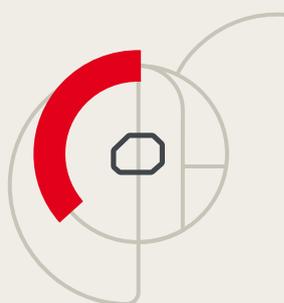


GRAND PARIS EXPRESS

LE MÉTRO DU GRAND PARIS



LIGNE 15 | OUEST

PONT DE SÈVRES <> SAINT-DENIS PLEYEL



BILAN DE LA CONCERTATION AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE

DÉCEMBRE 2014

SOMMAIRE

SYNTHÈSE

04 Une concertation au plus près du terrain

07 PRÉAMBULE

09 LE PROJET EN BREF

10 Caractéristiques du projet et territoires desservis

12 Le calendrier général du projet

15 LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

16 Une concertation sous l'égide du garant de la CNDP

17 S'informer

22 Participer

26 Contribuer

29 L'ANALYSE QUANTITATIVE

31 La méthode

32 Les données quantitatives

37 L'ANALYSE QUALITATIVE

38 La concertation

40 Le projet et son opportunité

42 Le projet : le tracé, le tunnel, les ouvrages annexes

44 Les gares

50 Le calendrier

51 Le coût et le financement

52 Les travaux et les nuisances

54 Les impacts environnementaux

56 Les impacts socio-économiques

57 Les impacts fonciers

58 Les aménagements autour des gares

59 La nouvelle offre de transport

61 L'intermodalité

65 CONCLUSIONS

67 ANNEXES

CRÉDIT PHOTO COUVERTURE : SACHA LENORMAND

UNE CONCERTATION AU PLUS PRÈS DU TERRAIN

Sur l'ensemble des tronçons du Grand Paris Express dont elle est maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris élabore et conduit le projet dans le cadre d'une concertation continue associant élus, partenaires, acteurs socio-économiques et habitants.

Sur le tronçon de la ligne 15 Ouest, entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel, une phase de concertation renforcée s'est tenue du 11 juin au 12 juillet 2014 ; elle a donné lieu à 5 réunions publiques et 2 rencontres sur le terrain. La concertation se poursuit sur le site Internet de la Société du Grand Paris. Dans ce bilan, l'ensemble des questions et avis ont été pris en compte jusqu'au 8 août 2014. Il constitue la synthèse et l'analyse des plus de 142 questions et avis adressés à la Société du Grand Paris pendant la période de concertation renforcée, que ce soit en réunion publique, sur Internet ou à l'occasion des rencontres sur le terrain.

La Société du Grand Paris a assuré la continuité des dispositifs de concertation renforcée en ayant recours aux mêmes modalités que pour les concertations précédemment organisées sur d'autres tronçons du Grand Paris Express : réunions publiques pour chaque gare, association et mobilisation des partenaires de la Société du Grand Paris, mise en place d'une rubrique dédiée au projet sur le site Internet de la Société du Grand Paris avec un formulaire spécifique permettant de recueillir les avis et questions en ligne, large information des publics (relations presse, expositions, affichage et diffusion de tracts notamment).

Des rencontres sur le terrain ont été mises en place, comme ce fut le cas sur le tronçon de la ligne 14 Sud, dont la concertation renforcée avait lieu à la même période. Sur un territoire caractérisé notamment par une présence économique forte, ces démarches visaient à aller à échanger avec les publics travaillant sur le secteur.

LA CONCERTATION EN QUELQUES CHIFFRES

- ▶ **11 communes** concernées
- ▶ **5 réunions** publiques
- ▶ **2 rencontres sur le terrain**, auprès des habitants et des futurs usagers
- ▶ **320 555 dépliants** distribués dans les boîtes aux lettres, et mis à la disposition des communes et des relais économiques
- ▶ **88 800 tracts** diffusés sur les marchés et les lieux de transport
- ▶ **2 476 affiches** mises à la disposition des collectivités territoriales
- ▶ **2 042 participants** aux 5 réunions publiques de la concertation renforcée et aux rencontres
- ▶ **421 questions et avis**
- ▶ **8 567 connexions** sur les pages dédiées à la ligne 15 Ouest entre le 3 juin et le 31 août 2014, hébergées sur le site Internet de la Société du Grand Paris

UNE ANALYSE QUANTITATIVE ET QUALITATIVE DE L'EXPRESSION DU PUBLIC

Le dispositif de concertation mis en place sur le tronçon de la ligne 15 Ouest a permis de réunir 2 042 personnes à l'occasion des réunions publiques et des rencontres de terrain, et de répondre aux 421 avis et questions formulés sur la période.

Par ailleurs, 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 conditions matérielles.

Les partenaires de la Société du Grand Paris étaient présents aux réunions : l'État, la Région, le STIF, la RATP, RFF, la SNCF et les collectivités locales. Ils ont chacun répondu aux questions du public portant sur leurs domaines de compétence.

La démarche a permis l'expression des préoccupations et la formulation des avis. Les sujets évoqués par le public sont mis en exergue par l'analyse quantitative et qualitative, de même que les réponses apportées par la Société du Grand Paris et ses partenaires.

Bonne lecture.

PRÉAMBULE

Le projet proposé pour le tronçon Pont de Sèvres < > Saint-Denis Pleyel de la ligne 15 est issu d'une démarche unique associant les acteurs publics aux réflexions de la Société du Grand Paris.

En particulier, le positionnement du tracé, des gares et des puits de sécurité résulte d'une réflexion menée en concertation avec les collectivités territoriales et les acteurs concernés : STIF, services de l'État et opérateurs de transport. Ainsi, depuis début 2011, 30 réunions de comités de pilotage et 50 réunions en comités techniques ont été organisées sur ce tronçon.

La phase de concertation, qui s'est déroulée du 11 juin au 12 juillet 2014 et dont ce document tire le bilan, a constitué une **démarche volontaire de la Société du Grand Paris**, au-delà de ce que la réglementation impose aux maîtres d'ouvrage. La Société du Grand Paris a ainsi souhaité maintenir et amplifier la **démarche de concertation continue** qui a été amorcée, depuis le début de l'élaboration du projet.

À la différence du débat public de 2010, ce n'est plus l'opportunité du projet qui a été au cœur de cette phase de concertation renforcée : il a d'abord été question de partager les résultats des études menées, d'ajuster les phases ultérieures des études et d'enrichir le projet **en prévision de l'enquête publique prévue en 2015**. Il s'agissait ensuite d'informer et de recueillir toutes les remarques, avis et interrogations sur les fonctionnalités des gares, leur architecture, la méthode de construction ou encore le déroulement des travaux.



1

LE PROJET EN BREF

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET ET TERRITOIRES DESSERVIS

LA LIGNE 15 OUEST ET SON TERRITOIRE

D'une longueur de 20 km, souterraine, la ligne 15 Ouest relie Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel. Elle comporte 9 nouvelles gares, dont 8 en correspondance à terme avec des lignes du Transilien, RER, métro ou tramway, au service des habitants de 4 départements : les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis, les Yvelines et le Val-d'Oise.

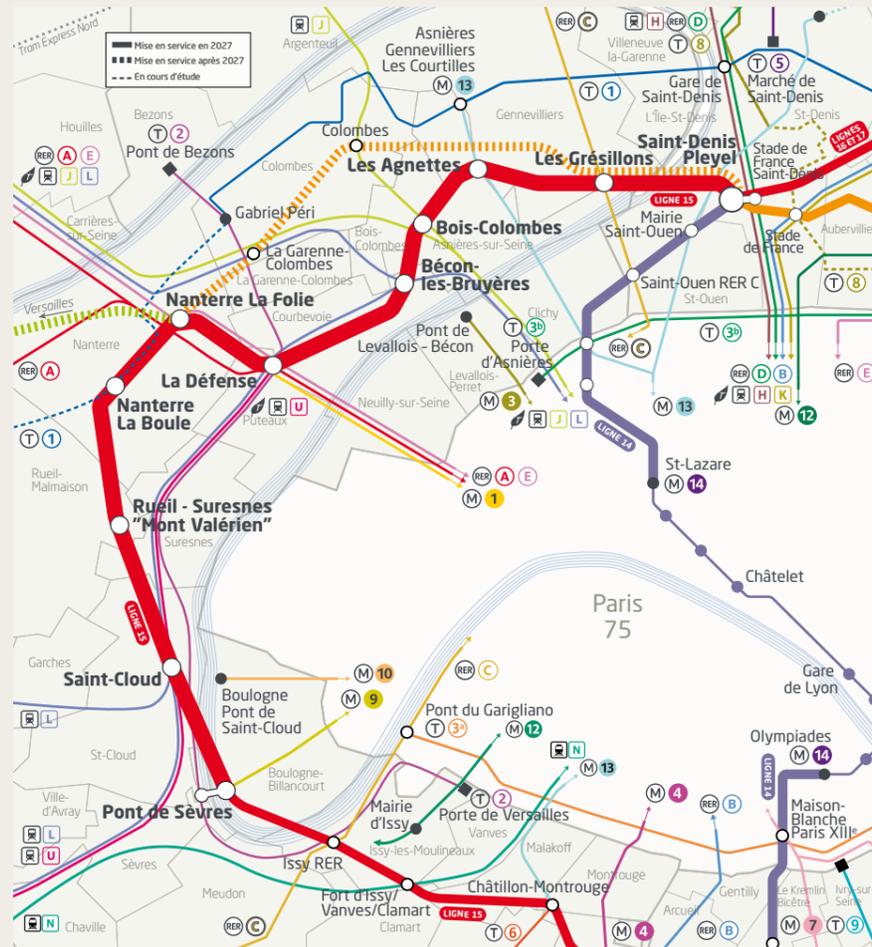
Dès sa mise en service, elle offrira des correspondances avec les autres lignes du Grand Paris Express (les lignes 14, 16, 17). Elle permettra de relier des pôles d'activité de première importance tels que La Défense et Saint-Denis Pleyel.

LES 9 GARES DE LA LIGNE 15 OUEST

- ▶ Saint-Cloud
- ▶ Rueil - Suresnes « Mont Valérien »
- ▶ Nanterre La Boule
- ▶ Nanterre La Folie
- ▶ La Défense
- ▶ Bécon-les-Bruyères
- ▶ Bois-Colombes
- ▶ Les Agnettes
- ▶ Les Grésillons

LES 11 COMMUNES CONCERNÉES PAR CONCERTAION DE LA LIGNE 15 OUEST

- ▶ Saint-Cloud
- ▶ Suresnes
- ▶ Rueil-Malmaison
- ▶ Nanterre
- ▶ Puteaux
- ▶ Courbevoie
- ▶ La Garenne-Colombes
- ▶ Bois-Colombes
- ▶ Asnières-sur-Seine
- ▶ Gennevilliers
- ▶ L'Île-Saint-Denis



LES TRAVAUX EN BREF

La quasi-totalité du tunnel de la ligne 15 Ouest sera réalisée au tunnelier, ce qui permettra de réduire considérablement les gênes pour les riverains. Plus généralement, les méthodes de construction seront adaptées aux enjeux environnementaux du territoire, sur la base des études environnementales destinées à alimenter les études de conception des ouvrages. Enfin, un schéma directeur d'évacuation des déblais a été élaboré pour tenir compte de l'équilibre territorial et évacuer les déblais au plus près de leur zone de production.



© RENÉ SULTRA

LE SERVICE PROPOSÉ

Le mode de conduite automatique prévu pour le Grand Paris Express, permettra une circulation des trains rapide, autonome et sûre pour une qualité de service optimale.

Ainsi, chaque train de la ligne 15, accessible aux personnes à mobilité réduite, s'arrêtera dans chaque gare et pourra accueillir 1 000 voyageurs - toutes les 2 minutes en heure de pointe à horizon 2030. Pour garantir une circulation régulière, les trains automatiques de la ligne 15 seront supervisés depuis un poste de commande centralisé installé à Champigny-sur-Marne, dans le Val-de-Marne.

DES TEMPS DE DÉPLACEMENT RÉDUITS

- ▶ **Saint-Denis Pleyel <> La Défense :**
12 minutes contre 30 minutes aujourd'hui
- ▶ **Fort d'Issy - Vanves - Clamart <> Nanterre La Folie :**
15 minutes contre 47 minutes aujourd'hui
- ▶ **Rueil - Suresnes « Mont Valérien » <> Les Grésillons :**
16 minutes contre 60 minutes aujourd'hui
- ▶ **Nanterre La Boule <> Saint-Cloud :**
5 minutes contre 25 minutes aujourd'hui

LE CALENDRIER GÉNÉRAL DU PROJET

Les deux débats publics qui se sont déroulés de septembre 2010 à janvier 2011 sur le réseau de transport public du Grand Paris et sur le projet Arc Express (voir www.debatpublic-reseau-grandparis.org et www.debatpublic-arcexpress.org) ont abouti à la définition du réseau de transport public du Grand Paris. **Le schéma d'ensemble a été approuvé par décret du 24 août 2011.**

Concernant la ligne 15 Ouest, le débat public a eu des retombées majeures. En effet, parmi les 9 nouvelles gares de la ligne, trois ont été ajoutées à la demande des élus et des participants au débat public : la gare de Rueil-Suresnes « Mont Valérien », initialement située à Suresnes, la gare de Nanterre la Boule et la gare de Bois-Colombes.

Depuis 2011, la Société du Grand Paris a travaillé et poursuivi ses échanges directs et réguliers avec les partenaires institutionnels et économiques du Grand Paris Express : l'État, la Région, le STIF, la RATP, RFF, la SNCF, et les collectivités locales. En particulier, les élus ont été étroitement associés à l'avancement du projet au sein des comités de pilotage, dédiés à chaque gare, comités permettant d'examiner les meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales pour l'implantation et l'insertion des gares. Ainsi, **depuis 2011, 80 réunions rassemblant tous les partenaires concernés se sont tenues sur les 9 gares de la ligne 15 Ouest.**

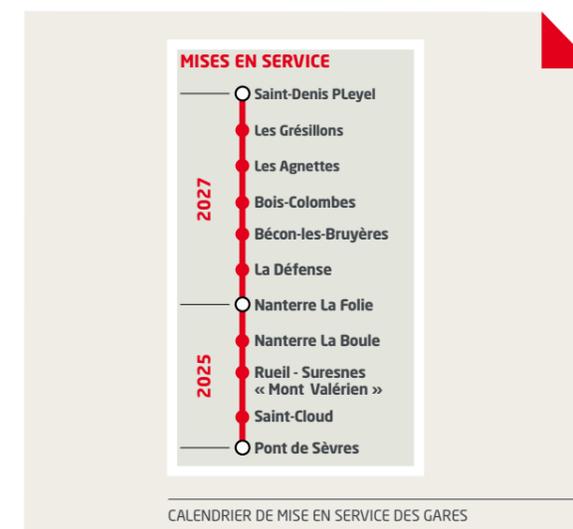
Par ailleurs, pendant cette période, la Société du Grand Paris s'est tenue à la disposition des élus et des représentants des habitants, lors de conseils municipaux, de réunions de quartier ou lors de réunions publiques.

Enfin, elle a tenu le grand public informé de l'état d'avancement du projet, principalement grâce à son site Internet et à des articles de presse.

La **concertation renforcée du 11 juin au 12 juillet 2014**, dont le présent document tire le bilan, a fait suite à cette phase de débat public, d'études et de définition concertée du projet. Elle a eu pour objectif de partager le résultat des études conduites par la Société du Grand Paris, et de recueillir les remarques, avis et interrogations du public. Celles-ci permettront d'enrichir le dossier d'enquête publique qui sera mis à la disposition du public dans le cadre de **l'enquête publique prévue en 2015**. Cette dernière étape doit permettre d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet, autorisant **le démarrage des travaux, en 2018.**

La mise en service du tronçon est prévue à l'horizon 2025 pour la partie située entre Pont de Sèvres et Nanterre La Folie, et 2027 pour la partie située entre Nanterre La Folie et Saint-Denis Pleyel.

Avec ses 9 gares, la ligne 15 Ouest accueillera un trafic d'environ 600 000 voyageurs par jour, à horizon 2030.



LES ÉTAPES SUIVANTES : L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

L'enquête d'utilité publique a pour objectif l'information des citoyens et le recueil des avis sur le projet. Conduite par une commission d'enquête désignée par le président du tribunal administratif de Paris et organisée dans les mairies et préfectures concernées par le projet, elle permet aux citoyens d'exprimer leurs appréciations, suggestions et contre-propositions sur un registre d'enquête et/ou par courrier.

La commission d'enquête, composée de personnes indépendantes, doit établir un rapport relatant le déroulement de l'enquête et consigner, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet. Le Président de la commission d'enquête transmet le dossier de l'enquête et les registres accompagnés du rapport et des conclusions motivées au préfet de la région d'Île-de-France et au président du tribunal administratif de Paris. Ensuite, le projet est transmis au Conseil d'État en vue de sa déclaration d'utilité publique, prononcée par décret. Les rapports et conclusions de la commission d'enquête sont mis à la disposition du public pendant une année.



CALENDRIER GÉNÉRAL



2

LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE 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, tenu systématiquement informée la Commission nationale du débat public (CNDP) des « modalités d'information et de participation du public mises en œuvre ainsi que de sa contribution à l'amélioration du projet ».

Comme pour les autres tronçons du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris a souhaité instaurer, en amont de l'enquête publique, un dialogue direct avec le grand public. Ce dialogue volontaire s'est tenu sous l'égide d'un garant nommé par la Commission nationale du débat public. Les modalités retenues ont visé à assurer la meilleure information possible à la fois sur la concertation elle-même et sur le projet soumis à cette concertation, et à favoriser la participation du public.

UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DU GARANT DE LA CNDP

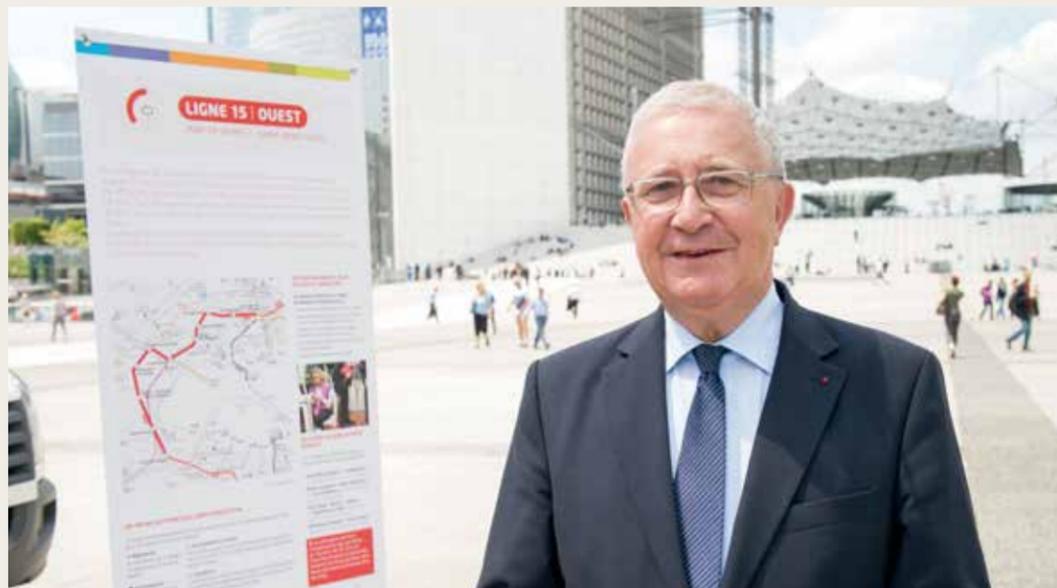
Pour cette étape de concertation renforcée, la Société du Grand Paris a sollicité auprès de la CNDP la nomination d'un garant. Monsieur Jean-Yves Audouin, préfet honoraire, s'est vu confier cette mission par décision de la CNDP, le 2 avril 2014 (voir décision en annexe).

Dans le cadre de la même décision, la CNDP a approuvé les modalités d'information et de participation du public mises en œuvre sur le projet, dans la phase ultérieure au débat public.

En amont de la concertation, et compte tenu de cette validation, le garant a veillé à ce que les informations diffusées au travers des différents supports soient fiables,

de qualité et compréhensibles par tous ; il s'est en outre assuré que les meilleures dispositions étaient prises pour la diffusion de l'information. Puis, pendant le temps des réunions publiques, son rôle a consisté à favoriser l'expression du public et à veiller à la qualité des réponses apportées par les intervenants aux questions du public. En outre, le garant a mis à la disposition du public une adresse électronique pour répondre à des questions éventuelles sur la concertation.

Enfin, à l'issue de la concertation, il a rédigé un rapport remis à la CNDP, consultable par tous sur les sites Internet de la CNDP et de la Société du Grand Paris, et joint au dossier d'enquête publique.



MONSIEUR J-Y AUDOUIN, GARANT DE LA CONCERTATION / © SACHA LENORMAND

S'INFORMER

En préparation de la concertation, un large dispositif a été mis en place pour informer le public concerné sur la concertation elle-même, en particulier sur la tenue des réunions publiques, ainsi que sur le projet de la ligne 15 Ouest, afin de permettre à chacun de participer de manière éclairée à la démarche. Ce dispositif s'est appuyé notamment sur un partenariat étroit avec les élus et les services des communes concernées ainsi qu'avec les acteurs économiques.

LE PARTENARIAT AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

La Société du Grand Paris a mis en place avec les mairies concernées le dispositif de communication et d'information.

Les supports suivants ont été notamment adressés aux communes :

- ▶ dépliants d'information sur le projet ;
- ▶ panneaux d'exposition sur le projet ;
- ▶ affiches génériques ou spécifiques (par commune) pour l'affichage municipal ;
- ▶ rédactionnels, cartes, visuels divers afin d'alimenter leur site Internet et/ou leur magazine municipal.

LE DÉPLIANT D'INFORMATION

Un dépliant d'information sur le projet et sur les modalités de concertation a été conçu (voir dépliant en annexe) : composé de 4 volets, il réunissait les principales informations sur le cadre général du Nouveau Grand Paris, les objectifs du projet, ses grandes caractéristiques, le niveau de service prévu pour les voyageurs, le calendrier de réalisation, les bénéfices attendus de la mise en service de la ligne, ainsi que les modalités mises à la disposition du public pour s'informer, poser des questions et donner un avis.

Le dépliant a été diffusé dans toutes les boîtes aux lettres des habitants des 11 communes concernées par le projet. Il a également été envoyé à toutes les mairies, diffusé lors des réunions publiques et des opérations sur le terrain. Au total, 320 555 exemplaires ont été distribués, soit :

- ▶ 290 900 exemplaires dans les boîtes aux lettres (voir plan de diffusion ci-contre) ;
- ▶ 23 900 exemplaires mis à disposition des communes ;
- ▶ 500 exemplaires envoyés au conseil général des Hauts-de-Seine ;
- ▶ 3 210 envoyés aux aménageurs et acteurs économiques : l'EPADESA (l'Établissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche), DEFACTO (l'Établissement Public



de Gestion du quartier d'affaires de La Défense), l'AUDE (Association des utilisateurs de La Défense), et Unibail-Rodamco, opérateur du CNIT Paris La Défense et du centre commercial Les Quatre Temps) ;

- ▶ 1 200 exemplaires distribués lors des opérations de terrain à La Défense et aux Quatre Temps ;
- ▶ 845 exemplaires distribués en réunion publique.

Plan de diffusion du dépliant dans les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées :

Communes	Quantités prévues
Rueil-Malmaison	39 500
Suresnes	23 600
Nanterre	40 000
Gennevilliers	19 500
Asnières-sur-Seine	45 000
L'Île-Saint-Denis	3 500
Saint-Cloud	15 500
Bois-Colombes	15 500
Courbevoie	48 000
Puteaux	25 500
La Garenne-Colombes	15 300

LES TRACTS

Des tracts ont été réalisés pour annoncer chaque réunion publique. Ils ont été distribués avant chaque réunion aux 46 points de tractage identifiés (transports en commun et marchés) en concertation avec les communes.

En outre, des tracts ont également été distribués lors d'une rencontre avec les salariés de La Défense.



QUELQUES EXEMPLES DE TRACTS



TRACTAGE POUR INFORMER DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE RUEIL-MALMAISON LE 25 JUIN / © DR

Plan de distribution des tracts en vue des réunions publiques

Communes	Nombre de dépliants distribués
Saint-Cloud	2 510
Suresnes	7 961
Rueil-Malmaison	10 174
Nanterre	10 370
La Défense	15 900
Puteaux	4 350
Courbevoie	2 540
La Garenne-Colombes	5 910
Bois-Colombes	2 460
Asnières-sur-Seine	7 886
Gennevilliers	5 884
L'Île-Saint-Denis	2 910

LES AFFICHES

Une affiche générique, annonçant l'ensemble des réunions publiques, a été mise à la disposition des collectivités en version électronique ou papier et 20 exemplaires ont été envoyés au Conseil général des Hauts-de-Seine.

Par ailleurs, des affiches spécifiques ont été conçues pour annoncer localement chaque réunion. 2 475 exemplaires, tous formats confondus, ont ainsi été mis à la disposition des communes.

LES PANNEAUX D'EXPOSITION

Des panneaux d'exposition ont été conçus pour présenter le projet (présentation du Grand Paris Express, du tronçon, des gares) et mis à la disposition des communes afin qu'elles puissent organiser une exposition en mairie ou dans tout autre lieu d'accueil. Ces panneaux ont également été utilisés lors des réunions publiques et des rencontres à La Défense.



EXPOSITION DE LA LIGNE 15 OUEST / © DR

LES ANNONCES DANS LA PRESSE

Des annonces ont été diffusées dans les éditions départementales du Parisien. Une annonce générale informant de la concertation (sur un format d'une demi-page) a été publiée deux jours avant la première réunion publique. Des bandeaux en une de couverture, annonçant en détails la tenue d'une ou de plusieurs réunions publiques ont été publiés, selon le calendrier des réunions.

Au total, 7 parutions de 5 annonces presse différentes ont été publiées :

- ▶ une annonce générique dans les éditions des Hauts-de-Seine ;
- ▶ trois annonces locales dans l'édition des Hauts-de-Seine (une annonce pour la réunion de Rueil-Malmaison, une annonce pour les réunions de Gennevilliers et Saint-Cloud, une annonce pour les réunions de Bois-Colombes et de La Défense) ;
- ▶ une annonce a également été publiée dans l'édition locale de Seine-Saint-Denis pour la réunion de Gennevilliers.

Plan d'insertion des annonces presse

Objet de l'annonce	Jour de parution	Edition du Parisien
Annonce générale de la concertation	24/06/2014	Le Parisien 92
Réunion publique de Rueil-Malmaison - 25 juin	24/06/2014	Le Parisien 92
Réunion publique de Gennevilliers - 2 juillet	01/07/2014	Le Parisien 92 Le Parisien 93
Réunion publique de Saint-Cloud - 4 juillet	01/07/2014	Le Parisien 92
Réunion publique de Bois-Colombes - 9 juillet	08/07/2014	Le Parisien 92
Réunion publique de La Défense - 10 juillet	09/07/2014	La Parisien 92

LA LIGNE 15 OUEST ET LA CONCERTATION DANS LA PRESSE

Entre le 1^{er} juin et le 10 août 2014, 30 articles ont été rédigés sur la ligne 15 Ouest et sur la concertation. Ces articles ont rendu compte des temps de la concertation, comme les réunions publiques ou les rencontres sur le terrain.



LES OUTILS NUMÉRIQUES

Une rubrique consacrée à la ligne 15 Ouest a été créée dans la rubrique « concertation en cours » sur le site Internet de la Société du Grand Paris¹.

Cette rubrique comprend plusieurs sous-rubriques : Actualités, Présentation, Concertation et Documents. Dans la première, des actualités web annoncent la tenue des réunions publiques et les comptes rendus des réunions passées.

La rubrique Présentation expose le projet général de la ligne 15 Ouest et dans le détail, gare par gare. La catégorie Concertation indique le calendrier des réunions publiques, le plan d'accès des salles et donne accès à l'espace questions/réponses et dépôts d'avis. Enfin, les versions numériques des différents supports sont téléchargeables (dépliant d'information, panneaux d'exposition, diaporamas présentés en réunions publiques...).

Principales statistiques des pages consacrées à la ligne 15 Ouest sur le site Internet de la Société du Grand Paris²

Données	Total
Pages vues	11 033
Consultations uniques	8 567
Temps moyen passé sur les pages	0 min 50 s
Entrées	2 583
Taux de rebond ³	22,65 %
Taux de sortie ⁴	15,99 %

Les réseaux sociaux ont été utilisés, notamment pour faire connaître les réunions publiques et la publication de leur compte rendu.

Ainsi, sur **Twitter**, trois publications ont été mises en ligne la veille, le jour et au lendemain de chaque réunion publique. Les acteurs relais (élus, journalistes, conseils généraux, associations actives de la communes) identifiés en amont, ont été mis en copie des publications.

La veille de chaque réunion publique, le message visait à annoncer la réunion, le même jour que paraissait l'annonce presse dans l'édition locale du Parisien.

Les acteurs étaient ainsi informés de la tenue de la réunion et pouvaient retweeter l'information afin de la partager avec leur propre réseau.



Le jour de la réunion, une nouvelle publication est effectuée avec un lien hypertexte renvoyant au plan d'accès de la salle du site de la Société du Grand Paris.



Enfin, le lendemain de la réunion, une dernière publication est mise en ligne. Par l'intermédiaire d'un lien hypertexte et en reprenant l'actualité web relative à la réunion publique, elle renvoie au compte rendu de celle-ci, publiée sur le site Internet du projet.



Par ailleurs, le compte **Facebook** de la Société du Grand Paris a été utilisé pour renvoyer aux actualités du site Internet. Le jour de la tenue de la réunion, une publication d'annonce avec le plan d'accès était mise en ligne. Le lendemain, dès la parution de l'actualité web sur la réunion publique de la veille, une nouvelle publication informait les internautes de la parution du compte rendu.



Enfin, sur son compte **Flickr**, la Société du Grand Paris a publié de nombreuses photos des quartiers qui accueilleront une nouvelle station du Grand Paris Express.

1. <http://www.societedugrandparis.fr/troncon/ligne-15-Ouest>

2. Statistiques entre le 3 juin et le 31 août 2014.

3. Pourcentage du nombre de visiteurs quittant le site après n'avoir visité qu'une seule page (ici consacrée à la ligne 15 Ouest).

4. Pourcentage du nombre de fois où une page consacrée à la ligne 15 Ouest a été la dernière page consultée de la visite sur le site internet.

PARTICIPER

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Au-delà de l'information, des modalités ont été mises en œuvre pour permettre au public de participer directement à la concertation, demander des informations complémentaires, donner un avis, etc. Ainsi **5 réunions publiques** ont été organisées sur le territoire du projet, en juin et juillet 2014. Ces réunions publiques, organisées en collaboration avec les communes, ont permis en outre aux élus et aux représentants d'associations d'exprimer leurs positions.

Le tableau qui suit présente l'organisation des réunions publiques et rappelle les modalités de tractage destinées à la publicité des réunions.

Chaque réunion a duré un peu plus de deux heures. En présence du garant de la concertation, Jean-Yves Audouin, en tribune, les réunions ont été animées par un directeur des relations territoriales de la Société du Grand Paris. Les présentations ont été faites par :

- ▶ l'un des membres du directoire de la Société du Grand Paris (le Président Philippe Yvin ou Didier Bense),
- ▶ le directeur de projet, Xavier Duclairoir,
- ▶ la directrice des relations territoriales des Hauts-de-Seine, Isabelle Rivière.

En outre, plusieurs collaborateurs de la Société du Grand Paris et de ses partenaires (STIF, RFF, SNCF, RATP) étaient présents dans la salle pour répondre à des questions de leur ressort.



RUEIL-MALMAISON 25 JUIN / © SACHA LENORMAND

DATE/HORAIRE	LIEU	VILLES CONCERNÉES	GARE(S) PRÉSENTÉE(S)
Mercredi 25 juin 2014 à 19h00	Rueil-Malmaison Théâtre André Malraux 9 Place des Arts, 92500 Rueil-Malmaison	Rueil-Malmaison Suresnes Nanterre	Gare de Rueil - Suresnes « Mont Valérien » Gare de Nanterre La Boule
Mercredi 2 juillet 2014 à 20h00	Gennevilliers Salle du Conseil municipal 177, avenue Gabriel-Péri, 92230 Gennevilliers	Gennevilliers Asnières L'Île-Saint-Denis	Gare des Agnettes Gare des Grésillons
Vendredi 4 juillet 2014 à 20h00	Saint-Cloud Salle du Carré 3 bis rue d'Orléans 92210 Saint-Cloud	Saint-Cloud	Gare de Saint-Cloud
Mercredi 9 juillet 2014 à 20h00	Bois-Colombes Salle Le Vigny 2, allée Marc-Birkigt, 92270 Bois-Colombes	Bois Colombes Courbevoie Asnières	Gare de Bois-Colombes Gare de Bécon-les-Bruyères
Jedi 10 juillet 2014 à 18h30	Quartier de La Défense CNIT Paris La Défense	La Garennes-Colombes Puteaux Nanterre, Courbevoie Rueil-Malmaison Suresnes	Gare de Nanterre la Folie Gare de La Défense

Les réunions ont été articulées autour de deux temps principaux :

Partie 1 Introduction et présentation (40 à 50 mn environ)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mot d'accueil du maire ▶ Introduction (Philippe Yvin ou Didier Bense) ▶ Projection d'un film de 4 minutes environ, présentant les objectifs du Nouveau Grand Paris, le calendrier du Grand Paris Express et le cadre de la concertation ▶ Intervention de Jean-Yves Audouin, garant de la concertation⁵ ▶ Présentation du projet par la Société du Grand Paris : <ul style="list-style-type: none"> - Le Grand Paris Express - La ligne 15 Ouest - Le Grand Paris Express près de chez vous, avec une présentation de la (des) gare(s)
Partie 2 Échanges avec le public	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Questions et avis exprimés par les participants, réponses de la Société du Grand Paris et de ses partenaires. ▶ Conclusion sur les suites de la réunion.



BOIS COLOMBES 9 JUILLET / © SACHA LENORMAND



LA DÉFENSE 10 JUILLET / © SACHA LENORMAND



GENNEVILLIERS 2 JUILLET / © SACHA LENORMAND



RUEIL-MALMAISON 25 JUIN / © SACHA LENORMAND



SAINT-CLOUD 4 JUILLET / © SACHA LENORMAND

5. <http://www.societedugrandparis.fr/video/grand-paris-express-concertation-continue-version-2014>

LES OUTILS ASSOCIÉS À CHAQUE RÉUNION PUBLIQUE

- ▶ les panneaux d'exposition sur le projet ;
- ▶ un diaporama animé de présentation du projet adapté à chaque réunion, mis en ligne sur le site Internet ;
- ▶ le film d'introduction ;
- ▶ le dépliant d'information ;
- ▶ fiches « avis » et urne.

Chaque réunion a ensuite fait l'objet d'une **actualité brève dès le lendemain** et un **compte rendu synthétique** de chaque réunion, d'une douzaine de pages, a été mis en ligne sur le site Internet de la Société du Grand Paris, après validation par le garant.

Enfin, un court film a été réalisé à partir de la réunion qui s'est tenue à Rueil-Malmaison⁶.

LES RENCONTRES SUR LE TERRAIN AVEC LE GRAND PUBLIC

Deux rencontres auprès du grand public ont été organisées dans le cadre de la concertation renforcée. Elles avaient pour objectif de rencontrer plus largement le public potentiellement intéressé par le projet, et de diversifier les possibilités d'information et d'expression, par des horaires et des lieux adaptés. Le format retenu pour le parvis de La Défense a aussi permis des contacts individuels entre les équipes de la Société du Grand Paris et les personnes intéressées, pour des explications plus précises et personnalisées.

▶ **Sur le parvis de La Défense** : le mercredi 11 juin 2014, jour de lancement de la concertation, de 12h à 14h, l'équipe de la SGP (directions du Programme, des Relations territoriales et de la Communication) est venue à la rencontre des salariés et visiteurs de La Défense, à l'heure du déjeuner, pour leur présenter le projet et répondre à leurs questions. L'action, qui s'est déroulée en présence du garant, avait été annoncée via les sites Internet de l'EPADESA et de DE-FACTO ainsi que sur le site de la Société du Grand Paris. Elle a en outre fait l'objet d'une distribution de tracts les 10 et 11 juin sur le Parvis.

Le dispositif comprenait un stand avec des tables, parasols, panneaux d'exposition, urne et fiches questions ainsi que des dépliants laissés à disposition des passants.

L'opération a donné lieu à une actualité postée sur le site Internet dès le lendemain, et à un film de synthèse⁷.



RENCONTRE À LA DÉFENSE / © SACHA LENORMAND



RENCONTRE À LA DÉFENSE / © SACHA LENORMAND



RENCONTRE AU CENTRE COMMERCIAL DES 4 TEMPS / © SACHA LENORMAND

▶ **Dans le centre commercial des Quatre Temps** : le samedi 5 juillet 2014, de 10h à 20h, un stand a été installé pour toucher les personnes ne travaillant pas forcément sur le site de La Défense. L'action a été annoncée sur le site Internet de la Société du Grand Paris, ainsi que sur le site de l'EPADESA. L'information a été diffusée aux six communes concernées par la réunion publique du 10 juillet à La Défense.

Le dispositif se composait d'un stand de 20 m², installé au 1^{er} étage du centre commercial, en face de l'entrée de l'hypermarché Auchan. Y étaient disponibles les panneaux d'exposition, une urne pour recueillir les avis, des fiches questions, des dépliants, des tracts annonçant la réunion publique du 10 juillet à La Défense. Un outil innovant a été proposé au public : une borne vidéomaton afin de recueillir les avis/les questions sous forme vidéo.

Plusieurs personnes étaient présentes pour renseigner les visiteurs.



RENCONTRE AU CENTRE COMMERCIAL DES 4 TEMPS / © SACHA LENORMAND

6. <http://www.societedugrandparis.fr/video/ligne-15-Ouest-reunion-publique-rueil-malmaison>
 7. <http://www.societedugrandparis.fr/video/ligne-15-Ouest-rencontre-parvis-defense>

CONTRIBUER

La concertation a permis à tous ceux qui le souhaitent de donner un avis et ainsi contribuer à l'évolution du projet. Toutes les questions et tous les avis du public ont reçu une réponse de la Société du Grand Paris ou des partenaires concernés.

LES QUESTIONS ET AVIS ONT ÉTÉ SOLlicitÉS PAR L'INTERMÉDIAIRE DE PLUSIEURS MODALITÉS :

- ▶ oralement, à l'occasion des réunions publiques ;
- ▶ par écrit, sur des fiches mises à la disposition lors des réunions publiques et déposées dans une urne ;
- ▶ directement sur le site Internet, dans la rubrique « Questions/Réponses »⁸ ; en outre, quand la personne l'autorisait, les questions et avis portés sur les fiches ont été retranscrits dans la rubrique « Questions/Réponses » du site Internet pour être publiés.

Toutes les réponses apportées par la Société du Grand Paris ont été visées par le garant qui s'est assuré du caractère complet et fiable de ces réponses.

L'ensemble des questions et avis du public a été analysé et quantifié. C'est l'objet des parties 3 et 4 qui suivent.



SAINT-CLOUD 4 JUILLET / © SACHA LENORMAND

8. [http://www.societedugrandparis.fr/liste-questions-reponses/faq?section\[\]=580](http://www.societedugrandparis.fr/liste-questions-reponses/faq?section[]=580)



3

**L'ANALYSE
QUANTITATIVE**

LA MÉTHODE

Le bilan de la concertation vise à rapporter le plus fidèlement possible les questions posées et les avis et suggestions exprimés par le public, ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage et ses partenaires.

Pour cela, il est fondé sur l'analyse croisée de :

- ▶ données quantitatives, qui fournissent un éclairage notamment sur les thèmes les plus abordés par les participants,
- ▶ et des éléments qualitatifs, les avis exprimés par le public, qui permettent d'entrer dans le détail de chaque thème.

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) ;
- ▶ l'origine communale des participants (si précisée) ;
- ▶ le département de référence : les Hauts-de-Seine, Paris, le Val-de-Marne, le Val-d'Oise, la Seine-Saint-Denis et les Yvelines, 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, tronçon de la ligne 15 Ouest, ville et gare, autre ;
- ▶ la compétence sollicitée : État, conseils généraux, ville(s), STIF, Société du Grand Paris, RATP, SNCF, RFF, Commission nationale du débat public, etc.

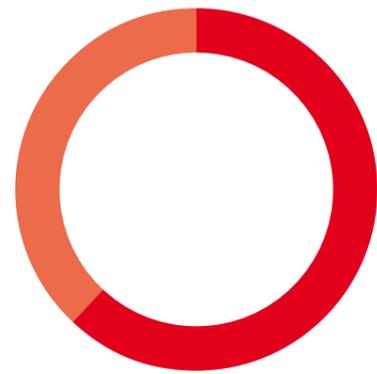
LE REGROUPEMENT THÉMATIQUE RETENU EST LE SUIVANT

- ▶ la concertation ;
- ▶ le projet et son opportunité ;
- ▶ le projet : tracé, tunnel, ouvrages annexes ;
- ▶ les gares ;
- ▶ le calendrier ;
- ▶ le coût et le financement ;
- ▶ les travaux et les nuisances ;
- ▶ les impacts environnementaux ;
- ▶ les impacts socio-économiques ;
- ▶ les impacts fonciers ;
- ▶ l'urbanisme ;
- ▶ la nouvelle offre de transport ;
- ▶ l'intermodalité.

LES DONNÉES QUANTITATIVES

Au total, **421 avis et questions** ont été formulés au cours de la concertation renforcée sur la ligne 15 Ouest.

LE MODE D'EXPRESSION DES QUESTIONS ET AVIS

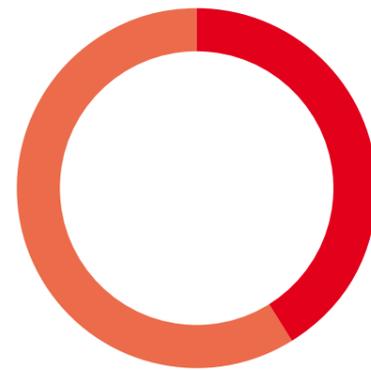


- Avis écrits (urnes et Internet) **62 % (soit 262 avis)**
- Avis oraux (réunions) **38 % (soit 159 avis)**

Une expression avant tout écrite

Les avis écrits constituent la principale source d'expression du public. Environ 60 % proviennent des feuilles déposées dans les urnes. Le site Internet, mis à disposition des citoyens en complément des moyens traditionnels de recueil des opinions, a été utilisé pour près de 40 % des avis écrits.

LA PARTICIPATION À LA CONCERTATION



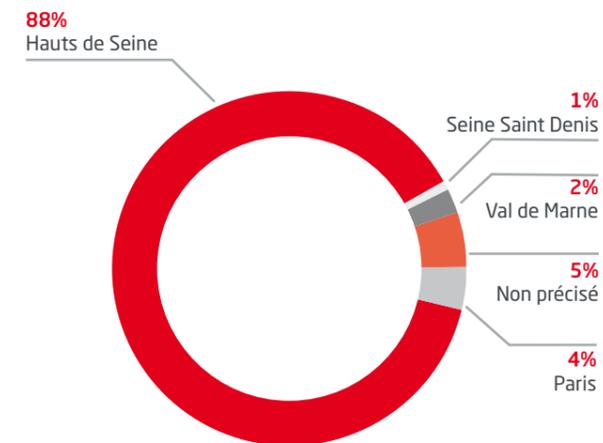
- Réunions publiques **842**
- Rencontres sur le terrain **1 200**

Des modalités de terrain pour toucher tous les publics

Les rencontres menées sur le parvis de La Défense et dans le centre commercial des Quatre Temps ont permis de favoriser à la fois la participation et l'expression de tous les publics, au-delà de la participation traditionnelle aux réunions publiques. Ainsi, les personnes touchées à l'occasion de ces rencontres (via la distribution de dépliants) représentent près de 60 % de l'ensemble des participants à la concertation.

Les cinq réunions publiques ont attiré au total 842 participants.

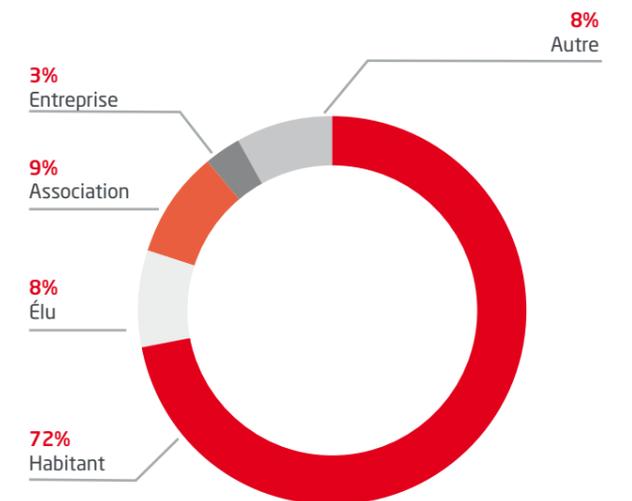
LES DÉPARTEMENTS D'ORIGINE DES QUESTIONS ET AVIS DÉPOSÉS DANS LES URNES ET RECUEILLIS SUR INTERNET



Une forte mobilisation des territoires concernés

Les Hauts-de-Seine, principal département d'implantation du projet, représentent l'immense majorité des avis, avec près de 90 % des demandes d'information et opinions exprimées.

LE PROFIL DU PUBLIC FAISANT PART DE SES QUESTIONS ET AVIS (HORS AVIS DÉPOSÉS SUR INTERNET)⁹



Une participation populaire

Près de trois-quarts des personnes qui se sont spontanément identifiées en réunion publique ou dans les avis écrits déposés dans les urnes se sont présentées comme habitant du territoire de la ligne 15 Ouest. Les représentants associatifs (9 %) et les élus (8%) viennent ensuite.

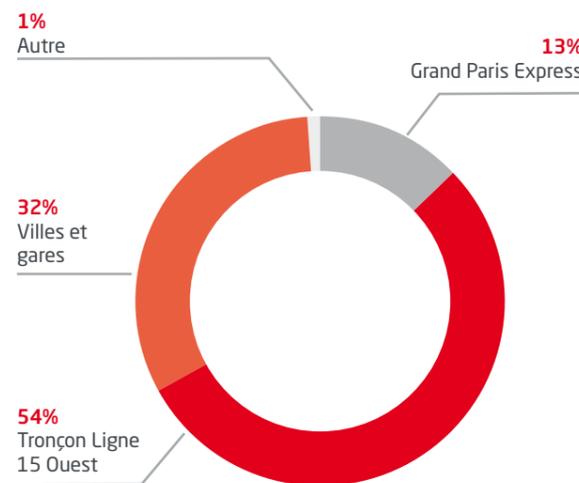
9. Ces données ne sont pas disponibles pour les avis déposés sur Internet.

LES DONNÉES QUANTITATIVES

ORIGINE DES PARTICIPANTS AYANT EXPRIMÉ UN AVIS LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES OU PAR ÉCRIT (AVIS DÉPOSÉS DANS LES URNES OU SUR INTERNET)

Ville	Total
Asnières-sur-Seine	57
Belloy-en-France	1
Bois-Colombes	47
Colombes	1
Courbevoie	40
Gennevilliers	22
La Garenne-Colombes	7
Limeil-Brevannes	1
Meudon	6
Nanterre	43
Paris	19
Puteaux	9
Rueil-Malmaison	72
Saint-Cloud	61
Saint-Denis	2
Saint-Maur-des-Fossés	4
Saint-Maurice	1
Suresnes	4
Sans commune renseignée	24
Total	421

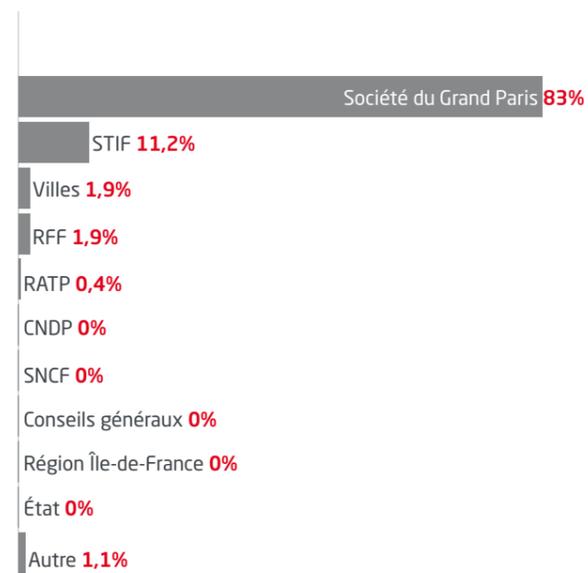
NIVEAU (SUJET) DES QUESTIONS ET AVIS DÉPOSÉS DANS LES URNES ET RECUEILLIS SUR INTERNET



Le projet au centre des échanges

Les questions relatives au projet de ligne 15 Ouest représentent à elles seules 54 % des expressions. En y ajoutant les questions relatives aux gares, la proportion d'avis liés à la ligne 15 Ouest atteint 86 % des avis émis.

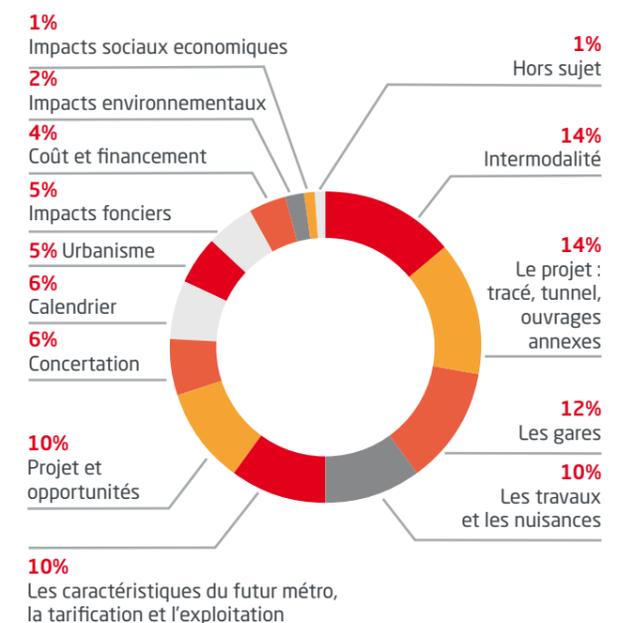
LES COMPÉTENCES ET ACTEURS INTERPELLÉS



Une information recherchée du côté du maître d'ouvrage

L'immense majorité des questions a été adressée à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet (84 % des expressions). Le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, est le deuxième acteur interpellé, avec 11 % des questions. Les villes sont ensuite sollicitées sur un peu plus de 2 % des questions, tout comme RFF, maître d'ouvrage du prolongement du RER E à l'Ouest et gestionnaire des infrastructures du réseau ferré existant, dans le territoire de la ligne 15 Ouest.

LA RÉPARTITION DES QUESTIONS ET AVIS PAR THÈME



Une demande de précision sur un projet attendu

Le public s'est intéressé aux conditions d'insertion du projet dans le territoire : 36 % des avis portent sur le tracé du projet (14 %), les gares de la ligne 15 Ouest (12 %) et sur les travaux (10 %). L'intermodalité (11 %) et les caractéristiques du futur métro (10 %) ont été évoquées, signe de la volonté des participants d'aborder des aspects fonctionnels concrets du projet. L'opportunité du projet (10 %) est un sujet abordé par une minorité de participants.



4

L'ANALYSE
QUALITATIVE

LA CONCERTATION

Le public s'est déclaré satisfait de la qualité du dispositif de concertation mis en place par la Société du Grand Paris. Très attentifs aux documents présentés par la Société du Grand Paris, de nombreux participants ont demandé à disposer des supports de présentation des réunions publiques.

LA SATISFACTION DE LA CONCERTATION DÉJÀ ENGAGÉE ET EN COURS

« Bien qu'elle ne soit pas obligatoire, cette concertation est une excellente initiative pour travailler sur le projet avec les habitants »

Patrice LECLERC, maire de Gennevilliers, réunion publique Gennevilliers, 2 juillet 2014

« Les nombreuses réunions entre techniciens et élus permettent au projet d'avancer et de l'intégrer dans les territoires traversés sans oublier l'humain »

Manuel AESCHLIMANN, maire d'Asnières-sur-Seine, réunion publique Gennevilliers, 2 juillet 2014

Les élus présents aux réunions publiques ont souligné les liens étroits tissés depuis le début du projet avec la Société du Grand Paris : ils ont exprimé leur satisfaction d'être pleinement associés à l'élaboration du projet et ont témoigné de l'importance du dispositif de dialogue mis en place par la Société du Grand Paris avec les acteurs du territoire, notamment au sein des comités de pilotage travaillant sur chacune des gares du Grand Paris Express. Le caractère continu du dialogue a également été souligné par les acteurs institutionnels.

Le public a également mentionné la qualité de l'information diffusée par la Société du Grand Paris et la précision des réponses apportées aux interrogations de chacun. À l'inverse, certains participants ont regretté des réponses parfois trop générales et conditionnées aux études restant à mener. Un riverain a également critiqué le coût de la concertation dans un contexte économique national difficile.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a réaffirmé sa volonté de poursuivre le dialogue déjà engagé avec les parties prenantes (élus, citoyens, entreprises, associations, etc.) depuis les débats publics, et ce jusqu'à l'achèvement de la réalisation du Grand Paris Express. Elle a souligné que la concertation, si elle a un coût, est indispensable pour enrichir et construire le projet avec les futurs usagers.

DES QUESTIONS SUR LE PROCESSUS DE CONCERTATION EN COURS

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Les participants se sont interrogés sur les objectifs de la concertation en cours et ont exprimé le souhait de voir leurs avis pris en considération par la Société du Grand Paris.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a précisé que cette phase de concertation portait sur les enjeux propres à chaque gare de la ligne 15 Ouest : accès, travaux, problématiques foncières, nuisances, interconnexions, etc.

Les débats publics portant sur l'opportunité du projet ont eu lieu fin 2010/début 2011 et ont mobilisé plus de 15 000 personnes. La Commission particulière du débat public (CPDP) en a tiré un rapport reprenant l'ensemble des avis exprimés ; ce rapport a été 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 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.

LES DOCUMENTS DE LA CONCERTATION

De très nombreux participants ont demandé à pouvoir consulter sur le site Internet, les cartes, plans et diaporamas présentés en réunion. Certains ont indiqué avoir éprouvé des difficultés d'accès à la nouvelle version du site Internet de la Société du Grand Paris, regrettant qu'un site dédié ne soit pas mis en ligne comme sur d'autres projets de la Société du Grand Paris (ligne 15 Sud, lignes 14 Nord-16-17 Sud). D'autres encore ont souhaité disposer des cartes détaillées du tracé de la ligne 15 Ouest afin d'évaluer précisément les impacts.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Les documents présentés pendant les réunions publiques ont été mis en ligne sur le site de la Société du Grand Paris¹⁰. La Société du Grand Paris a indiqué que les documents relatifs au tracé détaillé de la ligne 15 Ouest seront mis à disposition du public lors de l'enquête publique qui se tiendra dans le courant de l'année 2015.

LE SOUHAIT DE POURSUIVRE LA CONCERTATION JUSQU'À LA MISE EN SERVICE

Les participants ont souligné la nécessité de poursuivre la concertation jusqu'à la mise en service de la ligne 15 Ouest. Notamment, les modalités d'information des riverains et des usagers pendant les travaux ont fait l'objet de nombreuses interventions de la part du public.

Les participants ont par exemple appelé la Société du Grand Paris à travailler étroitement avec les riverains concernés par les gares, notamment celle des Agnettes, implantée en lieu et place de la barre d'immeuble du 11-21 rue des Agnettes qui sera prochainement détruite dans le cadre d'un projet de requalification urbaine portée par la mairie de Gennevilliers.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a souligné que son projet s'inscrit dans une démarche de concertation continue avec le grand public et l'ensemble des parties prenantes. Les équipes projets viennent expliquer l'état d'avancement du projet lors de réunions publiques, de conseils municipaux, de réunions associatives... Tout au long des travaux, des équipes de communication de projet seront mises en place pour gérer la relation au quotidien avec les riverains des chantiers.

En ce qui concerne les aménagements autour des gares, la Société du Grand Paris a indiqué qu'il appartiendra aux collectivités locales en charge d'en définir le projet. En tant que de besoin et à la demande des élus, la Société du Grand Paris pourra s'associer à de telles réunions de présentation.

Ainsi, à propos de la gare des Agnettes, la Société du Grand Paris a souligné que l'emplacement de la gare sur la parcelle de la barre du 11-21 de la rue des Agnettes a été décidé en concertation avec les élus du territoire, porteurs du projet de requalification urbaine du quartier, et les acteurs des transports. La Société du Grand Paris a tenu à rappeler qu'un projet de relogement des habitants de cette barre existait déjà avant le projet du Grand Paris Express et que ce dernier n'a fait qu'accélérer un processus déjà en marche. Elle a également insisté sur le souci de la concertation des élus, qui ont organisé et organiseront des réunions pour évoquer le devenir des habitants de la barre et la prise en charge de leur relogement avec l'Office public de l'habitat de Gennevilliers. La Société du Grand Paris s'est déclarée disposée à participer à de telles réunions de quartier organisées par les élus pour répondre à toutes les questions qui relèvent de sa compétence.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris a précisé qu'il est possible de poser des questions ou d'émettre un avis sur son site Internet en continu, hors de la période de concertation¹¹.

10. www.societedugrandparis.fr/troncon/ligne-15-Ouest#documents-concertation-ligne-15-Ouest
11. www.societedugrandparis.fr/dialogue/vos-questions-nos-reponses/depot-dun-avis

LE PROJET ET SON OPPORTUNITÉ

La grande majorité des participants ont apporté leur soutien au projet. Quelques voix ont néanmoins remis en cause le tracé et le positionnement des gares et ont demandé à la Société du Grand Paris de justifier ses choix.

LA DISCUSSION SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

« Ce tronçon est indispensable pour [...] relier au mieux l'ensemble des communes de la petite couronne »

Yves REVILLON, maire de Bois-Colombes,
réunion publique Bois-Colombes, 9 juillet 2014

De nombreux participants ont avant tout insisté sur la nécessité d'ajouter une ligne de transport permettant de desservir l'Ouest dense de l'agglomération francilienne, très peuplé mais qui bénéficie aujourd'hui d'un réseau de transports sous-dimensionné, particulièrement pour les liaisons de banlieue à banlieue. Le public a également insisté sur la nécessité d'un métro en correspondance avec l'existant.

« Le tronçon le plus utile du Grand Paris Express sera celui entre La Défense et Saint-Denis Pleyel, il connaîtra le plus grand trafic »

Avis Internet

L'opportunité du projet est également saluée par le public pour la possibilité de relier deux pôles économiques importants de l'agglomération francilienne : La Défense et la Plaine Saint-Denis.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que l'intérêt du Grand Paris Express résidait notamment dans les nombreuses correspondances permises avec le réseau existant. Le futur réseau de transport concourra à améliorer les transports au quotidien en permettant les déplacements directs et rapides d'une banlieue à l'autre sans avoir à passer par le centre de Paris.

De ce fait, les trajets domicile-travail seront facilités, en reliant les quartiers d'habitations et les grands pôles économiques de l'agglomération francilienne, comme La Défense ou la Plaine Saint-Denis.

L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRANSPORT

Les usagers du réseau existant ont souligné que la ligne 15 Ouest allait soulager les lignes du réseau existant, comme la ligne 13 du métro. Ils appellent de leurs vœux une amélioration des conditions de transport grâce au réseau du Grand Paris Express et à la ligne 15 Ouest en particulier.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a rappelé que l'un des objectifs du Grand Paris Express était, en effet, de désaturer le réseau existant, organisé en étoile autour de Paris, en favorisant les déplacements de banlieue à banlieue. Notamment, elle a indiqué que la ligne 15 apporterait un allègement de la charge de trafic maximale d'environ 10% sur les branches de la ligne 13 à l'heure de pointe du matin.

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

Si le public a majoritairement soutenu le projet et son action de désaturation sur le réseau actuel, des questions ont été posées concernant ces moyens de transport existants et leur amélioration. La saturation de la ligne 13 du métro a notamment été soulignée par plusieurs participants. Ils ont demandé à la Société du Grand Paris et ses partenaires de préciser les actions envisagées sur le réseau existant.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a 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 qui ont été confortés dans le cadre du Nouveau Grand Paris des transports présenté par le gouvernement, le 6 mars 2013 :

- 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).

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 2,45 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 ainsi qu'aux adaptations des réseaux existants pour prendre en compte l'arrivée du Grand Paris Express, à hauteur de 450 millions d'euros. 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 organisé en étoile et n'est donc pas adapté aux déplacements croissants de banlieue à banlieue.

Faute d'offre, la part des 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.

Spécifiquement sur la ligne 13 du métro, la Société du Grand Paris a rappelé que le STIF et la RATP réalisaient le prolongement de la ligne 14 vers Mairie de Saint-Ouen, dont l'objectif premier est de désaturer cette ligne.

LE PROJET : TRACÉ, TUNNEL, OUVRAGES ANNEXES

La ligne 15 Ouest s'insère dans un territoire urbain dense : son tracé fait ainsi l'objet de très nombreuses demandes de précision de la part des riverains cherchant à déterminer si le métro passera sous leurs habitations. La profondeur du tunnel et le positionnement des ouvrages annexes ont également fait l'objet de multiples questions.

LE TRACÉ

« Quel est le tracé exact de la ligne de métro ? »

Habitant, réunion publique Bois-Colombes, 9 juillet 2014

« Est-il possible de connaître le tracé (même provisoire) et où peut-on le consulter afin de savoir si le métro passe sous ma maison ? »

Avis Internet

« Je ne comprends pas l'intérêt de doubler la ligne T2 »

Habitant, réunion publique Rueil-Malmaison, 25 juin 2014

De très nombreuses questions ont porté sur le tracé avec des demandes locales parfois très précises, à la rue près. Les habitants ont voulu connaître le passage exact de la ligne 15 Ouest pour évaluer l'impact du projet sur leur quotidien : nuisances éventuelles pendant les travaux et lors de la mise en service, risque d'expropriation en surface et en sous-sol, préservation du bâti...

Plusieurs participants ont émis des questions ou des réserves sur le tracé, regrettant les choix effectués par la Société du Grand Paris, qui feraient de la ligne 15 Ouest un doublon avec les tramways T1 et T2 ou les lignes U et L du Transilien. D'autres ont évoqué la possibilité d'utiliser les voies existantes pour faire des économies, celles du Transilien U ou de la Grande Ceinture par exemple.

Un participant a estimé que le tracé proposé par le projet Arc Express¹² était plus pertinent que celui de la ligne 15 Ouest. Plus particulièrement, certains participants ont regretté que le tracé ne propose pas de correspondance directe avec la ligne 10 du métro à Saint-Cloud.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

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 Express⁶. Le schéma d'ensemble qui en a émergé a fait l'objet d'un protocole d'accord État-Région relatif aux transports publics en Île-de-France, le 26 janvier 2011, puis a été approuvé par décret du Conseil d'État le 24 août 2011 : les demandes de liaisons alternatives allant à l'encontre de ce schéma d'ensemble ne peuvent donc plus être prises en compte.

La Société du Grand Paris a également expliqué que le tracé proposé à la concertation se présentait sous la forme d'un fuseau d'au moins 100 mètres de large. Ce tracé peut donc encore être ajusté en fonction des études complémentaires et des remarques de chacun. Il sera définitivement arrêté après l'enquête publique qui se tiendra mi-2015. Cependant, la Société du Grand Paris a précisé que ces éventuels ajustements ne pourront être que mineurs en raison des nombreuses contraintes qui déterminent en grande partie le tracé. Il s'agit notamment de garantir les correspondances avec les gares actuelles et de positionner les ouvrages annexes (puits de ventilation et de sécurité) dans la mesure du possible sur l'espace public.

La Société du Grand Paris a également souligné qu'un tramway ne pouvait pas remplir les mêmes objectifs que le métro de la ligne 15 Ouest, car les possibilités qu'il offre sont moindres en termes de capacité et d'efficacité des liaisons offertes (vitesse commerciale plus réduite).

Réagissant à la suggestion d'utiliser les voies existantes, Patrick Jarry, maire de Nanterre, a souligné qu'elle n'offrirait pas de nouvelles dessertes propices au développement

des territoires, notamment en matière de logements. La Société du Grand Paris a ajouté que la Grande Ceinture ne permet pas de répondre à l'objectif de desserte de la première couronne parisienne tout en offrant des correspondances efficaces avec plusieurs radiales existantes orientées vers le centre de Paris.

Plus généralement, la Société du Grand Paris a par ailleurs souligné que, parallèlement aux échanges avec les habitants, les élus et les partenaires, le projet avançait grâce à un travail d'études permettant d'évaluer les impacts du projet dans toutes ses dimensions (socio-économiques, environnementales, urbanistiques, etc.) et de trouver les meilleures solutions techniques pour le mener à bien. Elle a expliqué que l'enquête publique sera l'occasion de présenter plus en détail les choix effectués.

LE TUNNEL

« Quelle sera la profondeur des souterrains : à combien de mètres circuleront les trains ? »

Habitant, réunion publique La Défense

De la même manière que pour le tracé, plusieurs interventions du public ont porté sur le tunnel de la ligne 15 Ouest. Citant l'exemple du RER A et du métro parisien, plusieurs participants se sont enquis de la profondeur du tunnel, redoutant des nuisances vibratoires et sonores dans les bâtiments en surface.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a précisé que le tunnel serait situé de façon générale entre 20 et 30 mètres de profondeur. Elle a indiqué que cette profondeur, liée à de fortes contraintes géologiques et au passage sous les réseaux de transport existants, permettra de limiter les bruits et vibrations. Elle a ajouté que le métro parisien se situait à une profondeur bien moindre que celle du Grand Paris Express - 10 mètres en moyenne - parfois au contact direct des fondations des bâtiments en surface. Le RER A, construit en tranchée couverte sur le territoire de la ligne 15 Ouest, se situe également à une très faible profondeur.

LES OUVRAGES ANNEXES

« Où déboucheront avec précision les puits de sécurité ? »

Habitant, réunion publique Rueil-Malmaison, 25 juin 2014

« Où seront placés les puits d'aération ? Des préemptions/acquisitions sont-elles prévues ? »

Avis Internet

« Quelle sera la superficie des puits ? »

Habitant, réunion publique Bois-Colombes, 9 juillet 2014

À l'instar du tracé, le positionnement des ouvrages annexes a fait l'objet de nombreuses questions. Ces ouvrages comprennent aussi bien les puits de ventilation et de sécurité que les locaux de distribution d'électricité. Les participants ont souhaité en connaître les fonctions et la superficie, ainsi que la nature des travaux à mener pour leur réalisation.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

En ce qui concerne les puits de ventilation, la Société du Grand Paris a rappelé que la réglementation impose de prévoir, tous les 800 mètres, des puits de sécurité permettant aux pompiers d'accéder rapidement au tunnel en cas d'incident. Ces puits auront également vocation à ventiler le tunnel. Ils seront réalisés en souterrain et ne seront visibles en surface que par une grille d'environ 40 m². Les postes de redressement - c'est-à-dire les postes d'alimentation électrique - seront implantés à l'intérieur des gares dans le secteur de Rueil-Malmaison/Nanterre. Ce ne sera pas le cas partout, comme par exemple entre les futures gares des Grésillons et de Saint-Denis Pleyel, où il sera nécessaire de positionner un poste de redressement dans un bâtiment séparé.

12. Arc Express est un projet de métro de rocade en proche banlieue porté par la Région Île-de-France jusqu'en 2011, avant qu'il fusionne avec celui du Grand Paris pour donner naissance au Grand Paris Express.

LES GARES

Les gares ont été au cœur des échanges lors des réunions publiques. Les questions abordées ont principalement porté sur leur emplacement et sur leur connexion avec les équipements et réseaux existants (bâtimens voyageurs ou autres modes de transport). Le public s'est également interrogé sur les moyens d'accès aux gares.

Les participants ont par ailleurs demandé des précisions sur les services qu'abriteront les gares. Le public a également souhaité savoir comment se déroulerait leur conception architecturale.

L'EMPLACEMENT DES GARES

« Pourquoi la SGP n'envisage-t-elle pas d'implanter la future gare [des Agnettes] en-dessous de celle de la ligne 13 ? »

Représentant associatif, réunion publique Gennevilliers, 2 juillet 2014

« L'emplacement de la gare de Bécon-les-Bruyères est très mauvais, car exigü »

Habitant, réunion publique Bois-Colombes, 9 juillet 2014

L'emplacement des gares a suscité de nombreuses questions de la part du public. Les participants ont souhaité connaître les raisons qui ont conduit la Société du Grand Paris à positionner les gares de la ligne 15 Ouest. Ils ont souvent interrogé la Société du Grand Paris sur les projets qu'elle envisage autour des gares.

Ainsi, plusieurs gares de la ligne 15 Ouest ont fait l'objet d'interventions du public :

- La gare des Agnettes, pour laquelle une mutualisation avec la station de métro existante de la ligne 13 a été demandée, afin de ne pas entraîner la destruction de la barre du 11-21 de la rue des Agnettes ;
- La gare de Rueil-Suresnes « Mont Valérien », qui dessert peu le territoire de la commune de Suresnes.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a souligné que l'emplacement des gares de la ligne 15 Ouest a été déterminé en concertation avec ses partenaires et les élus du territoire, dans le cadre des comités techniques et des comités de pilotage mis en place pour chaque gare. Leur positionnement résulte d'un ensemble d'éléments : les objectifs de dessertes et de connexion aux autres lignes de transport, le potentiel de développement associé aux gares, les contraintes techniques et environnementales, le respect des coûts et des délais, etc.

LA GARE DE SAINT-CLOUD

La gare, permettant le maillage avec les lignes Transilien L et U, sera implantée le long de la rue Dailly, dans le tissu urbain existant avec une topographie assez délicate. Le quartier desservi par la gare de Saint-Cloud est principalement résidentiel.



STATION T2 PARC DE SAINT-CLOUD / © GÉRARD ROLLANDO

LA GARE DE RUEIL-SURESNES « MONT VALÉRIEN »

La gare Rueil-Suresnes « Mont Valérien » sera implantée le long de la rue Gallieni à Rueil-Malmaison, derrière la mairie annexe. Le quartier desservi par la gare est composé notamment de résidences collectives - dont la cité jardin de Suresnes - et de sites industriels en mutation, dont le site du futur éco-quartier de Rueil-Malmaison, sur les anciens terrains de l'OTAN.

Le choix d'implantation de la gare de Rueil-Suresnes « Mont Valérien » a été motivé par la nécessité de mieux connecter les quartiers des Hauts de Rueil et des Hauts de Suresnes, jusque-là non desservis par un métro ou RER.

La Société du Grand Paris a indiqué qu'elle avait travaillé en lien étroit avec les élus des villes de Rueil-Malmaison et de Suresnes pour l'implantation de la gare, dans le cadre des comités de pilotage spécifiques à cette gare. Ce travail se poursuit pour insérer au mieux la future gare dans son environnement urbain, en particulier en lien avec le projet d'éco-quartier porté par la ville de Rueil-Malmaison.



PARC DU MONT-VALÉRIEN / © GÉRARD ROLLANDO

LA GARE DE NANTERRE LA BOULE

L'accès à la gare sera implanté sur la place de la Boule, sur l'emprise du parking en plein air de Décathlon. La gare sera, elle, aménagée sous l'avenue Joliot-Curie. Le quartier desservi par la gare de Nanterre La Boule est composé de résidences collectives et individuelles ; on y trouve également des zones en développement, comme la ZAC Centre Saint-Geneviève ou l'Ilot des Suisses.



CARREFOUR NANTERRE LA BOULE / © GÉRARD ROLLANDO

LA GARE DE NANTERRE LA FOLIE

La gare sera à proximité de la nouvelle gare du RER E qui sera construite avant celle du Grand Paris Express. La future gare desservira le quartier des Groues, aujourd'hui composé d'activités industrielles et tertiaires. Ce quartier va faire l'objet de nombreux projets immobiliers et urbains, notamment un projet de requalification et la création de deux nouveaux ponts routiers qui franchiront les voies ferrées.



NANTERRE LA FOLIE / © GÉRARD ROLLANDO

LA GARE DE LA DÉFENSE

La gare, exclusivement souterraine, s'implantera sous le quatrième sous-sol du parking des Quatre Temps, profitant ainsi d'un volume initialement réservé au prolongement de la ligne 1 du métro, mais jamais utilisé. Elle desservira le pôle d'affaires et le quartier de La Défense et complètera l'actuel « Cœur Transport » regroupant bus, tramway, métro, RER et lignes Transilien.



SALLE DES BILLETS - LA DÉFENSE / © GÉRARD ROLLANDO

LA GARE DE BÉCON-LES-BRUYÈRES

La future gare de Bécon-les-Bruyères est située à proximité de la gare Transilien existante, dans un espace de forme triangulaire situé entre les voies ferrées et la rue de Bois-Colombes. Le quartier desservi par la gare de Bécon-les-Bruyères est plutôt résidentiel du côté des villes d'Asnières-sur-Seine et de Courbevoie. Du côté de Bois-Colombes, avec le développement de la ZAC des Bruyères, on trouve un quartier mixte composé de logements collectifs et de grandes entreprises de service.

Cet emplacement, décidé avec les élus locaux concernés, a été choisi pour sa centralité entre les communes de Bois-Colombes, Asnières-sur-Seine et Courbevoie, comme l'a rappelé Yves Revillon, maire de Bois-Colombes, pendant la concertation, mais également pour sa connexion rapide à la gare Transilien existante.



GARE DE BÉCON LES BRUYÈRES / © GÉRARD ROLLANDO

LA GARE DE BOIS-COLOMBES

La future gare sera installée sous la place de la Résistance, derrière la place du marché et au plus près de la gare Transilien existante pour assurer une correspondance optimale. Le bâtiment sera situé entre la place de la Résistance et la promenade le long des voies ferrées. La gare de Bois-Colombes est située dans un tissu résidentiel très dense, à proximité de nombreux commerces et du marché couvert.



GARE DE BOIS COLOMBES / © GÉRARD ROLLANDO

LA GARE DES AGNETTES

La future gare se trouvera au sud-est de la station de la ligne 13, à proximité du carrefour entre la rue Robert Dupont, la rue des Bas, la rue Louis Calmel et le boulevard Pierre de Coubertin. Elle sera construite à l'emplacement d'un immeuble de logements du quartier des Agnettes, à l'angle entre la rue des Bas et la rue Louis Calmel. Le quartier desservi par la gare des Agnettes est composé notamment de résidences collectives, en particulier dans le quartier des Agnettes, et d'un quartier pavillonnaire. La gare s'inscrit dans un projet porté par la ville de Gennevilliers de requalification du quartier des Agnettes.

L'implantation de la future gare des Agnettes, déterminée en collaboration avec les partenaires et les élus locaux, s'explique par le fait qu'il est impossible de se rapprocher davantage de la station actuelle sous peine de devoir réaliser d'importants travaux en surface ; pour cette raison, une mutualisation du hall ou la suppression d'un couloir de correspondance ne sont pas possibles. Pour autant la gare Grand Paris Express des Agnettes permet bien une correspondance avec la ligne 13 du métro.

En ce qui concerne le choix de la gare des Agnettes plutôt que celle des Courtilles, la Société du Grand Paris a expliqué que pour réaliser une ligne qui desserve Bois-Colombes puis les Grésillons, une gare aux Courtilles aurait représenté un détour trop important pour le futur métro.



GARE DES AGNETTES / © GÉRARD ROLLANDO

LA GARE DES GRÉSILLONS

La gare se situera au nord de l'avenue des Grésillons, entre la rue Henri Vuillemin à l'Ouest et les voies du RER C à l'est. Le bâtiment sera implanté entre le talus du RER C et une nouvelle voie publique qui sera construite au nord de l'avenue des Grésillons, sur une parcelle actuellement occupée par une entreprise. Le quartier desservi par la gare de Grésillons accueille de nombreux entrepôts et locaux industriels du côté de Gennevilliers et des zones d'habitation et d'activités du côté d'Asnières-sur-Seine. La gare se situe au cœur d'un quartier de Gennevilliers aujourd'hui majoritairement industriel et d'un quartier d'Asnières-sur-Seine, tous deux en plein renouvellement : projet de ZAC sur les anciens terrains PSA, ZAC des bords de Seine ou encore la ZAC Parc d'affaires à Asnières-sur-Seine. La gare pourra aussi desservir les zones d'habitat situées au sud de L'Île-Saint-Denis et le centre sportif de l'Île des Vannes.



AVENUE DES GRÉSILLONS / © GÉRARD ROLLANDO

LES CORRESPONDANCES

« Les gares de La Défense et de Nanterre la Folie enserrment notre quartier du Faubourg de l'Arche et méritent une meilleure information de notre quartier, ne serait-ce que pour connaître les correspondances affectées à chacune d'entre elles »

Habitant, réunion publique La Défense, 10 juillet 2014

Nombre de questions ont également porté sur les correspondances des gares de la ligne 15 Ouest. Tous les intervenants insistent pour que les liaisons soient fluides, que les temps de correspondance soient réduits et que les connexions soient bien « lisibles » avec l'ensemble des modes de transports existants ou projetés.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a rappelé que ces préoccupations de correspondances de qualité font partie des objectifs majeurs du Grand Paris Express, et ce d'autant que plus de la moitié des usagers effectueront des trajets avec correspondances. Elle a affirmé sa préférence pour des correspondances courtes qui ne soient pas semblables aux longs tunnels du métro existant.

LES ACCÈS

« Je m'inquiète de l'accessibilité de la future gare de Bécon-les-bruyères »

Avis Internet

« Comment optimiser l'accès des Rueillois à cette gare pour arriver à des temps globaux de trajet satisfaisants ? »

Habitant, réunion publique Rueil-Malmaison, 25 juin 2014

Les accès des gares ont également fait l'objet d'interventions du public, sensible à la bonne accessibilité du futur métro. De nombreux participants ont demandé à la Société du Grand Paris d'envisager une réorganisation de certains accès ou d'étudier des accès supplémentaires dans la plupart des gares de la ligne 15 Ouest.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a souligné que la multiplication des accès se heurtait à des problèmes de sécurité et d'égalité d'accès (pour les personnes à mobilité réduite notamment), c'est pourquoi, de façon générale, la gare-type comporte un seul accès.

LA GARE DE SAINT-CLOUD

Cette gare comportera plusieurs accès, un accès principal sur le parvis, au pied de l'ancienne gare, et un accès au débouché du passage souterrain sous la rue Dailly et du passage souterrain sous les voies en provenance de la ville haute. La Société du Grand Paris a souligné la spécificité de cette gare, qui ne comporte pas de bâtiment dédié, d'où une multiplication des accès. Une étude menée spécialement pour l'accessibilité de cette gare a par ailleurs montré qu'un tunnel piéton d'accès direct à la ville basse était trop risqué techniquement et trop onéreux : cette solution a donc été écartée.

LA GARE DE RUEIL-SURESNES « MONT VALÉRIEN »

La gare de Rueil - Suresnes « Mont Valérien » comporte deux accès car elle s'insère dans un projet d'éco-quartier avec un bâtiment à double accès conditionné par les options architecturales retenues pour l'ensemble du projet urbain.

LA GARE DE LA DÉFENSE

La Société du Grand Paris s'est engagée à étudier une gare qui soit compatible avec un accès côté Puteaux qui serait situé au niveau -1 du parking sous le centre commercial et qui serait créé dans le cadre d'un projet plus global pour permettre l'accès à Cœur Transport pour tous les usagers des transports.

LA GARE DE BÉCON-LES-BRUYÈRES

La gare comportera deux accès et la correspondance avec le Transilien se fera via une passerelle en cours de réalisation par RFF qui va permettre de relier les villes de Courbevoie, d'Asnières-sur-Seine et de Bois-Colombes aux quais du Transilien.

LES GARES DES AGNETTES ET DES GRÉSILLONS

La Société du Grand Paris s'est engagée à étudier les possibilités de créer de nouveaux accès aux gares des Agnettes et des Grésillons, mais a souligné que les gares du Grand Paris Express sont plus profondes que les stations du métro parisien pour lesquelles il est comparativement plus ou moins onéreux de réaliser plusieurs accès.

LA SÉCURITÉ AUX ABORDS ET À L'INTÉRIEUR DES GARES

Quelques participants ont posé des questions sur la sécurité des usagers de la ligne 15 Ouest, notamment à propos des mesures que la Société du Grand Paris prévoit de mettre en œuvre dans ce domaine.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que tous les espaces seront surveillés par vidéo-protection. La conception même des gares intégrera 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 services de sécurité, etc. Concernant la sécurité aux alentours des gares, la Société du Grand Paris a expliqué qu'un commissaire divisionnaire, détaché à la Société du Grand Paris, est chargé d'y travailler, en lien étroit avec la préfecture de police et les préfets de département.

LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES GARES

Plusieurs participants se sont interrogés sur la conception des gares et sur les fonctions qu'elles rempliront. Dans les secteurs contraints, comme pour les futures gares de Bécon-les-Bruyères ou de Nanterre La Boule, certains s'inquiètent des dimensions de la gare, qui pourraient perturber le fonctionnement du territoire.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

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 108 m. 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, 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.

En matière de conception, la Société du Grand Paris a indiqué que chaque gare serait conçue par un architecte différent, dans le respect de la charte architecturale élaborée par Jacques Ferrier Architectures. Celle-ci vise à donner de l'unité aux gares du Grand Paris Express. Les architectes seront désignés courant 2015.

La Société du Grand Paris a également précisé que la plupart des gares de la ligne 15 Ouest seront construites à ciel ouvert pour des raisons de faisabilité technique, de coûts et de délais (technique de la paroi moulée). 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, un phasage pourra être mis en place afin de minimiser la gêne pour les automobilistes.

LE NOM DES GARES

Quelques commentaires ont porté sur le nom des gares de la ligne 15 Ouest. Certains participants ont émis des suggestions pour renommer des gares dont la dénomination actuelle ne leur convient pas.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que les noms de gares mentionnés dans le schéma d'ensemble sont provisoires. Leur nom définitif sera fixé en concertation avec le STIF et 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.

LE CALENDRIER

UN CALENDRIER À OPTIMISER

« 2027 c'est loin ! »

Habitant, réunion publique Bois-Colombes, 9 juillet 2014

« Le Premier ministre a annoncé, le 9 juillet, une accélération du calendrier du Grand Paris Express, certaines lignes initialement prévues pour 2027 devront être réalisées en 2024, sauf la ligne 15 Ouest : pourquoi ? »

Frédéric SITBON, maire-adjoint d'Asnières-sur-Seine, réunion publique Bois-Colombes, 9 juillet 2014

Le soutien au projet très majoritairement exprimé par les participants s'accompagne d'une volonté d'accélérer le calendrier de la mise en service de la ligne 15 Ouest, projet jugé crucial par les parties prenantes, qu'il s'agisse des élus, des entreprises, des associations ou des habitants. Le fait que la ligne 15 Ouest soit parmi les dernières lignes du Grand Paris Express à être réalisées, à l'horizon 2027, n'est pas compris, et ce d'autant plus qu'au cours de la concertation, le Premier ministre a annoncé l'accélération de certaines lignes du Grand Paris Express. Le public a demandé une mise en service à l'horizon 2024-2025, insistant sur la nécessité de desservir au plus vite les pôles économiques et d'habitat du territoire.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a expliqué que le phasage prévu pour la ligne 15 Ouest relevait d'un arbitrage rendu par le gouvernement dans le cadre du Nouveau Grand Paris présenté le 6 mars 2013. En effet, compte-tenu des contraintes techniques sur certains secteurs, comme celui de La Défense, les études et les travaux sont relativement complexes et nécessitent du temps pour mener à bien le projet. Techniquement, il n'est donc pas possible d'accélérer le calendrier de la ligne 15 Ouest, qui prévoit d'ores et déjà la réalisation d'une première partie du projet, jusqu'à Nanterre La Folie, pour 2025, puis son prolongement jusqu'à Saint-Denis Pleyel pour 2027.

LE COÛT ET LE FINANCEMENT

LA CRAINTE D'UNE ABSENCE DE FINANCEMENTS ET LA PROPOSITION DE FINANCEMENTS COMPLÉMENTAIRES

« Comment allez-vous financer votre projet alors que le déficit de notre pays s'élève à environ 2 500 milliards d'euros ? »

Avis Internet

« Pourquoi pas un grand emprunt public pour permettre de financer les travaux et ouvrir la ligne dès 2019 ? »

Avis Internet

Le coût important du Grand Paris Express - 22,6 milliards d'euros - suscite des réactions de la part du public, qui a exprimé sa crainte que les projets ne puissent voir le jour faute de financement suffisant. Un participant a suggéré un recours massif à l'emprunt comme piste de financement complémentaire

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a rappelé les conditions du financement du Grand Paris Express. Il s'appuie sur trois types de recettes fiscales affectées :

- ▶ la taxe spéciale d'équipement (117 millions d'euros par an), dont tous les ménages franciliens s'acquittent déjà ;
- ▶ une fraction de la taxe locale sur les bureaux en Île-de-France (350 millions d'euros en 2014) ;
- ▶ une composante de l'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (60 millions d'euros par an).

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. La Société du Grand Paris remboursera ces emprunts grâce aux recettes fiscales, mais également grâce :

- ▶ aux redevances d'usage payées par les exploitants (péages) à compter des mises en service ;
- ▶ aux recettes complémentaires tirées notamment de l'exploitation commerciale des gares (publicité, commerces, etc.) ou d'autres services.

En fonction des besoins, l'État s'est également engagé à apporter un soutien budgétaire à hauteur d'un milliard d'euros. De même, les collectivités locales pourraient apporter 25% de la contribution prévue dans le protocole du 26 janvier 2011, soit 225 millions d'euros.

L'INQUIÉTUDE DE L'IMPACT SUR LES IMPÔTS LOCAUX

« Y a-t-il un risque d'augmentation des impôts ? »

Habitant, réunion publique Bois-Colombes, 9 juillet 2014

Plusieurs participants se sont inquiétés d'une possible augmentation des impôts locaux pour financer le projet. Ils mettent en avant le montant conséquent des projets à financer et les difficultés financières nationales actuelles.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a expliqué que la taxe spéciale d'équipement acquittée par les particuliers se présente comme une taxe additionnelle, en Île-de-France, à la taxe d'habitation et aux impôts fonciers. Son montant total est fixé à 117 millions d'euros. Il est réparti au prorata des impôts locaux existants, et représente une charge modeste, estimée à 11 euros par an pour un ménage francilien moyen. Cette taxe est, d'ores et déjà, payée par tous les contribuables franciliens, sans considération de la desserte de leur commune ou de leur quartier par le réseau de transport du Grand Paris.

La Société du Grand Paris a indiqué que la création du réseau, indépendamment de la contribution de l'ensemble des Franciliens via la taxe spéciale d'équipement, ne se traduit pas par des dépenses supplémentaires pour les communes, mais plutôt par des ressources fiscales supplémentaires liées au développement d'activités ou à la création de logements, favorisées ou induites par le projet : le risque d'une augmentation des impôts locaux liée à la mise en œuvre du Grand Paris Express est donc faible.

LES TRAVAUX ET LES NUISANCES

« Y a-t-il un risque pour les constructions en surface ? »

Habitant, réunion publique Rueil-Malmaison, 25 juin 2014

La phase chantier du Grand Paris Express intéresse de très nombreux habitants de l'Ouest parisien. Le déroulement des travaux et les nuisances ont été évoqués à divers titres : vibrations, gêne sonore, état de la voirie, modifications de la circulation, etc.

Le déroulement du chantier et ses emprises ont été des sujets largement abordés par les habitants.

Le creusement du tunnel et le passage du Grand Paris Express en phase d'exploitation suscitent quelques craintes, notamment concernant les vibrations. Nombreux sont les riverains qui s'interrogent sur les impacts au niveau de leur habitation.

LE TEMPS DES TRAVAUX

« Les travaux se dérouleront-ils 24h/24 et 7j/7 ? »

Avis Internet

LE TUNNELIER

Les travaux ont suscité de nombreuses interrogations de la part du public. Le tunnelier, notamment, a été au centre des questions : les participants ont voulu connaître les horaires de travaux, la localisation des puits d'entrée et de sortie et ses impacts sur la surface. Le passage du tunnelier fait craindre des vibrations et des nuisances sonores, voire des fissures dans les immeubles en surface comme cela s'était produit pendant le creusement du tunnel du RER E - incident rappelé par un participant.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a expliqué que la technique choisie pour réaliser cette infrastructure – l'utilisation de tunneliers – réduisait 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. Pour ces ouvrages, la méthode projetée par la

Société du Grand Paris, éprouvée techniquement, est la plus fiable pour limiter tous les tassements au voisinage de la gare : le principe consiste à réaliser, avant tout creusement, une paroi en béton armé étanche tout autour de la future gare souterraine. Cette méthode permet de garantir au mieux la stabilité des ouvrages environnants.

La Société du Grand Paris a indiqué que le tunnelier allait « grignoter » des sols en grande profondeur - entre 20 et 40 mètres contre 10 mètres en moyenne pour le métro parisien : les risques en surface et de nuisances sonores liés au passage du tunnelier seront donc très faibles. La progression du tunnelier sera d'environ 250 mètres par mois, soit 10 à 12 mètres par jour ou 3 kilomètres par an.

Dans certains secteurs identifiés comme sensibles, les bâtiments sur le tracé de la future ligne feront l'objet d'une surveillance toute particulière lors de sa construction. Des études complémentaires de vulnérabilité des bâtis seront menées en 2015 : elles comprendront un diagnostic des différents ouvrages concernés par le passage du Grand Paris Express et détermineront si certains sont plus fragiles que d'autres. Sur les bâtiments plus fragiles, les experts proposeront les solutions adaptées pour sécuriser ces derniers lors de la construction (injections, confortements de fondations...).

De plus, la Société du Grand Paris a indiqué qu'elle mettra en œuvre une information de proximité permanente afin d'expliquer le déroulement concret de chacun des chantiers, d'informer les riverains et de prendre en compte leurs avis et remarques.

LES NUISANCES SONORES

Les éventuelles nuisances sonores en phase travaux ont été mises en avant par nombre de citoyens. Les perturbations occasionnées par les travaux des gares à ciel ouvert, notamment en matière de circulation automobile, ont aussi été abordées, dans le cas de la gare Rueil-Suresnes « Mont Valérien » par exemple.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a souligné qu'en dépit de toutes les mesures qu'elle mettra en œuvre, il sera impossible de supprimer totalement les nuisances sonores en phase travaux. Toutefois, des dispositions spécifiques seront mises en place et imposées aux entreprises de travaux pour limiter au maximum ces nuisances. De manière générale, plusieurs mesures seront prises pour réduire les nuisances, comme la limitation des emprises du chantier au juste nécessaire, le maintien de l'accessibilité des activités entourant la zone des travaux et la restriction des horaires pour la circulation des camions.

En ce qui concerne le bruit, des solutions de types « silencieux », grilles acoustiques ou capotages, permettront de réduire le bruit des équipements à la source. Des écrans antibruit ou végétalisés pourront également être installés si nécessaire. Par ailleurs, un dossier « bruit » spécifique à la phase chantier sera élaboré par la Société du Grand Paris. Ce dossier contiendra tous les éléments utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible et les mesures prises pour limiter les nuisances sonores. Il donnera lieu à une information des élus et des riverains.

Pour la gare de Nanterre la Boule, la Société du Grand Paris a indiqué que les travaux de réalisation de la gare se feront par demi-voirie (c'est-à-dire qu'un seul côté de la rue sera neutralisé) afin de préserver la circulation automobile.

ARTICULATION AVEC LES AUTRES CHANTIERS DE TRANSPORT EN COMMUN

Par ailleurs, plusieurs participants ont relevé que des chantiers de transports en commun allaient être concomitants avec l'arrivée de la ligne 15 Ouest, comme le prolongement du RER E à l'Ouest via La Défense, ou celui du tramway T1 à Nanterre La Boule. Ils ont demandé des précisions sur l'articulation des travaux, afin de minimiser les nuisances.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué qu'elle se coordonnera avec le Conseil général des Hauts-de-Seine, maître d'ouvrage pour le prolongement du T1, pour articuler correctement les travaux des deux projets afin de ne pas intervenir deux fois sur la voirie et d'éviter la multiplication des nuisances pour les habitants. Elle a souligné que le planning actuel du prolongement du T1 était tout à fait cohérent avec cette exigence.

Elle en fera de même avec RFF, maître d'ouvrage du prolongement du RER E à l'Ouest.

LES NUISANCES LORS DE LA MISE EN SERVICE

« Quelles garanties avons-nous qu'il n'y aura pas de vibrations dues au passage du métro ? Nous sommes dans une zone très calme et tenons à le rester »

Avis Internet

Au-delà de la phase chantier, de nombreux participants se sont inquiétés des nuisances occasionnées par la future ligne. S'appuyant sur l'exemple du RER A et du métro parisien, plusieurs riverains ont exprimé la crainte de ressentir les vibrations et le bruit de la ligne 15 Ouest à sa mise en service.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

En phase d'exploitation, la Société du Grand Paris a souligné que 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 a indiqué que le matériel roulant et la pose des rails seront conçus selon des technologies très récentes : par exemple, les rails seront soudés pour éviter le cliquetis caractéristique des trains circulant sur des rails non soudés. La profondeur de l'infrastructure souterraine, en moyenne de 20 mètres - soit l'équivalent d'un immeuble d'environ 6 étages -, et non immédiatement sous la surface, comme c'est le cas dans la majeure partie du métro parisien ou du RER, permettra également de limiter ces vibrations. Cependant, lorsque le tunnel croquera des fondations particulièrement profondes, des dispositifs d'absorption entre le rail et la structure du tunnel seront prévus.

LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

LIMITER LES IMPACTS LIÉS AU TRACÉ

« Si la ligne 15 du métro est tracée en dessous du domaine de Saint-Cloud, avez-vous déjà fait une étude d'impact sur l'environnement et allez-vous prendre quelques mesures pour protéger cette zone naturelle ? »

Habitant, réunion publique Saint-Cloud 4 juillet 2014

Quelques participants ont évoqué les aspects environnementaux du projet, s'inquiétant notamment d'un possible impact pendant les travaux du tracé. Des riverains ont soulevé essentiellement les risques liés au sous-sol, riche en sources d'eau et en carrières. Le passage sous le domaine de Saint-Cloud a également été pointé comme un enjeu environnemental fort.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a expliqué que le dossier qui sera présenté à l'enquête publique courant 2015 comporterait une étude d'impact environnemental, qui s'appuiera sur un état des lieux des territoires traversés en matière d'enjeux pour l'environnement naturel et humain. Cette étude établira les impacts potentiels du projet et présentera les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour les éviter, les réduire ou, le cas échéant, les compenser.

Par ailleurs, durant la phase d'avant-projet qui se déroulera en 2015, ce processus sera poursuivi par la Société du Grand Paris qui demandera à ses maîtres d'œuvre, pour chaque chantier, d'identifier les possibles gênes et les moyens pour les supprimer ou les réduire. La Société du Grand Paris souhaite en particulier influencer sur les méthodes de réalisation afin de limiter les nuisances de chantier. Chaque chantier fera ainsi l'objet d'un plan de management environnemental qui sera partagé avec les élus et avec les riverains, dans le cadre des comités de pilotage existants et d'un processus de concertation qui sera mis en place pour chaque chantier. Un schéma directeur d'évacuation des déblais a été élaboré pour optimiser l'extraction des terres et minimiser la gêne occasionnée.

La Société du Grand Paris a confirmé que le franchissement en souterrain du domaine national de Saint-Cloud constitue une contrainte topographique majeure. Cependant, la Société du Grand Paris, travaille avec les responsables du domaine et les services de l'État concernés pour définir un aménagement des ouvrages prenant en compte les enjeux de biodiversité et de cadre de vie des riverains.

L'ÉVACUATION DES DÉBLAIS

« Où se situeront les évacuations des déblais ? »

Avis Internet

Le public s'est intéressé à l'évacuation des déblais issus du creusement du tunnel : les questions ont porté sur les modes d'évacuation des déblais, sur les nuisances occasionnées par les allées et venues des camions sur les routes attenantes aux chantiers et sur les mesures prises par la Société du Grand Paris pour limiter au maximum ces nuisances.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

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

Lors de 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. Les techniques appropriées de creusement seront donc mises en œuvre pour permettre la valorisation de ces matériaux. Une grande partie des autres déblais pourront être utilisés dans des projets d'intérêt général, comme par exemple les modelés paysagers, des ouvrages de type talus ou murs antibruit, les comblements de galeries ou 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.

Par ailleurs, 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 a pour but de réduire les nuisances du chantier pour les riverains, d'optimiser la gestion de ses déblais et d'en réduire ainsi le coût.

Pour la ligne 15 Ouest, l'ensemble des déblais du tunnel seront évacués depuis les deux puits d'entrée des tunneliers : l'un des puits doit être situé à Gennevilliers, en bord de Seine, dans la zone des Caboeufs. L'évacuation des déblais se fera par ce puits et directement par voie fluviale ensuite. L'autre puits doit être situé sur l'Île de Monsieur à Sèvres, à l'autre extrémité de la ligne, où l'évacuation des déblais sera également fluviale. La Société du Grand Paris a souligné que ces sites ont été choisis pour privilégier les évacuations par le fleuve et respecter l'environnement ; elle a ajouté qu'une variante était toutefois possible pour la réalisation de la partie sud du projet pour un puits de départ de tunnelier à Nanterre en remplacement de celui étudié sur l'Île de Monsieur à Sèvres.

LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

UN PROJET LEVIER POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

« Le Grand Paris Express va permettre de développer l'emploi et les entreprises sur le territoire »

Jacques KOSSOWSKI, député-maire de Courbevoie, réunion publique Bois-Colombes, 9 juillet 2014

Les élus du territoire ont mis l'accent sur le rôle crucial des infrastructures de transport dans l'attractivité des territoires desservis, qui se concrétise par ailleurs dans le cadre des contrats de développement territorial conclus par certaines communes du territoire. C'est par exemple le cas de celui signé en février 2014 entre l'État, les villes d'Asnières-sur-Seine, de Bois-Colombes et de Gennevilliers.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a souligné que l'un des objectifs du Grand Paris Express était d'accompagner le développement des territoires, notamment en matière de création de logements et d'emplois. Elle a indiqué qu'un réseau de transports performant favorisait l'accès à l'emploi. La Société du Grand Paris a ainsi indiqué que le Grand Paris Express allait créer, en phase chantier, 15 000 à 20 000 emplois directs par an et, à terme, de 115 000 à 315 000 emplois induits supplémentaires par rapport à l'évolution naturelle de la région.

S'agissant des emplois créés en phase chantier, la Société du Grand Paris travaille, de plus, avec la fédération régionale des travaux publics et la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi pour identifier les métiers concernés et accompagner dès aujourd'hui le développement des formations correspondantes. De plus, la Société du Grand Paris prévoira des clauses d'insertion dans les marchés pour permettre aux publics en difficulté, jeunes ou adultes, d'avoir accès à l'emploi.

Sur le long terme, les études évaluent les avantages socio-économiques associés à la réalisation du Grand Paris Express dans son ensemble à environ 70 milliards d'euros.

LES IMPACTS FONCIERS

LES QUESTIONS SUR LE DISPOSITIF D'ACQUISITION DES PARCELLES NÉCESSAIRES À LA RÉALISATION DU PROJET

« Qui sera concerné par les expropriations en surface ? »

Habitant, réunion publique Bois-Colombes, 9 juillet 2014

« Quelle largeur considérez-vous pour l'acquisition du tréfonds ? »

Habitant, réunion publique Bois-Colombes, 9 juillet 2014

De nombreux participants ont voulu en savoir plus sur le dispositif d'acquisitions foncières mis en place par la Société du Grand Paris. Le public a également demandé des précisions sur la localisation des parcelles concernées et sur les risques de préemption ou d'expropriation des particuliers. Plusieurs participants ont souhaité connaître le calendrier des négociations.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Pour l'intégralité de la ligne 15 Ouest, les acquisitions foncières concernent environ 800 parcelles, dont environ 10 % en surface. Les emprises en surface accueilleront les gares et les puits de sécurité. Les ouvrages ont été positionnés, autant que faire se peut, sur des emprises publiques. Pour réaliser le tunnel de la ligne 15 Ouest, entièrement en souterrain et à grande profondeur, la Société du Grand Paris achètera aux propriétaires le volume de sous-sol nécessaire au passage du tunnel. À ces fins, un opérateur foncier sera désigné à la fin de l'année 2014 ; il prendra contact avec les propriétaires lorsque le tracé précis sera connu, à la mi-2015.

En ce qui concerne les acquisitions en surface et en sous-sol, la Société du Grand Paris a indiqué privilégier les solutions amiables ; elle recourra à l'expropriation si nécessaire, après avoir obtenu la déclaration d'utilité publique.

LA CRAINTE DES EFFETS SUR LES PRIX IMMOBILIERS

« Quel est l'impact sur le coût de l'immobilier ? »

Habitant, réunion publique Bois-Colombes, 9 juillet 2014

Quelques participants se sont interrogés sur les effets du Grand Paris Express sur la valeur du patrimoine immobilier. Certains riverains ont exprimé leur crainte d'une dépréciation liée aux nuisances des travaux ; d'autres, au contraire, se sont inquiétés d'une possible spéculation foncière qui ferait flamber les prix des bâtiments situés à proximité des futures gares.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a souligné que la desserte d'un territoire par des transports en commun avait davantage tendance à valoriser les propriétés proches des lignes de transport qu'à en déprécier la valeur. Consciente que son réseau peut entraîner une spéculation au détriment de l'emploi et de l'habitation, 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, créée en avril 2013, 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 les élus qui prendront toute mesure utile pour éviter une éventuelle spéculation. 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 leur sont transmises afin de leur fournir l'information nécessaire à la décision.

LES AMÉNAGEMENTS AUTOUR DES GARES

L'INSERTION URBAINE DES GARES

« Les gares de la ligne 15 Ouest font-elles partie d'une OIN [Opération d'intérêt national], ce qui entraîne une emprise d'un diamètre de 500 mètres autour de la gare qui sera supervisée par l'État ? Quelle articulation avec les projets des villes concernées ? »

Habitant, réunion publique Rueil-Malmaison, 25 juin 2014

Le public a demandé des précisions sur les modalités et le périmètre d'aménagement autour des gares. Les participants ont ainsi voulu connaître les principes qui guideront la Société du Grand Paris et ses partenaires dans le choix des projets urbains. Les élus ont souligné leur volonté de saisir l'occasion de l'arrivée du Grand Paris Express pour dynamiser le territoire en créant des logements, et des zones d'activités.

D'autres participants se sont inquiétés que la Société du Grand Paris puisse mener des opérations urbaines se substituant à des projets existants ou remettant en cause les documents d'urbanisme en vigueur dans les communes.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Si elle est propriétaire des gares - et donc en maîtrise l'aménagement -, la Société du Grand Paris a rappelé que l'aménagement autour des gares relève des collectivités. La Société du Grand Paris peut mener des opérations d'aménagement dans un périmètre de 400 m autour des gares pour les communes non signataires d'un CDT (contrat de développement territorial), mais ces opérations devront obtenir l'accord des élus avant d'être mises en œuvre. Pour les communes signataires d'un CDT cette compétence peut s'exercer sur tout le territoire communal, si le CDT le prévoit. Ces projets seront donc définis en partenariat avec les parties prenantes, la Société du Grand Paris ne décidera pas seule et agira toujours en conformité avec les documents d'urbanisme en vigueur. Elle a souligné que si la densification est bien l'un des objectifs régionaux en matière d'aménagement, elle ne conduira toutefois aucune opération qui se substituerait à des projets existants.

L'AMÉLIORATION DES CIRCULATIONS AUTOUR DES GARES

Le sujet des circulations autour des gares a notamment été évoqué pour la gare Nanterre La Boule, dont l'environnement direct fait l'objet d'une réflexion à ce sujet de la part des élus locaux. Certains habitants et élus ont manifesté leur volonté de profiter de l'implantation de la future gare pour repenser les circulations dans ce secteur.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que ce travail d'amélioration devra être fait pour garantir la bonne insertion de la gare de Nanterre La Boule dans son environnement urbain.

LA NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT

De nombreuses questions ont porté sur les caractéristiques du futur métro, sur son exploitation et sur sa tarification. La question de l'accessibilité au réseau du Grand Paris Express par tous a également été abordée à de plusieurs reprises par les futurs voyageurs.

LE SERVICE PROPOSÉ ET LA TARIFICATION

« Quels seront les horaires d'exploitation ? »

Avis Internet

« La ligne 15 sera-t-elle intégrée dans la tarification francilienne ? »

Habitant, réunion publique La Défense, 10 juillet 2014

EXPLOITATION FUTURE DE LA LIGNE

Plusieurs questions ont abordé l'exploitation de la future ligne : l'amplitude horaire de la ligne 15 a ainsi été évoquée par le public, ainsi que sa fréquence de passage. Le gabarit des rames a également été évoqué, notamment à travers l'inquiétude d'un participant quant au dimensionnement correct des rames.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que l'exploitant de la ligne 15 Ouest n'était pas encore choisi. Pour les lignes nouvelles, il reviendra en effet au STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, de le désigner le moment venu. De même, les modalités d'exploitation des lignes du Grand Paris Express sont définies par le STIF. D'un point de vue technique, la ligne 15 sera en mesure d'accueillir jusqu'à 1 000 voyageurs par train toutes les 2 minutes en heure de pointe à l'horizon 2030.

Ce dimensionnement est compatible avec des prévisions de trafic réalisées jusqu'à l'horizon 2035, soit 15 ans après la mise en service du premier tronçon du Grand Paris Express. Au-delà, l'intervalle de passage entre les trains pourrait techniquement être abaissé de 2 minutes à 1 minute 30, ce qui permettrait de disposer d'une réserve de capacité ultérieure de 33 % pour transporter des voyageurs supplémentaires.

La Société du Grand Paris a également expliqué que l'amplitude horaire de service du Grand Paris Express n'était pas encore fixée. Sur le plan technique, elle a souligné que

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, ce qui supposera une interruption du trafic voyageurs 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).

TARIFICATION DE LA FUTURE LIGNE

De nombreuses questions ont également porté sur la tarification de la future ligne et, plus largement, du Grand Paris Express.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a rappelé que le STIF est l'autorité compétente pour définir les règles de tarification. Les représentants du STIF ont précisé que le Grand Paris Express sera totalement intégré au réseau de transport d'Île-de-France et que la même règle tarifaire lui sera appliquée. Cette règle, qui sera adoptée par le Conseil du STIF deux ans avant la mise en service, 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 entre les usagers, mais ils doivent également tenir compte de l'impact financier de ces 200 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.

Par ailleurs, des réflexions concernant les supports de paiement et les systèmes de contrôle sont actuellement en cours.

L'INTERMODALITÉ

LES CARACTÉRISTIQUES DU FUTUR MÉTRO

Nombre de participants ont demandé des précisions sur les caractéristiques du futur métro. Ils ont ainsi posé des questions sur le gabarit des rames, un participant suggérant d'adopter un matériel roulant à deux niveaux.

L'accessibilité du métro pour les personnes à mobilité réduite a été évoquée.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que le Grand Paris Express sera conforme 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, toutes les circulations verticales des gares seront équipées de deux ascenseurs afin de prévenir les pannes (le second pouvant prendre le relais du premier) et garantir l'accès des quais aux personnes à mobilité réduite.

La Société du Grand Paris a expliqué que les voitures de la ligne 15, à un niveau, pourront accueillir 1 000 passagers par train. Ce dimensionnement, compatible avec les prévisions de trafic réalisées jusqu'à l'horizon 2035, soit 15 ans après la mise en service du premier tronçon du Grand Paris Express, ne nécessite pas de matériel roulant à deux niveaux. De plus, avec des rames à un seul niveau, le temps de montée/descente dans chacune des gares sera optimisé et ce, pour le bénéfice de tous les voyageurs.

Au-delà de la ligne 15 Ouest, le public a posé de nombreuses questions sur le devenir du réseau existant et sa réorganisation autour des lignes du Grand Paris Express. Notamment, de nombreux avis ont porté sur l'installation de parkings relais permettant aux usagers venant de loin d'accéder plus rapidement aux nouvelles gares du Grand Paris Express. De même, l'usage des vélos et les possibilités de stationnement sécurisés ont été évoqués.

LA NÉCESSITÉ D'IMPLANTER DES PARKINGS RELAIS

« Il faut que les personnes ayant des difficultés à se déplacer puissent déposer leur voiture à proximité de la gare »

Habitant, réunion publique Bois-Colombes, 9 juillet 2014

Nombre de participants ont demandé ce que la Société du Grand Paris avait prévu en termes d'implantation de parkings relais autour des gares, pour encourager les automobilistes venant de loin à emprunter le métro en déposant leur voiture à proximité des gares. L'accessibilité des personnes à mobilité réduite a également été avancée comme argument en faveur de l'implantation de tels parkings. Seules quelques personnes ont mis en avant la nécessité de mieux organiser le rabattement en bus autour des stations de la ligne 15 Ouest. Un riverain a appelé à réaliser une gare routière à la gare de Saint-Cloud.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris et le STIF ont affirmé leur volonté de recourir aux transports en commun plutôt qu'à la voiture individuelle pour organiser le rabattement vers les gares du Grand Paris Express. Sur certaines gares, la Société du Grand Paris envisage l'implantation de dépose-minute.

La Société du Grand Paris et le STIF ont ainsi indiqué que le réseau de bus permettant la desserte de la ligne 15 Ouest 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 et complémentaire permettant de relier des territoires voisins des gares du Grand Paris Express. L'implantation des arrêts de bus sera réétudiée aux abords immédiats des accès aux gares afin de faciliter et sécuriser le parcours des usagers.

DES MODES ACTIFS À PRÉSENTER ET ENCOURAGER

« Comment seront dimensionnés les garages à vélos ? »

Représentant associatif, réunion publique Gennevilliers

De nombreux participants se sont dits prêts à utiliser davantage le vélo pour accéder aux gares de la ligne 15 Ouest. Ils ont demandé des précisions sur les conditions de stationnement des vélos qu'offriront les gares conçues par la Société du Grand Paris.

Plusieurs personnes ont également demandé qu'une attention particulière soit portée aux cheminements piétons.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris souhaite encourager le recours aux modes de transport actifs (piétons, vélos) pour se rendre aux gares du Grand Paris Express. La conception des gares intègrera donc des abris vélos. Cependant, l'aménagement de cheminements piétonniers ou de pistes cyclables ne relève pas de sa compétence mais de celle des collectivités territoriales. Ce sont également elles qui peuvent impulser la mise en place de dispositifs de type Vélib.

Par ailleurs, le STIF a indiqué avoir élaboré 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 programme Véligo a donc été lancé pour 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 Passe Navigo.

L'AMÉLIORATION DE L'EXISTANT ET LE DÉVELOPPEMENT D'AUTRES PROJETS

« Dans l'optique de fluidifier les transports, je préconise de prolonger le métro de Levallois-Perret (la ligne 3) pour désaturer la gare de Saint-Lazare »

Habitant, réunion publique Bois-Colombes, 9 juillet 2014

Constatant que le réseau existant était parfois saturé ou insuffisamment développé, plusieurs participants ont interpellé la Société du Grand Paris et ses partenaires sur les mesures d'amélioration et de développement à mettre en œuvre. Ils ont ainsi pris position en faveur d'un débranchement de la ligne 13 du métro ainsi que des prolongements des lignes 3 et 10, de manière à favoriser le maillage du réseau et développer l'offre de transports en commun.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué qu'elle participait financièrement aux projets du plan de mobilisation des transports de la région (à hauteur de 2 450 millions d'euros) et à l'adaptation des infrastructures existantes (à hauteur de 450 millions d'euros). Elle a rappelé que le Grand Paris Express contribuerait à soulager les lignes existantes en évitant à nombre de passagers d'effectuer leur correspondance dans Paris.

Sur le principe, la Société du Grand Paris s'est dite favorable au développement du maillage entre les lignes radiales et la rocade. Elle a rappelé que la décision de lancer ces projets revenait au STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France.

Quant au prolongement de la ligne 3 du métro, Yves REVILLON, maire de Bois-Colombes, a souligné que le Conseil général des Hauts-de-Seine avait étudié son opportunité et estimé que ce projet pouvait être rentable.

CONCLUSIONS

Une concertation volontaire, élargie aux habitants et aux futurs usagers

La concertation renforcée sur la ligne 15 Ouest, placée sous l'égide de Jean-Yves Audouin, a permis de consolider et d'élargir les modalités de pilotage du projet, projet conçu, depuis le début, en lien très étroit avec l'ensemble des parties prenantes. Cette concertation a été adaptée aux caractéristiques du territoire, avec des rencontres sur le terrain, d'une part sur le parvis de La Défense en semaine, à la rencontre des salariés, et d'autre part aux Quatre Temps, le samedi, à la rencontre des habitants. Ces opérations se sont ajoutées aux réunions publiques plus traditionnelles, le soir et en semaine.

Par ailleurs un large dispositif d'information a permis à toutes les personnes concernées de repérer où elles pouvaient obtenir des informations, grâce au site Internet de la Société du Grand Paris, et notamment des informations sur chacune des gares.

Un soutien renouvelé des élus

Dans cette nouvelle phase de concertation, les élus se sont de nouveau exprimés en faveur du projet, en rappelant, pour certains, les acquis obtenus à l'issue des débats publics, grâce à un travail resserré avec les équipes de la Société du Grand Paris. Ils ont pu témoigner de leur contribution à certains choix cruciaux, comme celui de l'implantation des gares.

Des questions précises sur la mise en œuvre du projet

Sur un territoire où les enjeux environnementaux et patrimoniaux sont très sensibles, avec en particulier le Domaine de Saint-Cloud, de nombreuses questions ont porté sur le tracé précis et le chantier. La Société du Grand Paris a pu ainsi développer une présentation des solutions qui lui permettront de relever ces défis techniques, particulièrement délicats sur ce tronçon.

Une concertation utile pour les prochaines étapes

Ce bilan vient enrichir le dossier qui sera soumis à l'enquête publique, courant 2015. Lors de ce nouveau rendez-vous avec le public, la Société du Grand Paris veillera à ce que tous les sujets abordés lors de cette phase de concertation renforcée, trouvent une réponse dans l'étude d'impact qui sera rendue publique à cette occasion.

Le site Internet de la Société du Grand Paris, et la rubrique consacrée à la ligne 15 Ouest, permettront à chacun de continuer à s'informer sur l'avancement du projet.

ANNEXES

1. Dépliant d'information
2. Décision de la CNDP relative à la désignation de M. Jean-Yves AUDOUIN, en qualité de garant de la concertation - 2 avril 2014

▷ DÉVELOPPER LES TERRITOIRES

DES GARES NOUVELLE GÉNÉRATION HUMAINES ET URBAINES

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

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



Jacques Ferriter est le conseiller architectural pour la réalisation des gares du Grand Paris.

DES OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT

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

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

DES DÉPLACEMENTS PLUS FACILES ET CONFORTABLES

Le tronçon facilitera les trajets de banlieue à banlieue pour :

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

▷ ÉCHANGER POUR AVANCER

UNE DÉMARCHE PARTAGÉE

Le positionnement du tracé, des gares et des ouvrages associés résulte d'une réflexion menée en concertation avec les collectivités locales et les autres acteurs concernés : STIF, services de l'état et opérateurs de transport.



Ses concertations ouvertes, techniques, ont rassemblé des milliers de citoyens et plusieurs centaines de professionnels ont été impliqués sur ce tronçon depuis le lancement du projet.

L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DU PROJET

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

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

Cette connaissance approfondie de l'environnement permet d'adopter des méthodes de construction adaptées et réalisées.

UNE INFORMATION EN CONTINU TOUT AU LONG DU CHANTIER

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



Les travaux réalisés au tunnelier permettront de limiter les impacts sur la ville.

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

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

CINQ RÉUNIONS PUBLIQUES :

- Rueil-Malmaison à 19h le 25 juin**
 - > Gare de Bois-Colombes
 - > Gare de Suresnes « Mont Valérien »
 - > Gare de Nanterre La Boule
- Gennevilliers à 20h le 2 juillet**
 - > Gare des Agnettes
 - > Gare des Grésillons
- Saint-Cloud à 20h le 4 juillet**
 - > Gare de Saint-Cloud

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

DES EXPOSITIONS

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

DES ESPACES D'INFORMATION ET D'EXPRESSION

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

Suivez-nous sur :

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



CONCERTATION

DU 11 JUIN AU 12 JUILLET 2014

RÉUNIONS PUBLIQUES

INFORMEZ-VOUS, EXPRIMEZ-VOUS.

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



GRAND PARIS EXPRESS
LE MÉTRO DU GRAND PARIS

TOUT SEULE COMME UN EXPRESS
www.societedugrandparis.fr

Société du Grand Paris

© Société du Grand Paris - Juin 2014 - Conception : [Logo] Impression sur papier certifié FSC - Ne pas jeter sur la voie publique

LE NOUVEAU GRAND PARIS

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

LE GRAND PARIS EXPRESS



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

4 NOUVELLES LIGNES DE MÉTRO AUTOMATIQUE ET 1 LIGNE PROLONGÉE

- ▶ **la ligne 15** : nouvelle ligne de métro en rocade proche de Paris
- ▶ **les lignes 16, 17 et 18** : nouvelles lignes de métro desservant des territoires de moyenne et grande couronne
- ▶ **la ligne 14** : prolongement de ligne de métro existante

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

▷ AMÉLIORER LA VIE QUOTIDIENNE

D'une longueur de 20 kilomètres en souterrain et comportant 9 nouvelles gares, la ligne 15 ouest relie le Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel*.

Dès sa mise en service, elle offrira des correspondances avec les autres lignes du Grand Paris Express (lignes 14, 16, 17) et des lignes de Transilien, RER, Métro ou Tramway.

A terme, elle permettra de relier des pôles d'activité de première importance tels que la Défense et Saint-Denis Pleyel.

La mise en service de ce tronçon est prévue à l'horizon 2025 pour la partie située entre Pont de Sèvres et Nanterre La Folie, et 2027 pour la partie située entre Nanterre La Folie et Saint-Denis Pleyel.

DES TEMPS DE DÉPLACEMENT RÉDUITS

- ▶ **Saint-Denis Pleyel <> La Défense** : 22 minutes contre 30 minutes aujourd'hui
- ▶ **Font d'Issy - Vanves - Clamart <> Nanterre La Folie** : 13 minutes contre 47 minutes aujourd'hui
- ▶ **Nanterre La Boule <> Saint-Cloud** : 20 minutes contre 60 minutes aujourd'hui

UN MÉTRO AUTOMATIQUE SANS CONDUCTEUR

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

Régularité

Un train toutes les 2 minutes en moyenne aux heures de pointe.

Flexibilité

L'automatisation offre plus de souplesse et de réactivité pour l'ajustement de la fréquence de la ligne (jusqu'à 1 000 trains par jour) pour des événements exceptionnels par exemple.

Performance

Un mode compatible avec des vitesses jusqu'à 55 à 60 km/h.



Le Grand Paris Express sera accessible à tous les usagers, y compris les personnes à mobilité réduite.

9 nouvelles gares dont 8 en correspondance avec des lignes du Transilien, Métro ou RER

ou du Grand Paris Express, au service des habitants des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, des Yvelines et du Val-d'Oise.

600 000 voyageurs/jour attendus à terme

MISES EN SERVICE



DIALOGUE

Depuis juin 2011, la concertation continue avec les collectivités locales, les partenaires et le grand public.

ETUDES & CHANTIERS

Études techniques et de préparation des travaux.

DE SEPTEMBRE 2010

4 AOÛT 2011 : Débat public et concertation de la ligne 15 ouest.

DU 11 JUIN AU 12 JUILLET 2014 :

Concertation continue avec les collectivités locales, les partenaires et le grand public.

DEPUIS JUIN 2011 :

Études techniques et de préparation des travaux.

AVANT :

2010 : Débat public et concertation de la ligne 15 ouest.

2015 :

Concertation continue avec les collectivités locales, les partenaires et le grand public.

2020 :

Études techniques et de préparation des travaux.

2027 :

Mise en service de la ligne 15 ouest.

2028 :

Mise en service de la ligne 16.

2029 :

Mise en service de la ligne 17.

2030 :

Mise en service de la ligne 18.

* La ligne 15 ouest correspond à la ligne rouge ouest du Réseau de Transport Public du Grand Paris.

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 AVRIL 2014

DÉCISION N° 2014 / 18 / LRGPE / 1

PROJET DE LIGNE ROUGE DU GRAND PARIS EXPRESS

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 du Président du Directoire de la Société du Grand Paris du 24 mars 2014, demandant la nomination d'un garant pour la concertation post-débat public sur le tronçon Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel et précisant les modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public,

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 Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel) sont approuvées.

Article 2 :

M Jean-Yves AUDOUIN 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 sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris (tronçon Pont de Sèvres/Saint-Denis Pleyel).

Le Président



Christian LEYRIT

