

ligne orange

du Grand Paris Express

Saint-Denis Pleyel  Noisy-Champs
Champigny Centre

Projet Ligne Orange du Grand Paris Express

Concertation recommandée par
la CNDP sous l'égide d'un garant

du 11 février au 30 mars 2013

RAPPORT DU GARANT

TOUTES LES INFORMATIONS



grandparisexpress-ligneorange.fr



STIF 07/11/13
A 13009786



Neuilly-sur-Seine, le 5 novembre 2013

Michel GAILLARD
19, rue Jacques DULUD
92 200 NEUILLY-SUR-SEINE
Tél. : 06 20 17 37 66
e-mail : gaillardmic@aol.com

à

Madame Sophie MOUGARD
Directrice générale du STIF
41 rue de Châteaudun
75 009 PARIS

Dossier : concertation sur le dossier « Ligne Orange du Grand Paris Express »

Madame la Directrice générale,

La concertation réalisée sur le dossier cité en objet, concertation qui s'est achevée le 30 mars dernier, a donné lieu de la part de vos services à la production d'un compte rendu de celle-ci, document que j'ai reçu pour avis le 17 octobre dernier.

Par ce courrier, je vous confirme qu'après lecture attentive de ce document j'en approuve pleinement le contenu. Ce compte rendu reflète fidèlement le déroulement de cette concertation et le contenu des échanges entre le public et le STIF.

Restant à votre disposition pour évoquer toute question relative à ce dossier, je vous prie d'agréer, Madame la Directrice Générale, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.



Michel GAILLARD

Copie :
Monsieur Christian LEYRIT
Président de la Commission nationale du débat public

cndp
Commission nationale
du débat public

Rapport du garant
Projet de Ligne orange
du Grand Paris Express

11 février au 30 mars 2013

établi par Michel Gaillard

Le 16 mai 2013

MICHEL GAILLARD
Garant de la concertation

Décisions de référence :
 Saisine de la CNDP par le STIF du 17 octobre 2012
 Décision CNDP du 5 décembre 2012
 Décision CNDP du 9 janvier 2013

Propos liminaires

Par lettre en date du 15 octobre 2012, la Directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a saisi la Commission nationale du débat public du projet de Ligne orange du Grand Paris Express.

Considérant que l'opportunité du projet de Ligne Orange avait été débattue à l'occasion des débats publics organisés par la CNDP sur le projet Arc Express et le projet de réseau de transport public du Grand Paris, débats qui se sont déroulés du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011, la Commission a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public.

Le bilan du débat public sur le projet Arc Express, publié le 31 mars 2011, indique qu'il appartient au Syndicat des transports d'Ile-de-France de préciser les caractéristiques de l'arc « est » (Ligne Orange) en vue de le soumettre à la concertation. C'est ainsi que par décision du 5 décembre 2012, la Commission recommande au Syndicat des transports d'Ile-de-France d'ouvrir une concertation sur ce projet, menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission désignera et qui en sera le garant. Cette concertation s'est déroulée du 11 février au 30 mars 2013.

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

- veille aux bonnes conditions d'information et de participation du public aux débats organisés. A ce titre, il s'assure, notamment, que le public a bien été éclairé sur les enjeux du projet, ses aspects techniques et ses impacts ;
- contribue à la détermination des modalités de mise à disposition de l'information auprès du public et de participation de ce dernier ;
- s'assure du bon déroulement de la concertation, notamment de la faculté réelle donnée au public de pouvoir questionner le maître d'ouvrage et d'obtenir des réponses, de pouvoir formuler des remarques et suggestions, tant sur l'opportunité du projet que sur sa consistance et ses impacts.
- valide le compte rendu de la concertation que rédige le maître d'ouvrage

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

Sommaire

	Page
I. LES OBJECTIFS DU PROJET SOUMIS A CONCERTATION	4
II. L'INTERVENTION DU PREMIER MINISTRE ET SES IMPACTS	5
III. LES MODALITES ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION	6
IV. LES QUESTIONS SOULEVEES PAR LES PARTICIPANTS ET LES AVIS EXPRIMES SUR LE PROJET	9
V. CONCLUSION	12

Rendant compte du déroulement de la concertation sur le Projet de Ligne Orange du Grand Paris Express, une date constitue un marqueur de cette concertation, celle du 6 mars 2013, jour de l'intervention du Premier Ministre consacrée aux décisions et orientations concernant le projet qualifié ce jour là de « Nouveau Grand Paris », projet incluant le Grand Paris Express et le Plan de mobilisation consacré au développement et à la modernisation du réseau existant. Les annonces du Premier Ministre, consécutives à la remise du rapport commandité par Madame Cécile Duflot, Ministre de l'Égalité des territoires et du Logement à Monsieur Pascal Auzannet, concernaient divers points du projet soumis à concertation : son schéma de principe, les dates des mises en service, les financements des nouveaux réseaux de transport franciliens, la gouvernance des projets mais aussi de l'exploitation du réseau dans son ensemble.

Bien que se situant à mi-parcours de la concertation, ces annonces n'ont pas remis en cause le déroulement de celle-ci, mais ont, bien évidemment, conduit le STIF à adapter en conséquence ses présentations en réunions publiques. Le public a été immédiatement informé des impacts de ces annonces sur le projet, impacts qui ont, en partie, nourri les débats postérieurs au 6 mars.

I- LES OBJECTIFS DU PROJET SOUMIS A CONCERTATION

I.1/ Le projet soumis à la décision de la CNDP.

Tel qu'il a été soumis à la décision de la CNDP, le projet de la Ligne Orange du Grand Paris Express est un projet de métro automatique d'une longueur de 30 km, comportant 16 stations, pour un coût d'investissement estimé à 5,4 milliards d'€, incluant le matériel roulant et les raccordements au réseau existant. Cette ligne comprend une section reliant Saint-Denis Pleyel à Rosny-Bois-Perrier et deux sections aux tracés distincts reliant Rosny-Bois-Perrier à Champigny Centre d'une part et à Noisy-le-Grand/Champ-sur-Marne d'autre part. Elle concerne directement 17 communes et 3 départements (93, 94 et 77).

Les objectifs poursuivis par le maître d'ouvrage avec ce projet, concernent en premier lieu l'amélioration des conditions de déplacement en rocade au nord et à l'est de Paris afin de répondre à la demande de déplacements de banlieue à banlieue. Parallèlement, cet ouvrage doit permettre d'accompagner et d'accélérer le développement des territoires en confortant le développement des pôles économiques au Nord et à l'Est de Paris, favorisant ainsi un rééquilibrage des activités économiques entre l'ouest et l'est francilien.

Avec un train toutes les 2 à 4 mn aux heures de pointe, les rames de la Ligne Orange seront conçues pour pouvoir circuler également sur la Ligne Rouge du Grand Paris Express afin d'éviter des changements de train aux voyageurs sur certains itinéraires.

Avec les méthodes de construction retenues pour optimiser le délai de réalisation des travaux et limiter le plus possible les gênes occasionnées à la vie locale, sa mise en service est prévue, dans le projet d'origine, à l'horizon 2021. Un prolongement ultérieur de Saint-Denis Pleyel au pôle de Nanterre- La Défense est envisagé après 2025.

Dès cette mise en service, la Ligne Orange accueillerait 300 000 voyageurs par jour et permettrait à ces derniers de gagner jusqu'à 40 mn par rapport à leurs temps de déplacements actuels.

En offrant la possibilité de se déplacer directement de banlieue à banlieue, la capacité de transport offerte par la Ligne Orange déchargera en partie les lignes actuelles de RER ou métro en direction de Paris, améliorant ainsi les conditions de transport vers la capitale.

Contribuant à valoriser les territoires qu'elle traverse, la Ligne Orange constituera un facteur clé de réussite dans leurs projets de développement, rendant ces territoires plus attractifs, tant pour leurs habitants, qui verront leur vie au quotidien améliorée, que pour les entreprises dont l'attractivité, en termes de recrutement, sera renforcée.

Le maillage des réseaux de transport collectif franciliens, paramètre clé de leur efficacité et de leur performance, est également une dimension très présente dans la conception du schéma de principe de la Ligne Orange : le projet soumis à cette concertation intègre pleinement cette exigence, avec, à la mise en service de l'ouvrage, 13 de ses stations en correspondance avec 15 lignes de RER, de métro, de tramway, de tram-train ou de T Zen.

I.2/ L'intervention du Premier Ministre et ses impacts

Lors de son intervention à la Cité Descartes le 6 mars 2013, et dans le dossier de presse diffusé ce jour là, le Premier Ministre s'est exprimé sur quatre aspects fondamentaux du projet en débat :

-sur la consistance du réseau du Nouveau Grand Paris, ses objectifs, son schéma de principe : il a souligné la nécessité d'une optimisation du projet du Grand Paris Express permettant l'élaboration d' « *un projet d'ensemble cohérent, maîtrisé, financé* ». Ce Nouveau Grand Paris est, notamment, constitué d'une « *rocade ou ligne 15 métro ferré et enterré de capacité équivalente à celle du métro parisien, désaturant la zone dense en une spirale interopérable Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis Pleyel, Rosny-Bois-Perrier, Champigny Centre* »

En ce qui concerne la recherche d'une meilleure optimisation du projet Grand Paris Express, le gouvernement précise que « *le dimensionnement des quais (120m) pourra être ajusté, sans impact sur le risque de saturation du système de transport, après un meilleur travail sur le matériel roulant,... Enfin une analyse fine du tronçon Rosny - Bois Perrier / Noisy-Champs de la ligne orange a mis en évidence que les fonctionnalités de desserte interne à la Seine Saint Denis et en direction de Paris pouvaient être assurées par le **prolongement de la ligne 11**, en continuité avec le prolongement d'ores et déjà prévu de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier. La ligne 11 est automatisable dans le cadre du renouvellement du matériel roulant de la ligne. **Le Gouvernement demande au STIF que cette proposition d'optimisation soit approfondie dans le cadre des suites de la concertation en cours.*** »

- sur le calendrier des mises en service : l'horizon 2025 est retenu pour la mise en service de la liaison Pleyel à Rosny-Bois Perrier, ainsi que pour le prolongement de la ligne 11 si cette option est retenue. La liaison Rosny-Bois Perrier / Champigny serait, quant à elle, mise en service vers 2030.

- sur le montant des investissements franciliens et leur financement, on retiendra, ici, que sur la période 2013-2017, ce sont 7,0 Md€ qui pourraient être

engagés, dont 6,0 Md€ de dépenses effectives pour les transports du quotidien prévus dans le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France. Sur la période s'étalant jusqu'en 2030, ce sont 25 Md€ qui seraient investis pour la réalisation du Nouveau Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la SGP.

- sur la gouvernance de sa mise en œuvre

Autre point important qu'évoque le Premier Ministre dans le dossier de presse diffusé lors de son intervention, celui concernant la gouvernance des transports en Ile-de-France : *« Pour que ces transports collectifs structurants soient parfaitement articulés aux autres modes de transports, la coordination entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la Société du Grand Paris devra être renforcée. Le Gouvernement présentera dans le cadre de la loi de décentralisation des dispositions instituant entre la Société du Grand Paris et le STIF les mêmes relations qu'entre le STIF et les autres maîtres d'ouvrage du réseau francilien (RATP et RFF notamment). **Le STIF sera autorité organisatrice des transports de plein exercice, compétente sur tous les réseaux.** Par ce moyen, la coordination des projets, leur intégration dans les réseaux de transport public existants, les questions d'inter-modalité seront traitées dans les meilleures conditions possibles. Comme pour les autres maîtres d'ouvrage, les projets de transport portés par la Société du Grand Paris feront l'objet d'un travail commun avec l'autorité organisatrice et seront soumis à celle-ci avant l'enquête publique et avant l'opération d'investissement.*

*Afin d'assurer une meilleure cohérence entre les différents tronçons qui constituent la rocade du réseau du Grand Paris, **le Gouvernement propose que le STIF délègue la maîtrise d'ouvrage du tronçon Pleyel – Champigny de la future ligne 15 à la Société du Grand Paris.** Ceci pourrait avoir lieu une fois remises les conclusions de la concertation en cours. Ces évolutions dans la gouvernance devront être mises en œuvre selon un mode opératoire qui garantisse qu'il n'y ait aucun impact sur le calendrier de réalisation. »*

Au regard de la concertation sur le projet de Ligne Orange qui se déroulait alors, les propos du Premier Ministre impactaient tout particulièrement deux aspects du dossier mis en débat : la nature des ouvrages envisagés et les délais de leur réalisation.

Par contre, point fort et apprécié du public et des élus, le projet du Grand Paris Express est ressorti conforté par ces annonces, alors que beaucoup craignaient l'abandon de telle ou telle partie de ce futur réseau.

II- LES MODALITES ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Lors de la préparation de cette concertation, les outils à mettre en œuvre pour informer le public, élaborés par le STIF avec l'appui de ses conseils, les modalités retenues pour la concertation elle-même et l'organisation de son déroulement, ont été soumis pour avis aux différents pouvoirs publics territoriaux impactés par

le projet, en particulier les 3 départements couvrant le territoire du projet ainsi que les 17 communes concernées.
Le garant a approuvé ces outils et ces modalités à chaque étape de leur élaboration.

II.1 Les outils mis en œuvre

Elaborés avec l'objectif de rendre cette concertation accessible à tous les publics directement concernés par le projet, ils concernent à la fois les supports d'information sur ce dernier et les moyens de communication associés.

- Issu du DOCP approuvé par le Conseil du STIF, **un dossier de la concertation** présentant les objectifs du projet, le tracé de principe envisagé pour la Ligne orange, y compris certaines options à débattre, et l'implantation des futures gares de cette ligne, a été largement diffusé lors des réunions publiques et des rencontres voyageurs et mis à disposition dans les mairies en particulier. Quelque 7 000 exemplaires ont ainsi été distribués.
- **Un dépliant, incluant une carte T**, présentant un résumé des caractéristiques du projet et le calendrier de la concertation, a été diffusé à 560 000 exemplaires, notamment dans les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées par le projet et lors d'opérations de tractage dans les futures stations de la Ligne Orange, ainsi que sur les lignes en correspondance ou à proximité de la Ligne Orange.
- **Des panneaux d'exposition** (25), conçus pour que le public puisse déposer une fiche d'avis sur le dossier, ont été mis en place dans les lieux accueillant le public (communes, intercommunalités et conseils généraux concernés par le projet) et à l'occasion de chacune des dix réunions publiques et des six rencontres voyageurs.
- Des **totems** (24) ont été installés à l'emplacement des futures stations de la Ligne Orange, mettant à disposition du public les informations concernant le projet et la concertation.
- Autre support désormais incontournable pour l'expression du public, **un site Internet** dédié à la concertation était accessible dès le début de celle-ci, et a reçu près de 7 300 visites durant la période de la concertation, du 11 février au 30 mars 2013. Sur ce site, le public pouvait télécharger toutes les informations utiles concernant le dossier et la concertation elle-même (dossier de la concertation, programme et planning des rencontres, comptes rendus des réunions,...), faire part de ses interrogations ou déposer des avis sur le projet. Près d'une centaine d'avis ont ainsi été déposés sur le site, le total des avis exprimés, soit par retour des cartes T, soit en réunion publique ou lors des rencontres voyageurs, représente plus 2 600 interventions versées au débat. Ces avis constituent une source précieuse d'information sur l'opinion des populations concernées par le projet.

Pour accroître l'opportunité qui leur était donnée de s'exprimer, les acteurs « institutionnels », politiques, économiques ou associatifs, ont eu la possibilité de rédiger une « **contribution** », celle-ci étant versée aux archives de la concertation.

Enfin, **la communication sur le projet et la concertation** a été complétée par des annonces, concernant la tenue des rencontres, dans la presse locale.

A la suite des annonces faites par le Premier Ministre sur le futur Nouveau Grand Paris, le STIF a élaboré un document « quatre pages » évoquant les points d'évolution du dossier suite à ces annonces : étude du prolongement de la ligne 11, délais de mise en service, financements. Ce document, mis en ligne, était distribué lors de toutes les réunions publiques, ou rencontres voyageurs, postérieures au 6 mars 2013.

II.2 Les modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée du 11 février au 30 mars 2013 et s'est appuyée sur différentes modalités de rencontre avec le public :

10 réunions publiques : une réunion d'ouverture de la concertation à Bobigny le 12 février, suivie de cinq réunions dites territoriales (Neuilly-sur-Marne, Rosny, Aubervilliers, Noisy-le-Grand et Nogent-sur-Marne), de trois réunions dites thématiques (Champigny-sur-Marne, Saint-Denis et Drancy), et, in fine, une réunion de clôture le 27 mars à Fontenay-sous-Bois.

Les réunions territoriales ont été l'occasion de présenter le projet dans sa globalité et de faire un zoom sur l'implantation des gares sur le territoire proche du lieu de la rencontre; les réunions thématiques visaient, outre une présentation globale du projet, à ouvrir un débat avec le public sur le thème des liens entre « Projet d'un réseau de transport collectif » et « Développement urbain, social, économique des territoires du projet ». Le débat était introduit et nourri par deux interventions d'experts : une première intervention de Fouad Awada, Directeur général adjoint de l'IAU, puis une seconde, en cours de rencontre, soit de Philippe Subra, géographe, professeur à l'Institut français de géopolitique (Université Paris 8), soit de Francis Beaucire, géographe, professeur à l'Université Paris 1, spécialiste de la mobilité.

6 rencontres voyageurs : organisées dans des gares très fréquentées, ces 6 rencontres se sont déroulées à Bobigny-Pablo-Picasso, Bondy, La Plaine Stade de France, Noisy-Champs, Val de Fontenay et Villemomble. Ce dispositif a permis aux voyageurs de rencontrer l'équipe du projet au sein même des stations, et d'obtenir des réponses à leurs interrogations ou d'exprimer des suggestions;

Le dispositif, tel que précédemment décrit, a permis au public, dans de bonnes conditions, de pouvoir s'exprimer sur le dossier, les rencontres publiques ayant constitué des moments d'échanges privilégiés avec le maître d'ouvrage.

II.3 Le déroulement de la concertation

Chaque réunion publique était ouverte par le maire de la commune accueillante. On notera que le choix a été fait, dès l'origine, de confier au garant le rôle de

modérateur lors de ces rencontres, ceci en raison de sa position de neutralité à l'égard du dossier.

Quelque 1 800 personnes ont participé aux réunions publiques et près de 5 000 ont été contactées lors des rencontres voyageurs. Certains thèmes abordés en réunion ont pu, parfois, apparaître insuffisamment éclairés aux yeux du public présent, telle l'implantation précise des émergences des nouvelles stations, conduisant le STIF à rappeler le positionnement de la concertation dans le temps du projet, suffisamment en amont des études pour que puissent être intégrées au projet final les attentes du public, ses critiques et ses suggestions, rappelant que l'enquête publique organisée ultérieurement sera une nouvelle occasion pour tous les usagers ou riverains du projet, de faire valoir leurs attentes et réserves sur toutes questions précises d'implantation et d'insertion des ouvrages.

On retiendra de cette phase de concertation la grande qualité des échanges entre le public et le maître d'ouvrage, à la fois riches et courtois.

III- LES QUESTIONS SOULEVEES PAR LES PARTICIPANTS ET LES AVIS EXPRIMES SUR LE PROJET

En premier lieu, il convient de souligner l'appui général apporté par le public à ce projet de rocade en banlieue proche autour de Paris que constitue la Ligne Orange. Deux extraits de commentaires déposés sur le site de la concertation en témoignent : « *Je trouve ce projet formidable, j'espère qu'il se réalisera rapidement.* » « *Bravo !!! C'est un super projet à réaliser absolument* ».

De manière très unanime, l'attente de voir se réaliser ce projet est très forte, même si le tracé envisagé pour cette ligne a pu, parfois, donné lieu à des avis critiques sur les choix proposés : pour certains habitants de Noisy-le-Sec ou de Montreuil, la ligne s'éloignerait trop de la proche banlieue dense de Paris. En témoignent l'extrait suivant des avis du public :

« Le nouveau projet du gouvernement a l'avantage d'avoir été clair sur le calendrier des réalisations des lignes bien que fondamentalement, le projet global reste le même. La nouvelle rocade (future ligne 15) proposée par le gouvernement ne semble pas avoir compris une chose fondamentale du fonctionnement du territoire : les villes de première couronne sont presque aussi denses que la capitale ou du moins vont rapidement le devenir avec les nombreux projets de densification urbaine qui voient le jour. A ce titre, ces territoires méritent d'avoir une ligne de rocade proche de Paris et non pas éloignée à l'est vers Rosny-sous-Bois ou encore pire Noisy le Grand comme le propose le projet. Ces localités doivent certainement faire partie d'une rocade mais que deviennent les villes de première couronne ? Elles ont le tram pour pleurer sur leur sort ».

Au cours des échanges qui se sont déroulés durant les réunions publiques, mais également dans les avis exprimés par écrit ou déposés sur le site de la concertation, on notera le peu d'interrogations du public portant sur l'impact environnemental du projet, conséquence logique d'une réalisation entièrement souterraine des ouvrages. Seuls les travaux liés à la création des nouvelles gares ou aux raccordements de la ligne à celles existantes ont suscité des questionnements. Leur emplacement et les modalités techniques de leur

réalisation, ont nourri le débat, avec comme préoccupation la nécessité de minimiser la gêne occasionnée par ces travaux, tant pour les riverains que pour les usagers de ces gares.

Rappelons que si le garant, observateur de la concertation, ne prend pas position sur le fond du dossier, l'autorité responsable du projet restant libre de sa décision d'intégrer, lors de la finalisation de son projet, les réponses à certaines attentes fortes exprimées par le public, il lui appartient de rappeler les questionnements clés soulevés à propos du dossier soumis au débat. C'est dans cet esprit que ce rapport, qui ne constitue pas un compte rendu de la concertation, se limitera à évoquer cinq points qui ressortent particulièrement des débats et des avis formulés par le public :

- la gare de Drancy « centre » : une demande pressante des élus et de la population. La réunion publique qui s'est tenue à Drancy a mobilisé un grand nombre de participants (près de 700 personnes), le maire de la ville ayant largement contribué, par une communication forte de ses services, à ce succès. Les habitants de Drancy et leurs élus, toutes tendances politiques confondues, ont exprimé avec vigueur leur souhait de voir implantée, au cœur de leur cité, une seconde gare de la Ligne Orange, celle prévue dans le projet, trop excentrée de leur point de vue, répondant insuffisamment aux besoins de déplacements de la population. Nombre de témoignages très concrets ont étayé cet avis.

Deux extraits des avis déposés sur le site de la concertation soulignent cette attente : *« Merci de nous donner une station de métro au coeur de Drancy ! » « Habitant la commune de Drancy, je voudrais porter à votre connaissance que je suis satisfait enfin d'avoir une ligne orange traversant des communes d' îles de France, par contre en voyant le tracé, je m'aperçois que la station sur ma commune fera partie de Bobigny-Drancy dans une zone malheureusement pas trop fréquentée (hôpital Avic alors que le cœur de Drancy se situe aux quatre routes (Henry Barl et c'est ce lieu où des milliers de personnes y habitent. C'est pourç vous sollicite de revoir ce tracé et stations ».*

Très rapidement, dès le début de la réunion publique, une interv claire de l'administrateur du STIF présent en tribune, par ailleurs Con régional d'Ile-de-France, a contribué à la sérénité des débats en annonçant que le STIF entendait la demande et procéderait aux études nécessaires pour que soit qualifiée la faisabilité ou non de celle-ci.

- l'alternative du prolongement de la L 11 suggérée par la Premier Ministre: une annonce accueillie avec intérêt par certains, à l'exemple du témoignage suivant *« Très beau projet, mais en 2019, la ligne 11 du métro arrivera à Rosny Bois-Perrier. Ne serait-il pas plus judicieux de prolonger alors cette ligne 11 de Rosny Bois-Perrier à Noisy-Champs et de limiter la ligne orange du Grand Paris Express à la branche vers Champigny-Centre ? ».* Par contre, pour d'autres intervenants, existe un fort besoin d'être convaincu par les études à venir que le service rendu aux territoires concernés sera équivalent. Cette attente a été exprimée avec vigueur par le Maire de Neuilly-sur-Marne et d'autres membres de

son équipe municipale, au motif des fortes potentialités de développement urbain et économique qu'offre, sur son territoire, la disponibilité de terrains constructibles et le réaménagement du territoire des hôpitaux. Le STIF n'a pas manqué de souligner que le prolongement de la Ligne 11 jusqu'à Noisy-le-Grand, comme alternative à la branche est de la Ligne Orange, ne remettait pas en cause le principe d'une desserte des territoires concernés : elle n'est qu'une option dont l'étude a été demandée au STIF par le Premier Ministre.

- Le calendrier évoqué par le Premier Ministre a suscité peu de commentaires de la part du public, seule l'échéance 2030 pour le bouclage de la L15 entre Rosny Bois Perrier-Champigny a été considérée comme trop lointaine. On retiendra, sur ce thème, le doute parfois exprimé par le public quant au respect des délais annoncés, ceci à la lumière de certains dossiers en cours (Tangentielle Nord, CDG Express,...)
- Une optimisation du projet au regard des enjeux financiers : plutôt bien comprise, donc acceptée, mais sous réserve de ne pas compromettre l'adéquation de la capacité de transport collectif du Grand Paris Express aux besoins futurs de déplacements liés au développement urbain et économique de ces territoires. Le type de matériel retenu, la longueur des quais donc celle des futures rames du Grand Paris Express, la facilité avec laquelle s'effectuèrent les correspondances, ont suscité de nombreuses interventions.
- La demande fréquemment exprimée d'une forte coordination dans la conduite du projet Grand Paris Express entre les maîtres d'ouvrage actuels, SGP et STIF. La déclaration du Premier Ministre proposant que soit déléguée à la SGP la maîtrise d'ouvrage complète de la L 15 afin de faciliter l'optimisation économique du projet, a pu suggérer une réponse à cette attente.

Au-delà de ces points forts qui ont marqué les échanges entre le public et le maître d'ouvrage, on notera les craintes, parfois exprimées, concernant la structure en fourche de la Ligne Orange, source potentielle, aux yeux de certains participants, de dysfonctionnement dans l'exploitation des ouvrages. On retiendra aussi le souhait de voir prolongées certaines lignes du métro, tel le prolongement de la ligne 1 de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay.

Enfin, comme pour tout débat public sur les transports collectifs en Ile-de-France, cette concertation a été l'occasion pour le public de rappeler ses multiples attentes concernant l'amélioration des services actuels.

IV- CONCLUSION.

Cette concertation, dont la mise en œuvre et le déroulement ont été largement approuvés par tous ceux qui ont participé aux rencontres publiques en particulier, aura permis à tous les acteurs concernés, à tous ceux qui ont souhaité s’informer et faire valoir leur point de vue, d’être éclairés sur le contenu et les objectifs du dossier soumis à concertation, d’exprimer leur approbation ou leurs critiques. Des contributions argumentées ont nourri les échanges et on soulignera que, tout au long des réunions, a prévalu une bonne qualité d’écoute et de respect des opinions.

Cette concertation a confirmé le large consensus qui prévaut en région Ile-de-France quant à la priorité à donner aux transports collectifs, qu’il s’agisse d’en améliorer l’offre actuelle mais également d’accompagner, et dans toute la mesure du possible d’anticiper, le développement des territoires tant sur le plan habitat que sur celui de la localisation des emplois.

Preuve de l’utilité d’une telle concertation, l’engagement pris par le STIF, en présence de son Président, lors de la réunion de clôture, concernant certaines mesures directement liées aux préoccupations exprimées au cours des débats. On retiendra, en particulier, l’annonce que serait soumise à l’avis du Conseil du STIF la proposition d’engager des études sur la possibilité d’une gare « centre » à Drancy.

Rappelons que l’intégralité des échanges qui ont eu lieu au cours de cette concertation sera reprise dans le bilan de la concertation dressé par le STIF, bilan qui sera soumis à l’approbation du garant.

Bien préparée et bien conduite par le STIF, cette concertation aura été marquée par des rencontres publiques sereines, ce qui n’a pas altéré la force des points exprimés, conformes aux exigences élevées du public.

M

Ce même public aura pu noter que le dialogue avec le maître d’ouvrage sur le projet ne s’interrompt pas avec la clôture de cette phase de concertation, le STIF s’étant engagé à ce que la préparation à venir du dossier d’enquête publique soit accompagnée d’un dispositif de consultation du public.

)

