième tunnel de 1,5 km sera creusé, avec un puits de départ situé à Saint-Denis.

La Société du Grand Paris poursuivra sa démarche d'information et d'échanges avec les collectivités locales, les partenaires et les habitants tout au long de ces différentes étapes.
La mise en service est prévue au cours de l'année 2023.

LE COÛT ET **LE FINANCEMENT**

Les participants se sont intéressés d'assez près aux mécanismes de financement du Grand Paris Express. Les questions étaient diverses : l'éventuel impact sur la fiscalité locale, le mécanisme de l'emprunt, le respect du budget initial et enfin, la nature des économies demandées par le Gouvernement, le 6 mars 2013.

LE BUDGET ET LES RESSOURCES DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

« Le financement du projet est-il complètement bouclé ? »

Question posée à Montfermeil, le 18 novembre 2013.

22,625 milliards d'euros sont à la charge de la Société du Grand Paris pour réaliser le Grand Paris Express. Ils tiennent compte des 3 milliards d'euros d'optimisation demandés par le Gouvernement.

La Société du Grand Paris contribuera également à améliorer les réseaux existants à hauteur des sommes suivantes :
- 800 millions d'euros concernent le financement du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen ;
- 450 millions d'euros de contribution à l'adaptation des réseaux existants ;
- 650 millions d'euros de contribution au plan de mobilisation (RER, ligne 11) ;
- 1 milliard d'euros de contribution au prolongement d'Éole.

Le périmètre des dépenses à la charge de la Société du Grand Paris est donc de 25,525 milliards d'euros.

Le financement du Grand Paris Express s'appuie, depuis 2010, sur 3 types de recettes fiscales affectées :
- la taxe spéciale d'équipement ;
- une fraction de la taxe locale sur les bureaux en Île-de-France ;
- une composante de l'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux.

Ces recettes représenteront un peu plus de 500 millions d'euros par an dès 2014.

Dans un second temps, un emprunt sera contracté auprès de partenaires tels que la Caisse des Dépôts et Consignations et la Banque Européenne d'Investissement, mais aussi sur les marchés nationaux et internationaux en émettant des obligations.

En fonction des besoins, l'État s'est engagé à apporter un soutien budgétaire à hauteur de 1 milliard d'euros.

La Société du Grand Paris a rappelé qu'elle s'inscrivait dans une logique d'obligation de résultat. C'est aussi à ce titre qu'elle doit mener ses études et rendre ses arbitrages techniques tout en considérant les contraintes budgétaires qui sont les siennes et en les intégrant pour garantir les échéances de mise en service du Grand Paris Express.

LE COÛT ET **LE FINANCEMENT**

LES RECETTES FISCALES

La taxe spéciale d'équipement représente 117 millions d'euros. Ce montant n'est pas indexé sur l'inflation et ne variera pas. La valeur de cette recette en pouvoir d'achat s'atténuera donc dans la durée. Cette recette sera partagée entre les contribuables, les foyers fiscaux et les entreprises, à travers une partie de la la Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), soit une moyenne de 11 à 12 euros par foyer fiscal et par an. Le versement de cette taxe spéciale d'équipement n'est pas limité à la durée de la construction.

Cette taxe représente aujourd'hui un peu plus de 10 % des recettes, mais ce pourcentage s'amenuisera dans le temps.

La recette liée à la taxe sur les bureaux est reversée à la Société du Grand Paris. Cette recette augmentera proportionnellement au déploiement du parc de bureaux et en raison de l'inflation. En revanche, son montant n'augmentera pas pour les entreprises. Cette recette est plafonnée à 350 millions d'euros pour 2014.

Enfin, une composante de l'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER) assise sur le matériel roulant exploité par la RATP, représentera 60 millions d'euros par an.

Ce n'est donc pas l'usager du réseau qui finance la construction du Grand Paris Express, au travers des titres de transport qu'il achète, mais l'ensemble de ces recettes fiscales affectées.

L'EMPRUNT

« Quelle est la durée d'amortissement de ce projet ? »

Question posée à Sevran, le 28 novembre 2013.

Les recettes fiscales qui représentent environ 500 millions d'euros ne peuvent suffire à financer le Grand Paris Express. Un recours à l'emprunt est donc impératif vers 2025. Il sera remboursé environ 40 ans après la fin de la réalisation du Grand Paris Express, c'est-à-dire à l'horizon 2070. La Société du Grand Paris indique qu'elle ne connaît pas à ce jour le montant qu'elle devra emprunter, ni les conditions de cet emprunt. Toutefois, elle précise que le soutien des pouvoirs publics, État et collectivités locales, qui s'est avéré sans faille à ce jour, permettra d'obtenir les meilleures conditions d'emprunt auprès des banques sollicitées. La viabilité du projet est la meilleure garantie qui puisse être donnée.

LES 3 MILLIARDS D'EUROS D'ÉCONOMIES ET LE SOUTIEN DE L'ÉTAT

« Je voudrais savoir comment on a fait pour économiser 3 milliards d'euros ? »

Question posée à Chelles, le 2 décembre 2013.

Le Gouvernement, dans les annonces sur le Nouveau Grand Paris, a réaffirmé la réalisation intégrale du Grand Paris Express tout en demandant que soient étudiées certaines optimisations permettant d'en réduire le coût. L'objectif des optimisations est de sécuriser le financement du projet et donc sa réalisation en réduisant son coût global de l'ordre de 3 milliards d'euros (conditions économiques 2012). Des études techniques ont été menées et se poursuivent pour répondre à cet objectif compatible avec le schéma d'ensemble tel qu'il a été approuvé par décret, en août 2011.

L'infrastructure générale a ainsi été redimensionnée tout en conservant sa capacité à répondre à la demande de transport, lors de la mise en service et dans les décennies à venir. La longueur des trains, et par conséquent celle des quais, a été adaptée à chaque territoire, en considération du trafic actuel et à venir.

Enfin, l'État a envisagé une dotation en capital de 1 milliard d'euros, en 2015, si nécessaire, et selon ce que seront les conditions économiques, à cette date.

LE COÛT DES LIGNES 14 NORD, 16 ET 17 SUD

Le coût de ces lignes est évalué, aux conditions économiques de 2012, à 3,360 milliards d'euros pour les infrastructures et 230 millions d'euros pour les acquisitions foncières.

Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris se prononcera sur le budget de cette opération d'investissement en 2014.

LES IMPACTS **ENVIRONNEMENTAUX**

Les questions ont été nombreuses concernant la prise en compte de l'environnement, à la fois pendant le chantier et durant l'exploitation du Grand Paris Express. Plusieurs zones, notamment classées Natura 2000, sont situées sur le tracé et les participants veulent savoir comment ces parcs, ainsi que les espèces qu'ils abritent, seront protégés. La nature même du sous-sol a également suscité plusieurs interrogations quant à l'impact du chantier en termes d'inondation et de mouvements de terrain.

UNE DÉMARCHE DE PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT TRÈS EN AMONT

Le projet du Grand Paris Express fait l'objet d'une préoccupation environnementale sans précédent. En complément des études d'insertion des ouvrages, la Société du Grand Paris a mis en place une démarche environnementale innovante. Les enjeux environnementaux ont été pris en compte dès le stade de la conception du projet. Ils concernent la qualité de l'air, les ressources en eau, les sols, le bruit, l'évacuation des déblais de chantier, la protection des milieux naturels et des paysages, etc. Cette connaissance approfondie de l'environnement permet d'orienter le projet et d'adopter des méthodes constructives adaptées et réalistes permettant de conjuguer des considérations écologiques, économiques et sociales.

À titre d'exemple, l'identification des contraintes (topographie, géologie, présence de nappes d'eaux souterraines, forages, etc.) auxquelles le chantier devra faire face a permis d'anticiper les mesures de prévention des risques, des pollutions et des nuisances.

Sur le périmètre des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, les enjeux majeurs portent sur les questions hydrogéologiques, liées notamment à la présence de nappes aquifères souterraines, sur les sites naturels protégés par le programme Natura 2000 et sur les risques géologiques, induits par la présence de gypse, de zones argileuses ou de carrières.

LES RISQUES D'INONDATION ET DE POLLUTION DES NAPPES PHRÉATIQUES

« En creusant à 15 m de profondeur et à proximité des nappes phréatiques, n'y a-t-il pas de risques d'inondation ? »

Question posée à Aulnay-sous-Bois, le 9 décembre 2013.

La prévention des risques d'inondation est une préoccupation essentielle de la Société du Grand Paris. Ces risques et leur mode de prévention seront décrits dans l'étude d'impact environnemental qui fait partie du dossier préalable à l'enquête publique. Celui-ci est soumis à l'Autorité environnementale, dont l'avis sera joint au dossier final. Au moment de l'enquête publique, ces documents seront consultables par le public.

L'eau constitue un enjeu environnemental majeur, avec la présence de quelques cours d'eau et de nombreuses nappes phréatiques sur le tracé. La construction en zone inondable impose des contraintes particulières et des études spécifiques seront effectuées. Il faut, d'une part, garantir que l'ouvrage construit n'aggravera pas le risque d'inondation et, d'autre part, adapter les méthodes de construction. Les techniques de génie civil qui seront utilisées permettront d'éviter les phénomènes dits « de remontée de nappe » et le risque d'inondation lié aux travaux. Il s'agit de la technique dite d'ancrage de parois moulées. Ces parois seront progressivement enfoncées dans le sol, jusqu'à atteindre la couche imperméable. Quand le caisson sera délimité, le volume de la gare sera creusé et excavé. Cette technique empêchera la remontée de nappes à proximité. Il n'y aura donc pas d'effet sur le niveau de l'eau, ni de risque de pollution de l'eau liée aux travaux.

LE CONTEXTE GÉOLOGIQUE

« Est-ce que les études d'impact environnemental sont réalisées par la Société du Grand Paris ou par des organismes indépendants ? »

Question posée à Chelles, le 2 décembre 2013.

Une première campagne de sondages de sols a été réalisée en 2012. Une deuxième campagne de sondages, d'un maillage plus resserré, est actuellement en cours de réalisation. Les résultats issus de cette campagne serviront de données d'entrée aux études d'avant-projet.

Ces études se poursuivront encore environ un an. C'est au terme de ce délai que la Société du Grand Paris affinera le tracé actuellement présenté dans la zone d'intervention potentielle de 100 m. Ces études permettront d'identifier, le cas échéant, les zones géographiques dites sensibles pour lesquelles des dispositifs spécifiques complémentaires seraient nécessaires (traitement de terrain, surveillances spécifiques, etc.) afin de garantir la sécurisation des travaux.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

À Clichy-sous-Bois, comme dans d'autres secteurs, les sondages effectués en 2012 ont confirmé la composition du sol : du calcaire de Brie, des argiles vertes, une couche de marne et enfin une couche de marne et gypse. Les sondages qui seront réalisés en 2014 permettront de mieux connaître les caractéristiques de chaque couche, mais il est d'ores et déjà acquis qu'il faudra contourner la couche d'argiles vertes.
C'est pourquoi la gare de Clichy – Montfermeil sera creusée plus profondément qu'initialement prévu.
Par ailleurs, ces études géologiques auront vocation à déterminer le type de tunnelier le plus adapté au creusement du tunnel. Il en existe en effet plusieurs sortes selon les types de couches de sol à traverser.

LES IMPACTS **ENVIRONNEMENTAUX**

LA PROTECTION DES ESPACES NATURELS ET DES PARCS

« Quelles mesures de protection concrètes prendrez-vous concernant l'environnement ? »

Question posée à La Courneuve, le 3 décembre 2013.

« Nous attirons votre attention sur l'importance de nos espaces verts. »

Avis émis auprès du Garant par une habitante de Sevran.

La forêt de Bondy, la promenade de la Dhuys ou le parc Georges Valbon, à La Courneuve, étant classés Natura 2000, une réglementation européenne particulièrement stricte régit les possibilités d'implantation sur ces sites. La Société du Grand Paris applique naturellement une vigilance accrue pour prendre en compte ces espaces protégés, et procède de même à l'égard de tous les parcs présents sur le tracé.

Des études d'incidence seront effectuées chaque fois que cela sera nécessaire et toutes les dispositions utiles seront prises pour préserver à la fois ces sites, la faune et la flore et pour mettre en œuvre les mesures de compensation indispensables le cas échéant.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Le tracé du Grand Paris Express ne passera pas dans le parc de La Courneuve. À partir de la gare de La Courneuve « Six Routes », le tracé oblique vers le sud-est pour rejoindre la gare du Bourget RER. Toutefois, en raison de nappes souterraines peu profondes sur ce secteur, la Société du Grand Paris devra veiller au maintien du niveau de l'eau y compris dans le parc. En effet, les plans d'eau du parc accueillent un certain nombre d'espèces protégées. Si leur niveau se modifiait, des espèces d'oiseaux venant régulièrement y nicher, n'y viendraient plus. C'est pourquoi la Société du Grand Paris se contraindra à être extrêmement attentive à ce qui se passe, non seulement au niveau de la gare, mais aussi à proximité.

LA GESTION DES DÉBLAIS

La réalisation du Grand Paris Express produira environ 20 millions de m³ de déblais provenant de l'excavation des gares et surtout des tunnels.

Dès la phase de conception du projet, des solutions de valorisation des déblais réutilisables ont été recherchées. Un premier inventaire des possibilités de valorisation en Île-de-France a été réalisé et des études complémentaires sont en cours.

Par exemple, sur certaines parties du tracé, les déblais seront potentiellement valorisables en tant que matériaux de construction car on sait, qu'à l'heure actuelle, la Région Île-de-France en est importatrice. Les techniques de creusement mises en œuvre devront donc être appropriées à cet objectif de valorisation.

La plupart des autres déblais pourront être utilisés dans des projets d'utilité publique. Il pourra s'agir, par exemple, de modelés paysagers, d'ouvrages de type talus ou murs antibruit, de comblements de galeries ou de la requalification de carrières arrivées en fin d'exploitation.

Enfin, certains déblais, non valorisables ou issus de sols pollués, feront l'objet de traitements spécifiques ou de mise en décharge, conformément aux réglementations en vigueur.

Concernant le transport et l'évacuation de ces déblais, le faible nombre de voies fluviales ou ferrées à proximité du tracé des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, imposera une évacuation majoritairement par camions. Le plan de management environnemental que la Société du Grand Paris a élaboré permettra d'assurer une gestion optimisée du trafic et de limiter notamment le nombre de kilomètres effectués.

D'autre part, la Société du Grand Paris a procédé au recensement, sur les 10 ans à venir, de l'ensemble des sites qui, en Île-de-France et au-delà, disposent des capacités suffisantes pour accueillir et traiter ces déblais. Ces disponibilités, mises en regard du planning des travaux, permettront d'organiser en amont l'évacuation des terres issues du creusement : choix du mode d'évacuation (fleuve, rail, route), de l'installation de destination, d'un lieu de stockage temporaire ou de prétraitement, etc.

Ce travail d'anticipation témoigne de la triple ambition de la Société du Grand Paris : réduire les nuisances du chantier pour les riverains, optimiser la gestion de ses déblais et en réduire ainsi le coût. Il permet également de contribuer aux objectifs de rééquilibrage territorial visé par le conseil régional dans le cadre des travaux en cours sur le PREDEC (plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics).

LES IMPACTS **ENVIRONNEMENTAUX**

« Avez-vous une idée de la quantité de déblais qu'il va falloir sortir et où ils seront évacués ? »

Question posée à Montfermeil, le 18 novembre 2013.

« Comment contrôlerez-vous le respect des itinéraires par les transporteurs de déblais ? »

Question posée à Gournay-sur-Marne, le 26 novembre 2013.

« Comment organiserez-vous l'évacuation des gravats du tunnelier ? »

Question posée à Sevran, le 28 novembre 2013.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Si la plupart des ouvrages du tronçon nécessiteront une évacuation par voie routière, la Société du Grand Paris a souhaité privilégier, autant que possible, les modes d'évacuation par voie fluviale. Ce sera notamment le cas sur ce tronçon entre Le Bourget RER et Saint-Denis Pleyel puisque les déblais extraits du tunnel seront tous évacués par voie fluviale, via le canal Saint-Denis. La Société du Grand Paris envisage également la possibilité de réaliser un préacheminement des déblais depuis les zones de chantier des gares Saint-Denis Pleyel et La Courneuve « Six Routes » jusqu'au bord du canal Saint-Denis ou de la Seine (située à une distance raisonnable), relayé ensuite par un acheminement par voie fluviale.

LES IMPACTS **SOCIO-ÉCONOMIQUES**

Ce sujet a déclenché de très nombreuses questions. L'emploi généré par la construction et l'exploitation du Grand Paris Express suscite de nombreuses interrogations. Le public veut également savoir si des plans de formation seront mis en œuvre en amont afin de favoriser l'emploi des jeunes et des personnes en insertion. L'organisation de l'activité économique dans et autour des gares ainsi que l'impact du Grand Paris Express sur le prix de l'immobilier local ont aussi été au cœur des discussions.

LES CONSÉQUENCES DU GRAND PARIS EXPRESS SUR LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE DE L'ÎLE-DE-FRANCE

« Comment avez-vous pu évaluer l'attractivité du projet, en termes d'emplois ? »

Question posée à Aubervilliers, le 18 décembre 2013.

L'article 1er de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris indique que « le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui (...) promeut le développement économique, durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale ».

Le Grand Paris Express a donc pour ambition d'améliorer la vie quotidienne des franciliens, en facilitant les déplacements, en allégeant le trafic sur les lignes existantes, en favorisant l'égalité entre les territoires et en soutenant le développement économique et l'emploi.

15 000 à 20 000 emplois directs liés au chantier, et non délocalisables, seront créés par an d'ici 2030.

Ce nouveau réseau permettra en outre d'accéder plus facilement aux bassins d'emplois et aux sites de formation.

Enfin, l'attractivité générée sur chacun des territoires desservis favorisera l'implantation et le développement d'entreprises. Au-delà des emplois directement liés aux travaux, 115 000 à 315 000 emplois supplémentaires seront ainsi induits par l'arrivée du Grand Paris Express.

L'ensemble des avantages socio-économiques du projet est évalué à 67 milliards d'euros en regard d'un investissement de 25,525 milliards. Un conseil scientifique international et indépendant, composé de 10 économistes, parmi les meilleurs spécialistes mondiaux, a considéré que les hypothèses et les méthodes présentées par la Société du Grand Paris semblaient raisonnables dans leur analyse et leurs conclusions chiffrées. L'évaluation socio-économique pourra être consultée dans le cadre du dossier de l'enquête publique.

LA FORMATION : UNE APPROCHE PARTENARIALE ANTICIPÉE

« Une concertation avec les établissements scolaires pour envisager les formations nécessaires est-elle prévue ? »

Question posée à Clichy-sous-Bois, le 21 novembre 2013.

La Société du Grand Paris confirme que cet aspect est bien anticipé et qu'elle a d'ores et déjà lancé des discussions avec l'ensemble des acteurs concernés par la formation : État, région, collectivités locales, fédérations professionnelles, organismes de placement, etc.

Un dialogue sera naturellement ouvert avec les établissements de formation.

La formation professionnelle étant une compétence de la région, c'est toutefois elle qui pilote les actions à mener en la matière.

Une évaluation des besoins est en cours, filière par filière et métier par métier, dans divers domaines, afin d'estimer le nombre de personnes à recruter en fonction du calendrier du projet. Le type et le nombre de formations à mettre en place seront définis à partir de cette évaluation.

LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

DES EMPLOIS ET DES CONTRATS OUVERTS AUX POPULATIONS LOCALES

« Comment les clauses d'insertion seront-elles gérées ? »

Question posée à Clichy-sous-Bois, le 21 novembre 2013.

« Est-ce que les jeunes et les petites entreprises auront accès aux emplois et marchés de ces chantiers ? »

Question posée à La Courneuve, le 3 décembre 2013.

« Est-ce que les organismes d'insertion des villes seront consultés ? »

Question posée à Aulnay-sous-Bois, le 9 décembre 2013.

La Société du Grand Paris a prévu des clauses d'insertion dans ses marchés publics de travaux afin de favoriser l'emploi local. Elle mettra également en œuvre une politique d'allotissement des marchés, afin qu'ils soient accessibles à la plus grande variété possible d'entreprises (petites et moyennes entreprises).

La Société du Grand Paris agit dans le cadre des procédures de passation de marchés publics. Les règles de publicité et de mise en concurrence s'appliquent, conformément aux directives en vigueur.

Les clauses d'insertion visent à ce que les entreprises choisies réservent une part du temps de travail nécessaire à une action d'insertion d'une certaine durée. Ces clauses permettront de renforcer la cohésion sociale et territoriale et de faciliter l'accès ou le retour à l'emploi de personnes en parcours d'insertion professionnelle et rencontrant des difficultés particulières. Elles concerneront principalement les marchés de travaux. Mais elles sont déjà effectives pour certains marchés de maîtrise d'œuvre concernant, par exemple, la sécurisation et la gestion des parcelles à acquérir.

Concernant l'accès des jeunes et / ou petites entreprises aux marchés publics lancés par la Société du Grand Paris, il est souligné, que d'ores et déjà, des marchés d'études et de sondages géotechniques ont été confiés uniquement à des PME.

Par la suite, la Société du Grand Paris veillera à allotir ses marchés de travaux, de services ou de fournitures, de sorte que leur nature ou leur montant soit en adéquation avec le format de différentes entreprises. Cet allotissement sera prévu à chaque fois que cela sera possible, étant entendu que certains chantiers devront nécessairement être pris en charge par des entreprises spécialisées. Cela concerne notamment le creusement des tunnels qui requiert des moyens humains et techniques très spécifiques. Il est souligné que plusieurs sociétés françaises, premières dans ce domaine, seront sollicitées.

Le projet comporte par ailleurs une dimension axée sur l'innovation technologique et industrielle. Les jeunes et / ou petites entreprises pourront aisément se positionner si elles s'orientent dès maintenant sur ces questions.

Enfin, les entreprises de taille intermédiaire pourront se regrouper, intervenir directement ou dans le cadre d'une sous-traitance. La sous-traitance jouera un rôle important pour l'amélioration de l'accès des PME à ces commandes publiques.

La Société du Grand Paris réaffirme son engagement dans ce cercle vertueux, qui consiste à la fois à favoriser les entreprises et les populations locales.

UN LEVIER POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL

Aujourd'hui, il est constaté que les logements sont plutôt disponibles à l'est tandis que les emplois sont à l'ouest. L'un des objectifs du Grand Paris Express est de rééquilibrer les deux offres, en facilitant l'accessibilité et la mobilité du territoire. Cet argument est véritablement synonyme d'attractivité et de développement pour les entreprises, qui, elles aussi, ont besoin de moyens de transport et de gares, pour accueillir leurs salariés et leurs clients. Par ailleurs, à proximité des nouvelles gares du Grand Paris Express, la mixité de la ville se développera : logements, commerces, bureaux, services, équipements, se construiront dans le cadre des grands projets urbains qui les entourent.

La Société du Grand Paris ajoute que l'implantation d'une gare a un double objet. Elle sert d'abord au transport, mais elle a aussi vocation à rendre des services au quotidien. Les gares du Grand Paris Express auront chacune des profils spécifiques, liés à leur situation dans la ville, à leur fréquentation, au nombre de correspondances qu'elles offriront, etc. La Société du Grand Paris étudie actuellement la typologie de chaque gare en fonction de ces paramètres afin de déterminer le modèle économique approprié à chacune.

Dans tous les cas, la création de commerces et de services dans les gares, se décidera en fonction de l'offre existante car il ne s'agit pas de la concurrencer, et tiendra également compte des besoins attendus par les usagers.

Un cahier des charges très précis sera élaboré et les propositions qui en découleront devront démontrer leur complémentarité et leur valeur ajoutée, au plan local.

Cette démarche est menée en concertation avec les maires concernés, les associations de commerçants, les représentants des chambres de commerce, d'industrie et d'artisanat, etc.

LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

L'ÉVOLUTION DU PRIX DU FONCIER

« Des études d'impact ont-elles été faites sur l'évolution du prix de l'immobilier ? »

Question posée à Clichy-sous-Bois, le 21 novembre 2013.

Il est évident que la desserte d'un territoire par des transports en commun valorise les propriétés proches des lignes de transport et apporte de la valeur aux quartiers.

La Société du Grand Paris est consciente que son réseau peut entraîner une spéculation au détriment de l'emploi et de l'habitation.

C'est pourquoi, dès avril 2013, la Société du Grand Paris a mis en place, avec le préfet de région et la chambre des notaires de Paris Île-de-France, un observatoire des prix et du foncier de l'immobilier aux abords des gares du Grand Paris Express. À partir de données notamment fournies par l'État, cette structure recense toutes les transactions visées par la chambre des notaires, acquisitions et ventes d'appartements, afin de vérifier l'éventuelle évolution des prix.

De premiers rapports ont été rendus sur la période 2006–2011. Ils ne révèlent pas d'évolution autre que celle constatée partout en Île-de-France et qui affiche par ailleurs une grande disparité d'un département ou d'une commune à l'autre.

Une deuxième série d'études devant être publiée prochainement, l'observatoire régional vérifiera de nouveau si le projet impacte – ou non – les prix de l'immobilier, notamment dans le cadre des transactions entre les particuliers.

Au final, ce sont naturellement les élus qui prendront toute mesure utile pour éviter une éventuelle spéculation et ils sont extrêmement attentifs au sujet. Les plans locaux d'urbanisme leur permettent d'ores et déjà d'encadrer les projets et de limiter les transactions ou constructions qui ne seraient pas souhaitables. Les données de l'observatoire des prix du foncier et de l'immobilier les renseignent donc utilement.

LA TAXATION DES PLUS-VALUES IMMOBILIÈRES

Le dispositif de taxation des plus-values immobilières est fixé par l'État, indépendamment de toute évolution des prix de l'immobilier sur tel ou tel site en Île-de-France.

À l'origine de la loi Grand Paris, il existait un dispositif de taxation des plus-values qui a été supprimé en 2010. Cette ressource a été remplacée par une des taxes fiscales affectées au projet : la taxe locale sur les bureaux.

LES IMPACTS **FONCIERS**

De nombreux riverains ont demandé des précisions sur les achats de parcelles de surface nécessaires à la réalisation des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud et sur les acquisitions des volumes de sous-sols (tréfonds). Plusieurs questions ont aussi concerné les éventuels impacts du Grand Paris Express sur les constructions, lorsqu'il sera en mis service.

LES ACQUISITIONS FONCIÈRES

« Est-ce que les acquisitions foncières amiables ont déjà commencé ? »

Question posée à Montfermeil, le 18 novembre 2013.

Pour mener à bien le Grand Paris Express, la Société du Grand Paris doit procéder à deux types d'acquisitions foncières :
- des parcelles (terrains en surface et voiries) nécessaires à la réalisation des gares, des ouvrages associés et des sites industriels ;
- des tréfonds aussi appelés « lots de volume » (en sous-sol) pour le passage du tunnel.

Ces terrains et sous-sols peuvent appartenir à des personnes privées (particuliers, entreprises privées) ou publiques (État, collectivités locales ou établissements publics). Chaque acquisition fait l'objet d'une étude au cas par cas.

La Société du Grand Paris s'est adjointe les services d'un partenaire, le prestataire foncier SEGAT / SCET. Il est en charge d'identifier les parcelles et les propriétaires dont les biens doivent être acquis par la Société du Grand Paris, d'engager les négociations amiables, de conclure les promesses de vente ou protocoles de résiliation des baux et d'assurer le suivi auprès des notaires. Ce partenaire intervient pour les biens appartenant à des propriétaires privés.

La Société du Grand Paris conduit directement les négociations avec les propriétaires du secteur public.

LES ACQUISITIONS DE PARCELLES (TERRAINS EN SURFACE)

« De quelle manière sont choisis les terrains ? »

Question posée au Garant, par un habitant de Chelles.

La Société du Grand Paris a précisé que, dans la mesure où le tronçon des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud est intégralement souterrain, les acquisitions de parcelles de surface ne concerneront que les emplacements des futures gares, des ouvrages annexes (puits de sécurité et de ventilation) et des futures bases de chantier. De plus, la Société du Grand Paris s'est efforcée d'implanter la grande majorité de ces ouvrages sur des emprises publiques.

De nombreuses personnes ont demandé si leurs habitations ou lieux de résidence étaient concernés par l'acquisition de parcelles. Des réponses claires ont été données à la plupart des riverains. Tous les propriétaires des parcelles de surface sont et seront contactés par l'opérateur foncier SEGAT / SCET et l'identification des emprises nécessaires pour les gares, les ouvrages annexes et le chantier est en cours d'achèvement.

La Société du Grand Paris souhaite procéder à un maximum d'acquisitions amiables. Pour établir ses propositions financières, elle s'appuie sur les recommandations de France Domaine. L'objectif est de parvenir à un accord avec chaque propriétaire concerné, avant la phase de début des travaux.

La déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation des lignes permettra à la Société du Grand Paris d'engager des expropriations si les négociations préalables n'ont pas abouti. Les montants des indemnités seront alors fixés par le juge de l'expropriation.

Pour les emprises des gares, les enquêtes parcellaires commenceront au cours du dernier trimestre 2014.

LES IMPACTS **FONCIERS**

LES ACQUISITIONS DE TRÉFONDS (VOLUMES EN SOUS-SOL)

« Est-ce que des constructions au-dessus du tunnel seront autorisées par la suite ? »

Question posée à Aulnay-sous-Bois, le 9 décembre 2013.

La réalisation du tunnel imposera l'acquisition des tréfonds nécessaires (volumes en sous-sol) car en droit, le propriétaire du sol est également propriétaire du sous-sol, jusqu'au centre de la terre.

Actuellement, un tracé de principe a été établi par les équipes de la Société du Grand Paris. Il va être précisé à l'issue des études d'avant-projet (courant 2015). L'opérateur foncier (SEGAT / SCET) prendra contact avec les propriétaires concernés par des acquisitions en tréfonds dès que le tracé sera connu avec suffisamment de précision. Les futures études de maîtrise d'œuvre indiqueront à la fois l'emplacement et les volumes exacts à acquérir.

La vente des tréfonds n'a aucun effet sur les droits du propriétaire en surface. Ces droits sont totalement maintenus. Toutefois, une servitude de protection du tunnel, pourra parfois être prévue concernant le niveau de constructibilité des terrains en surface. En effet, si celui-ci demeure constructible, il conviendra néanmoins de considérer la présence du tunnel dans le tréfonds.

Si le propriétaire refuse de vendre, la Société du Grand Paris recourra à l'expropriation du lot de volumes en sous-sol.

La Société du Grand Paris précise que les prix sont plafonnés par les services des domaines de l'État qui fixent des valeurs prenant en compte la profondeur et l'existence de nappes phréatiques ainsi que la valeur du sol de surface.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

GARE : CHELLES

À Gournay-sur-Marne, il n'y aura aucune acquisition de surface, mais seulement des acquisitions de tréfonds, puisque seul le tunnel, creusé à 27 m de profondeur, passera par la ville.
À Chelles, en revanche, des acquisitions en surface et en tréfonds sont indispensables pour construire la gare. Creusée à 28 m de profondeur, dans un environnement aquifère, cette gare sera l'objet d'un chantier d'ampleur exceptionnelle. C'est pourquoi la Société du Grand Paris doit prévoir des espaces dédiés à la circulation des engins, à la manutention des éléments qui constitueront la boîte souterraine et disposer d'un terrain libre de tout bâti. L'emprise de ce chantier a été calculée au plus juste et peut être considérée comme relativement étroite comparée à d'autres.
Par ailleurs, la Société du Grand Paris a privilégié le maintien de la circulation sur le boulevard Chilpéric pendant les travaux, ainsi que celui du service des 14 lignes de bus de la gare routière. Ce choix est déterminant pour assurer la mobilité des usagers pendant les travaux, mais il implique des dévoiements de réseaux souterrains en alternance. C'est la raison pour laquelle des acquisitions de parcelles privées, en surface et en tréfonds, sont nécessaires. Les études d'avant-projet préciseront les méthodes constructives, mais il importe, pour tenir les délais annoncés, d'anticiper dès maintenant la maîtrise foncière.

GARE : CLICHY – MONTFERMEIL

Deux pavillons privés ont été acquis par la Société du Grand Paris, aux 37 et 39, avenue des Perdrix, à Montfermeil. Ils sont destinés à la réalisation d'un futur puits de ventilation et de sécurité. Des acquisitions en surface, nécessaires à d'autres ouvrages de ventilation et de sécurité, sont envisagées.
Les emprises de la future gare sont exclusivement publiques. Elles appartiennent aux communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil ainsi qu'à d'autres opérateurs publics. Ces acquisitions seront, a priori, assez modestes et recherchées sur des terrains nus. Les études en cours de définition confirmeront les besoins. Le reste des acquisitions concernera uniquement des volumes en tréfonds, à grande profondeur, qui n'impactent en aucun cas les habitats, les commerces ou entreprises en surface, ni les bâtiments ou les jardins.

GARE : SEVRAN-BEAUDOTTES

Le bâtiment voyageurs de la gare de Sevran-Beaudottes sera sur des emprises publiques. Toutefois, d'autres emprises seront nécessaires pour organiser le chantier et des études sont en cours pour définir l'espace utile. Plusieurs options sont examinées, notamment sur la zone d'activité. Dans l'hypothèse où des entreprises seraient impactées par le chantier, des mesures d'accompagnement seront mises en place pour les aider à se réinstaller. La Société du Grand Paris accorde une vigilance toute particulière au maintien des activités et des emplois, sur les zones concernées par ses travaux.

GARE : LE BLANC-MESNIL

Au Blanc-Mesnil, la totalité de l'emprise de la gare appartient à la ville avec qui la Société du Grand Paris organisera la maitrise foncière très prochainement. Pour le passage du tunnel, des volumes de tréfonds devront être acquis, comme dans d'autres communes. Leur emplacement sera confirmé à l'issue des études en cours.
Une partie du parc urbain sera utilisée pour l'emprise du chantier, le temps des travaux. Le parc sera intégralement restitué, et embelli, lors de la mise en service de la gare.

LES IMPACTS **FONCIERS**

LES RÉFÉRÉS PRÉVENTIFS AVANT TRAVAUX

« Quelle est la durée d'un référé préventif ? »

Question posée à Gournay-sur-Marne, le 26 novembre 2013.

L'ensemble des propriétés situées à l'aplomb ou à proximité du tracé pourra faire l'objet de référés préventifs, réalisés par la Société du Grand Paris, avant le démarrage des travaux.

Des enquêtes de diagnostic du bâti seront menées sur chaque secteur, à partir de mi-2014. En fonction de la nature des sols et des risques qu'ils peuvent présenter, le bâti en présence sera alors expertisé afin de déterminer l'état de ses fondations et le niveau de qualité de sa construction. Cette analyse portera sur une zone assez large. Cette première étape permettra de prendre toutes les précautions nécessaires durant les travaux sachant que les méthodes de construction utilisées seront conçues pour limiter les impacts liés au creusement du tunnel.

Par ailleurs, si des désordres, mêmes minimes, étaient constatés pendant ou à l'issue des travaux, cette expertise préalable permettra d'établir le lien éventuel entre les dommages observés et les travaux réalisés. Ce constat pourra alors donner lieu aux mesures de remise en état nécessaires, voire au versement éventuel d'indemnités.

Cette démarche restera en place pendant toute la durée des travaux et un peu au-delà.

L'URBANISME

Les habitants se demandent comment les gares s'insèreront dans leur ville et si leur construction générera des programmes de renouvellement urbain. Ils ont interrogé la Société du Grand Paris sur le rôle qu'elle jouera dans les aménagements autour des gares et interpellent les élus sur la nature des projets programmés.

LES PRÉROGATIVES DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS CONCERNANT L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES ENVIRONNANT LES GARES

« Est-ce que les gares du Grand Paris sont pensées en lien avec le foisonnement de projets urbains, même si l'on est en temps de crise ? »

Question posée à Aubervilliers, le 18 décembre 2013.

La Société du Grand Paris participe aux nombreuses réflexions urbaines suscitées par l'arrivée des gares dans chaque commune.

La loi sur le Grand Paris prévoit que la Société du Grand Paris peut, en complément de sa mission principale de construction du réseau de transport, conduire des opérations d'aménagement ou de construction dans deux cas de figure :

- lorsque le Contrat de développement territorial (CDT) conclu entre l'État et un groupement de communes le prévoit ;
- ou, en l'absence de CDT, dans un rayon de 400 m autour des gares, en lien étroit avec la ville et les partenaires concernés. Dans ce second cas, les opérations d'aménagement ou de construction sont faites dans le respect des règles d'urbanisme locales.

Ces contrats (CDT) sont passés entre l'État, les communes et les intercommunalités. Ce sont des documents de programmation, de planification, conclus pour 15 ans. Ils portent sur tous les points de développement : équipements publics, voirie, emploi, formation professionnelle, logement, tourisme, habitat, etc.

Mi-décembre 2013, 20 protocoles d'accord avaient été signés entre l'État et les collectivités, la majorité étant situés à l'est, au nord et au sud de la région. Avant adoption définitive, chaque projet de CDT doit faire l'objet d'une enquête publique, dont l'arrêté d'ouverture devra être pris avant le 31 décembre 2014.

L'AMÉNAGEMENT AUTOUR DES GARES

« Est-ce qu'une zone d'activité industrielle ou commerciale sera développée autour de la gare ? »

Question posée à Clichy-sous-Bois, le 21 novembre 2013.

« Quel genre de commerces pourra s'ouvrir autour des gares ? »

Question posée à Sevran, le 28 novembre 2013.

La Société du Grand Paris est propriétaire des gares. Elle pourra réaliser des opérations complémentaires au-dessus des gares si les règles d'urbanisme le permettent (bureaux, logements) ainsi que sur les terrains éventuellement acquis pour la réalisation du réseau de transport.

Au-delà de ces aménagements, sur ou aux abords immédiats des gares, la Société du Grand Paris réfléchit à la valorisation des gares elles-mêmes avec une offre de commerces ou de services innovants.

Cette réflexion fait l'objet d'un travail partenarial, avec les élus locaux et les habitants, de manière à répondre avec pertinence aux besoins constatés.

L'URBANISME

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

GARE : CLICHY – MONTFERMEIL

Clichy-sous-Bois et Montfermeil font partie du Contrat de développement territorial de l'est de la Seine-Saint-Denis. À Clichy-sous-Bois comme à Montfermeil, des programmes de renouvellement urbain sont déjà lancés, tant en termes de logements qu'en termes d'activités économiques.
L'arrivée du Grand Paris Express va donc permettre d'amplifier la dynamique enclenchée.

GARES : SEVRAN – LIVRY / SEVRAN-BEAUDOTTES

Sevran fait partie du Contrat de développement territorial de l'est de la Seine-Saint-Denis en cours d'élaboration, avec les élus des cinq communes concernées. À l'issue du travail de concertation mené avec les collectivités locales et l'État, ce CDT sera présenté en enquête publique et porté à la connaissance de tous.

GARE : LA COURNEUVE « SIX ROUTES »

Il est envisagé de réaliser une opération complémentaire sur la parcelle de la gare en lien avec le projet prévu par les collectivités et intégré au CDT. Au-delà de la parcelle de la gare, le Contrat de développement territorial dans lequel la gare est réalisée ne prévoit pas d'intervention de la Société du Grand Paris. Le projet urbain prévoit à la fois une offre de logements et des activités économiques autour du carrefour des « Six Routes » remanié. Les Courneuviens seront associés au projet, au fil de son avancement.

GARE : LE BOURGET RER

Le lien de la gare avec son environnement extérieur est une question cruciale. C'est pourquoi son implantation a été déterminée en cohérence avec les études urbaines, pilotées par la communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget (CAAB), dans le cadre du Contrat de développement territorial du Pôle Métropolitain du Bourget. Cette configuration vise, entre autres, à améliorer l'accessibilité du site, actuellement morcelé par les infrastructures ferroviaires. Cet objectif concerne notamment les habitants des communes riveraines et plus généralement la zone de chalandise de la gare.
Une hypothèse d'accès, depuis le quartier de la cité du nord à Drancy au sud de la gare est actuellement à l'étude. Cette liaison pourrait à la fois faciliter l'accès des Drancéens à la gare du Bourget, favoriser la désaturation du carrefour de l'Aviatic et permettre la réorganisation du réseau de bus.

GARE : AULNAY

Aulnay-sous-Bois fait partie du Contrat de développement territorial de l'est de la Seine-Saint-Denis.
Dans ce cadre, la Société du Grand Paris collabore actuellement avec la ville, et les urbanistes récemment désignés, afin de concevoir un programme d'urbanisation adapté au site et au projet de ville. La construction de logements fait partie des réflexions menées.

LE LOGEMENT

« Le Grand Paris Express favorisera-t-il la construction de logements ? »

Question posée à Aulnay-sous-Bois, le 9 décembre 2013.

La Région Île-de-France se caractérise par un déséquilibre entre les emplois, à l'ouest, et les logements, à l'est.

Le projet du Grand Paris poursuit donc un double objectif :
- relier les territoires entre eux afin de réduire les temps de trajet ;
- développer les territoires pour créer, dans une même zone, de l'emploi et des logements.

La loi relative au Grand Paris a créé les Contrats de développement territorial (CDT), chargés de développer les territoires dans une logique mixte « logements-emplois ». Ces contrats visent à planifier notamment la construction de 70 000 logements par an en Île-de France dont plus de 38 000 seront réalisés dans les périmètres des CDT.

La loi relative au Grand Paris envisage également une logique mixte autour des gares, avec le développement de logements, d'activités et d'emplois.

Selon les études prospectives menées, il serait possible de construire chaque année environ 11 000 logements à proximité des futures gares du Grand Paris Express (dans un rayon de 800 m), et entre 500 000 et 900 000 m² de locaux d'activités (entreprises, commerces, services).

Il reviendra à chaque CDT, voire à chaque commune, de préciser ses objectifs, en termes de développement économique, selon les atouts de son territoire et des activités économiques existantes, et en termes de création de logements.

LES TRAVAUX **ET LES NUISANCES**

La phase chantier du Grand Paris Express intéresse de nombreux habitants. Le déroulement des travaux et les nuisances ont été évoquées à divers titres : gêne sonore, état de la voirie, modifications de la circulation, etc. Le déroulement du chantier, ses emprises ainsi que l'évacuation des déblais (trafic et destination) ont été des sujets largement abordés par les habitants.
Le creusement du tunnel et le passage du Grand Paris Express en phase d'exploitation créent quelques craintes, notamment concernant les vibrations. Nombreux sont les riverains qui s'interrogent sur les impacts au niveau de leurs habitations.

L'ANTICIPATION ET LA RÉDUCTION DES NUISANCES

« Avez-vous mesuré l'ampleur des nuisances et comment allez-vous les réduire au strict minimum ? »

Question posée à Clichy-sous-Bois, le 21 novembre 2013.

« Comment informerez-vous les riverains pendant ces travaux ? »

Question posée à Montfermeil, le 18 novembre 2013.

Les travaux du Grand Paris Express sur le tronçon Mairie de St-Ouen <> St-Denis Pleyel, et St-Denis Pleyel <> Noisy-Champs dureront environ 6 ans, dont quatre à six ans pour la construction des gares. Afin d'anticiper les incidences potentielles des chantiers, notamment auprès des riverains, la Société du Grand Paris a réalisé des études visant à évaluer, très en amont, leurs impacts. Cette anticipation permettra d'organiser au mieux les chantiers afin d'en réduire les nuisances.

La Société du Grand Paris explique par ailleurs que la technique choisie pour réaliser cette infrastructure – l'utilisation de tunneliers – minimise les nuisances. En effet, le creusement du tunnel s'effectue sous terre, à grande profondeur, limitant les impacts sur la surface. En revanche, les gares et les ouvrages annexes seront réalisés à ciel ouvert.

La Société du Grand Paris ajoute qu'elle mettra en œuvre une information de proximité permanente. Elle aura pour objet d'expliquer le déroulement concret de chacun des chantiers, d'informer les riverains et de prendre en compte leurs avis et remarques.

LA LIMITATION DU BRUIT ET DES POUSSIÈRES

Il est impossible, en phase de chantier, de supprimer totalement les nuisances sonores. Toutefois, des dispositions spécifiques seront mises en place et imposées aux entreprises de travaux pour limiter au maximum ces nuisances. Des solutions de types « silencieux », grilles acoustiques ou capotages, permettront de réduire le bruit des équipements à la source. Les écrans anti-bruit ou végétalisés ont démontré leur efficacité : ils pourront également être installés.

Les horaires de chantier seront fixes, impératifs et contrôlés, dans le cadre d'un plan de management environnemental. Les opérations seront qualifiées en fonction de leur niveau sonore et regroupées en dehors de plages dites sensibles, telles que les horaires de repas. Les travaux se dérouleront de jour et en semaine, au sein d'une plage horaire maximale de 7 à 20 heures (hormis pour les tunneliers qui évolueront sous terre et pourront être actifs 24 heures sur 24 et pendant 5 jours sur 7).

Un dossier réglementaire intitulé « Bruit de chantier » fera état des nuisances sonores potentielles et permettra de mettre en place les mesures les plus efficaces. Il sera communiqué aux habitants, au préfet et aux élus, au moins un mois avant le démarrage des travaux. Un suivi du bruit sera ensuite effectué pendant toute la durée du chantier. Dès 2015, des mesures de bruit seront effectuées sur le terrain, en journée, en soirée et à certaines heures de la nuit. La cartographie sonore du bruit existant sera alors comparée au niveau sonore en phase chantier et permettra les ajustements nécessaires, le cas échéant.

En phase d'exploitation, les impacts sonores du Grand Paris Express seront extrêmement faibles, du fait du passage du métro en grande profondeur. Il est toutefois prévu de mener des simulations afin d'identifier les secteurs qui pourraient nécessiter des dispositifs spécifiques.

Le plan de management du chantier imposera la mise en place de dispositifs de type rotoluve, à la sortie de tous les chantiers du Grand Paris Express. Les roues des camions passent dans un bain d'eau qui minimise l'émission de poussières, limitant fortement les incidences sur la qualité de l'air, ainsi que les traces de boue sur la voirie.

LA CIRCULATION AUTOUR ET À PARTIR DES CHANTIERS

« Nous garantissez-vous de faire respecter les horaires d'activités de chantier tels que prévus ? »

Question adressée par courrier au Garant.

La Société du Grand Paris mettra tout en œuvre pour maintenir la circulation automobile et préserver la desserte en transport en commun pendant la phase de travaux.

Des dispositions seront également prévues pour que le trafic lié au chantier impacte au minimum les riverains. Les voies de circulation qu'emprunteront les camions seront affinées, en lien étroit avec les collectivités compétentes, au premier rang desquelles figure la commune, afin d'identifier les meilleurs circuits à emprunter pour rejoindre au plus vite les axes d'accès rapides.

À propos de la répercussion sur la circulation de l'autoroute A4, la Société du Grand Paris souligne le faible impact des véhicules de chantiers sur le trafic existant : de l'ordre de 4000 véhicules par heure et par sens peuvent circuler sur cette autoroute, à comparer aux 20 à 40 camions par heure issus des chantiers de la ligne 16.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

GARE : NOISY – CHAMPS

Les circulations autour du chantier feront l'objet d'un examen concerté avec les services des conseils généraux de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne, et avec les communes concernées.
La Société du Grand Paris s'est engagée à faire le maximum de travaux en même temps afin de minimiser la durée des chantiers de l'ensemble des lignes. Des mesures conservatoires seront également prises pour faciliter la réalisation des lignes ultérieures, comme par exemple le prolongement de la ligne 11.

LE TRANSPORT DES DÉBLAIS

« Quelles précautions concrètes seront prises pour limiter les nuisances de tous ordres, y compris celles de la circulation ? »

Question adressée par courrier au Garant.

L'évacuation des déblais suscite deux types d'interrogations : le trafic et la destination des déblais. La Société du Grand Paris a détaillé son approche sur ce sujet sensible.

Des ordres de grandeur ont été donnés pour chaque type de construction : environ 400 000 m³ de déblais à évacuer pour un tunnelier ; environ 50 000 m³ pour une gare et environ 4 000 m³ pour un puits de sécurité. À ces volumes, il faut rapporter le rythme de production et les méthodes qui diffèrent d'un ouvrage à l'autre. Ces différences permettront de répartir l'évacuation des déblais et de minimiser le trafic afférent.

LES TRAVAUX ET LES NUISANCES

LE TRANSPORT DES DEBLAIS PAR VOIES FLUVIALES ET FERRÉES : UNE PRIORITÉ

Les voies fluviales ou les voies ferrées seront utilisées en priorité lorsqu'elles sont situées à proximité des chantiers. Sur ce tronçon, cela sera notamment le cas pour la partie située entre les gares du Bourget RER et de Saint-Denis Pleyel (à l'exception de quelques ouvrages), avec une évacuation via le canal Saint-Denis.

La présence de voies ferrées en proximité des chantiers n'implique pas toujours le recours au train. En effet, dès lors qu'une rupture de charge s'impose entre la sortie du chantier par camion et le transbordement sur des véhicules ferroviaires, la solution « rail » ne prouve pas sa pertinence, en termes de coûts, de temps et de sécurité.

Le schéma directeur d'évacuation des déblais est donc établi à l'échelle de chaque tronçon. Il permet de pointer les solutions les plus adaptées, en tenant compte du jeu de contraintes, à la fois locales et globales.

LE TRANSPORT DES DÉBLAIS PAR CAMIONS

Les déblais de plusieurs chantiers du tronçon devront être évacués par camions, aucune voie fluviale ou ferrée n'étant à proximité. Le trafic des camions sera régi par le plan de management du chantier qui prévoit des horaires précis et des dispositifs organisationnels spécifiques.

LA DESTINATION DES DÉBLAIS

La destination des déblais sera fonction de leur nature, s'ils sont inertes, pollués ou non. Même si un premier travail d'identification des sites a été réalisé par la Société du Grand Paris (schéma directeur d'évacuation des déblais), il est difficile, en l'état actuel des choses, de préciser vers quelles installations ils seront envoyés. En effet, la nature exacte des terres extraites ne sera connue qu'au moment où les analyses de sol permettront de déterminer si les terres sont inertes ou polluées. La disponibilité des sites susceptibles de les accueillir entrera également en ligne de compte.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

GARE : SAINT-DENIS PLEYEL

La Société du Grand Paris a envisagé la possibilité de réaliser un préacheminement des déblais depuis la zone de chantier de la gare jusqu'au bord du canal Saint-Denis ou de la Seine (située à une distance raisonnable) relayé ensuite par un acheminement par voie fluviale. Ces réflexions, actuellement en cours, sont encadrées par des contraintes de planning pour réaliser les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud d'ici 2023. Malgré cette contrainte de planning, la Société du Grand Paris, comme la RATP, souhaite privilégier un mode d'évacuation « doux » des déblais pour limiter au maximum l'impact du chantier sur la vie locale.

GARE : CHELLES

La durée des travaux du périmètre de la gare de Chelles est estimée à 68 mois dont 9 pour les travaux de déviation et installation et 20 mois pour l'équipement, soit un peu plus de trois ans pour les travaux de chantier de construction de la gare. Le plan de gestion environnementale, pour la durée du chantier, sera établi à la fin des études d'avant-projet, courant 2015. Il sera concerté avec les maires des villes impactées.
En liaison avec les services techniques des villes et des communautés d'agglomération, les scénarios les plus adaptés sont étudiés pour rejoindre l'A104 au plus vite. Une alternative est examinée en parallèle pour utiliser la voie fluviale, à partir du port de Gournay-sur-Marne.

GARE : CLICHY – MONTFERMEIL

La gare de Clichy – Montfermeil sera uniquement concernée par l'évacuation des déblais de la gare. Les volumes évacués seront donc relativement modestes par rapport à l'ensemble du tracé. Seule la voie routière est possible, aucune voie ferrée ou fluviale n'existant à proximité. Ces évacuations représenteront probablement une quarantaine de camions par jour principalement pendant la phase d'excavation (3 à 4 mois).

LES RISQUES DE VIBRATIONS

« Les vibrations du tunnelier ne risquent-elles pas de créer des désordres sur la structure de nos immeubles ? »

Question posée à Chelles, le 2 décembre 2013.

« Quels seront les recours au cas où mon pavillon se fissure et se détériore ? »

Question posée à Gournay-sur-Marne, le 26 novembre 2013.

La Société du Grand Paris a expliqué que le tunnelier allait « grignoter » (progression d'environ 250 m par mois soit 10 à 12 m par jour) des sols en grande profondeur (entre 15 et 40 m contre 10 m en moyenne pour le métro parisien).

C'est pourquoi les risques de désordres en surface et de nuisances sonores liée au passage du tunnelier seront très faibles.

Par ailleurs, certaines couches géologiques atténuent la propagation des vibrations (par exemple les argiles plastiques sous certains sols marneux).

LES MESURES DE PRÉVENTION VIS-À-VIS DES RISQUES DE VIBRATIONS

Des études précises seront cependant menées afin de confirmer les premières conclusions des modélisations effectuées dans l'étude environnementale. Les zones qui présentent un niveau de sensibilité particulier, comme par exemple les installations hospitalières, ont déjà fait l'objet de premières simulations.

Par ailleurs, avant le creusement, des capteurs seront installés le long du tracé. Ils serviront à détecter les éventuels impacts des travaux sur les constructions, en cas de mouvements de sols. Ces capteurs peuvent percevoir des déplacements de bâtiments au millimètre près. L'inventaire de l'état initial (référés préventifs) permettra d'apprécier chaque situation au fil du chantier. Pour tous les cas où un risque aura été identifié, propagation d'ondes vibratoires ou mouvement de sol, la Société du Grand Paris dispose d'ores et déjà d'une palette de dispositifs appropriés et sera capable de mettre en œuvre les mesures préventives qui s'imposent.

En phase d'exploitation, toutes les dispositions seront prises pour que les vibrations provenant du contact entre les roues des trains et les rails, ne génèrent aucune gêne.

La Société du Grand Paris indique que le contexte est favorable à plusieurs titres. Le matériel roulant et les rails sont conçus selon les dernières technologies. Le tracé en plan est très direct, sans courbes resserrées. Ces deux paramètres limitent ainsi l'émission des vibrations à la source. L'infrastructure souterraine est située en moyenne à 20 m de profondeur (soit l'équivalent d'un immeuble d'à peu près 6 étages), et non juste en-dessous de la surface, comme c'est le cas dans la majeure partie du métro parisien, voire du RER. Cependant, lorsque le tunnel croisera des fondations particulièrement profondes, des dispositifs d'absorption entre le rail et la structure du tunnel seront prévues.

C'est aussi tout l'intérêt du recensement des secteurs sensibles car ils permettront de réaliser des modélisations, zone par zone, et de prévoir les procédés anti-vibratiles adéquats.

LES CARACTÉRISTIQUES DU FUTUR MÉTRO, LA TARIFICATION ET L'EXPLOITATION

Les participants ont témoigné une vive curiosité concernant les caractéristiques du futur métro et les modalités de son exploitation. La tarification a été également un sujet souvent relevé par les participants. Plusieurs questions ont été posées quant à l'accessibilité et à la fiabilité du futur métro.

LES LIGNES 14 NORD, 16 ET 17 SUD

« Le tronçon commun entre les lignes 16 et 17 ne sera-t-il pas source de retards sur les lignes ? »

Question posée à Drancy, le 5 décembre 2013.

Le Grand Paris Express combine les meilleurs aspects des modes de transport du métro et du RER : il sera plus large que le métro, sans étage et les voitures communiqueront entre elles. Il sera omnibus comme le métro. Sur les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, la vitesse moyenne du Grand Paris Express sera de 65 km/h. Il pourra transporter environ 500 voyageurs par rame pour les lignes 16 et 17 et environ 1 000 voyageurs pour la ligne 14. Il sera automatique et les quais seront pourvus de portes palières (comme sur la ligne 14 du métro parisien).

Toutes les lignes du Grand Paris Express seront omnibus ; les systèmes de transport seront adaptés, en termes de capacité et de fréquentation, selon les lignes.

LA RÉGULARITÉ

La fréquence sera de 3 à 4 minutes sur la ligne 16 et de 2 minutes en heure de pointe sur le tronc commun des lignes 16 et 17.

Le trajet sera direct entre la gare de Noisy – Champs et Saint-Denis Pleyel et durera 26 minutes (contre au moins 51 minutes aujourd'hui). Il ne faudra que 30 minutes pour effectuer un déplacement direct entre Mairie de Saint-Ouen et Noisy – Champs (près de 50 minutes et 2 correspondances sont nécessaires aujourd'hui).

« Pourquoi la longueur des quais est-elle différente selon les lignes ? »

Question posée à Aubervilliers, le 18 décembre 2013.

« Pourquoi avoir prévu des quais de 54 m ? »

Question posée à Aulnay-sous-Bois, le 9 décembre 2013.

LES QUAIS ET LE MATÉRIEL ROULANT

Des façades de quai seront systématiquement installées de façon à garantir une sécurité optimale et à favoriser la régularité du service.

Les quais seront dimensionnés pour le matériel roulant des lignes 16 et 17, à savoir des trains formés de 3 voitures, d'une longueur totale de 54 m et d'une largeur d'environ 2,80 m (proche de celle du RER). Chaque train pourra transporter environ 500 personnes.

Ce dimensionnement est en adéquation avec les prévisions de trafic à horizon 2035. En effet, au-delà de la capacité des rames, et donc de la longueur des quais, il faut prendre en compte la possibilité d'augmenter la fréquence des trains. Le Grand Paris Express étant un métro automatique, il est tout à fait envisageable de réduire les intervalles entre deux trains en-dessous de deux minutes, ce qui permettra d'augmenter en conséquence la capacité de transport offerte aux voyageurs.

LA MAINTENANCE

Deux variantes sont étudiées concernant l'implantation d'un site de maintenance dans lequel sera à la fois entretenu, rénové et garé le matériel roulant : à Gonesse et sur le site de PSA à Aulnay-sous-Bois. Les études sont en cours.

À l'ouverture de la ligne, le Poste de Commandement Centralisé (PCC), situé à Champigny-sur-Marne, assurera le bon fonctionnement des trains et supervisera en permanence leur circulation sur les lignes.

LE GRAND PARIS EXPRESS

« Comment stopper un train s'il n'y a plus de conducteur ? »

Question posée à Chelles, le 2 décembre 2013.

LE SYSTÈME D'UN MÉTRO AUTOMATIQUE

Le Grand Paris Express, métro automatique, sans conducteur, permet une qualité de service optimale résultant de plusieurs paramètres. La fréquence des trains est facilement adaptable selon les situations (régulation de l'offre en fonction de la demande). L'incertitude d'exploitation est réduite et les temps de trajet maîtrisés. Il offre une plus grande sécurité aux voyageurs grâce aux façades de quai et une optimisation des consommations énergétiques grâce à un meilleur pilotage du mouvement des trains permettant une récupération plus efficace de l'énergie.

Toutes les lignes du Grand Paris Express seront automatiques. Pour autant le métro automatique sera doté de personnel présent pour les fonctions d'accueil, d'entretien, et de gestion du mouvement des trains au sein du Poste de Commandement Centralisé (PCC).

LES CARACTÉRISTIQUES DU FUTUR MÉTRO, LA TARIFICATION ET L'EXPLOITATION

« Comment sera déterminée la nouvelle tarification ? »

Question posée au Blanc-Mesnil, le 11 décembre 2013.

LA TARIFICATION

Le STIF est l'autorité compétente pour définir les règles de tarification. Il a précisé que le Grand Paris Express sera totalement intégré au réseau de transport de la Région Île-de-France et que la même règle tarifaire lui sera appliquée. Cette règle s'imposera aux exploitants, quels qu'ils soient.

Le STIF a souligné que la création d'un métro en rocade le conduira à revoir la tarification par zone qui existe actuellement. Le principe des zones concentriques, au nombre de 5 aujourd'hui alors qu'il y en avait 8 à l'origine, est en effet adapté au réseau actuel, organisé en radiales, ce qui est moins vrai pour le Grand Paris Express (réseau de banlieue à banlieue).

Les objectifs poursuivis en matière de tarification visent la plus grande équité envers tous les usagers, mais ils doivent également tenir compte de l'impact financier de ces 205 km supplémentaires sur le réseau francilien. La complexité du sujet explique que la tarification applicable sur le Grand Paris Express ne soit pas encore déterminée à ce jour.

Des réflexions concernant les supports de paiement et les systèmes de contrôle sont actuellement en cours.

LES HORAIRES

L'amplitude horaire de service du Grand Paris Express n'est pas encore fixée. Des opérations de maintenance seront indispensables sur les voies, les équipements en ligne, les systèmes d'exploitation, etc. Elles devront être effectuées de manière fréquente et régulière. C'est pourquoi le trafic voyageur devra être interrompu la nuit, pendant quelques heures. Cependant, le service pourra exceptionnellement être maintenu toute la nuit, à certaines occasions (événement exceptionnel ou politique de service définie par le STIF).

« Avez-vous prévu des dispositifs pour les personnes à handicap sensoriel ? »

Question posée à Chelles, le 2 décembre 2013.

L'ACCESSIBILITÉ

Le Grand Paris Express répondra totalement aux exigences formulées dans la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. L'objectif est de concevoir un réseau accessible à tous les voyageurs, quels que soient leurs handicaps ou leurs difficultés à se déplacer.

▸ Ainsi, on retiendra deux nécessités fondamentales :

- la prise en compte de toutes les personnes à mobilité réduite (PMR) : ce sont les personnes atteintes de handicap moteur (en particulier les utilisateurs de fauteuils roulants UFR), sensoriel (visuel, auditif) ou cognitif, mais également les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes accompagnées d'enfants en bas âge (y compris en poussette), les personnes encombrées d'objets volumineux (bagages, paquets, etc.) ;
- le traitement de l'intégralité de la chaîne du déplacement (le cadre bâti, la voirie, les espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité). L'objectif est d'assurer à tous l'autonomie de déplacement et d'usage du transport et des services associés.

▸ Dans les gares, il s'agit de concevoir :

- des parcours les plus courts possibles, directs et intuitifs, linéaires et structurés ;
- une organisation des lieux claire, qui assure le confort physique et psychologique du cheminement et de l'attente. Par exemple, les ascenseurs seront disposés par couple de deux appareils pour garantir l'accessibilité, y compris en cas de panne ou d'interventions de maintenance.

« Y aura-t-il une gestion centralisée de l'ensemble du réseau ? »

Question posée à Montfermeil, le 18 novembre 2013.

L'EXPLOITANT DU FUTUR MÉTRO

L'exploitant de chaque ligne sera choisi au terme d'une mise en concurrence organisée par le STIF, comme l'impose la réglementation européenne. Le STIF sera chargé de coordonner l'ensemble des exploitants du réseau, sachant qu'il ne peut y avoir qu'un seul exploitant sur chaque partie du réseau. La loi prévoit que la RATP soit gestionnaire de l'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris.

LE CONSTRUCTEUR DU MATÉRIEL ROULANT

Le constructeur du matériel roulant sera choisi après un appel d'offres international, conformément à la législation européenne. Un cahier des charges détaillant l'ensemble des spécifications techniques, sera rédigé en liaison très étroite avec le STIF qui sera, à terme, propriétaire de ces matériels roulants.

Le confort des trains, leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite ainsi que les dispositifs nécessaires à une sécurité optimale sont en cours d'étude, en lien avec le STIF. Ces études donneront lieu à des prescriptions qui feront partie intégrante du cahier des charges.

LE CHOIX D'UN ROULEMENT FER

À la différence du roulement pneu qui limite la vitesse à 80 km/h, le roulement fer autorise des vitesses supérieures, sans limite de performance. Le Grand Paris Express étant conçu pour des déplacements à l'échelle régionale, il doit circuler rapidement. Sa vitesse de pointe élevée et sa vitesse commerciale moyenne de 65 km/h permettront de garantir des temps de trajet efficaces.

L'INFORMATION DES VOYAGEURS

L'information en temps réel est une composante essentielle du projet du Grand Paris Express. Elle sera conçue et mise en œuvre en concertation avec le STIF.

Une signalétique et des dispositifs adaptés seront déployés dans chacune des gares du Grand Paris Express, pour faciliter l'orientation des usagers.

LE NUMÉRIQUE

La loi sur le Grand Paris prévoit que les tunnels doivent permettre le déploiement d'un réseau de communication électronique à très haut débit pour y développer l'ensemble des services qui pourront être offerts dans les rames et dans les gares (3G, 4G, etc.). Un appel à « Manifestation d'Intérêt général » a été lancé fin 2013 afin de mobiliser une réflexion collaborative sur le sujet du numérique. Les résultats de cet appel seront reçus et examinés courant 2014.

LA RELATION **AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT**

Si les usagers perçoivent aisément les bénéfices des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, ils demeurent en attente d'une amélioration rapide et profonde du réseau de transport existant. La question des correspondances et des prolongements de lignes s'ajoute à cette préoccupation. Le public s'interroge également sur les moyens d'accéder aux gares du Grand Paris Express : en bus, à pied, en vélo, en taxi ou en voiture particulière.

UN CONTEXTE D'AMÉLIORATION GLOBALE DES TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE

Le Grand Paris Express s'inscrit dans un contexte régional d'amélioration, de modernisation, de maillage et d'extension du réseau de transport en commun existant, ambition réaffirmée le 6 mars 2013 par le Gouvernement. Sa conception et sa mise en œuvre s'élaborent en tenant compte de l'évolution globale de l'offre de transport, laquelle relève de la compétence du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports, et associant l'ensemble des opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures (SNCF, RATP, RFF, ADP).

L'OBJECTIF DE DÉSATURER LES RADIALES

« Le Grand Paris Express permettra de palier des années de sous-investissement sur les RER d'Île-de-France. »

Avis émis à Saint-Denis, le 27 novembre 2013.

Le réseau Grand Paris Express, en proposant des liaisons performantes sur des itinéraires de banlieue à banlieue, contribuera de manière significative à alléger la charge des autres lignes de transport en commun. Certains itinéraires seront en effet plus rapides et plus directs pour les déplacements qui ne nécessitent pas de transiter par Paris.

À la mise en service du Grand Paris Express, la charge des lignes existantes les plus sollicitées aux heures de pointe, sera allégée : environ 15 à 20 % de charge maximale en moins sur les tronçons centraux des RER A et B, environ 10 à 20 % de moins pour les lignes de métro en correspondance avec le nouveau réseau, en particulier les lignes 4, 7, 9 et 13, à l'intérieur de Paris.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

AÉROPORTS, TGV ET GRAND PARIS EXPRESS

La loi a fixé à la Société du Grand Paris, l'obligation de relier les gares TGV existantes ou en projet et les aéroports. Il y a aujourd'hui trois aéroports parisiens : Orly, Roissy, Le Bourget. La ligne 17 desservira les aéroports du Bourget et de Roissy ; les lignes 14 et 18, celui d'Orly. Concernant les gares TGV, il y a celle de Roissy, de Massy TGV et de la Gare de Lyon. Des gares TGV seront créées à Orly et à Saint-Lazare (nouvelle ligne Paris – Normandie). Elles seront desservies par les lignes 14, 17 et 18 du Grand Paris Express.
Le projet Charles-de-Gaulle Express a été déclaré d'utilité publique en 2008, sous maîtrise d'ouvrage de l'État. Le Gouvernement, lors des annonces du 6 mars, a demandé, en particulier à RFF et à Aéroports de Paris, de réexaminer le projet.
La correspondance entre le RER B et la ligne 16, à la gare de Sevran-Beaudottes facilitera également l'accès au bassin d'emplois de la zone aéroportuaire de Roissy.
La Société du Grand Paris ne détient pas d'informations précises sur l'implantation d'une gare TGV à Saint-Denis Pleyel. Dans tous les cas, la réalisation de cette gare n'entre pas dans le périmètre du Grand Paris Express. Toutefois, le dimensionnement de la gare de Saint-Denis Pleyel intègre cette hypothèse. Les conséquences en termes de trafic sont donc prises en compte.

LA RELATION DU GRAND PARIS EXPRESS AUX MODES LOURDS EXISTANTS OU FUTURS

LE RER B

La Société du Grand Paris rappelle qu'elle participe financièrement au plan de mobilisation des transports de la région (à hauteur de 650 millions d'euros) et à l'adaptation des infrastructures existantes (à hauteur de 450 millions d'euros).

En revanche, le fonctionnement actuel du RER B est géré par le STIF, avec SNCF, RFF et la RATP. Beaucoup de questions ont porté sur le RER B qui transporte aujourd'hui 900 000 voyageurs par jour. C'est le deuxième RER, après le A (plus d'un million de voyageurs par jour).

La mise en service du Grand Paris Express permettra de décharger le RER B. Ce transfert aura pour effet de limiter les risques d'incident, de proposer des alternatives de déplacement et de faciliter la programmation d'opérations lourdes de maintenance ou d'adaptation des infrastructures ferroviaires.

En réunions publiques, plusieurs précisions ont été apportées par le STIF, SNCF, RFF et la RATP, sur le plan RER B Nord+ :

- depuis septembre 2013, un train circule toutes les 3 minutes jusqu'à Aulnay et toutes les 6 minutes sur les deux branches, Aulnay <> Roissy et Aulnay <> Mitry - Claye dans le sens de la pointe. Tous les trains circulent sur les mêmes voies pour simplifier l'exploitation. Par ailleurs, les 16 gares de la partie nord du RER ont été mises en accessibilité. Le confort et l'information des voyageurs ont également été améliorés ;
- depuis novembre 2013, un poste de commandement unique a été mis en place à Denfert-Rochereau afin de faciliter les échanges et les interventions des opérateurs. Les perturbations sont ainsi traitées plus rapidement et l'information des voyageurs est beaucoup plus réactive ;
- concernant le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, une étude a été menée et le STIF doit désormais statuer sur ses résultats. La réalisation de ce doublement est particulièrement complexe et coûteuse. D'autres alternatives pour optimiser la fréquence ont donc été étudiées. L'amélioration de la signalisation ou du dispositif de retournement des trains demeurent des options intéressantes ;
- fin 2014 le retournement des rames va devenir possible à Denfert-Rochereau, ce qui permettra de mieux gérer les stations perturbées et d'amener les voyageurs à Paris si besoin ;
- en 2015, toutes les rames auront été rénovées.

Au cours du premier semestre 2014, une évaluation sera effectuée et permettra de poursuivre le programme de modernisation de la ligne (plan RER B Nord+).

LA RELATION
AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT

LE TRAMWAY T1

La modernisation du T1 n'entre pas dans le périmètre d'intervention de la Société du Grand Paris. Le T1 sera toutefois en correspondance avec le Grand Paris Express à la gare de La Courneuve « Six Routes ».

Indépendamment de la future correspondance et de son impact sur la fréquentation de la ligne, le T1 souffre aujourd'hui de plusieurs maux : saturation, vieillissement du matériel roulant, difficultés de circulation, insécurité, etc.

Le STIF collabore avec le conseil général de la Seine-Saint-Denis pour mener les études techniques et financières nécessaires à sa modernisation.

Quatre actions fondamentales doivent être entreprises pour améliorer les performances de la ligne : modernisation de la signalisation, priorité du tramway aux carrefours, allongement des quais, remplacement du matériel roulant.

PRÉFECTURE DE MELUN – GARE DE CHELLES

La correspondance du RER D avec la ligne 15 Sud à la gare de Vert de Maisons est prévue. Ainsi, le trajet Chelles <> Melun deviendrait possible en moins d'une heure et avec une seule correspondance.

La faisabilité de la correspondance avec le Transilien R n'est pas confirmée, compte tenu des emprises contraintes.

LIGNE 11

L'enquête d'utilité publique a été validée concernant le prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier. Une extension est prévue de Rosny-Bois-Perrier à Noisy – Champs. Ce prolongement, qui remplace une branche de la « ligne orange », est sous la maîtrise d'ouvrage du STIF. Deux itinéraires sont examinés car une zone Natura 2000 doit être contournée. Sa mise en service est envisagée vers 2025.

ÉOLE / TRANSILIEN P – GARE DE CHELLES

La gare de Chelles du Grand Paris Express sera desservie par le RER E et le Transilien P. Il existe un projet de prolongement du RER E jusqu'à Lagny dont l'étude d'opportunité vient d'être lancée par le STIF. La Société du Grand Paris restera attentive aux opportunités de correspondances offertes par les lignes croisant le Grand Paris Express. L'emplacement de la gare de Chelles a d'ailleurs été choisi en fonction des correspondances qu'il permet avec les lignes RER et Transilien ainsi qu'avec le réseau de bus.

TANGENTIELLE NORD

La Tangentielle Nord est d'ores et déjà en chantier. La livraison de la phase 1, Sartrouville – Le Bourget, est prévue en 2017. La phase 2, Le Bourget – Noisy-le-Sec, fait encore l'objet d'études et la date de mise en service n'est pas encore déterminée.

Cette nouvelle phase permettra notamment de desservir la station RER de Drancy.

LIGNE 7

Le prolongement de la ligne 7 à la gare du Bourget RER est inscrit dans le schéma directeur de la Région Île-de-France qui est un plan de prospective et de planification des transports à l'échelle de la région. Ce projet est pris en considération par la Société du Grand Paris, sur la ligne 17, dans le cadre de sa collaboration avec le STIF, la ville du Bourget et la communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget en charge de l'aménagement du secteur.

LIGNE 12

Le prolongement de la ligne 12 entre Mairie d'Aubervilliers et la Courneuve « Six Routes » relève de la compétence du STIF et n'est pas programmée à ce jour.

La ligne 12 du métro sera en correspondance avec le réseau du Grand Paris Express via la ligne 15 Est à Mairie d'Aubervilliers.

TRAM-TRAIN T4

Le Tram-Train T4 sera en correspondance avec le Grand Paris Express à la gare de Clichy – Montfermeil, et permettra de relier l'Hôpital de Montfermeil à Bondy ainsi qu'à Aulnay-sous-Bois.

Il desservira ainsi le centre-ville de Montfermeil.

TRAMWAY T8

Les travaux du T8 vont s'achever fin 2014 concernant la branche Villetaneuse Université – Épinay – Orgemont <> St-Denis Porte de Paris. En octobre 2013, le Conseil du STIF a voté le financement nécessaire au lancement de nouvelles études. Elles concernent le prolongement du T8 vers la future gare Rosa Parks (RER E). Le T8 passant par la gare de La Plaine – Stade-de-France (RER B), des études sur la possibilité d'un raccordement avec la ligne 15 vont être prochainement lancées.

LIGNE 13

La future gare de Saint-Denis Pleyel deviendra un pôle multimodal et d'échanges très important. Les nombreuses correspondances qu'elle offrira contribueront à désaturer la ligne 13, qui par ailleurs sera accessible par voie piétonne depuis cette gare. Le report de voyageurs de la 13 sur la 14, en particulier grâce à la correspondance offerte à Mairie de Saint-Ouen, s'inscrit bien dans la logique d'allègement de la ligne 13.

« Nous avons besoin d'une amélioration de l'existant. »

Avis émis à Saint-Denis, le 27 novembre 2013.

LIGNE H – GARE DE SAINT-DENIS PLEYEL

La ligne H est une ligne à trois branches : Paris-Nord <> Pontoise, Paris-Nord <> Valmondois et Paris-Nord <> Montsoult – Luzarches.

RFF est maître d'ouvrage des études menées sur cette ligne, sur financement du STIF. Deux démarches sont d'ores et déjà enclenchées : une étude de faisabilité quant à l'implantation d'un arrêt à la gare de Saint-Denis – Stade de France du RER D en correspondance avec la gare de Saint-Denis Pleyel ; et à plus grande échelle, une étude sur le schéma de secteur. Deux enjeux doivent être conciliés : l'interconnexion et l'optimisation du temps de parcours au regard du nombre de voyageurs qui se rendent à Paris.

Les résultats de ces études sont attendus courant 2014.

LA RELATION
AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT

LA DESSERTE DE BUS

Le réseau de bus permettant la desserte des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud fera l'objet d'une étude de restructuration menée par le STIF en collaboration avec la Société du Grand Paris et les collectivités territoriales. L'objectif est d'adapter et de renforcer le réseau de bus afin qu'il assure une desserte fine permettant de relier les territoires voisins des gares du Grand Paris Express. Les arrêts de bus seront réétudiés aux abords des gares et les horaires adaptés.

Plus globalement, le bus offre l'avantage d'être très souple et de pouvoir s'adapter aux évolutions de chaque territoire.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

GARE : CHELLES

Des études relatives à la réorganisation du service de bus seront lancées sous l'autorité du STIF pendant les travaux et avant la mise en service de la future gare. La ligne 213, comme toutes les autres lignes, fera l'objet d'études attentives afin que la connexion des lignes de transport de surface avec la gare de Chelles soit optimale.

GARE : SAINT-DENIS PLEYEL

La réflexion sur la réorganisation du réseau de bus est en cours, dans le cadre d'une concertation préalable avec les communes et les territoires sur la base des besoins prévisionnels exprimés par le STIF. Par ailleurs, un projet urbain est en cours d'élaboration et il prévoit notamment la réalisation d'un ouvrage de franchissement. Les points de passage des bus seront définis en fonction de l'évolution du secteur, dans l'année qui précèdera la mise en service du Grand Paris Express.

LE SERVICE PAM

Afin de faciliter l'accès des gares aux personnes en situation de handicap, un service de navettes à la demande est d'ores et déjà mis en place par le STIF. Il s'agit du PAM. Il suffit d'appeler ce service et de prendre rendez-vous. Ce dispositif est subventionné par le STIF et généralement organisé par les conseils généraux.

LE DÉVELOPPEMENT DES MODES DOUX

LES CHEMINEMENTS PIÉTONNIERS ET PISTES CYCLABLES

La Société du Grand Paris souhaite encourager le recours aux modes de transport doux (piétons, vélos) pour se rendre aux gares du Grand Paris Express. Cependant, l'aménagement de cheminements piétonniers ou de pistes cyclables ne relève pas de sa compétence. La réalisation d'itinéraires à destination des gares dépend des collectivités territoriales. Ce sont également elles qui peuvent impulser la mise en place de dispositifs de type Vélib.

LES PARKINGS À VÉLOS PRÈS DES GARES

Le STIF dispose d'un schéma directeur définissant les grands principes de complémentarité entre les vélos et les transports en commun structurants. L'ambition est de développer l'accueil des vélos grâce à une offre de stationnement sécurisé qui vient en complément d'itinéraires cyclables mis en place par les collectivités.

Le STIF a ainsi lancé le programme Véligo. Il s'agit de créer des consignes sécurisées pour les vélos, bénéficiant de vidéosurveillance, à proximité de toutes les stations de métro et des points de transport en commun de la région. À l'horizon 2020, 20 000 places seront créées. Les gares du Grand Paris Express bénéficieront de ces consignes. Elles seront accessibles sur abonnement et notamment via le Pass Navigo.

A priori, comme il s'agit d'un métro, les cyclistes ne pourront pas monter à bord des rames avec leur vélo à l'heure de pointe, la priorité étant donnée aux usagers « à pied ».
Le stationnement des vélos dans les consignes sécurisée est privilégié.

LA RELATION
AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT

L'OFFRE DE STATIONNEMENT

« Qu'avez-vous prévu pour stationner autour des gares ? »

Question posée à Gournay-sur-Marne, le 26 novembre 2013.

D'un point de vue général, afin d'éviter d'engorger les axes aux abords des gares, les moyens d'accès autres que la voiture individuelle seront privilégiés. Il s'agit des bus, des vélos et des cheminements piétonniers. Un effort conséquent sera fait sur ce point.

Le STIF participe au financement des projets quand ceux-ci s'inscrivent dans les politiques régionales du schéma directeur des parcs relais et des pôles d'échanges selon le plan de développement urbain. Il concernera de manière préférentielle les gares extérieures aux premières couronnes, soit les zones 4 et 5 qui disposent d'un réseau de transport en commun de rabattement moins dense, n'offrant pas toujours une alternative à l'usage de l'automobile. La création, le réaménagement ou l'extension de parcs relais relèvent des compétences des gestionnaires de voiries, ou parfois des propriétaires fonciers autour des gares.

Pour assumer les coûts d'exploitation des équipements, le maître d'ouvrage dispose des recettes tarifaires liées aux usagers. Ces tarifs sont encadrés par le schéma directeur des parcs relais.

La Société du Grand Paris a mené une analyse, partagée avec le STIF, relative aux besoins en parkings sur l'ensemble des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud. Des études complémentaires sont en cours sur certaines gares au regard de leurs situations géographiques particulières et des projets urbains programmés.

Enfin, il est précisé que des espaces de dépose-minute seront disponibles aux abords des gares ainsi que des aires dédiées aux taxis.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

GARE : CHELLES

Le parc relais existant de la gare de Chelles offre 550 places. L'étude lancée par le STIF, en collaboration avec la Société du Grand Paris, a conclu que des places supplémentaires n'étaient pas nécessaires. Afin de faciliter l'accès à la gare, le STIF s'attachera avant tout à développer l'offre de bus existante. Elle compte 14 lignes aujourd'hui, mais nécessitera sans doute d'être renforcée à l'avenir.

GARE : CLICHY – MONTFERMEIL

Cette gare est située sur un territoire qui attirera très certainement des usagers éloignés du Grand Paris Express – et du futur T4. La réorganisation du réseau de bus sera donc une priorité afin de ramener les voyageurs au plus près de la gare. Le financement d'un parc relais est envisagé ; sa dimension et son emplacement sont à l'étude sachant qu'un tel parking doit être situé dans un périmètre de 300 m, autour de la gare.

GARE : SEVRAN-BEAUDOTTES

Cette gare inaugurera prochainement un nouveau pôle multimodal dont l'un des objectifs est d'améliorer la circulation autour et vers la gare, et notamment via le réseau de bus.
L'offre de stationnement s'inscrit en complément des autres modes de transport et le STIF participe au financement des parcs relais lorsqu'ils sont directement liés aux abonnements des usagers du transport en commun. Sur les 550 places existantes, 337 seront susceptibles d'être labellisées Parc Relais. En fonction du projet de ville en cours d'élaboration, ce chiffre pourrait être revu avec la collectivité.

GARE : SEVRAN – LIVRY

Il n'est pas prévu de créer des places supplémentaires ou de labelliser le parking existant de la gare de Sevran – Livry. Sa situation sera examinée ultérieurement, en fonction de l'affluence constatée.

GARE : SAINT-DENIS PLEYEL

Le réseau viaire du secteur étant déjà très congestionné, d'une part, et l'accès à la gare étant possible en bus, à pied ou en vélo, d'autre part, il n'est pas prévu de parking de rabattement sur cette gare.

UNE CONCERTATION **UTILE ET NÉCESSAIRE**

La concertation renforcée du tronçon Mairie de St-Ouen < > St-Denis Pleyel, et St-Denis Pleyel < > Noisy – Champs a fortement bénéficié des enseignements de celle qui a concerné le tronçon Pont-de-Sèvres < > Noisy – Champs. Ainsi de nombreuses réponses aux interrogations générales exprimées par les populations ont pu être anticipées et mieux considérées. La prise en compte des préoccupations locales et particulières permettra quant à elle d'enrichir les études constitutives du dossier d'enquête publique à venir.

DES QUESTIONNEMENTS TRANSVERSAUX RENOUVELÉS

En de nombreux points, les préoccupations exprimées par les habitants à l'occasion de la concertation renforcée autour des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud du Grand Paris Express s'apparentent à celles formulées pour la concertation du premier tronçon.

En premier lieu, il apparaît que le projet est souhaité et attendu. Son opportunité fait aujourd'hui consensus.

Parmi les points communs aux deux démarches de concertation, plusieurs préoccupations relèvent de la simple demande d'information sur :
- le système de transport ;
- les coûts et le financement du projet ;
- le calendrier des opérations.

Le dispositif mis en place a permis aux habitants connaissant le projet d'actualiser leurs connaissances et aux autres de disposer de premières informations.
La concertation des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud a également soulevé des thématiques dépassant le cadre des attributions et compétences de la Société du Grand Paris.

Ainsi, près d'un tiers des questions et avis ont porté sur les interactions entre les différents modes de transport et 17 % des questions ont sollicité directement la compétence du STIF sur :
- l'accessibilité et les aménagements pour les piétons ;
- la place des vélos ;
- la prise en compte des bus et cars ;
- les possibilités offertes aux taxis et voitures particulières.

La présence du STIF à chacune des réunions publiques a permis de répondre aux interrogations des habitants.

ET DES INTERROGATIONS LOCALES FORTES

La situation particulière de la desserte d'une partie du territoire par le RER B a également provoqué de nombreuses interrogations. À ce sujet, certaines associations locales ont exprimé leur souhait de prolonger les échanges avec les acteurs du transport et les voyageurs.

Dans une certaine mesure, quelques questionnements étaient empreints d'inquiétude. Au-delà du climat économique qui peut expliquer en partie cet aspect, la Société du Grand Paris doit fournir des informations plus précises permettant aux populations locales d'appréhender avec plus de confiance :
- les impacts du projet sur les constructions actuelles ;
- le déroulement des travaux ;
- le développement urbain des quartiers ;
- la prise en compte de l'environnement ;
- les retombées économiques directes et indirectes générées par le projet.

Il est à noter que sur ce volet « emploi et économie » les demandes sont multiples. Elles portent sur :
- la localisation d'activités industrielles sur le site de PSA à Aulnay-sous-Bois ;
- l'accès à l'emploi pour les populations des territoires (entreprises de travaux notamment) ;
- le recours à des entreprises locales (BTP) ou nationales (trains et système de transport) ;
- les commerces de proximité, dans les gares et leur environnement direct.

Concernant les gares, plusieurs remarques de fond ont été exprimées. Certaines d'entre elles faisaient référence à la première version du réseau de transport public du Grand Paris.

Sans remettre en cause l'opportunité du projet, le tronçon commun aux lignes 16 et 17 a fait l'objet de questions.

À Chelles, les membres du Comité consultatif ont souhaité disposer de détails sur la comparaison des différents scénarios dans la mesure où la connexion à une possible gare du réseau TGV a un temps été envisagée.

À Drancy, l'emplacement de la gare Bobigny – Drancy de la ligne 15 Sud et l'absence de gare sur le territoire communal soulève de nombreuses interrogations.

À Saint-Denis, le prolongement de la ligne 13 a plusieurs fois été évoqué au motif d'une meilleure désaturation de la ligne malgré les aménagements piétons permettant aux voyageurs d'accéder à la gare de Saint-Denis Pleyel et notamment à la ligne 14.

LES ENSEIGNEMENTS TIRÉS PAR LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

La prédominance de l'oral au détriment de l'écrit, sur ce territoire, devra conduire la Société du Grand Paris à envisager de nouvelles modalités de rencontre des publics et de recueil des avis pour les prochaines étapes de concertation et de présentation du projet.
De façon générale, les dispositifs de communication doivent être adaptés à chacun des territoires en fonction des caractéristiques sociales des populations.

Dans la perspective de l'enquête publique, la Société du Grand Paris va, comme elle s'y est déjà engagée, renforcer les informations et engagements relatifs à :
- la prévention des vibrations en phase travaux et lors de l'exploitation ;
- l'implantation urbaine des ouvrages annexes ;
- l'information des riverains tout au long des chantiers.

Le rapport de la Commission d'enquête de la ligne 15 Sud constitue un repère important pour le dossier d'enquête publique des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud.

Enfin, la Société du Grand Paris se fixe 3 priorités :
- une coordination étroite avec le STIF, les services de l'État et les opérateurs, tout en poursuivant la concertation bien engagée avec les collectivités locales ;
- un approfondissement de la dimension environnementale du projet ;
- un lien renforcé avec la politique d'aménagement qui sera mise en œuvre sur le territoire francilien dans les prochaines années.

Merci à tous les participants.

ANNEXES

1. Présentation à la Commission nationale du débat public (CNDP) des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre depuis la fin du débat public et des actions à venir, puis demande de désignation d'un garant – 12 juillet 2013

2. Décision de la CNDP relative à la désignation de M. Henri Watissée en qualité de garant de la concertation – 9 septembre 2013

Société du Grand Paris

Le président du directoire

Monsieur Christian Leyrit
Président de la Commission nationale
du débat Public (CNDP)
20 avenue de Ségur
75007 Paris

Saint-Denis, le 18 JUIL. 2013

Objet : Demande d'avis sur les modalités de la concertation sur le tronçon Noisy-Champs / Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) et de désignation d'un garant de la concertation.

Monsieur le Président,

Depuis la fin du débat public sur le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris, la Société du Grand Paris maintient un cadre de concertation continue avec le public.

A ce titre, elle a travaillé avec l'ensemble des partenaires institutionnels et économiques du projet et a continué à informer le grand public sur son état d'avancement afin de mieux préparer les enquêtes publiques du réseau de transport public du Grand Paris.

Aussi, à l'exemple de ce qui a été fait pour le tronçon Pont de Sèvres / Noisy-Champs, je sollicite la désignation d'un 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 jusqu'à l'enquête publique, s'agissant du tronçon Noisy-Champs / Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse).

Je soumets également à votre avis les modalités d'information et de participation du public déjà mises en œuvre et celles que nous envisageons de mettre en œuvre, dans le cadre de la concertation sur le tronçon précité. Une phase de concertation dite « renforcée » est notamment prévue, au cours de laquelle plus d'une dizaine de réunions publiques seront organisées entre début novembre et mi-décembre 2013.

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS
Le Cézanne 30 avenue des Fruitiers 93200 Saint-Denis
Siret : 525 046 017 00030

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Bien à toi

Etienne GUYOT

Annexe : note de présentation des modalités de concertation

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS
Le Cézanne 30 avenue des Fruitiers 93200 Saint-Denis
Siret : 525 046 017 00030

Société du Grand Paris

Modalités d'information et de participation du public lors de la phase de concertation préalable à l'enquête publique du tronçon Noisy-Champs / St-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) du Réseau de Transport public du Grand Paris.

Date : 16 juillet 2013
Auteurs – Denis Couty, DCOM

Introduction

Conformément aux dispositions de la loi du 3 juin 2010, la Société du Grand Paris, après le débat public qui s'est tenu de début octobre 2010 à fin janvier 2011, a adopté le 26 mai 2011 l'acte motivé qui indique les conséquences qu'elle tire du bilan du débat public et qui précise le schéma d'ensemble retenu. Ce schéma d'ensemble a été approuvé par le décret du Conseil d'Etat du 24 août 2011.

Le 6 mars 2013 lors de la présentation du Nouveau Grand Paris, le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault a réaffirmé la réalisation intégrale du Grand Paris Express, tout en demandant que soient étudiées certaines optimisations permettant d'en réduire le coût, et précisé le calendrier de mise en service du projet (entre 2020 et 2030).

Pour respecter ce calendrier, toutes les enquêtes publiques des tronçons du réseau de transport public du Grand Paris devront donc être menées d'ici 2015.

La Société du Grand Paris a d'ores et déjà constitué le dossier d'enquête publique préparatoire à la déclaration d'utilité publique du 1er tronçon Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs et prépare aujourd'hui le deuxième dossier relatif au tronçon Noisy-Champs / Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse).

L'article L. 121-13-1 du code de l'environnement indique que le maître d'ouvrage doit informer la Commission nationale du débat public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre ainsi que de sa contribution à l'amélioration du projet.

Ainsi, comme nous l'avions fait en 2012 pour le 1er tronçon (Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs), nous vous détaillons ci-dessous :

- les modalités de concertation continue déjà mises en œuvre par la Société du Grand Paris depuis la fin du débat public, s'agissant de l'ensemble du réseau de transport du Grand Paris et notamment du tronçon concerné par la présente procédure
-
- la présentation du dispositif d'information et de participation du public à mettre en œuvre pour le tronçon Noisy-Champs / Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse), notamment lors de la phase de concertation renforcée.

1

Société du Grand Paris

1. La concertation continue depuis le débat public

La Société du Grand Paris a pris l'initiative dans le cadre du dispositif de concertation continue engagé depuis la fin du débat public de 2010-2011 d'engager un dialogue direct avec les habitants. Le tronçon Noisy-Champs / Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen du réseau de transport public du Grand Paris sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, est le second tronçon du vaste ensemble qu'est le Grand Paris Express, à être soumis à une concertation préalable avant enquête publique.

1.1 Une concertation continue avec les collectivités locales et les acteurs économiques et sociaux

1.1.1 Les comités de pilotage avec les maires

À l'échelle de chaque tronçon des lignes du Grand Paris Express dont elle assure la maîtrise d'ouvrage, la Société du Grand Paris a mis en place des comités de pilotage (COPIL) qui rassemblent : maires, présidents de communautés d'agglomération, présidents de conseils généraux et partenaires (les services de l'État, le STIF, RFF, la SNCF, la RATP et ADP).
Ils sont un lieu d'échange, de recherche des meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales. Les participants demeurent vigilants sur la maîtrise des coûts, des délais et des risques. Chaque COPIL est préparé par 3 à 5 réunions en comités techniques (COTECH). Ce dispositif de concertation de grande ampleur a été très largement plébiscité par les élus. À l'échelle du tronçon Noisy-Champs / Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen ce sont près de 23 comités de pilotage et plus de 29 comités techniques qui ont été menés :

- les COPIL 1 ont traité du tracé et des différents scénarios étudiés pour l'implantation de la gare ;
- les COPIL 2 ont validé le choix du tracé et le scénario de référence d'implantation de la gare ;
- les COPIL 3 ont traité des études d'insertion urbaine des gares, du positionnement des ouvrages annexes, des zones de chantier et des sites industriels, et enfin de l'action foncière.

1.1.2 Les conférences de tronçons

Au mois d'avril 2012, une série de 6 grandes réunions (conférences de tronçon) a été organisée par la Société du Grand Paris avec les collectivités locales et les partenaires de chaque tronçon, membres des comités de pilotage.

- 2 avril : tronçon Noisy-Champs < > Le Bourget
- 6 avril : tronçon Les Grésillons < > Le Mesnil-Amelot
- 10 avril : tronçon Pont de Sèvres < > Les Grésillons
- 10 avril : tronçon Olympiades < > Orly
- 12 avril : tronçon Pont de Sèvres < > Noisy-Champs
- 12 avril tronçon Orly < > Versailles

Ces conférences ont permis de réunir 660 personnes, dont plus de 60 maires, 17 parlementaires et 4 Présidents de Conseil généraux (M. Patrick Devedjian, M. Christian Favier, M. Vincent Eblé et M. Claude Bartolone).

Société du Grand Paris

Il s'agissait de présenter à chacun une information relative à la mise en œuvre du projet qui dépasse celle, très localisée, traitée dans les comités de pilotage, et de répondre aux questions des personnes présentes.
À l'occasion de ces réunions, la Société du Grand Paris a abordé différentes thématiques liées au projet et fait le point sur les sujets suivants :

- l'avancement des études, du programme et des projets ;
- les enjeux et caractéristiques principales du tronçon ;
- les principales caractéristiques du métro ;
- les méthodes de réalisation et les impacts sur la ville ;
- le cadre juridique et réglementaire (dossier de DUP) ;
- le dispositif de concertation préalable à l'enquête publique;
- l'aspect foncier ;
- les principes architecturaux des gares ;
- le cadre financier.

Au mois de mai 2013, 5 nouvelles conférences de tronçons (reprenant le découpage des lignes tel que présenté par le Premier ministre le 6 mars 2013), se sont tenues.

- 16 mai à 14h30 : Ligne 15 (Pont de Sèvres / Noisy-Champs)
- 17 mai à 9h30 : Ligne 14 (Olympiades < > Orly)
- 17 mai à 14h30 : Lignes 16 et 17 (Noisy-Champs < > Saint-Denis Pleyel / Le Bourget < > Le Mesnil-Amelot)
- 23 mai à 9h30 : Ligne 15 (Pont de Sèvres / Saint-Denis Pleyel)
- 23 mai à 14h30 : Ligne 18 (Orly < > Versailles)

Ces conférences ont permis d'aborder les sujets suivants :

- Rappel des arbitrages du 6 mars 2013 sur le Nouveau Grand Paris
  - Le financement
  - Les points qui sont arbitrés
  - Les points à instruire
- La mise en œuvre de la nouvelle feuille de route à l'échelle de chaque tronçon
  - La poursuite de la méthode de concertation avec les élus et différents partenaires
  - Le planning de réalisation du tronçon d'ici à sa mise en service
  - L'information et la concertation avec le public
  - L'action foncière
  - L'architecture des gares

Société du Grand Paris

1.1.3 La participation à des salons professionnels

Depuis 2011, la Société du Grand Paris a participé à plusieurs salons professionnels :

- ***En 2011***

Aux côtés du ministère de la ville, la SGP a participé :

- Aux journées nationales d'échanges des acteurs de la rénovation urbaine les 14 et 15 juin 2011. Ces journées ont permis d'échanger sur le projet avec les élus, les bailleurs sociaux, les partenaires financiers, les associations d'habitants et les services de l'Etat.
- Au salon des maires et des collectivités locales du 22 au 24 novembre 2011 : ce salon a permis d'échanger avec les maires et les élus de la France entière.

A titre individuel, elle a participé :

- Au salon de l'habitat francilien, organisé par l'Association des Maires d'Ile-de-France au parc floral de Vincennes, les 29 novembre, 1er et 2 décembre 2011 ; une conférence de présentation du Grand Paris Express réunissant Etienne Guyot et Sophie Mougard (STIF) a été organisée dans le cadre de ce salon. La Société du Grand Paris avait un stand de 42 m² présentant le réseau et ses gares.
- Au salon de l'immobilier d'entreprise (SIMI), du 1er au 3 décembre 2011 ; la SGP a organisé deux conférences à l'occasion de ce salon sur les thèmes suivants :
  « Le Grand Paris : un levier de valorisation de la région capitale » ;
  « Les gares du Grand Paris : un accélérateur de dynamique urbaine ».
  Ces conférences ont réuni chacune environ 150 participants

- ***En 2012***

Aux côtés des Etablissements publics d'aménagement :

- Au Marché International des Professionnels de l'Immobilier (MIPIM), du 6 au 9 mars 2012 à Cannes. Ce salon rassemble chaque année les investisseurs et les promoteurs du monde entier. A cette occasion, la SGP, les établissements publics d'aménagement franciliens et l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne ont fait stand commun et ont témoigné de leur engagement au service du Grand Paris. Aux côtés des collectivités territoriales et des acteurs économiques, ils ont montré qu'une dynamique puissante était à l'œuvre en Ile-de-France. Le public a eu la parole à l'occasion des conférences qui se sont déroulées en continu sur le stand.

A titre individuel, elle a participé :

- Au salon de la nouvelle ville organisé du 3 au 5 avril 2012 par l'Association des Maires d'Ile-de-France au parc floral de Vincennes. Salon sur lequel de nombreux élus franciliens étaient présents.
- Au Salon "Transports Publics 2012", le grand rendez-vous européen de tous les acteurs et professionnels du transport public et des modes de déplacement durables, qui s'est tenu les 5, 6 et 7 juin au Parc des Expositions de la porte de Versailles à Paris. Salon sur lequel a été présenté le CarbOptimum®, un outil d'aide à la décision permettant d'optimiser et de maîtriser les émissions de gaz à effet de serre, outil développé par la SGP.
- Au Salon de l'immobilier d'entreprise (SIMI) qui s'est tenu du 5 au 7 décembre 2012 au Palais des congrès de Paris. L'occasion de présenter le Grand Paris Express aux professionnels de l'immobilier et de montrer les

Société du Grand Paris

potentiels de développement autour des gares induits par l'arrivée du nouveau réseau de transport.

- **En 2013**

Aux côtés des Etablissements publics d'aménagement :

- Pour la 2e année consécutive aux côtés de l'AFTRP et des EPA d'Ile-de-France, la Société du Grand Paris a participé au MIPIM, le rendez-vous international des professionnels de l'immobilier qui s'est tenu du 12 au 15 mars 2013 à Cannes. A cette occasion, la SGP a présenté les travaux engagés en matière de valorisation urbaine autour des gares du Grand Paris et notamment les consultations de promotion-conception qu'elle lancera durant l'année auprès des opérateurs immobiliers. Deux maquettes présentant les orientations d'architecture élaborées par Jacques Ferrier pour l'émergence, le parvis et le quai de la gare ont également été dévoilées. Deux conférences suivies d'échanges ont été organisées sur le Stand.

A titre individuel, elle a participé :

- Au salon de la Nouvelle Ville organisé par l'Association des maires d'Ile-de-France (AMIF) au parc floral de Vincennes (94), du 9 au 11 avril 2013. La SGP a présentée aux élus franciliens les maquettes de travail élaborées par l'architecte Jacques Ferrier sur les gares du Grand Paris, mais aussi la nouvelle représentation graphique du Grand Paris Express, un mois après les arbitrages rendus par le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault. Deux événements ont ponctué ce salon :
    - la signature de la convention créant l'observatoire des marchés fonciers et immobiliers aux abords des gares du Grand Paris par Jean Daubigny, préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, Etienne Guyot, président du directoire de la SGP et Christian Bénasse, président de la chambre des notaires de Paris.
    - La participation d'Etienne Guyot à l'atelier « Grand Paris : où allons-nous ? », organisé par l'AMIF, aux côtés de Jean Daubigny, préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris ; Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Île-de-France ; Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris chargé de « Paris métropole » et des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France, président de l'AIGP ; Michel Teulet, Président de l'AMIF, maire de Gagny, conseiller général de Seine-Saint-Denis ; Jacques-Alain Benisti, Député maire de Villiers-sur-Marne, co-rapporteur de la loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 ; et Philippe Laurent, président de Paris Métropole, maire de Sceaux.

1.1.4 Les réunions d'information et d'échange avec les acteurs économiques

Avec l'appui des préfectures de département et des organismes consulaires, la Société du Grand Paris a organisé une dizaine de réunions d'échanges avec les acteurs économiques dans les départements d'Île-de-France. Chacune des réunions qui ont eu lieu jusqu'à présent a réuni 150 à 200 participants, chefs d'entreprises pour la plupart.

- Le 13 octobre 2011 en Seine-Saint-Denis (cette réunion a été organisée à l'initiative du MEDEF Ouest de Seine-Saint-Denis).
- Le 24 novembre 2011 en Seine-Saint-Denis (cette réunion a été organisée à l'initiative du Conseil Général de Seine-Saint-Denis).
- Le 6 février 2012 dans les Hauts-de-Seine.

- Les 27 et 28 mars 2012 à l'initiative des Hauts-de-Seine et en partenariat avec BNP PARIBAS (présentation du projet Grand Paris Express devant les dirigeants de 30 entreprises du CAC 40).
- Le 14 février 2012 dans le Val-de-Marne.
- Le 14 février 2012, présentation du projet devant l'association DELTAS regroupant les entreprises de Saint Quentin en Yvelines.
- Le 15 Mars 2012 dans les Yvelines.
- Le 22 Mars 2012 dans l'Essonne.

En dehors de ce cycle de rencontres, des réunions de présentation du projet et d'échange ont eu lieu à la demande de certaines entreprises. C'est le cas de Vinci, Bouygues, BNP Paribas RealEstate et de la Fédération nationale des travaux publics.

1.1.5 La consultation des associations environnementales

Dans le cadre des études environnementales pour alimenter les études d'impact (notamment les études Natura 2000), la direction de l'ingénierie environnementale et de la qualité a mis en place un comité de pilotage associant notamment l'ensemble des gestionnaires des sites et certaines associations environnementales intéressées.

1.2 Une concertation poursuivie également avec le grand public

1.2.1 Site Internet : un relais régulièrement actualisé et facile d'accès

Dès la création de son site internet le 31 mai 2011, la Société du Grand Paris s'est fixée pour principes de s'adresser à tous les publics et de :

- fournir de l'information d'ordre institutionnel sur l'établissement public ;
- suivre en direct la vie du projet.

Dès l'ouverture du site, l'acte motivé (adopté le 26 mai) a été mis en ligne, offrant aux internautes la possibilité de le télécharger ou de le feuilleter en ligne.

Création d'un onglet concertation sur le site internet

En janvier 2012, la page d'accueil du site internet de la SGP a été refondue de façon à y intégrer un onglet concertation. En cliquant sur le bouton « *le projet avance, la concertation continue, exprimez-vous* », l'internaute avait accès à un formulaire lui permettant d'exprimer un avis ou de poser une question.
Depuis sa mise en ligne, la fréquentation du site a été relativement régulière. Elle se stabilisait en juin 2012 à 600 visites par jour et 1 400 « pages vues » par jour (hors week-end). Toutes les questions posées ont bénéficié d'une réponse individualisée.

Une démarche enrichie et complétée

Le 6 septembre 2012, la Société du Grand Paris a mis en ligne un nouveau site Internet bénéficiant d'un positionnement moins institutionnel et valorisant de manière plus vivante le projet Grand Paris Express.
La nouvelle version du site est consultable à l'adresse :
http://www.societedugrandparis.fr
Outre les rubriques d'information, le site propose un espace de dialogue permettant aux internautes de poser des questions. Le site propose des contenus audiovisuels et multimédia et donne la possibilité aux internautes de s'inscrire à une lettre mensuelle d'information (par abonnement). Un espace dédié à la presse est également créé.
Le 11 septembre 2012, le site dédié à la Ligne Rouge Sud a été mis en ligne. Il est consultable à l'adresse : http://www.lignerougesud.fr

Société du Grand Paris

Ce site web présente le tronçon concerné (objectifs, enjeux, aménagements prévus...) et les modalités de concertation mises en œuvre (planning, lieux des réunions...). Les internautes ont la possibilité de poster des avis, de feuilleter et télécharger des documents.

Diffusion d'une newsletter
Les internautes ont également été informés au moyen d'une Newsletter traçant les avancées du projet, au fur et à mesure qu'il se précisait.
Dix-sept Newsletters ont été diffusées à près de 5000 internautes inscrits (au 24 juin 2013).

1.2.2 De très nombreuses réunions d'information et d'échanges
A la demande des maires, la Société du Grand Paris a participé à différentes réunions publiques afin de faire un point de l'avancement du projet et de répondre aux questions des habitants.

Sur le tronçon Noisy-Champs / Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse), une réunion publique s'est tenue à Aulnay le 13 juin 2013, en présence des conseils municipaux des villes de Clichy-Sous-Bois, Montfermeil, Livry-Gargan, Sevran et Aulnay.

2. Une nouvelle étape de concertation sur le tronçon Noisy-Champs / Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse)

Le tronçon concerné par cette nouvelle phase de dialogue avec le public est celui qui relie les gares de Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel puis la partie du tronçon allant de Saint-Denis Pleyel à Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) du réseau de transport du Grand Paris. Ce tronçon intègre :

- La totalité de la Ligne 16, entre les gares de Noisy-Champs et Le Bourget RER
- Le tronc 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 Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse)

La ligne 16 entre Noisy-Champs et Le Bourget est longue de 23 km. Elle relie 7 gares (Noisy-Champs, Chelles, Clichy-Montfermeil, Sevran-Livry, Sevran-Beaudottes, Aulnay et Le Bourget RER) et dessert neuf communes : Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Sevran (par deux gares), Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Chelles, Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne et traverse quatre autres communes : Drancy, Villepinte (desservie par le tronçon Pleyel-Le Mesnil Amelot), Livry-Gargan et Gournay-sur-Marne.

Le tronçon concerné correspond dans le schéma d'ensemble à la partie de la ligne rouge allant de Noisy-Champs à Saint-Denis-Pleyel et au prolongement de la ligne 14 de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis-Pleyel qui relève de la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris.

Ce tronçon comprend sept gares dont cinq interconnectées à divers réseaux :

- À des réseaux existants : RER A à Noisy/Champs, RER B à Sevran, RER E et Transilien P à Chelles
- Ou projeté comme le tram-train T4 à Clichy-Montfermeil

Société du Grand Paris

- Et sans oublier la ligne Orange ou son substitut, la ligne 11 prolongée, à Noisy-Champs

Le tronc commun des lignes 16 et 17, d'une longueur d'environ 6.1 Km relie les gares de Saint-Denis-Pleyel, La Courneuve « Six Routes » et Le Bourget RER. Il dessert directement trois communes : Saint-Denis La Courneuve et Le Bourget et traverse deux autres communes : Saint-Ouen et Aubervilliers.

A Saint-Denis-Pleyel, les lignes 16 et 17 seront connectées :

- D'une part à la ligne 14 prolongée au même tronçon depuis l'arrière-gare de Mairie de Saint Ouen, ce qui représente environ 1.7 Km de tunnel au total ;
- D'autre part à la ligne 15, à l'horizon 2025 par l'Est et à l'horizon 2027 par l'Ouest.

La mise en service de ce tronçon est prévue à l'horizon 2023 avec le prolongement de la ligne 14 à Saint-Denis-Pleyel.

En termes de calendrier et d'échéances :

- Entre le 13 septembre 2012 et le 4 octobre 2012 : organisation des 3emes comités de pilotage avec les maires du tracé afin de dégager un consensus sur les différentes émergences et d'aborder les problématiques foncières liées au tracé et à l'implantation des gares ;
- de début novembre 2013 à mi-décembre 2013 : une nouvelle étape de concertation renforcée avant l'enquête publique ;
- décembre 2013 : transmission du dossier d'enquête publique au préfet de région ;
- mi 2014 : Enquête publique.

2.1 Les objectifs

Cette nouvelle étape de concertation, qui commencera début novembre 2013, vise à recueillir les observations du public et à répondre aux questions relatives au projet et à sa mise en œuvre. Un bilan de la concertation, faisant état de l'ensemble des modalités de concertation qui ont été mises en œuvre depuis le débat public, sera préparé par la SGP et joint au dossier qui sera soumis à enquête publique.
Ce processus précédera l'enquête publique qui vise quant à elle, à recueillir les avis du public sur un dossier d'enquête publique défini par les textes en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du réseau de transport. Cette enquête devrait ouvrir sur ce tronçon en 2014. Elle sera conduite par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête. A l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur rédigera un rapport et formulera un avis motivé. L'objectif est d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet, adoptée par décret en Conseil d'Etat.

2.2 Une concertation sous la houlette d'un garant de la CNDP

La Société du Grand Paris souhaite conduire cette concertation avec le grand public en organisant notamment des réunions publiques sous la houlette d'un garant indépendant. Elle sollicite en ce sens la nomination d'un garant auprès de la CNDP. Son rôle sera de veiller à ce que la concertation favorise la libre expression du public et la pluralité des avis dans un souci de qualité, de transparence et d'ouverture. Le garant interviendra pour réguler et arbitrer les débats.

2.3 L'organisation mise en place

Société du Grand Paris

L'ensemble des équipes de la SGP sera mobilisé en tant que de besoin. La direction de la communication mettra en œuvre le dispositif de concertation et de communication.

Pour l'assister sur la concertation et les enquêtes publiques, la Société du Grand Paris a mis en place un accord-cadre avec quatre agences spécialisées dans ce type de démarche. Chaque concertation fait l'objet d'une mise en concurrence particulière parmi ces quatre agences afin de recruter le prestataire qui concevra, réalisera et diffusera tous les supports de communication/concertation et qui organisera les réunions publiques.

3. Le dispositif de concertation et de communication à mettre en œuvre pour cette nouvelle étape

Le dispositif de concertation et de communication s'appuie sur des supports écrits et numériques et conjugue l'utilisation de l'écrit et de l'oral afin de permettre au public d'accéder à l'information et de participer au débat en choisissant le mode qui lui convient le mieux.

3.1 Entre 12 et 14 réunions publiques envisagées

Elles seront organisées entre début novembre et mi-décembre 2013.
La détermination des lieux et la programmation des dates sont en cours.

18 villes concernées : Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Chelles, Noisy-le-Grand, Champs-sur-Marne, Drancy, Villepinte, Livry-Gargan, Gournay-sur-Marne, Saint-Denis, Ile-Saint-Denis, La Courneuve, Saint-Ouen et Aubervilliers

	Liste des réunions publiques envisagées
1	Le Bourget
2	Le Blanc Mesnil
3	Aulnay-sous-Bois
4	Sevran
5	Livry-Gargan
6	Clichy-sous-Bois
7	Montfermeil
8	Chelles
9	Gournay-sur-Marne
10	La Courneuve
11	Saint-Denis
12	Saint-Ouen
	Options possibles
13	Ile-Saint-Denis
14	Drancy

A noter que les villes de Noisy-Grand et Champs-sur-Marne ont déjà bénéficié d'une réunion publique dans le cadre de la concertation menée sur la Ligne 15 Sud (tronçon Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs)

Déroulé-type d'une réunion publique proposé aux élus :

- Accueil par le maire
- Historique du projet et objectifs de ce temps de concertation
- Présentation succincte du Grand Paris Express
- Principales caractéristiques du métro
- Présentation du tronçon
    - Descriptif et caractéristiques principales du tronçon

Société du Grand Paris

- Méthodes de réalisation (travaux en souterrain, tunnelier, chantiers à ciel ouvert, forages...)
- Le planning

- La ou les gare(s) de la commune
  - Point d'avancement des études d'insertion urbaine de la gare (principe fonctionnel, principe de desserte, principe de correspondance, temps de parcours)
  - Comment aménager et construire autour de la gare ? (emprises du chantier, calendrier)
  - Les ouvrages annexes, le poste d'alimentation électrique
  - Les aspects fonciers
  - Les impacts du chantier sur la ville
  - Les enjeux environnementaux au niveau de la commune

- Questions - réponses avec le public / urne à disposition

Les partenaires seront conviés au débat : Services de l'Etat, Préfets, DRIEA, DRIEE, RFF, RATP, SNCF, ADP, STIF, EPA, et l'ensemble des membres des comités de pilotage.

3.2 Les autres actions d'information & de concertation

Différentes actions d'information, de sensibilisation et de participation du public seront mises en œuvre pendant cette phase de concertation.

Une identité graphique « concertation »
Une charte graphique propre à la concertation du projet Grand Paris Express a été créée pour identifier la démarche dans sa globalité et permettre une déclinaison par tronçon. Cette charte est en cours d'adaptation pour prendre en compte les nouvelles appellations de lignes présentées le 6 mars dernier par le premier Ministre. L'ensemble des actions et supports d'information et de concertation diffusés respecteront cette charte graphique, afin que le grand public identifie bien la démarche mise en œuvre.

Une exposition dans chaque commune
Un jeu de 6 panneaux d'exposition sera mis en place dans chaque mairie du tronçon et éventuellement dans d'autres lieux publics (à définir). Ces panneaux présenteront : le projet Grand Paris Express ; les acteurs et le financement du projet ; la démarche de concertation engagée ; le tronçon Noisy-Champs / St Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen ; le calendrier du projet, les enjeux environnementaux et urbains, l'aménagement des gares, les émergences, les emprises de chantier...
Ils resteront en place pendant toute la durée de concertation.

Un dépliant d'information diffusé sur l'ensemble du tronçon
Un dépliant de présentation du tronçon qui présentera également le calendrier et les modalités de la concertation sera édité. Largement diffusé auprès des habitants, ce dépliant sera mis à disposition dans les lieux publics des communes et éventuellement « boité » et tracté sur des sites stratégiques (à définir avec le prestataire lorsque celui-ci sera retenu).

Des affiches et tracts diffusés dans chaque commune
Des affiches et des tracts personnalisés annonceront chacune des 18 réunions publiques (version personnalisée par commune).

Le portail web SGP

Société du Grand Paris

Le portail web de la Société du Grand Paris présente le projet de Grand Paris Express dans son ensemble puis renvoie sur le site web de chaque tronçon soumis à concertation.

Un site web dédié à la concertation du tronçon Noisy-Champs / St Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen
Ce site web se focalisera sur le tronçon concerné (objectifs, enjeux, aménagements prévus...) et les modalités de concertation mises en œuvre (planning, lieux des réunions...). Les internautes auront la possibilité de poster des avis, de feuilleter et télécharger des documents. Ce site web dédié sera mis en ligne au lancement de cette nouvelle étape de concertation.

Adaptation du site web aux tablettes numériques et Smartphones
Une version mobile du site Internet sera développée, afin qu'il puisse être accessible et lisible sur Smartphone et tablette numérique.

Une présence sur les réseaux sociaux
Des pages sur les réseaux sociaux (compte spécifique sur Facebook, twitter...) seront créées et animées pendant cette phase de concertation.

Une communication transversale et partenariale
Des relais dans les supports municipaux existants sont prévus (évoqués avec les élus lors des comités de pilotage). Un kit communication, contenant l'ensemble des éléments de communication disponibles (éléments graphiques, éléments de langage, supports édités, bannières web....), sera mis à disposition des partenaires du projet sur le site Internet dédié.

- Publication d'articles de fond dans la presse municipale et départementale
- Campagne d'affichage pour annoncer les réunions publiques
- Netlinking (liens entre les sites web des collectivités locales et le site web du tronçon)

Relations presse
Un point presse pourra être organisé pour le lancement de la phase de concertation et la tenue des réunions publiques sera annoncée par voie de presse.

L'ensemble de ce dispositif sera affiné et calibré lorsque le prestataire en charge de la communication sera choisi (été 2013).

cndp
Commission nationale
du débat public
Le Président

ARRIVEE
SOCIETE DU GRAND PARIS
09 SEP. 2013

Paris, le 4 septembre 2013

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint copies des décisions, adoptées par la Commission nationale du débat public lors de sa séance du 4 septembre 2013, sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris (tronçon Noisy Champs – Saint-Denis Pleyel – Mairie de Saint-Ouen).

Monsieur Henri Watissée est désigné en tant que garant chargé de veiller à la mise en ouvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique.

La Commission nationale a approuvé les modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre pendant la phase postérieure au débat public. Le public sera informé, pendant la concertation et à l'occasion des réunions publiques, que le bilan de la concertation, dressé à l'issue de celle-ci, sera joint au dossier d'enquête publique avant son ouverture.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération très distinguée.

Christian LEYRIT

Monsieur Etienne Guyot
Président du Directoire
Société du Grand Paris
Le Cézanne
30 avenue des Fruitiers
93200 Saint Denis

244, boulevard Saint Germain. 75007 Paris : 01 44 49 85 60 : 01 44 49 85 61
: www.debatpublic.fr - contact@debatpublic.fr

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 SEPTEMBRE 2013

DÉCISION N° 2013 / 45 / RTPGP / 8

PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
- vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- vu la délibération n° CS 2011-4 du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011,
- vu le décret 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris,
- vu la lettre en date du 18 juillet 2013 du Président du directoire de la Société du Grand Paris précisant les modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, qu'il a prévu, concernant le tronçon Noisy-Champs/Saint-Denis Pleyel/ Mairie de Saint-Ouen,

- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Les modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre pendant la phase postérieure au débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris (tronçon Noisy-Champs/Saint-Denis Pleyel/ Mairie de Saint-Ouen) sont approuvées.

Article 2 :

Le public sera informé, pendant la concertation et à l'occasion des réunions publiques, que le bilan de la concertation, dressé à l'issue de celle-ci, sera joint au dossier de l'enquête publique avant son ouverture.

Le Président

Christian LEYRIT

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 SEPTEMBRE 2013

DÉCISION N° 2013 / 46 / RTPGP / 9

PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
- vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- vu la délibération n° CS 2011-4 du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011,
- vu le décret 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris,
- vu la lettre en date du 18 juillet 2013 du Président du directoire de la Société du Grand Paris sollicitant la désignation d'un 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 jusqu'à l'enquête publique, concernant le tronçon Noisy-Champs/Saint-Denis Pleyel/ Mairie de Saint-Ouen,
- vu sa décision n° 2012/45/RTPGP/8 du 4 septembre 2013 approuvant les modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,

- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

M. Henri WATISSEE est désigné 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 jusqu'à l'enquête publique sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris (tronçon Noisy-Champs/Saint-Denis Pleyel/ Mairie de Saint-Ouen).

Le Président

Christian LEYRIT

TABLE DES MATIÈRES

CRÉDITS

Conception et réalisation graphique : bdc conseil / Ecedi.
Rédaction : Odile Chamussy, Denis Couty, Amélie-Morgiane Gautier, Tristan Gaillot, Sylvie Lefèvre, Frédéric Chaussée, Coline Bris.
Crédits photo et icono : DR Société du Grand Paris / Michel Aumercier.

La Société du Grand Paris remercie chaleureusement les nombreux participants et acteurs qui ont contribué à la réussite de cette nouvelle étape de concertation.

www.lignes14-16-17.fr
Suivez nous sur :
www.facebook.com/GrandParisExpress
www.twitter.com/GdParisExpress

© Société du Grand Paris - mai 2014 - Conception bdcconseil/Ecedi

TOUT SUR LE GRAND PARIS EXPRESS
www.societedugrandparis.fr

Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers – 93 200 Saint-Denis
Tél : 01 82 46 20 00 – Fax : 01 82 46 20 31

Société du Grand Paris