

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

**BILAN DE LA
CONCERTATION**

TOUTES LES INFORMATIONS



grandparisexpress-ligneorange.fr





SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
Le projet	5
Les précédentes étapes de concertation et d'étude	6
Les annonces du Premier ministre et le « Nouveau Grand Paris »	6
PREMIÈRE PARTIE	
DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION	9
La préparation de la concertation	10
L'élaboration du Dossier des Objectifs et Caractéristiques Principales, au fondement de la concertation avec le public	10
La saisine de la Commission nationale du débat public	11
La préparation des rencontres avec le public	12
L'annonce de la concertation	12
L'information sur le projet	14
Les échanges et les contributions au projet	16
Les réunions publiques	16
Les rencontres voyageurs	19
Les contributions écrites	20
DEUXIÈME PARTIE	
SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS	
PENDANT LA CONCERTATION	22
UN PROJET FORTEMENT ATTENDU ET QUATRE GRANDS OBJECTIFS	
ASSIGNÉS AU PROJET	23
Une opportunité largement confortée	23
Gagner du temps en évitant Paris	25
Améliorer l'existant	26
Les effets de la Ligne Orange sur l'existant	26
Le Grand Paris Express ne doit pas faire oublier les autres projets de transport	28
Contribuer au désenclavement de l'Est Francilien et constituer un levier de développement	31
Favoriser l'emploi et le développement économique	31
Remédier à l'enclavement	32
Favoriser l'utilisation des transports en commun	33





DES DEMANDES EXPRIMÉES CONCERNANT LE TRACÉ ET LES STATIONS	34
Le tronçon commun	36
Les remarques sur la localisation des stations	36
La question du « doublon » avec le T1	43
La branche Ouest	45
Les remarques sur la localisation des stations	45
Le « doublon » avec le RER E	46
La branche Est	47
Le prolongement de la ligne 11	47
Les remarques sur la localisation des stations	49
LES ENJEUX LIÉS À LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET	52
Mettre en place une gouvernance efficace	52
Assurer la coordination des maîtres d'ouvrage	52
La place de la concertation dans le projet	54
L'urgence à réaliser le projet	57
La demande collective d'accélérer le calendrier	57
Les réactions au calendrier annoncé par le Premier ministre	58
Des inquiétudes sur les coûts et le financement	59
Le coût du projet	59
Des demandes de précision sur les modalités de financement	60
Les réactions aux modalités de financement annoncées par le Premier ministre	61
LES ATTENTES QUANT AUX SERVICES APPORTÉS PAR LE PROJET	62
Un fonctionnement adapté aux rythmes franciliens	63
La demande d'un métro conçu pour s'adapter aux besoins de déplacement	63
Des demandes de précisions sur les modalités d'exploitation	66
Quelle tarification ?	67
L'attente d'un service de grande qualité	68
La question de l'interopérabilité et le choix des terminus	68
Les risques perçus d'une exploitation en fourche	69
Des correspondances souhaitées courtes et efficaces	70
Un niveau de confort élevé dans les rames et en station	70
Des horaires et une fréquence adaptée à la diversité des rythmes de vie franciliens	72
L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite	72
L'importance des rabattements	74
Une réorganisation du réseau de bus à penser au plus tôt	74
La nécessaire réflexion sur les parkings relais	74
Les mesures à mettre en place pour faciliter les modes actifs	75





Les impacts de la Ligne Orange sur le cadre de vie : la crainte de quelques nuisances et la satisfaction d'une amélioration globale	77
Le temps des travaux	77
Les risques perçus d'augmentation des prix de l'immobilier	79
L'attention portée aux impacts de la Ligne Orange sur l'environnement	80
TROISIÈME PARTIE	
LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	81
QUATRIÈME PARTIE	
ANNEXES	84
Préparation de la concertation et décisions sur les modalités de la concertation	85
Les outils d'information et de communication	85
Comptes rendus et contributions	85



INTRODUCTION

Le présent bilan a pour objectif de **présenter les résultats de la concertation recommandée par la Commission nationale du débat public (CNDP)** au titre des articles L 121-8 à L 121-13 du Code de l'Environnement, **menée par le STIF du 11 février au 30 mars 2013, sous l'égide d'un garant nommé par la CNDP, Monsieur Michel Gaillard.**

LE PROJET

La Ligne Orange du Grand Paris Express est un projet de métro automatique souterrain desservant en rocade le nord et l'est de la proche et moyenne couronne parisienne. Le projet a pour objet de relier Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre, d'une part, et Noisy-Champs, d'autre part. Le STIF assure la maîtrise d'ouvrage du projet.

La réalisation de la Ligne Orange poursuit trois objectifs :

- Permettre les déplacements de banlieue à banlieue au nord et à l'est de Paris ;
- Améliorer les conditions de transports des usagers ;
- Accompagner le développement du territoire.

Les principales caractéristiques de cette infrastructure sont les suivantes :

- Un métro automatique souterrain à haute performance ;
- 16 stations, dont 13 en correspondance avec 15 lignes de RER, de métro, de tramway, de T Zen et de tram-trains ;
- Des trains à grande capacité pouvant accueillir jusqu'à 1 000 voyageurs ;
- Un train toutes les 2 à 4 minutes aux heures de pointe ;
- Une continuité avec la Ligne Rouge¹ du Grand Paris Express ;
- Un trafic attendu de 300 000 voyageurs par jour dès sa mise en service et de 400 000 à terme.

Le coût d'investissement du projet est évalué à environ 5,4 milliards d'euros, aléas compris (valeur février 2012). Ce montant couvre :

- Les infrastructures (tunnel, arrière gare et raccordement au site de maintenance et de garage, stations, déviation réseaux...)
- Les équipements et systèmes de transport (voies, courants forts et courants faibles, postes de redressement...)
- Le site de maintenance et de remisage (mise en état du terrain, construction et équipement du site...)
- Le matériel roulant (achat et fourniture des rames...)
- Les acquisitions foncières ;
- Les correspondances et les mises à niveau des installations existantes pour les gares RATP et SNCF (sous réserve des études ultérieures).

Le STIF finance intégralement le matériel roulant. Il en déterminera les caractéristiques.

¹ Nommée ligne 15 depuis les annonces du 6 mars 2013 du Premier ministre



LES PRÉCÉDENTES ÉTAPES DE CONCERTATION ET D'ÉTUDE

Le projet de Ligne Orange est issu des débats publics consacrés aux projets Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris, qui ont eu lieu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. Le 26 janvier 2011, l'État et la Région Île-de-France ont adopté un protocole relatif aux transports publics en Île-de-France, qui propose la création du Grand Paris Express, synthèse des deux projets précédents. Le décret du 24 août 2011 valide un schéma d'ensemble du Grand Paris Express, intégrant la Ligne Orange et les Lignes Rouge, Verte et Bleue dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Société du Grand Paris.

Suite aux études de préfaisabilité débutées en septembre 2011, le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) de la Ligne Orange a été adopté par le Conseil du STIF le 10 octobre 2012. Compte tenu des caractéristiques du projet, le STIF a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) sur la base de ce DOCP.

LES ANNONCES DU PREMIER MINISTRE ET LE « NOUVEAU GRAND PARIS »

Le 6 mars 2013, un mois après l'ouverture de la concertation sur la Ligne Orange, le Premier ministre Jean-Marc AYRAULT a présenté le projet de « Nouveau Grand Paris ».

Suite à ces annonces, le Grand Paris Express sera constitué notamment :

- > d'une « rocade ou ligne 15 de métro ferré et enterré (...) Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis Pleyel, Rosny-Bois-Perrier, Champigny Centre » ;
- > « de transports automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement (les lignes 16, 17, 18) ».

Ainsi, la Ligne Orange deviendrait une partie de la ligne 15 sur la section Saint-Denis Pleyel/Champigny Centre.

En ce qui concerne le tronçon Rosny-Bois-Perrier/Noisy-Champs de la Ligne Orange, dans le cadre des réflexions sur les possibles voies d'optimisation, « le gouvernement demande au STIF que cette proposition d'optimisation [le prolongement de la ligne 11] soit approfondie dans le cadre des suites de la concertation en cours (...) s'il est pertinent et permet d'aller plus vite »².

« Toutes les optimisations (...) sont compatibles avec le schéma d'ensemble et permettent une réduction des coûts de l'ordre de 3 milliards d'euros CE 2012 ».

Le Premier ministre a par ailleurs annoncé les échéances de mise en service suivantes :

2025 :

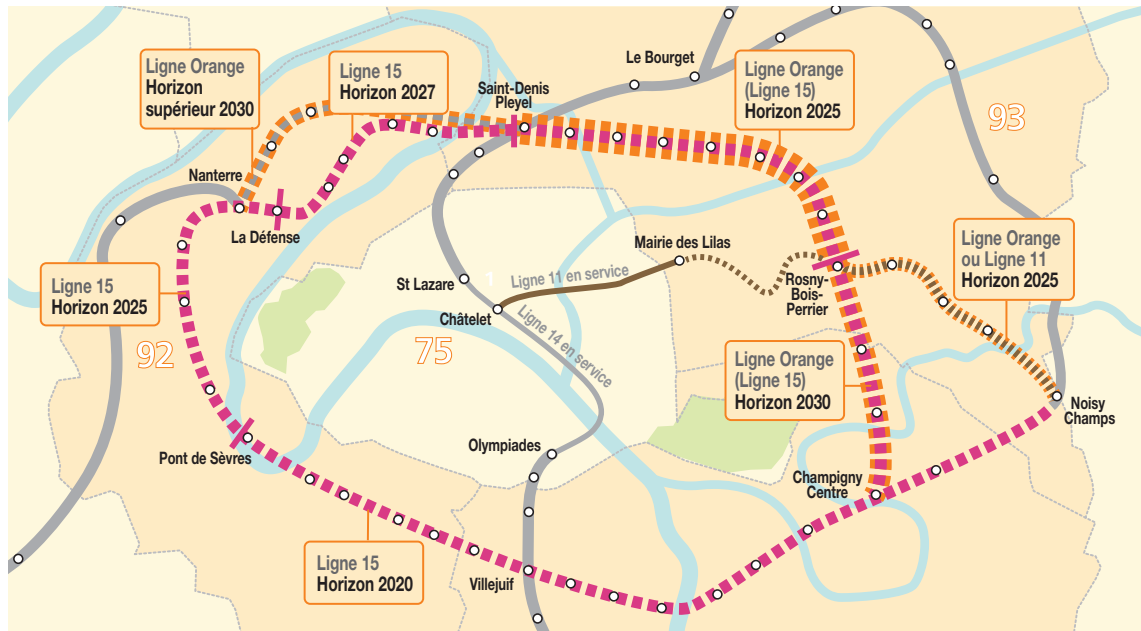
- > Le tronçon de la ligne Orange/Ligne 15 [Saint Denis Pleyel – Rosny-Bois-Perrier] ;
- > La branche est de la ligne Orange, le prolongement alternatif [Rosny-Bois-Perrier – Noisy-Champs] de la ligne 11 – si son opportunité est confirmée – ;

Avant 2030 :

- > La mise en service de la branche ouest de la ligne Orange [Rosny-Bois-Perrier - Champigny Centre].

² Source : Discours du Premier ministre Jean-Marc AYRAULT à Champs-sur-Marne, 6 mars 2013

Pour plus d'informations, consulter la rubrique « Le Nouveau Grand Paris » sur www.grandparisexpress-ligneorange.fr



Le Premier ministre a également annoncé la modernisation et le développement du réseau de transport francilien. Le « Nouveau Grand Paris » bénéficie du plan de financement suivant :

- > Le Grand Paris Express (24,6 Mds€) ;
- > Le Plan de Mobilisation renforcé (7 Mds€ à engager avant 2017).

Enfin, il a précisé que « *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 transports publics existants, les questions de l'intermodalité seront traitées dans les meilleures conditions possibles* »³.

La prise en compte des annonces du Premier ministre lors de la concertation

Les premières semaines de concertation ont été imprégnées par l'attente des arbitrages du Premier ministre, annoncés de longue date. Ils ont ensuite fait l'objet de nombreuses réactions, et ce jusqu'à la clôture de la concertation.

À toutes les réunions publiques qui ont suivi ces arbitrages, une présentation spécifique de ces annonces et de leurs implications pour le projet de la Ligne Orange a été effectuée en complément de la présentation du projet de Ligne Orange initial.

Dans le présent bilan, les avis portant sur les annonces du Premier ministre ont été intégrés à la synthèse thématique. Afin de faciliter la compréhension, pour chaque thème le nécessitant, les annonces du Premier ministre sont rappelées sous la forme d'encadrés reproduisant les extraits du dossier de presse du Premier ministre.

³ Source : Discours du Premier ministre Jean-Marc AYRAULT à Champs-sur-Marne, 6 mars 2013



PREMIÈRE PARTIE DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION



La concertation s'est déroulée du 11 février au 30 mars 2013. Afin d'informer et de consulter l'ensemble des publics concernés, un dispositif complet a été mis en place et sera détaillé tout au long de cette première partie du bilan.

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports :

- > Un dépliant d'information ;
- > Le n°1 de la Lettre d'information sur la Ligne Orange, paru en novembre 2012 ;
- > Un dossier de concertation ;
- > Une plaquette « Le Nouveau Grand Paris et la Ligne Orange »,
- > Un panneau d'exposition ;
- > Un site Internet dédié au projet (grandparisexpress-ligneorange.fr) ;
- > Une affiche de la concertation ;
- > Un totem Ligne Orange.

Les **modalités de dialogue** comprenaient d'une part, des rencontres avec le public et, d'autre part, des outils mis à disposition pour contribuer :

- > Dix réunions publiques ;
- > Six rencontres avec les voyageurs ;
- > Un espace de dépôt d'avis sur le site Internet du projet ;
- > Des urnes installées dans différents lieux de vie (Mairies, Conseils généraux...) et à chaque rencontre avec le public, dans lesquelles il était possible de déposer un avis ;
- > Des cartes T, volets détachables inclus dans les dépliant d'information, permettant l'envoi, sans affranchissement⁴ des avis écrits.

LA PRÉPARATION DE LA CONCERTATION

La préparation de la concertation a été marquée par trois principales étapes : l'élaboration et l'adoption du DOCP, document présentant les grands principes du projet et sur la base duquel le projet est soumis à la concertation, la saisine de la Commission nationale du débat public et la préparation des rencontres (élaboration des outils et organisation des rencontres).

L'élaboration du Dossier des Objectifs et Caractéristiques Principales, au fondement de la concertation avec le public

Ce document est le premier document technique produit par le STIF au stade des études préalables.

- > Le 17 février 2012, **une première Commission de suivi** a réuni les élus concernés par le projet (Conseils généraux, communes, intercommunalités), la Direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France ainsi que la Société du Grand Paris et la Région Île-de-France. Elle a permis de présenter aux partenaires du STIF l'historique du projet de Ligne Orange, l'organisation mise en place par le STIF pour la maîtrise d'ouvrage de la Ligne Orange et les différentes étapes à venir (poursuite des études et concertation).

⁴ La carte T permet au contributeur de ne pas payer l'affranchissement postal, lequel est assumé par l'émetteur, le STIF.

- En mars et avril 2012, une première **phase de diagnostic**, comportant notamment une étude de contexte, a permis de recueillir les attentes des différentes parties prenantes (collectivités et associations) autour du projet et des enjeux urbains. Pour ce faire, une **cinquantaine de rencontres** ont eu lieu.
- Entre avril et mai 2012, les études d'implantation des stations ont fait l'objet de **rencontres bilatérales avec les élus locaux** et les techniciens des territoires.
- Entre juin et juillet 2012, quatre **comités de tronçons** réunissant les Conseils généraux, les communes, les intercommunalités, l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien (ACTEP), l'association Orbival et le STIF se sont ensuite tenus pour étudier les propositions d'implantation des stations. Ce travail de concertation technique autour des futures stations a été complété par une vingtaine de rencontres complémentaires sur les sites des futures stations avec les communes concernées (élus et/ou services techniques).
- Le 24 septembre 2012, **une seconde Commission de suivi** a réuni les partenaires du STIF : communes, intercommunalités et Conseils généraux concernés, Direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France, ACTEP, association Orbival, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU), la Société du Grand Paris et la Région Île-de-France. Elle a permis de présenter le Dossier des Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) ainsi que les prochaines étapes du projet (modalités de concertation, communication et association des collectivités, programme des études, planning prévisionnel).
- **Le DOCP a été adopté à l'unanimité par le Conseil du STIF le 10 octobre 2012⁵.**

La saisine de la Commission nationale du débat public

- Suite à l'adoption du DOCP par son Conseil, le STIF a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) le 17 octobre 2012. Lors de sa séance du 5 décembre 2012, la CNDP a recommandé au STIF d'organiser une concertation, « *sous l'égide d'une personnalité indépendante* »⁶. Le 9 janvier 2013, **la CNDP a désigné M. Michel GAILLARD, garant de la concertation** organisée par le STIF sur le projet de Ligne Orange⁷.

Zoom : le Garant

Les principes qui sous-tendent le rôle du garant sont les suivants : le garant ne prend pas parti sur le fond ; il s'assure du caractère complet et transparent de l'information, de l'expression de la diversité des avis et de la qualité de l'écoute mutuelle, en veillant à ce que toutes les questions et propositions soient entendues. À l'issue de la concertation, il rédige un rapport qu'il transmet à la CNDP sur la manière dont elle s'est déroulée. Ce rapport est rendu public sur le site de la CNDP.

⁵ Délibération n° 2012 / 284 du Conseil du STIF, séance du 10 octobre 2012, en annexe 3

⁶ Décision n° 2012 / 63 LOGPE / 1, CNDP, en annexe 5

⁷ Décision n° 2013 / 05 / LOGPE / 2, CNDP, en annexe 6

La préparation des rencontres avec le public

- › Le STIF a préparé cette concertation en étroite collaboration avec le garant ainsi qu'avec ses partenaires et les collectivités territoriales.
- › **Des réunions de travail** se sont tenues avec le garant pour définir les modalités et le calendrier de la concertation. Les outils d'information sur le projet et sur la concertation ont également été travaillés avec lui.
- › **Trois réunions de tronçon** ont eu lieu en janvier 2013 pour présenter le dispositif de concertation aux collectivités territoriales concernées (communes, intercommunalités, Conseils généraux), en présence du garant. Le STIF a présenté les modalités de la concertation et Michel GAILLARD, garant de la concertation, est intervenu pour expliquer le principe de la concertation recommandée et évoquer le rapport qu'il aura à rédiger à l'issue de la concertation. Par ailleurs, le STIF a présenté, les études en cours ainsi que le planning et les modalités des échanges avec les collectivités.
- › Parallèlement à ces réunions de tronçon, **le STIF a désigné trois référents territoriaux**, interlocuteurs uniques des communes, communautés d'agglomération, conseils généraux, association de communes..., démarche visant à instaurer une relation de proximité avec les acteurs du territoire. Ces référents territoriaux ont travaillé en lien avec les collectivités pour préparer la concertation, ont été à l'écoute des territoires pendant la phase active de concertation et se tiennent à leur disposition dans l'avancement des études post-concertation.
- › **Une réunion de travail** avec les opérateurs (RATP, SNCF, Société du Grand Paris) a eu lieu le 7 février 2013 afin de leur présenter le dispositif de concertation retenu en accord avec le garant et de coordonner la présence de chacun aux réunions publiques en vue d'apporter les réponses adéquates au public.

Le dispositif retenu par le STIF a tenu compte des demandes exprimées par les acteurs du territoire à l'occasion de ces différentes rencontres. Ainsi, une réunion publique à Noisy-le-Grand et deux rencontres voyageurs à Villemomble et à La Plaine – Stade de France ont été ajoutées.

L'ANNONCE DE LA CONCERTATION

Différents outils ont été diffusés afin d'informer au mieux l'ensemble des publics concernés de la tenue de la concertation.

La tenue et les modalités de la concertation ont été portées à la connaissance du public via quatre principaux moyens :

- › L'affichage ;
- › Le dépliant d'information ;
- › Un site Internet ;
- › La presse nationale, régionale et locale.

Des opérations de tractage et de distribution dans les boîtes aux lettres ont permis de diffuser ces supports d'information au public.

L'affichage

Une campagne d'affichage a été menée dès le début de la concertation dans les transports en commun, les gares et stations des réseaux RATP et SNCF et les lieux de vie des villes concernées, selon sept formats d'affiche. Au total, plus de 3 870 affiches ont été distribuées.

Le dépliant d'information

Un dépliant d'information à 5 volets présentait notamment les modalités de la concertation. Il a été diffusé à 560 000 exemplaires (*voir le détail dans le point suivant sur l'information sur le projet*).

Le site Internet

La concertation a été annoncée sur le site Internet du projet de Ligne Orange, celui du STIF, celui de ses partenaires et ceux des collectivités territoriales concernées (les communes de Saint-Denis, Aubervilliers, Drancy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois, Champigny-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Noisy-le-Grand et les communautés d'agglomération de Plaine Commune et d'Est Ensemble).



Exemple d'affiche d'annonce de la concertation

La presse nationale, régionale et locale

Un communiqué de presse a été diffusé par le STIF à partir du 8 février 2013 aux médias suivants :

- > Presse quotidienne nationale et éditions locales (Le Parisien, Libération, le Monde...) ;
- > Presse quotidienne gratuite (20 minutes, métro...) ;
- > Presse professionnelle (Ville Rail et Transports, La vie du Rail...) ;
- > Presse économique (Les Echos, La tribune...) ;
- > Agences de presse (AFP, Reuters...) ;
- > Radios nationales et locales ;
- > France 3.

Le communiqué de presse précisait la date et le lieu de la réunion d'ouverture de la concertation, ainsi que les outils mis à la disposition du public pour s'informer et participer.

Des éléments similaires ont été adressés aux collectivités territoriales concernées qui ont repris ces informations dans leurs magazines : Aubervilliers, Bobigny, Drancy, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne et Noisy-le-Grand.

Le « kit de communication » adressé aux communes comprenait :

- > Le communiqué de presse de lancement ;
- > La fiche identité du projet ;
- > La fiche de présentation des modalités de concertation ;
- > Les bannières web ;
- > Les cartes du projet ;
- > Les annonces presse ;
- > Le dépliant (sans coupon T).



L'INFORMATION SUR LE PROJET

L'information sur le projet a pris plusieurs formes :

- > Un dossier de concertation ;
- > Un dépliant d'information ;
- > Une plaquette « Le Nouveau Grand Paris et la Ligne Orange » ;
- > Une lettre d'information ;
- > Un panneau d'exposition ;
- > Le site Internet ;
- > Un film de présentation ;
- > Des totems.

L'ensemble visait à diffuser au public une information complète sur le projet. L'information sur le projet et la concertation a également été largement relayée par les collectivités et par l'association Orbival⁸.

Tous ces documents étaient téléchargeables sur le site Internet du projet.

- > Un **dossier de concertation**⁹, document de 53 pages, présentait en détail les objectifs et les caractéristiques du projet, ainsi que ses effets sur l'amélioration du service des transports en commun d'Île-de-France.

Diffusé à 7 000 exemplaires, il a été envoyé aux partenaires du STIF, aux communes et intercommunalités du territoire, ainsi qu'à l'ACTEP et à l'association ORBIVAL. Il a également été mis à disposition sur le lieu des réunions publiques et des rencontres voyageurs.

- > **Le dépliant**¹⁰ a constitué un document à multiples vocations : porter à la connaissance du public les dates et les modalités de la concertation (*voir point précédent sur l'annonce de la concertation*), dispenser une information sur le projet plus synthétique que le dossier de concertation et permettre à ceux qui le souhaitent d'exprimer un avis écrit via la carte T détachable (*voir point suivant sur les contributions*).



Exemple de dépliant de la concertation

Il a été diffusé à plus de 560 000 exemplaires et distribué dans toutes les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées par le projet (345 700 exemplaires) ; il a également fait l'objet d'opérations de tractage dans les futures stations de la Ligne Orange, sur les lignes en correspondance ou à proximité de la Ligne Orange (127 632 exemplaires) et a été distribué au cours des rencontres voyageurs (4 800 exemplaires) et lors des réunions publiques (1 600 exemplaires). Il a, de plus, été envoyé aux partenaires du STIF, aux communes et intercommunalités, ainsi qu'à l'ACTEP et à l'association ORBIVAL (15 000 exemplaires).

8 Compte rendu d'initiative d'Orbival en annexe 31

9 Document disponible en annexe 9

10 Document disponible en annexe 8

- **Le n°1 de la Lettre d'information sur la Ligne Orange** a été publié entre le 7 et le 10 décembre 2012, avant le début de la concertation, afin de délivrer les informations suivantes au public : les caractéristiques et le tracé de la Ligne Orange, le calendrier prévisionnel du projet, les études menées, ainsi qu'une interview de Jean-Paul HUCHON, président du STIF et de la Région Île-de-France.

La Lettre a été imprimée à 2 200 exemplaires. Elle a été diffusée selon deux modalités :

- un envoi postal à une liste de personnalités régionales : élus, services de l'État, Société du Grand Paris, représentants des usagers (environ 100 exemplaires) ;
- une diffusion auprès des collectivités concernées pour mise à disposition : Conseil régional d'Île-de-France, Conseils généraux, mairies, intercommunalités, association Orbival, ACTEP, Réseau Ferré de France, Société du Grand Paris, DRIEA Île-de-France (2120 exemplaires).

- Des **panneaux d'exposition**¹¹ proposaient une information succincte sur le projet : ils en présentaient les principes, le tracé et ses variantes, les stations envisagées, les dates de la concertation et l'adresse du site internet (www.grandparisexpress-ligneorange.fr) y figuraient également. Ils comportaient, de plus, un présentoir mettant à disposition des dépliants et le dossier de concertation et comportait une urne pour recueillir des avis (*voir point suivant sur les contributions*).

Des panneaux d'exposition ont été mis en place dans les lieux accueillant le public : communes, intercommunalités et Conseils généraux concernés par le projet (soit 25 panneaux) et à l'occasion de chacune des dix réunions publiques et des six rencontres voyageurs.



Exemple de panneau d'exposition de la concertation

- **Un site Internet dédié au projet (www.grandparisexpress-ligneorange.fr)** a été ouvert le 9 janvier 2013. Également accessible par un flash code¹² présent sur les documents de la concertation, il propose une information complète sur le projet et sur la démarche de concertation.

Les différentes rubriques sont les suivantes : le projet, ses objectifs, ses caractéristiques et ses effets (niveau de service, gains de temps, développement urbain, maîtrise des impacts), les porteurs de projet, le coût et les modalités de financement.

Une carte interactive du projet permet, de plus, de prendre connaissance du tracé et des stations proposés et de disposer d'informations spécifiques à chaque station.

Différents documents sont téléchargeables à partir du site Internet : les documents de la concertation (le dépliant, les panneaux d'exposition, la lettre d'information, le dossier et l'affiche) ACTEP, le Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP). Des films réalisés au cours de la concertation ont également été mis en ligne par la suite.

Au fur et à mesure de l'avancement de la concertation, les diaporamas présentés et les comptes rendus des réunions publiques ont, de plus, été mis en ligne sur le site.

À partir du 19 mars 2013, une rubrique sur le Nouveau Grand Paris a été ajoutée.

Le site Internet a reçu 7 300 visites durant la période de la concertation, du 11 février au 30 mars 2013.

¹¹ Document disponible en annexe 12

¹² Le flash code est un code informatique permettant d'accéder directement au contenu du site Internet www.grandparisexpress-ligneorange.fr à partir d'un téléphone mobile de type « smartphone ».



- Un **film de présentation du projet Ligne Orange** a également été réalisé. Il a été diffusé dans les cinq premières réunions publiques et lors des rencontres voyageurs. Il était également mis en ligne sur le site Internet.

Le Nouveau Grand Paris dans la concertation sur le projet de Ligne Orange



- Une **plaquette « Le Nouveau Grand Paris et la Ligne Orange »**, diffusée à 15 000 exemplaires, détaille les annonces faites le 6 mars 2013 par le Premier ministre Jean-Marc AYRAULT sur le calendrier et le financement du Grand Paris Express et du plan de mobilisation pour les transports, ainsi que les implications pour le projet de Ligne Orange. La plaquette, disponible sur le lieu des réunions publiques, a également été diffusée par tractage.

- **Le film de présentation du projet** n'a plus été diffusé dans les réunions publiques après le 6 mars car, réalisé avant cette date, il ne tenait pas compte des annonces du Premier ministre et risquait de générer de la confusion pour le public.

- Des **totems** ont été installés à l'emplacement des futures stations de la Ligne Orange (24 totems). Ils permettaient d'informer les habitants et usagers des territoires sur le tracé envisagé et les correspondances possibles. L'adresse du site Internet du projet et un « flash code » renvoyant au site y figuraient également.



Exemples de totems

LES ÉCHANGES ET LES CONTRIBUTIONS AU PROJET

Afin de toucher les différents publics concernés, le STIF et le garant de la concertation ont souhaité organiser plusieurs types de rencontres : des réunions publiques, territoriales et thématiques, et des rencontres avec les voyageurs, en station. Au cours de ces rencontres, des contributions écrites ont été recueillies.

Les réunions publiques



Réunion publique à Drancy le 21 mars 2013

Dix réunions publiques ont été organisées. En dehors des deux réunions d'ouverture et de clôture, les réunions publiques étaient de deux types, territoriales et thématiques. Elles ont rassemblé au total près de 1 800 participants.

Toutes les réunions publiques ont fait l'objet de compte rendus synthétiques, mis en ligne sur le site Internet du projet et en annexe du présent bilan.

Sur le lieu de chaque réunion publique, qu'elle soit d'ouverture, de clôture, thématique ou territoriale, étaient installés un panneau d'exposition et une urne pour recueillir les cartes T. Le dossier de la concertation et une carte du secteur de la Ligne Orange concerné par la réunion étaient également disponibles. Les personnes qui ne souhaitent pas poser leur question ou émettre un avis à l'oral pouvaient remplir un feuillet prévu à cet effet, que le garant de la concertation pouvait utiliser pour poser les questions au maître d'ouvrage.

Toutes les réunions publiques ont été animées par Michel GAILLARD, garant de la concertation. La tribune était composée de représentants du STIF ainsi que, lors des réunions thématiques, de représentants du territoire.

La **réunion publique d'ouverture** a eu lieu le 12 février 2013 à Bobigny, salle Pablo Neruda. Cette réunion a permis de lancer officiellement la concertation, en présence de Jean-Paul HUCHON, Président du STIF et de la Région Île-de-France et de Sophie MOUGARD, Directrice générale du STIF.

Animée par Michel GAILLARD, elle a été organisée selon le déroulé suivant :

- > Accueil des participants par Catherine PEYGE, Maire de Bobigny ;
- > Ouverture par Jean-Paul HUCHON, Président du STIF et de la Région Île-de-France ;
- > Rappel du contexte et des principes de la concertation et présentation de la réunion par Michel GAILLARD, garant ;
- > Interventions liminaires des Présidents des Conseils généraux de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ;
- > Présentation du projet par le STIF (présentation globale du tracé, présentation du projet dans le secteur concerné par la réunion) ;
- > Échanges et débat entre le public et le maître d'ouvrage.

Les **réunions publiques territoriales** ont permis aux élus, aux associations, aux acteurs économiques et au grand public de prendre connaissance du projet, en particulier des modalités de desserte et d'insertion de la Ligne Orange sur le territoire concerné par la réunion, et de contribuer à la réflexion sur le projet. Lors de ces réunions ont été présentées les variantes d'implantation des stations sur le territoire concerné.

Cinq réunions publiques territoriales ont eu lieu :

- > Le lundi 18 février 2013, à Neuilly-sur-Marne, à l'Hôtel de ville ;
- > Le jeudi 28 février 2013, à Rosny-sous-Bois, au théâtre Georges Simenon ;
- > Le mardi 19 mars 2013, à Aubervilliers, à l'espace Fraternité ;
- > Le mercredi 20 mars 2013, à Noisy-le-Grand, à l'espace Michel Simon ;
- > Le vendredi 22 mars 2013, à Nogent-sur-Marne, à la salle Charles de Gaule.

Les réunions territoriales se sont déroulées en quatre temps :

- > Accueil des participants par le Maire de la commune accueillante ;
- > Rappel du contexte et des principes de la concertation et présentation de la réunion par Michel GAILLARD, garant ;
- > Présentation du projet par le STIF (présentation globale du tracé, présentation du projet et des stations dans le secteur concerné par la réunion) ;
- > Échanges et débat entre le public et le maître d'ouvrage.

Les **réunions publiques thématiques**, également ouvertes à tous, avaient pour objectif de favoriser un échange axé sur le thème du développement autour d'une infrastructure de transport, sujet au cœur du Grand Paris Express.

Trois réunions publiques thématiques ont eu lieu :

- > Le lundi 25 février 2013, à Champigny-sur-Marne, dans la salle du Conseil municipal ;
- > Le mercredi 27 février 2013, à Saint-Denis, au groupe scolaire Anatole France ;
- > Le jeudi 21 mars 2013, à Drancy, à l'espace culturel du Parc.

Deux types d'intervenants ont été conviés par le STIF pour apporter un éclairage sur la thématique et échanger avec le public :

- > Deux personnalités qualifiées : Fouad AWADA, Directeur général adjoint de l'Institut d' Aménagement d'Urbanisme de l'Île-de-France (IAU) ; puis, selon les réunions, Philippe SUBRA, Professeur à l'Institut Français de Géopolitique de l'Université Paris 8, ou Francis BEAUCIRE, Professeur de géographie à l'Université Paris 1.
- > Une « table territoire » composée de représentants des territoires desservis par la Ligne Orange – choisis par la collectivité accueillante :
 - Le 25 février 2013 à Champigny-sur-Marne, la table territoire était composée de Dominique ADENOT, Maire de Champigny-sur-Marne, Georges CHARLES, Adjoint au Maire de Champigny-sur-Marne, Jean-Pierre SPILBAUER, Délégué général du Syndicat Mixte d'études et de projets de l'ACTEP, Patrick FAURE, Directeur général des services Air Liquide Champigny.
 - Le 27 février 2013 à Saint-Denis, la table territoire était composée de Patrick BRAOUEZEC, Président de Plaine commune, Claudine SANCHEZ, pour l'association Pleyel en herbe et habitante du quartier Pleyel, Jean-Maurice BERTON, Chef d'établissement d'EDF Cap Ampère.
 - Le 21 mars 2013 à Drancy, la table territoire était composée de Jean-Christophe LAGARDE, Député-maire de Drancy, France MOROT-VIDELAINE, Directrice générale de la CCI Seine-Saint-Denis, Dominique BERTHEAUME, Provisoire du lycée Delacroix, Jacques FREDJ, Directeur du Mémorial de la Shoah.

Leur déroulé était le suivant :

- > Accueil des participants par le Maire de la commune accueillante ;
- > Rappel du contexte et des principes de la concertation et présentation de la réunion par Michel GAILLARD, garant ;
- > Présentation du projet par le STIF (présentation globale du tracé) ;
- > Intervention de Fouad AWADA, Directeur général adjoint de l'IAU ;
- > Échanges et débat entre le public, la table territoire, le maître d'ouvrage et les intervenants ;
- > Intervention de Philippe SUBRA ou Francis BEAUCIRE ;
- > Échanges et débat entre le public, la table territoire, le maître d'ouvrage et les intervenants.

La **réunion publique de clôture** a eu lieu le mercredi 27 mars à Fontenay-sous-Bois, à la salle Jacques Brel.

Cette réunion a permis de tirer les premiers enseignements de la concertation, en présence de Jean-Paul HUCHON, Président du STIF et de la Région Île-de-France, et de Sophie MOUGARD, Directrice générale du STIF.

Elle a été organisée selon le déroulé suivant :

- > Accueil des participants par Jean-François VOGUET, Maire de Fontenay-sous-Bois ;
- > Ouverture par Jean-Paul HUCHON, Président du STIF et de la Région Île-de-France ;

- > Rappel du contexte et des principes de la concertation et présentation de la réunion par Michel GAILLARD, garant ;
- > Interventions liminaires des Présidents des Conseils généraux de Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne ;
- > Présentation du projet par le STIF (présentation globale du tracé) ;
- > Échanges et débat entre le public et le maître d'ouvrage ;
- > Présentation des premiers enseignements tirés par le garant ;
- > Présentation des premiers enseignements tirés par le STIF ;
- > Conclusion par Jean-Paul HUCHON, Président du STIF et de la Région Île-de-France.

Fréquentation et durée des réunions publiques

Date	Ville	Lieu de la réunion	Type de réunion	Durée	Participation
12 février 2013	Bobigny	Salle Pablo Neruda	Ouverture	2h30	110
18 février 2013	Neuilly-sur-Marne	Hôtel de ville	Territoriale	2h30	251
25 février 2013	Champigny-sur-Marne	Salle du Conseil municipal	Thématique	2h	121
27 février 2013	Saint-Denis	Groupe scolaire Anatole France	Thématique	2h30	68
28 février 2013	Rosny-sous-Bois	Théâtre Georges Simenon	Territoriale	2h30	176
19 mars 2013	Aubervilliers	Espace Fraternité	Territoriale	2h30	70
20 mars 2013	Noisy-le-Grand	Espace Michel Simon	Territoriale	2h40	145
21 mars 2013	Drancy	Espace culturel du Parc	Thématique	2h15	630
22 mars 2013	Nogent-sur-Marne	Salles Charles de Gaulle	Territoriale	2h	70
27 mars 2013	Fontenay-sous-Bois	Salle Jacques Brel	Clôture	2h30	127
Total					1 768

Chaque réunion publique a fait l'objet d'un compte-rendu mis en ligne sur le site Internet du projet et en annexe du présent bilan.

Les rencontres voyageurs

*Rencontre voyageurs
Gare RER A Noisy-Champs le 27 février 2013*

Six rencontres avec les voyageurs ont été organisées dans des stations du réseau existant en correspondance avec la Ligne Orange. Des représentants du STIF sont allés à la rencontre des voyageurs des RER A, B et E, de la ligne 5 du métro et du tramway T1 pour les informer sur le projet de Ligne Orange et sur la concertation à travers le dépliant d'information. Les voyageurs qui le souhaitaient ont également pu remplir un feuillet ou une carte T pour exprimer leurs remarques, attentes et suggestions.



Le calendrier des rencontres voyageurs a été le suivant :

- > 27 février : gare de Noisy-Champs (ligne A du RER) ;
- > 5 mars : station Bobigny-Pablo-Picasso (ligne 5 du métro et ligne 1 du tramway) ;
- > 6 mars : gare de Bondy (ligne E du RER) ;
- > 7 mars : gare de La Plaine Stade de France (ligne B du RER) ;
- > 13 mars : gare de Villemomble (ligne E du RER) ;
- > 15 mars : gare de Val de Fontenay (lignes A et E du RER)^{13E}.

¹³ Cette rencontre, initialement prévue le 12 mars, a été reportée au 15 mars pour cause d'intempéries.



Environ 4 800 dépliants ont été distribués au total et 141 avis ont été recueillis (113 fiches et 28 cartes T).

La synthèse des rencontres voyageurs est mise en ligne sur le site Internet du projet et en annexe du présent bilan.

Les contributions écrites

Des contributions écrites pouvaient être proposées, sous trois formes : dépôt d'avis sur le site Internet, envoi d'une carte T et rédaction d'un avis sur les fiches prévues à cet effet en réunion publique ou lors des rencontres avec les voyageurs. Plusieurs collectivités et organismes ont également adressé un courrier au STIF ou au garant de la concertation.

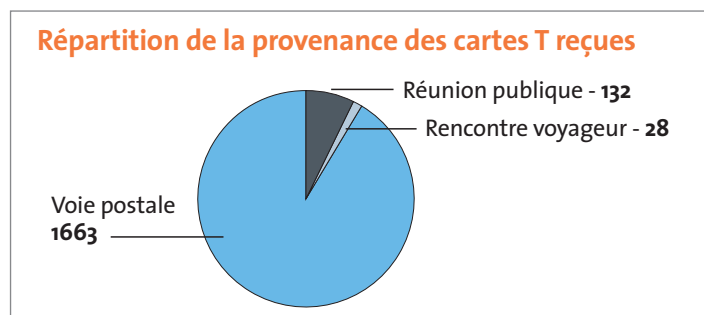
- > Un espace sur le **site Internet du projet** de Ligne Orange (www.grandparisexpress-ligneorange.fr) a permis à ceux qui le souhaitaient de déposer un avis auquel pouvait être associée une pièce jointe.

Au 30 mars 2013, 110 avis ont été publiés sur le site Internet dont 6 s'accompagnaient de contribution en pièce jointe :

- > « Proposition TramNon & VBNST : tracé Bobigny > Noisy-le-Sec > Romainville > Montreuil > Val-de-Fontenay » (jointe à l'avis n°50) ;
- > « Une continuité entre Rosny-sous-Bois et la ligne rouge » (pièce jointe à l'avis n°55) ;
- > « Une contribution de Marion Legouy-Desaulle, Fontenay-sous-Bois 94120, le 01/03/2013 » (jointe à l'avis n°56) ;
- > « Intervention de Pierre-Olivier Carel, président du groupe Démocrates et centristes » de Rosny (jointe à l'avis n°82) ;
- > Contribution sans nom (jointe à l'avis n°85) ;
- > « Projet d'article pour Les 3^e rencontres urbaines de MAZIER - Habitat social, habitat durable ? J-L Maupu, décembre 2011 » (joint à l'avis n°86).

- > **Des cartes T**, volets détachables inclus dans les dépliants d'information, ont permis à chacun d'exprimer son avis sur le projet de Ligne Orange pendant la période de concertation. Les contributeurs pouvaient soit déposer leur avis dans les urnes prévues à cet effet sur les lieux des réunions et lors des rencontres voyageurs, soit le renvoyer gratuitement par voie postale.

Entre le 11 février et le 30 mars 2013, 2 135 cartes T¹⁴ ont été adressées au STIF¹⁵.



¹⁴ 64 cartes T ont été reçues après la clôture de la concertation, le 30 mars.

¹⁵ À noter qu'une seconde forme de cartes T a été mise en place par la Ville de Drancy, demandant aux contributeurs de soutenir « l'action engagée par la municipalité pour qu'une station de métro de la ligne orange soit créée au cœur de Drancy » ; 11 cartes T ont été reçues par le STIF durant la concertation

> Des **fiches de dépôt d'avis** étaient mises à disposition du public lors des réunions publiques et des rencontres voyageurs.

Au total, 219 avis ont été recueillis de cette manière : 106 en réunions publiques et 113 en rencontres voyageurs.

> Enfin, **12 contributions** ont également été recueillies, adressées au STIF et/ou au garant, Michel GAILLARD :

- Pierre-Olivier CAREL, président du groupe démocrate et centriste à Rosny-sous-Bois (13 février 2013)
- Jacques MAHEAS, Maire de Neuilly-sur-Marne (26 février 2013)
- Christophe DEMUYNCK, Maire de Neuilly-Plaisance (11 mars 2013)
- Délibération du Conseil municipal de Villemomble (21 mars 2013)
- Etienne GUYOT, Président du Directoire de la Société du Grand Paris (25 mars 2013)
- Gérard COSME, Président de la Communauté d'agglomération Est Ensemble (27 mars 2013)
- Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sous-Bois (28 mars 2013)
- Francis REDON, Président de l'association Environnement 93 (29 mars 2013)
- Brigitte MAZZOLA, Présidente de l'association Gagny Environnement (29 mars 2013)
- Anne-Laure DURY, Directrice du centre commercial Rosny 2 (29 mars 2013)
- Délibération du Conseil communautaire de Plaine Commune (13 février 2013) et contribution de la Communauté d'agglomération Plaine Commune (27 février 2013)
- Gérard LISSORGUES, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Seine-Saint-Denis (18 mars 2013)

Tableau récapitulatif du nombre et du type d'avis (écrits et oraux) recueillis pendant la concertation

Modalités d'expression des avis recueillis	Nombre d'avis exprimés
Cartes T	2 135
Fiches	219
Avis publiés sur Internet	110
Interventions de la salle en réunion publique	174
Contributions officielles par courrier	11
TOTAL	2649



DEUXIÈME PARTIE SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION



La synthèse thématique des avis se fonde sur l'ensemble des avis recueillis durant la concertation, du 11 février au 30 mars 2013. Ils sont regroupés par thématique selon leur occurrence et traités de manière exhaustive.

Les verbatims illustrent les propos. Non exhaustifs, ils proviennent de quatre sources : des cartes T, des prises de position en réunions publiques, des avis publiés sur le site Internet, des rencontres de terrain et enfin des contributions écrites (courriers adressés au STIF, à la Région, au garant, délibérations de conseils municipaux, etc.). Lorsque les verbatims ont été prononcés par des élus ou des représentants associatifs, le titre auquel il ou elle s'exprime est précisé ; lorsque ce sont des paroles de citoyen, leur anonymat est respecté et la mention « un (ou des) participant(s) » est ajoutée à la fin du verbatim.

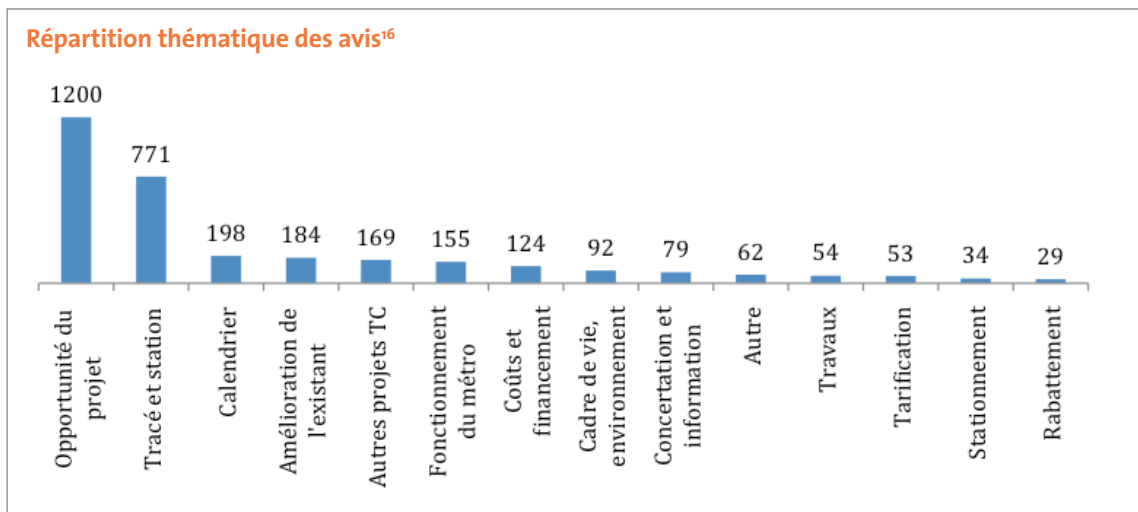
UN PROJET FORTEMENT ATTENDU ET QUATRE GRANDS OBJECTIFS ASSIGNÉS AU PROJET

Les avis exprimés durant la concertation sur la Ligne Orange ont très largement conforté son opportunité : de très nombreuses prises de position portent sur la pertinence du projet et, parmi elles, une grande majorité salue le bien-fondé de la Ligne Orange.

De plus, les participants faisant part de leur avis sur l'opportunité du projet précisent souvent les objectifs qu'ils assignent au projet. Pour eux, la Ligne Orange vise d'abord à améliorer les conditions de transport : gagner du temps dans les déplacements quotidiens notamment grâce aux trajets de banlieue à banlieue facilités et améliorer les lignes existantes. Sur ce dernier point, le public attire l'attention du maître d'ouvrage sur la nécessité de ne pas sacrifier les mesures d'amélioration des lignes existantes et les projets en cours à la conduite du Grand Paris Express. La Ligne Orange doit également, selon les participants, contribuer à désenclaver l'est francilien et à favoriser son développement. Finalement, il est attendu du projet qu'il permette globalement de favoriser l'utilisation des transports en commun en Île-de-France.

UNE OPPORTUNITÉ LARGEMENT CONFORTÉE

La concertation sur la Ligne Orange, plus que d'autres projets portés par le STIF, est marquée par un nombre très important d'avis enthousiastes de représentants associatifs, d'élus, de particuliers. Ils encouragent la mise en œuvre du projet, félicitant et remerciant ses porteurs. On note néanmoins quelques avis négatifs, essentiellement pour mettre en doute l'opportunité d'un projet qu'ils jugent trop onéreux pour la période actuelle.



« J'adhère fortement à ce projet et vous souhaitez une bonne continuation dans la concrétisation de ce grand projet très important pour les utilisateurs du réseau en Île-de-France » ;
« BRAVO POUR CES PROJETS ; ce serait SUPER !!! » (des participants) ;

« La Ligne Orange représente un véritable espoir » (René MEHEUX, Vice-président de l'Association montreuilloise des usagers des transports collectifs (AMUTC)) ;

« Le Grand Paris Express est essentiel parce qu'il invite à penser différemment la métropole et la Ligne Orange fait partie intégrante de ce grand projet » (Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis).

Plus largement, l'enthousiasme concerne l'ensemble du Grand Paris Express. De nombreux avis, en particulier avant les annonces du 6 mars du Premier ministre, demandent que le Grand Paris Express soit réalisé dans sa totalité, soulignant à plusieurs reprises que la Ligne Orange s'inscrit dans le cadre de ce projet global, que les autres lignes – notamment la Ligne Rouge à l'Est, sont tout autant nécessaires et que c'est la réalisation dans son ensemble qui garantira son efficacité.

« La concertation doit être l'occasion d'une expression très large de cette exigence de réalisation de l'ensemble du réseau dans les meilleurs délais, en continuité » (Marc THIBERVILLE, Vice-président du Conseil général du Val-de-Marne) ;

« Les maires de l'ACTEP sont convaincus que la question doit être traitée dans sa globalité : intégrer la réflexion sur la Ligne Rouge et prendre en compte les transversales nord-sud mais également est-ouest » (Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sur-Marne et président de l'Association des collectivités territoriales de l'Est parisien (ACTEP)) ;

¹⁶ Chaque avis pouvait renvoyer à plusieurs thématiques ; le total est donc largement supérieur à 2 649.

L'opportunité du projet traduit la pertinence de le faire (ou de ne pas le faire) et les objectifs qui lui sont attribués.

Le fonctionnement du métro concerne le caractère automatique et souterrain de la ligne, le trafic attendu, la sécurité dans le métro et les stations, les horaires et la fréquence, l'interopérabilité et le schéma d'exploitation, le mode métro, l'atelier garage, l'accessibilité PMR, la gestion des flux dans les stations, les caractéristiques techniques du matériel roulant mais aussi le nom et la couleur de la ligne.

Le cadre de vie et l'environnement concerne les impacts jugés positifs ou négatifs sur l'activité économique locale, sur l'environnement (le report modal notamment) et sur l'urbanisme (les craintes d'expropriation et d'une augmentation des prix du foncier aux abords des stations notamment).

L'amélioration de l'existant regroupe les expressions sur les attentes d'amélioration du réseau existant ainsi que les témoignages des trajets quotidiens dans les transports collectifs actuels.

Les autres projets TC (transports collectifs) traite les avis exprimés sur les autres projets en cours (y compris les autres lignes du Grand Paris Express) ou des demandes de liaisons supplémentaires.

« C'est l'ensemble du projet qui doit être réalisé dans l'immédiat ! » ; « Cette Ligne Orange est indispensable et indissociable de la Ligne Rouge » (des participants).

Les annonces du 6 mars du Premier ministre

Jean-Marc AYRAULT a « confirmé la réalisation intégrale [du Nouveau Grand Paris], d'ici 2030 ».

Après le 6 mars 2013, la plupart des élus se sont dits rassurés par les annonces du Premier ministre, qui ont entériné la réalisation du projet de la Ligne Orange. Notons toutefois que ces annonces, en particulier celle d'un prolongement de la ligne 11 qui pourrait venir se substituer à la Ligne Orange de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs, ont conduit plusieurs élus à s'inquiéter de la réalisation de la branche Est (voir page 46 : La branche Est).

« [Je me réjouis que] la totalité du réseau du Grand Paris Express ait été confirmée par le Premier ministre » ; « Je suis satisfait des annonces du Premier ministre, qui marquent une étape historique pour les transports franciliens » (Christian FAVIER, Président du Conseil général du Val-de-Marne) ;

« [Je me réjouis de] disposer d'un calendrier et d'un plan de financement pour un projet qui va permettre de repenser l'aménagement de la région » (Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis) ;

« Les arbitrages rendus par le Premier ministre vont dans le bon sens. [...] C'est davantage la question du calendrier qui se pose que celle du projet en lui-même, qui continue de respecter la philosophie d'ORBIVAL » (Jacques JP MARTIN, Maire de Nogent-sur-Marne).

GAGNER DU TEMPS EN ÉVITANT PARIS

Les gains de temps sont perçus comme le principal objectif du projet de Ligne Orange, en particulier pour les déplacements de banlieue à banlieue.

« [Je souhaite que] les habitants ne mettent plus une heure et quart à rejoindre Bobigny et le nord de la Seine-Saint-Denis » (Jacques MAHEAS, Maire de Neuilly-sur-Marne) ;

« Il n'est pas acceptable qu'un habitant de la Seine-Saint-Denis mette plus de 2h de transport pour aller travailler dans le quartier de la Défense » (Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sous-Bois) ;

« [J'insiste sur l'amélioration qu'apportera le projet concernant] la rapidité des déplacements pour les salariés et les étudiants » (Jean-François VOGUET, Maire de Fontenay-sous-Bois) ;

« Étant intérimaire depuis malheureusement des années, je refuse régulièrement des missions en banlieue à cause du transport trop long, avec ces lignes le temps sera raccourci et moins contraignant » (des participants).

Parmi eux, quelques-uns soulignent tout particulièrement l'avantage de limiter le nombre de correspondances avec des trajets directs de banlieue à banlieue, ce qui permet à la fois de gagner du temps et d'améliorer le confort du trajet. En effet, nombreux sont ceux qui saluent la possibilité d'éviter Paris lors des déplacements de banlieue à banlieue. En effet, l'organisation d'un réseau

« en étoile » autour de Paris est jugé dépassé et le temps est venu, selon la plupart des participants, d'enfin faciliter les déplacements transversaux, ce que permettra la Ligne Orange, considèrent-ils.

« Avec 27 minutes seulement pour relier Saint-Denis c'est un gain de temps considérable de gagné sans passer par la station «Les Halles» et sans avoir de correspondance » (des participants) ;

« La Ligne Orange permettra d'éviter Paris pour les trajets de banlieue à banlieue. Un grand nombre de salariés est obligé de passer par Paris pour aller travailler » (Patrick BRAOUEZEC, Président de la Communauté d'agglomération Plaine Commune) ;

« Les habitants sont enthousiastes à l'idée d'un mode de transport permettant d'aller dans d'autres directions, pas seulement vers Paris » (Patrice CALMEJANE, Maire de Villemomble) ;

« Je trouve ce projet très bien car on pourra se rendre dans le nord de Paris sans passer par le centre de Paris » ; « Cette ligne orange nous permet de rejoindre la banlieue Nord sans passer obligatoirement par Châtelet qui est devenu un enfer » (des participants).

AMÉLIORER L'EXISTANT

Les effets de la Ligne Orange sur l'existant

Plusieurs participants craignent que l'amélioration de l'existant ne soit sacrifiée au profit du Grand Paris Express.

En effet, la concertation sur le projet de Ligne Orange a été l'occasion pour de très nombreux participants de témoigner de leurs conditions de transport et d'insister sur la nécessité de ne pas réaliser le Grand Paris Express au détriment de l'amélioration du réseau actuel. Pour la plupart, si un choix devait être fait, la priorité irait à l'amélioration des lignes déjà en service. En particulier, les mesures suivantes sont mises en exergue par les participants : la réalisation des schémas directeurs d'amélioration des RER, le prolongement de la ligne 9 à Rosny-Bois-Perrier, et le doublement du tunnel entre Les Halles et la gare du Nord.

Souhait que « ne soient pas opposés les projets s'inscrivant sur le moyen et le long terme, et l'amélioration des RER, notamment les programmes RER D+ et RER B+ dont l'objectif est d'augmenter la fréquence » (Patrick BRAOUEZEC, Président de la Communauté d'agglomération Plaine commune) ;

« Je suis tout à fait favorable à toute nouvelle ligne qui se crée. Mais il faut aussi améliorer les lignes existantes (ligne A du RER) » ; « L'argent dépensé inutilement dans ce projet pourrait servir à améliorer le réseau déjà existant ; « Compte tenu de l'inconfort actuel des RER, il vaudrait mieux changer les rames, les lignes électriques défectueuses, et mettre des RER à 2 étages partout » (des participants) ;

« Préférable prolongement ligne n° 9 de Mairie de Montreuil à Rosny-Bois-Perrier (rejoindre RER E) » (un participant).

Les annonces du 6 mars du Premier ministre

Jean-Marc AYRAULT a annoncé le 6 mars 2013 ne faire « aucune distinction entre ce qu'il a été d'usage d'appeler le «plan de mobilisation» d'une part et le Grand Paris Express d'autre part ». (...) « Le gouvernement porte désormais, avec les collectivités locales, et notamment le Conseil régional, un plan unique et cohérent de modernisation et de développement du réseau : c'est le Nouveau Grand Paris ».

Suite aux annonces du Premier ministre, **Jean-Paul HUCHON, Président du STIF et de la Région Île-de-France**, se réjouit à nouveau que l'amélioration de l'existant et le Grand Paris Express soient menés de front et rappelle que le Premier ministre a annoncé un financement de 7 milliards d'euros – dont 2 milliards pour les RER – pour le premier volet et de 26 milliards d'euros pour le second volet.

Des participants font de la désaturation des lignes existantes un autre objectif important de la Ligne Orange.

« C'est une très bonne chose et je pense que bon nombre de gens devraient être en faveur [de ce projet] car cela dégorgera les réseaux parfois saturés des autres lignes de bus, de métros ou de RER » ; « Totalement pour ce projet de désengorgement [du réseau existant] » (des participants).

Parmi eux, une très large majorité salue plus précisément la décharge des RER, tout particulièrement la ligne A ainsi que, dans une moindre mesure, celle de la ligne 13 et du tramway T1. Plusieurs soulignent à cette occasion le degré de saturation du réseau. Notamment Vincent EBLÉ, Président du Conseil général de Seine-et-Marne fait part de sa crainte de voir le prolongement du RER E à l'ouest entraîner sa saturation et estime que la réalisation de la branche ouest de la Ligne Orange permettrait de limiter cette saturation.

La Ligne Orange « désengorgera les transports dans Paris intramuros » (Dominique ADENOT, Maire de Champigny-sur-Marne) ;

« [Il] souhaite qu'il ne soit pas réalisé autre chose que ce qui a été prévu, et ce le plus vite possible eu égard à la situation des transports en communs actuels » (Jacques MAHEAS, Maire de Neuilly-sur-Marne) ;

« Ce projet de ligne orange est à mon avis une bonne réponse pour désengorger la ligne RER A » ; « Je pense avec la ligne orange, j'ai une autre alternative pour échapper au calvaire de la ligne B du RER » ; « C'est une très bonne idée, cela désengorgera la ligne du RER D qui est souvent en retard, ou supprimée » ; « Cette ligne est pratique car elle évite l'engorgement de la 13 » (des participants).

Le STIF fait mention du schéma directeur du RER A qui va permettre d'améliorer la régularité de la ligne grâce à la généralisation du matériel roulant à deux niveaux et à des aménagements permettant d'augmenter la fréquence et la régularité des trains, pour un montant de 630 millions d'euros.

À l'inverse, plusieurs participants demandent des réponses précises sur l'intérêt présenté par la Ligne Orange concernant l'amélioration du réseau existant et font également état de leurs craintes de voir cette nouvelle ligne charger un réseau qu'ils estiment déjà saturé.

« Ce projet est intéressant s'il aboutit pour désaturer la ligne RER A » (des participants) ;

Le président d'une association à Noisy-le-Grand demande si « la Ligne Orange allègera le RER A, déjà bondé en direction de Marne-la-Vallée » ; « Est-il prévu qu'un prolongement des missions de Noisy-le-Grand – Monts d'Est à Torcy pour répondre à l'augmentation du trafic apporté par les futures lignes ? » (des participants).

Le STIF indique que les prévisions de trafic réalisées sur l'ensemble du Grand Paris Express montrent qu'avec la mise en service de la Ligne Orange, la charge des lignes allant vers Paris, à l'intérieur de la rocade (notamment les RER A et E) sera soulagée. En effet, actuellement, les usagers effectuant des trajets de banlieue à banlieue sont obligés de passer par Paris ; une fois la Ligne Orange mise en service, ils emprunteront alors la Ligne Orange et déchargeront ainsi les autres lignes.

Le Grand Paris Express ne doit pas faire oublier les autres projets de transport

Si la Ligne Orange, et plus généralement le Grand Paris Express, sont souhaités, les autres projets en cours de développement du réseau sont également très attendus. Là aussi, une éventuelle concurrence entre les projets inquiète. De nombreux projets ont été évoqués, dans des proportions plus ou moins importantes.

Les prolongements de lignes de métros, tramways, RER

Le prolongement le plus plébiscité par les participants, notamment les élus, est celui de la ligne 1 de métro à Val de Fontenay ou aux Rigollots.

De façon plus modérée, ont été évoqués :

- › Le prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay : ce projet fait ponctuellement l'objet de récriminations de la part de certains participants concernant le tracé validé par le STIF, d'autres demandent à ce qu'il soit enfin réalisé ;
- › Le prolongement de la ligne 5 à Drancy : à ce sujet, Jean-Christophe LAGARDE, Député-maire de Drancy, estime que le prolongement de la ligne 5 est moins intéressant pour la ville de Drancy que ne le serait la Ligne Orange si son tracé était dévié et qu'une station était réalisée au centre-ville de Drancy ;
- › Le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier ;
- › Le prolongement du RER E (Eole) en direction de La Défense ;
- › Le prolongement de la ligne 14 à Pleyel ;
- › Le prolongement du tramway T4 à la gare de l'Est, à Clichy-sous-Bois et à Noisy-le Sec ;
- › Le prolongement du tramway T8 Plaine Saint-Denis-Rosa Parks ;
- › Le prolongement du tramway T3 à la Porte Maillot.

À la marge, ont également été évoqués :

- > Le prolongement de la ligne 4 à Carrefour Pleyel et au-delà de la Porte de Clignancourt ;
- > Le prolongement de la ligne 7 vers la gare du Bourget ;
- > Le prolongement de la ligne 12 à La Courneuve 6 routes en correspondance avec le tramway T1 et la ligne Rouge du Grand Paris Express ;
- > Le prolongement de la ligne 13 à Stains La Cerisaie en correspondance avec la Tangentielle Nord.

Les autres types de projets

Les projets cités ci-après ont chacun fait l'objet d'évocations très ponctuelles.

> Ceux dont les travaux sont en cours

- Le retard de la Tangentielle Nord ;
- Le retard de la mise en service du tramway T5 ;
- La réalisation de la Tangentielle nord de Sartrouville jusqu'à Noisy-le-Sec comme prévu dans le schéma initial ;
- Des demandes d'information sur l'état d'avancement du Trans Val-de-Marne Est (Est TVM).

> Ceux qui constituent des demandes nouvelles

De façon très ponctuelle, d'autres questions ont été abordées :

- Des demandes de desserte d'autres territoires ont été formulées (la Seine-et-Marne, le Val-de-Marne, l'Oise...) ;
- Des demandes de prolongements de lignes de bus (348 à la gare de Bondy, bus en direction des portes parisiennes en correspondance avec le tramway T3) ;
- Des demandes ont également été faites concernant l'amélioration du fonctionnement des gares, notamment la restructuration de la gare de Saint-Denis / L'Île-Saint-Denis ;
- Un élu demande la création d'une correspondance entre la gare de l'Est et la station Magenta ;
- Une demande de création d'une connexion entre la Tangentielle Nord et la ligne 5 du métro à Bobigny la Folie ;
- Une demande de réalisation de la navette fluviale entre la gare de Saint-Denis et La Défense ;
- Une demande de réalisation de téléphériques à Bagnolet et Romainville.

Le STIF souligne que l'enjeu est de réaliser l'ensemble des projets inscrits au Plan de Mobilisation, car c'est l'ensemble des projets qui permettra d'améliorer le maillage, permettant aux usagers d'avoir le choix de leurs correspondances, et ainsi de décharger le réseau au cœur de Paris.

De plus, le STIF apporte les éléments suivants sur les projets évoqués par le public :

- > Prolongement de la ligne 1 : les études du prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay ont été réalisées par le STIF et la RATP. La révision de la Convention Spécifique Transport (CST) d'octobre 2012 a explicitement prévu cette opération. Les études seront présentées sous la forme d'un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) en Commission de suivi à l'été 2013, pour une approbation au Conseil du STIF à l'automne 2013.



- > Prolongement du tramway T1 : le Schéma de principe du projet de prolongement du T1 a été approuvé unanimement lors du Conseil du STIF du 13 décembre 2012. Le dossier d'enquête publique a été déposé en Préfecture. L'ensemble des acteurs concernés par le projet souhaite une enquête publique rapidement.
- > Prolongement de la ligne 5 : le prolongement de la ligne 5 est inscrit après 2030 dans le SDRIF.
- > Prolongement de la ligne 4 : le prolongement de la ligne 4 du métro avait été envisagé pour désaturer la ligne 13. Des comparaisons ont été effectuées entre les variantes et les études de trafic ont montré que le prolongement de la ligne 4 ne permettait pas de répondre aux besoins de désaturation de la ligne 13.
- > Prolongement du RER E : le prolongement du RER E à l'ouest, sous la maîtrise d'ouvrage de RFF, sera réalisé à l'horizon 2020, avec des gares à la Porte Maillot, La Défense, Nanterre pour retrouver ensuite le réseau existant vers Mantes-la-Jolie. Le projet a franchi une étape administrative importante puisque la Déclaration d'Utilité Publique a été prononcée par le Préfet, le 31 janvier 2013. Le principe de sa réalisation a été consolidé par les annonces du Premier ministre, avec une contribution d'un milliard d'euros de la Société du Grand Paris.
- > Prolongement du tramway T8 : les travaux pour la première phase du T8 au nord, entre Saint-Denis Porte de Paris et Epinay-Villetaneuse, sont en cours. Concernant le prolongement au sud vers Rosa Parks, en correspondance avec les RER E et B, ainsi qu'avec la Ligne Orange, les études n'ont pas commencé car les financements ne sont pas encore identifiés. Mais la volonté politique de réaliser ce prolongement est là, et les études pour ce prolongement seront bientôt réalisées.
- > Le doublement du tunnel entre les Halles et la gare du Nord : Philippe SAINSARD, Conseiller régional et Administrateur du STIF, souligne que les élus sont attentifs à obtenir ce doublement de tunnel. Le STIF, sous l'impulsion de Jean-Paul HUCHON, a confié des études exploratoires pour déterminer les besoins de financement. Ce projet en est à ses prémises. Il s'agit d'un investissement conséquent, dont il convient également de vérifier les conditions de réalisation au vu du maintien de l'exploitation notamment.
- > Prolongement de la ligne 11: le Plan de Mobilisation comprend notamment le prolongement de la ligne 11 du métro à Rosny-Bois-Perrier pour une réalisation à l'horizon 2019.
- > Prolongement du tramway T 3 à la Porte Maillot : le T3 fait l'objet d'une étude pour un prolongement à la porte d'Asnières, mais la question de son prolongement à la Porte Maillot est plus compliquée. Actuellement, l'intérêt de prolonger le T3 devant le bois de Boulogne n'est pas avéré, car la densité de population et d'emplois à desservir est assez faible.
- > Prolongement tramway T4 : le STIF indique que le tramway T4 vers Clichy-Montfermeil a fait l'objet d'un avis favorable de la Commission d'Enquête le 25 février 2013 à la procédure de Déclaration d'Utilité Publique.

CONTRIBUER AU DÉSENCLAVEMENT DE L'EST FRANCILIEN ET CONSTITUER UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT

Favoriser l'emploi et le développement économique

Les objectifs économiques de la Ligne Orange sont soulignés par les participants, en particulier par les élus. Ils voient dans le projet deux types d'opportunité. D'une part, la Ligne Orange serait un levier pour l'attractivité et le développement économique du territoire (notamment en favorisant le tourisme) et une manière de favoriser l'emploi, en facilitant l'accès des usagers aux pôles d'emplois actuellement difficiles d'accès.

La Ligne Orange « sera un élément déterminant pour le développement » (Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis) ;

« L'arrivée de ces transports est un espoir extraordinaire d'augmenter le taux d'emploi, qui s'élève actuellement à 0,7% par habitant. La Ligne Orange, en complément de la Ligne rouge [...] est une véritable chance pour le développement des emplois [...] » (Jean-Pierre SPILBAUER, Maire de Bry-sur-Marne et représentant de l'ACTEP) ;

« Les projets ont un coût mais ils le méritent car ils apportent du dynamisme économique, du bien-être et du développement. Ce sont certes des investissements importants mais qui rapporteront à la collectivité » ; « Je suis favorable au projet et espère que cela va accélérer le développement économique de la ville de Noisy-le-Grand » (des participants).

D'autre part, les participants souhaitent que la Ligne Orange elle-même contribue à la création d'emplois, notamment en phase travaux. À ce sujet, la question de l'insertion de clauses particulières pour favoriser les entreprises locales a été posée.

« [Est-il prévu] d'intégrer une clause dans les appels d'offres pour permettre aux entreprises locales de répondre en priorité lors des phases de travaux, soulign[ant] que le secteur est en perte de vitesse économique et [que cela] demande de prendre en compte l'insertion professionnelle » (un acteur économique) ;

« Elle permettra de relier des quartiers résidentiels comme Drancy/Bondy/Rosny à des quartiers de bureaux comme Saint-Denis et Aubervilliers où beaucoup d'emplois sont disponibles » ; « D'autant que de tels travaux, ça va créer du travail et en ce moment il y en a bien besoin » ; Le projet « ne peut que favoriser la reprise, le développement, le tourisme et autres » (des participants).

A l'inverse, ils sont plusieurs à regretter la caractéristique de métro automatique de la Ligne Orange, car ils considèrent que cette automatisation signifie une absence de personnel. Ils regrettent que cette disposition soit prise à une période où le chômage est très prégnant et qu'il serait nécessaire de favoriser l'emploi.

« Pourquoi une ligne automatique? Ça enlève des emplois de conducteurs » ; « Je crois savoir que la Ligne Orange serait toute automatique ! Que deviennent dans ce cas les gens sans travail ? » ; « Un projet supprimant des emplois ne m'intéresse pas ! » (des participants).

Par ailleurs, la construction des rames a également été évoquée : un participant a regretté que les rames actuellement en service soient réalisées par un constructeur étranger et non par un constructeur français ; il estime que favoriser un constructeur français aiderait à lutter contre le chômage.

Philippe SAINCARD, Conseiller régional et Administrateur du STIF, indique que l'entreprise Bombardier, qui fabrique les rames, n'est effectivement pas française, mais qu'une de ses usines est localisée à côté de Valenciennes et qu'elle compte plus d'un millier d'emplois, qui sont donc des emplois français. Il précise que cela est le résultat d'appels d'offres, dont les règles n'autorisent pas de faire de clauses de préférence à des entreprises françaises. Deux entreprises produisant des rames existent en France : Bombardier et Alstom, toutes deux installées en France.

Le STIF indique que la Ligne Orange, par sa taille et son importance - 30 km de métro avec 16 stations – rend, en effet, le territoire plus attractif pour que les entreprises s'y implantent. Il précise que la question des clauses d'insertion sociale sera posée lors de la constitution des appels d'offres que le STIF pratique habituellement ce type de clause dans ses marchés.

Le STIF indique qu'un métro automatique signifie absence de conducteur, mais pas absence d'agents. Dans un métro automatique, le besoin de maintenance est très élevé car les métros doivent être entretenus, à la fois sur la ligne et dans l'atelier garage. Il s'agit donc d'une source d'emplois très importante. Le STIF souligne la nécessaire présence en gare de personnel pour faciliter les voyages et donner une information efficace aux voyageurs. Une ligne automatique, c'est moins de conducteurs, mais beaucoup d'emplois.

Remédier à l'enclavement

L'Est francilien est considéré par beaucoup comme un territoire enclavé, trop longtemps abandonné par les pouvoirs publics, en particulier en matière de transports. Nombreux sont ceux qui se réjouissent donc de voir aujourd'hui un projet desservir la Seine-Saint-Denis et le Val de Marne et en attendent un désenclavement des zones les moins bien reliées. C'est notamment l'accès à la culture qui serait ainsi amélioré, selon les participants.

La Ligne Orange « *permettra [aux habitants] d'accéder plus facilement aux lieux de culture, de loisirs* » (Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis) ;

« *Sans ce métro, il n'y aura pas [...] de rééquilibrage à l'Est* » (Marc THIBERVILLE, Vice-président du Conseil général du Val-de-Marne, en charge des transports) ;

« *La Ligne Orange [permettra de] met[tre] en avant la valeur du territoire, c'est-à-dire des nombreux projets culturels et touristiques. Le territoire dispose de forces de développement, dont il est nécessaire de profiter* » (Jean-Pierre SPILBAUER, Maire de Bry-sur-Marne et représentant de l'ACTEP) ;

Regrette que « *Drancy ne dispose pas de transport offrant un lien direct avec Paris, l'éloignant ainsi de l'offre culturelle* » (Anthony MANGIN, Président de l'Office HLM de Drancy) ;

« Cela permet de desservir des quartiers qui aujourd'hui sont très mal desservis » ; « Ce projet permettra de corriger des inégalités entre l'est et l'ouest » ; « Enfin l'Est Parisien ne serait plus «laissé pour compte» comme depuis de nombreuses décennies ! » ; « J'habite Villemomble et l'utiliserai très certainement pour mon travail et mes loisirs » (des participants).

À ce sujet, plusieurs élus font allusion aux objectifs de densification présents dans le SDRIF, soulignant la nécessité d'être reliés aux transports en communs pour être en mesure de répondre à cette exigence. Il s'agit, selon eux, de préserver « l'équilibre social et urbanistique » des villes concernées.

Conteste « la condition mise par la ministre Cécile Duflot qui accepterait l'implantation d'une gare à condition que les élus locaux acceptent la construction de logements » ; « il indique que les maires sont prêts à respecter leur parole si le gouvernement respecte la sienne » (Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sous-Bois) ;

« L'équilibre social et urbanistique de la ville de Rosny-sous-Bois et de toutes les communes concernées doit être préservé : les décisions de densification ne peuvent être prises que si les décisions en termes de transport sont assurées » (Pierre-Olivier CAREL, élu à Rosny-sous-Bois) ;

La « demande [du SDRIF] se heurte au fait que l'on ne peut demander à la ville d'accroître son parc locatif sans développer les transports en commun » (Jean-Christophe LAGARDE, Député-maire de Drancy) ;

« L'augmentation du nombre de logements doit être liée à l'arrivée des transports en commun » (Patrick BRAOUEZEC, Président de la Communauté d'agglomération de Plaine Commune).

FAVORISER L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

Cet aspect est régulièrement évoqué par des participants qui soulignent l'intérêt que présentera la Ligne Orange pour le report modal et donc pour la diminution de la congestion automobile. Ils estiment que cette nouvelle ligne de transport offrira l'opportunité de ne pas utiliser leur voiture, qu'ils sont nombreux à percevoir comme une contrainte. C'est aussi très souvent l'intérêt écologique qui est mis en avant par ce biais.

La Ligne Orange « soulage la ville des bouchons quotidiens, [et] libère de l'usage trop obligatoire de la voiture » (Dominique ADENOT, Maire de Champigny-sur-Marne) ;

« La Ligne Orange permettra de faire progresser le plan de déplacement d'entreprise d'Air Liquide. Air Liquide travaille à être une entreprise éco-responsable et cherche à contribuer à la diminution des impacts des déplacements des salariés en termes d'émissions de CO₂ » (Patrick FAURE, Directeur d'Air Liquide) ;

« Personnellement, je trouve votre projet pour la Ligne Orange vraiment très bien. Ça va nous éviter de prendre la voiture, donc c'est une excellente nouvelle » ; « Cela évitera surtout de prendre la voiture et ainsi nous contribuerons à la qualité de notre environnement » (des participants).

Plusieurs participants attendent de la Ligne Orange qu'elle favorise, plus largement, l'utilisation des transports en commun ; ils saluent le fait qu'elle permette de nombreuses correspondances.

« La Ligne Orange permettra l'accessibilité et la desserte de tous les quartiers, en liaison directe ou indirecte, via des correspondances avec d'autres modes de transport. Elle complétera un réseau déjà dense et en amélioration, avec la Tangentielle Nord, le prolongement du tramway T1, le T Zen 3, une nouvelle station sur la ligne 5 du métro, à la Folie » (Catherine PEYGE, Maire de Bobigny) ;

« La fonction essentielle du Grand Paris Express est de mailler les lignes existantes, permettant de passer d'une ligne à l'autre le plus rapidement possible » ; « L'objectif est notamment de créer de nouvelles correspondances avec le métro et le RER » ; « Très beau projet qui devrait faciliter la vie des voyageurs surtout avec ses nombreuses correspondances » (des participants).

DES DEMANDES EXPRIMÉES CONCERNANT LE TRACÉ ET LES STATIONS

Au-delà de l'opportunité du projet, ce sont le tracé et les stations qui ont fait l'objet de nombreuses remarques et suggestions, sur la base des variantes proposées par le projet ou constituant des solutions alternatives. Toutes sont rapportées dans cette partie, classées en trois secteurs : le « tronçon commun », de Saint-Denis Pleyel à Rosny-Bois-Perrier et chacune des « branches ». Lorsque des remarques concernaient l'organisation des stations en général, parfois appliquées à l'une d'entre elles, elles ont été évoquées ici et seront détaillées dans la partie 4 selon leur thème.¹⁷

Quelques remarques ont également été exprimées sur le tracé dans sa globalité.

Les motifs ayant encouragé le choix de desservir des secteurs jugés déjà bien desservis sont questionnés. Les participants considèrent ce choix comme une « injustice », estimant que l'objectif d'une nouvelle ligne doit être de desservir des secteurs dépourvus de transport. Quelques participants suggèrent d'ailleurs d'ajouter des stations sur le tracé afin de permettre une « meilleure » desserte de leur territoire.

De plus, il est ponctuellement question du prolongement à La Défense, quelques participants regrettant qu'il ne fasse pas partie du projet actuel, et du doublon que la Ligne Orange ferait avec les voies périphériques parisiennes que sont la petite et la grande ceinture ferroviaire.

¹⁷ **L'opportunité du projet** la pertinence de le faire (ou de ne pas le faire) et les objectifs qui lui sont attribués.

Le fonctionnement du métro concerne le caractère automatique et souterrain de la ligne, le trafic attendu, la sécurité dans le métro et les stations, les horaires et la fréquence, l'interopérabilité et le schéma d'exploitation, le mode métro, l'atelier garage, l'accessibilité PMR, la gestion des flux dans les stations, les caractéristiques techniques du matériel roulant mais aussi le nom et la couleur de la ligne.

Le cadre de vie et l'environnement concerne les impacts jugés positifs ou négatifs sur l'activité économique locale, sur l'environnement (le report modal notamment) et sur l'urbanisme (les craintes d'expropriation et d'une augmentation des prix du foncier aux abords des stations notamment).

L'amélioration de l'existant regroupe les expressions sur les attentes d'amélioration du réseau existant ainsi que les témoignages des trajets quotidiens dans les transports collectifs actuels.

Les autres projets TC (transports collectifs) traite les avis exprimés sur les autres projets en cours (y compris les autres lignes du Grand Paris Express) ou des demandes de liaisons supplémentaires.

« Ce sont les lieux déjà bien desservis en transport qui bénéficieront de la nouvelle Ligne Orange » ; « Pourquoi ne pas profiter de cette nouvelle ligne pour desservir de nouvelles zones !! » (des participants) ;

« Dommage que la liaison avec le quartier de la Défense soit prévue ultérieurement » ; « On attend avec impatience la prolongation vers «La Défense» » (des participants) ;

« La Ligne Orange va doubler la grande ceinture ferroviaire en souterrain » ; « Il y a la grande ceinture, existante, juste à moderniser et interconnecter. C'est simple et moins cher et plus rapide à mettre en œuvre » (des participants) ;

« Ne faut-il pas plus de stations pour bien desservir le territoire ? » ; « Je trouve qu'il n'y a pas assez de stations sur le parcours du tracé orange » (des participants).

Le STIF indique avoir privilégié un tracé reliant des stations en correspondance, donc dans des zones disposant déjà d'un mode de transport, car les gains de temps permis par la Ligne Orange le sont, non seulement en trajet, direct mais aussi via les correspondances. Le STIF précise que la moitié des usagers de la Ligne Orange effectueront un changement avec une ligne de RER ou métro. La desserte de nouveaux territoires est aussi assurée, par ailleurs, par les autres lignes du Grand Paris Express et les restructurations / créations des autres réseaux de transports (bus, T Zen, Tram-Train, etc.)

La Ligne Orange permet en effet un nombre très important de correspondances, avec

- > 4 lignes de RER : le RER A branche Marne-la-Vallée, les deux branches du RER E et les RER B et D ;
- > 7 lignes de métro : la ligne 11, la ligne 5, la ligne 7, la ligne 12, la ligne 13, la ligne 14 et les autres lignes du Grand Paris Express. À ces lignes s'ajoute à terme le prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay.
- > 2 tramways: le T4 à Bondy, le T1 et son prolongement à Val de Fontenay, et le tram-train qui circulera sur la Tangentielle Nord ; les études seront bientôt démarrées pour le prolongement du T8 Saint-Denis Epinay-Villetaneuse de Porte de Paris à Rosa Parks.
- > 1 T Zen qui est prévu le long de la RN3.

Le STIF précise que la Grande Ceinture est actuellement utilisée par des trains de fret. Elle n'est donc pas utilisable en l'état par un métro automatique. Il précise enfin que le tracé de la Ligne Orange longe la grande ceinture sur un trajet très court.



De plus, à plusieurs reprises, la question des modalités de choix du tracé et des stations a été posée par les participants.

Elle souhaite « *connaître les critères d'évaluation dont se sert le STIF pour décider des tracés et de l'implantation des stations, afin que chacun comprenne sur quoi se basent les décisions prises* » (une participante).

Le STIF indique la méthode utilisée pour choisir les variantes de station présentées en concertation.

Tout d'abord, le STIF a réalisé un inventaire des implantations techniquement possibles, aboutissant, pour certaines stations, à un choix de variantes relativement large. Les variantes ont ensuite été analysées selon :

- > Des critères de transport : pour les stations en correspondance (13 sur 16), il s'est agi de rechercher les correspondances les plus courtes possibles ; pour l'ensemble des stations, il s'est agi de vérifier qu'elles soient facilement accessibles, par le réseau de bus et par les piétons en particulier ;
- > Des critères liés à l'environnement urbain : en visant les emplacements de la station là où on dessert le plus grands nombre d'habitants et d'emplois actuels, mais aussi là où se situent les projets de développement prévus par les collectivités ;
- > Des critères liés aux difficultés potentielles de réalisation de la station, par exemple, liées à la phase travaux et à sa durée ;
- > Le STIF a partagé cette analyse avec les collectivités et c'est le fruit de cet échange qui constitue le projet présenté. A l'issue de la concertation, des études plus détaillées permettront de préciser les localisations retenues et les caractéristiques des stations.

LE TRONÇON COMMUN

Les remarques sur la localisation des stations

Saint-Denis Pleyel

La création et la localisation de la station sont approuvées par la Communauté d'agglomération Plaine Commune dans une contribution écrite à la concertation :

« *Plaine Commune approuve la création et la localisation des 4 nouvelles stations dont le Carrefour Pleyel, en correspondance avec les lignes Bleue, 13, RER D et ligne H, et interconnectée avec la ligne Rouge dans un secteur où sont programmés de très nombreux projets de développement tertiaires ou d'activités liées au cinéma et à l'audiovisuel* ».

La question de la localisation de la station à Saint-Denis-Pleyel – à l'est ou à l'ouest des voies ferrées - a été posée par les participants au regard de la correspondance avec la ligne 13, qu'ils estiment indispensable. Certains participants proposent un autre positionnement : ils souhaitent que la correspondance se situe plus au Nord à Carrefour Pleyel, ce qui permettrait de proposer

une liaison plus courte avec la ligne 13. Un positionnement à l'est des voies ferrées a également été proposé, dans le but de réduire le temps de correspondance avec le RER D.

« Une correspondance ligne 13 <-> Ligne Orange <-> RER D est indispensable ! » ; « la correspondance évoquée entre les lignes 13, orange et rouge et avec RER D doit être nuancée par le fait que l'on compte 400 mètres entre la station du RER D et Carrefour Pleyel sur la ligne 13 » (des participants) ;

« L'interconnexion de la ligne Bleue à Pleyel doit être finalisée. La ligne Rouge du Grand Paris Express vers la Défense doit être rapidement réalisée en interconnexion avec la Ligne Orange à Pleyel » (contribution de la Communauté d'agglomération Plaine Commune) ;

« La station Saint-Denis Pleyel [doit être] relocalisée au nord, à Carrefour Pleyel, ce qui permettrait des correspondances plus courtes » (des participants).

C'est le positionnement à l'ouest qui a été plébiscité, notamment par la Communauté d'agglomération Plaine Commune.

« La gare de Pleyel doit être implantée à l'Ouest du faisceau ferroviaire en regroupant les trois lignes du Grand Paris » (contribution de la Communauté d'agglomération Plaine Commune) ;

« Plaine Commune défend le positionnement de la gare Ligne Orange à l'ouest, et préconise une -gare-pont-, qui permettrait de franchir des voies SNCF et une continuité entre les RER D et H, et les lignes du Grand Paris Express. Ce positionnement répondrait au mieux aux interrogations concernant le trajet entre la gare et la ligne 13 » (Patrick BRAOUEZEC, Président de la Communauté d'agglomération Plaine commune) ;

« La gare de Saint Denis Pleyel doit être construite à l'Ouest des voies SNCF. Les voyageurs usagers du Grand Paris Express et les usagers de la ligne 13, ont besoin d'un tunnel entre la gare de Saint Denis Pleyel et la station de métro Pleyel » (un participant) ;

Plaine Commune estime que le projet de « franchissement et [de] couverture du faisceau des voies ferrées entre l'avenue François Mitterrand et Pleyel » est indispensable (contribution de la Communauté d'agglomération Plaine Commune¹⁸).

Le STIF indique que deux localisations sont possibles pour la station Saint-Denis-Pleyel : l'une à l'est du faisceau des lignes du RER D, l'autre à l'ouest. La station regroupera l'ensemble des lignes du Grand Paris Express (lignes 14 ou ligne bleue, orange et rouge). Positionnée à l'ouest, elle permet de desservir une zone actuellement mal desservie, mais présente l'inconvénient d'être éloignée du RER D. L'implantation à l'est permet une bonne correspondance avec le RER D mais d'après les premiers sondages des sols qui ont été réalisés, il apparaît qu'elle peut être techniquement très difficile à réaliser compte tenu de l'état des sols qui est défavorable. De plus, la présence de parkings souterrains sous les immeubles de bureaux pourrait amener à une station très profonde, ce qui n'est pas souhaitable. Le STIF rappelle, la nécessité de situer au même endroit toutes les stations des lignes du Grand Paris programmées, car la majorité des usagers effectuera les changements entre ces lignes. Cela nécessite d'identifier un emplacement suffisamment long et large pour permettre les meilleures correspondances possibles, ce qui n'est pas aisé dans un territoire aussi bâti.

¹⁸ Contribution de Plaine Commune, en annexe 19

Le STIF souligne, par ailleurs, l'existence d'un enjeu important de coupure urbaine au niveau de Pleyel. La ville de Saint-Denis et la Communauté d'agglomération Plaine Commune ont le projet de réaliser un passage au-dessus des voies ferrées pour relier l'est et l'ouest de la ville en complément des nombreux autres projets de développement à l'ouest du faisceau ferré.

Le STIF précise que le positionnement de toutes les gares à l'est ne permettrait pas de proposer une correspondance satisfaisante avec la ligne 13, car la station Carrefour-Pleyel en serait trop éloignée. Dans le cas d'une implantation à l'ouest, la Ligne Orange serait située à 400 mètres de la ligne 13. Le STIF propose de réaliser une correspondance en passant par la voirie, l'enjeu étant de garantir la correspondance entre les lignes du Grand Paris Express, sachant que les échanges entre les lignes 13 et 14 pourront être réalisés à Mairie de Saint-Ouen. Pour les usagers moins nombreux qui effectueront ce trajet, il sera possible de renforcer les liaisons en bus.

L'arrêt des trains de la ligne H à Saint-Denis-Pleyel est demandé par quelques participants, afin de favoriser les usagers venant du Val d'Oise ; la Communauté d'agglomération Plaine Commune va dans le même sens et souhaite « la création d'une nouvelle gare sur la ligne *Transilien H à hauteur de Pleyel en correspondance avec le Grand Paris Express et le RER D* ».

« Un participant demande s'il est envisagé de permettre des correspondances avec la ligne H à Pleyel » ; « Je pense qu'il faudrait que le STIF revoie le tracé qui est proposé dans cette concertation. En effet, celui-ci ne propose aucune correspondance avec la ligne H » ; « Pour qu'elle profite aussi aux habitants du Val d'Oise, il faudrait que les trains de ligne H Gare du Nord : Persan / Pontoise s'arrêtent à Saint-Denis Pleyel, tout comme le RER D » (des participants).

Le STIF indique qu'une étude est en cours avec RFF et SNCF à ce sujet. Pour que cet arrêt soit réalisé, deux conditions doivent être garanties : la première est de disposer de la place suffisante pour réaliser les quais ; la deuxième est de déterminer si un arrêt sur la ligne H n'entraînera pas de retard sur les autres trains de grandes lignes et RER. Il sera également nécessaire de mesurer les coûts de cet arrêt. La question d'un arrêt de tous les trains concerne d'ailleurs aussi les autres gares franciliennes qui seront en correspondance avec le réseau du Grand Paris Express.

Les modalités de desserte du centre-ville de Saint-Denis sont questionnées par quelques participants, qui regrettent qu'il ne soit pas connecté aux nouvelles stations.

« Le centre-ville de Saint-Denis n'est pas relié directement aux nouvelles gares » ; « Néanmoins, Saint-Denis Centre ne semble pas desservi. C'est dommage car la ligne 13 est ultra saturée et tout le monde ne se rend pas à Carrefour Pleyel. Une station à Saint-Denis Centre eut été une bonne idée pour la mixité des quartiers » (des participants).

Stade de France

La création et la localisation de la station proposées par le STIF sont approuvées par la Communauté d'agglomération Plaine Commune.

Toutefois, on note une confusion pour quelques participants, qui pensent que la station Saint-Denis-Pleyel et Stade de France sont une seule et même station. Plusieurs participants s'interrogent également sur la pertinence de réaliser cette station du fait de sa proximité avec la station Saint-Denis Pleyel.

« Plaine Commune approuve la création et la localisation des 4 nouvelles stations dont la Plaine – Stade de France en correspondance avec le RER B, ligne radiale structurante du réseau de transports francilien, et desservant l'un des principaux pôles d'emplois tertiaires de la région et le Stade de France, avec plus de 60 000 salariés » (contribution de la Communauté d'agglomération de Plaine Commune) ;

« Le fait d'avoir rebaptisé la station «Stade de France Saint Denis» en «Saint Denis Pleyel» laisse supposer que le quartier de la Tour Pleyel sera accessible à pieds depuis cette gare via une passerelle (un tunnel) sur (sous) le triage de Bondy » ; « La station Saint-Denis Pleyel remplace-t-elle Stade de France - Saint-Denis ? » (des participants) ;

« Pourquoi mettre une station Stade de France quand elle est distante de moins 1 kilomètre de l'autre station (Saint Denis Pleyel) » (un participant).

Mairie d'Aubervilliers

La création et la localisation de la station sont approuvées par la Communauté d'agglomération Plaine Commune.

Au-delà, cette station ne fait pas l'objet de remarques spécifiques de la part des participants. Un participant et un élu de la ville évoquent la question des travaux et leur crainte de les voir aggraver la circulation déjà difficile dans le secteur. Ce sujet des travaux et de leurs impacts sur les abords des stations fait l'objet d'une sous-partie dédiée (voir p.76 - Les impacts de la Ligne Orange sur le cadre de vie).

« Inquiétude concernant les travaux à venir, notamment concernant la station Mairie d'Aubervilliers, où la circulation est déjà difficile ; le STIF a-t-il des pistes d'organisation à présenter à ce sujet ? » (une participante) ;

« Plaine Commune approuve la création et la localisation des 4 nouvelles stations dont Mairie d'Aubervilliers en correspondance avec le prolongement de la ligne 12 en radiale au cœur du centre-ville dense en pleine rénovation » (contribution de la Communauté d'agglomération Plaine Commune).

Le STIF indique que la gestion des chantiers de réalisation de cette station fera l'objet d'un temps de coordination avec les acteurs du territoire pour en limiter au maximum les nuisances.

Fort d'Aubervilliers

La création et la localisation de la station sont approuvées par la Communauté d'agglomération Plaine Commune.

Au-delà, les participants n'ont pas exprimé d'attentes spécifiques sur cette station.

« Plaine Commune approuve la création et la localisation des 4 nouvelles stations dont Fort d'Aubervilliers en correspondance avec la ligne 7 du métro en radiale, dans un quartier qui fait l'objet de nombreux projets urbains dont l'un des plus importants éco-quartier de France » (contribution de la Communauté d'agglomération Plaine Commune).

Drancy-Bobigny

Jean-Christophe LAGARDE, Député-maire de Drancy souhaite que cette station, qui se situe à proximité de la future gare de la Tangentielle Nord, soit mutualisée avec cette dernière afin de faciliter les correspondances.

« [Il] souhaite vivement qu'une seule gare soit réalisée pour les deux projets (TGN et LO), [...] propose qu'elle soit intégrée à un bâtiment pouvant être construit sur un terrain que possède la Ville, ce qui permettra de limiter le temps de correspondance entre deux gares. Il estime qu'il s'agit d'une question déterminante en termes d'intégration » (Jean-Christophe LAGARDE, Député-maire de Drancy).

Surtout, plusieurs participants, dont le Député-maire de Drancy, regrettent que le positionnement de la gare Drancy-Bobigny corresponde à un quartier qu'ils estiment excentré et accueillant peu d'habitants drancéens. Plus largement, un nombre très important de participants a demandé une station supplémentaire en centre-ville de Drancy. Cette position est défendue par le Député-maire de la ville, Jean-Christophe LAGARDE, ainsi que par le Président de la Communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget, Vincent CAPO-CANELLAS. La demande de la station est fondée sur plusieurs arguments :

- > La nécessité de désenclaver une ville de 67 000 habitants, en croissance démographique naturelle ;
- > Drancy est la seule ville de cette taille dans le département à ne pas être desservie par des transports lourds ;
- > Le fait que le tracé actuel fasse doublon avec le tramway T1 et qu'il serait plus utile qu'il desserve le centre-ville de Drancy ;
- > La desserte d'un secteur peu habité de la ville de Drancy.

Il « regrette que la station Ligne Orange desserve un quartier où il n'y a pas d'habitants » ; « la demande de métro en centre-ville de Drancy fait consensus, et ce depuis des années » ; « Pourquoi longer la ligne de tramway T1 sur 4 km et 3 stations consécutives de Drancy-Bobigny à Pont de Bondy et éviter le vrai Drancy Centre très mal desservi et très peuplé ? » (des participants) ;

« La Ligne Orange tangente la ville de Drancy et l'évite, s'arrêtant de façon très excentrée dans un quartier de Drancy [...] ; Drancy, ville de 67 000 habitants en croissance démographique naturelle, est la seule ville de cette taille dans le département à ne pas disposer de moyen de transport lourd en son cœur » (Jean-Christophe LAGARDE, Député-maire de Drancy) ;

« La communauté d'agglomération soutient la demande de Drancy » (Vincent CAPO-CANELLAS, Président de la Communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget).

Philippe SAINCARD, Conseiller régional et Administrateur du STIF, a pris l'engagement – en accord avec Jean-Paul HUCHON, Président du STIF et de la Région Île-de-France, que les demandes relatives à l'ajout d'une gare, la modification du tracé et les conséquences de ses évolutions feront l'objet d'études complémentaires. Il précise que ceci n'engage pas à la réalisation effective des propositions de modification, mais à leur étude. Il rappelle la nécessité de mener des études pour fonder toute décision, soulignant que pour que les engagements soient crédibles, ils doivent être sérieux. Il souligne que le STIF aura à produire les résultats de l'étude et qu'à ce moment, l'opportunité d'une modification de tracé et celle de l'ajout de la gare seront évaluées. Par ailleurs, le STIF indique que le rapprochement de la station Ligne Orange et de la station TLN sera étudié dans les études conduites en 2013.

Bobigny Pablo Picasso

La création de cette station est approuvée par la ville de Bobigny. Ponctuellement, les participants émettant un avis sur la station Bobigny Pablo Picasso s'interrogent sur sa pertinence, estimant préférable de faire passer la Ligne Orange par Drancy (voir point « Drancy-Bobigny » p.39).

Pont de Bondy

La localisation de la station sous le canal de l'Ourcq recueille la préférence des participants, notamment du fait de la connexion qu'elle permettrait avec le T1. Elle est soutenue en particulier par la Communauté d'agglomération Est Ensemble dont le Président, Gérard COSME, considère que cet emplacement « *procurerait un véritable effet d'entraînement pour le territoire et les aménagements envisagés* ». La Communauté d'agglomération Est Ensemble souhaite, de plus, que la station, conçue comme un pôle d'échange, soit réaménagée. Par ailleurs, un participant interroge le STIF quant aux difficultés qu'il a évoquées concernant cette implantation.

« Nous demandons impérativement l'implantation de cette station sous le canal de l'Ourcq, qui favorisera l'intermodalité » (Association Environnement 93) ;

« Choisir la position sous le canal pour la station Pont de Bondy » ; « il serait judicieux que la station «Pont de Bondy» soit mise en relation avec le T1 côté commune de Bobigny » (des participants) ;

« Quelle difficulté le STIF rencontre-t-il pour réaliser la station Pont de Bondy sous le canal de l'Ourcq alors que le STIF affirme en même temps que le franchissement de la Marne en souterrain ne pose pas de problème » (un participant) ;

« Est Ensemble souhaite que le Pont de Bondy soit pris en compte comme pôle de desserte de secteur dense dans le PDUIF. [...] Un réaménagement du pôle d'échange est [...] nécessaire non seulement pour optimiser l'intermodalité, la sécurité et le confort des cheminements piétons, vélos, et l'accessibilité bus, mais aussi pour recréer des liaisons entre quartiers et des lieux d'urbanité en lien avec les projets urbains programmés » (contribution de la Communauté d'agglomération Est Ensemble¹⁹).

¹⁹ Contribution d'Est Ensemble, annexe en 24



Le STIF explique que franchir la Marne avec un tunnelier n'est pas comparable à la construction d'une station sous le canal de l'Ourcq. Il souligne que, dans le second cas, il faut essayer d'être le plus en surface possible pour permettre une bonne accessibilité aux usagers de la future station. Il y a, par ailleurs, des vérifications techniques et géologiques à réaliser avant d'entreprendre les travaux pour identifier la bonne profondeur. C'est pour cela que, si cette variante reste la solution préférentielle, elle doit encore faire l'objet de vérifications. Le STIF s'engage à travailler à la bonne insertion de la station dans son environnement.

Bondy

Les participants s'exprimant sur la station Bondy sont peu nombreux ; en général, ils saluent l'utilité du projet prévoyant la Ligne Orange à Bondy, soulignant l'augmentation de la fréquentation de cette station. Quelques participants expriment un regret de voir Bondy desservi à défaut de Noisy-le-Sec. La Communauté d'agglomération Est Ensemble demande que soient mises en œuvre des variantes « *garantissant à ce jour un accès de part et d'autres des coupures urbaines du territoire* » ; concernant la station Bondy, il s'agit de la voie ferrée.

« La Ligne Orange est une très bonne chose pour les habitants de Bondy, pourvu que ça se réalise » ; « Il y a 25 ans, on était trois à sortir de la gare de Bondy. Aujourd'hui, il y a énormément de monde. Il est urgent de faire quelque chose » ; « Habitant Bondy, je ne peux qu'approuver ces nouvelles lignes qui apportent des facilités supplémentaires aux personnes domiciliés dans le secteur » (des participants) ;

« Alors que les voies SNCF se divisent entre Noisy et Bondy est-il concevable que la gare de métro soit prévue à Bondy SNCF et pas à Noisy SNCF ce qui simplifierait grandement les usagers de Eole entre Chelles et Villiers ? » (Un participant).

Rosny-Bois-Perrier

Concernant la localisation de la station, plusieurs remarques ont été émises tant sur son emplacement que sur ses conséquences pour l'environnement urbain.

Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sous-Bois, a exprimé une préférence pour une implantation de la station à l'est des voies RER E, « *si la possibilité d'une implantation de la station Ligne Orange côté Bois Perrier n'impacte pas les immeubles d'habitation du quartier (démolitions)* »²⁰.

Les copropriétaires du centre commercial Rosny 2 demandent que la localisation de la station soit étudiée afin de « *minimiser les impacts sur les parkings du centre commercial, essentiels au fonctionnement de l'équipement* ». De plus, ils estiment que « *la recherche de correspondances aisées pour les usagers entre RER/ligne 11/ Ligne Orange doit s'accompagner d'échanges de qualité avec l'environnement extérieur par un traitement adapté des espaces publics autour de la station* »²¹. Cette préoccupation est également exprimée par plusieurs participants qui attirent l'attention du STIF sur la nécessité de concevoir la station de Rosny « *en lien avec son environnement* ».

« L'environnement extérieur de la station Bois Perrier doit être pensé selon une logique de continuité des flux depuis les espaces publics jusqu'à la salle de transport » (un acteur économique) ;

²⁰ Courrier du maire de Rosny-sous-Bois, en annexe 25

²¹ Courrier des copropriétaires du Centre commercial Rosny 2, en annexe 28

De plus, les participants abordent deux sujets que l'on retrouve pour d'autres stations : la question de la qualité des correspondances dans la station (avec le RER et la ligne 11) et l'impact des travaux, ici sur le fonctionnement du centre commercial. Ces éléments sont traités de manière plus détaillée respectivement dans les parties 4.2 et 4.4.

« J'ai des inquiétudes quant à la perturbation de la circulation au sud de la ville et autour de Rosny 2 en cas de travaux de surface » (un participant) ;

Par ailleurs, plusieurs participants s'étonnent du positionnement de la station Ligne Orange à Rosny-Bois-Perrier, estimant qu'il serait plus pertinent de desservir le centre de Rosny-sous-Bois qui dispose de moins de lignes de transports.

« Sur la ville de Rosny, il existe deux stations de RER E et pourtant la Ligne Orange est positionnée sur Rosny-Bois-Perrier tout comme le prolongement de la ligne 11. Pourquoi ce choix ? Pourquoi la station Rosny sous-Bois centre ne pourrait-elle pas accueillir l'un des deux ? Cela permettrait une meilleure répartition des transports dans cette ville étendue » ;

« C'est dommage que la ligne orange ne passe pas par Rosny-sous-Bois. Au lieu de ça la ligne passe par Bois Perrier où on a déjà le RER E. Pourquoi pas Rosny Centre - Ville ? » ; « La desserte de Rosny 2 par le Grand Paris Express se ferait au détriment des habitants de l'autre extrémité de la ville de Rosny-sous-Bois » (des participants).

Le STIF explique qu'une gare à Rosny-Bois-Perrier permet une connexion efficace avec le RER E et la ligne 11 prolongée. De plus, cette station dessert un centre commercial de rayonnement régional et des quartiers en voie de développement (8 000 à 10 000 personnes habitent ce secteur).

Le STIF indique également que, par le biais des études préliminaires, il cherchera toutes les solutions permettant de garantir le fonctionnement du centre commercial pendant les travaux. Des études sont menées pour évaluer et réduire les impacts des travaux de la Ligne Orange sur la circulation (piétonne, routière, etc.) et sur les conditions de stationnement autour du centre commercial.

La question du « doublon » avec le T1

Le « doublon » entre le tracé de la Ligne Orange et celui du T1 entre Pont de Bondy et Drancy-Bobigny a suscité la réaction de nombreux participants. Beaucoup – associations, élus, particuliers - y voient une perte d'argent et une incohérence dans la desserte, notamment pour Drancy. A contrario, un participant a souligné que la notion de doublon était à relativiser, car les deux types de transport n'avaient pas les mêmes finalités, *« le tramway [faisant] des arrêts plus fréquents, et [...] la Ligne Orange a[yant] vocation à désengorger le RER A. Les deux sont donc complémentaires ».*

« Entre Avicenne et Pablo Picasso, il existe déjà une ligne de transport en commun : le tramway T1 [...] ; le projet Ligne Orange consiste donc à faire passer un métro sous un tramway » (Jean-Christophe LAGARDE, Député-maire de Drancy) ;

« Le tracé est aberrant, car il double sur 4 km le T1 entre Drancy et Pont de Bondy » (Jean-Louis SIMON, association « Tram Non » à Noisy-le-Sec) ;

« Pour les Balbyniens, le tracé de la ligne orange suit pas à pas la ligne T1 de Drancy Bobigny jusqu'au Pont de Bondy, aucun changement et aucun intérêt pour les Balbyniens » (un participant).

Le STIF confirme que le tracé de la Ligne Orange est parallèle en partie à celui du T1, mais précise qu'entre les stations Hôpital Avicenne et Bobigny Pablo Picasso, le Tramway T1 fait six arrêts, tandis que la Ligne Orange en fera un seul. Ceci montre que le T1 a une vocation de desserte de proximité, alors que la Ligne Orange a vocation à emmener les voyageurs plus loin et plus rapidement. Ainsi, un voyageur se rendant de Bobigny à Saint-Denis préférera utiliser le métro, qui va plus vite pour parcourir ce type de distance, car même si le T1 est direct, il est beaucoup plus long sur ce type de parcours. Il est possible que la Ligne Orange ait un effet de décharge sur le T1 pour les longs parcours, mais il n'y a pas de concurrence.

De façon plus ponctuelle, des participants ont regretté l'absence de dessertes de plusieurs secteurs :

- > Noisy-le-Sec ;
- > Aulnay-sous-Bois et Sevrans ;
- > Clichy-sous-Bois et Montfermeil ;
- > La Courneuve-Aubervilliers.

Le STIF rappelle que le tracé proposé en concertation est issu des débats publics de 2010 / 2011 sur les projets Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris (RTGP) et a fait l'objet d'un protocole d'accord entre l'État et la Région le 28 janvier 2011 puis d'un décret le 24 août 2011. Par ailleurs, plusieurs autres projets de transports en commun sont en cours sur ces territoires et permettront d'en améliorer la desserte :

- > La future ligne 16 du Grand Paris Express desservira à l'horizon 2023 les territoires de Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Aulnay-sous-Bois, Sevrans ainsi que la Courneuve ;
- > Le tramway T1 sera prolongé à l'horizon 2017 de Noisy-le-Sec à Fontenay-sous-Bois (Val de Fontenay) ;
- > Sur le tramway T4 (Aulnay-sous-Bois – Bondy), une nouvelle branche reliant Gargan à l'hôpital de Montfermeil, et desservant les territoires des Pavillons-sous-Bois, Livry Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil, sera aménagée à l'horizon 2017 ;
- > La Tangentielle Nord (tram-train) reliera à l'horizon 2025 Sartrouville à Noisy-le-Sec en passant par Le Bourget et Dugny-La Courneuve ;
- > Un bus à haut niveau de service, T Zen 3 sera aménagé sur l'ex-RN3 à l'horizon 2016. Il reliera la porte de Pantin (Paris, 19^e arrondissement) aux Pavillons-sous-Bois, en passant par Noisy-le-Sec.

LA BRANCHE OUEST

Les remarques sur la localisation des stations

Val de Fontenay

Peu de remarques sont émises sur la station Val de Fontenay, mis à part une crainte formulée de voir la gare saturée suite à l'augmentation du trafic due à l'arrivée de la Ligne Orange. De plus, est attachée à cette station la demande de prolongement de la ligne 1 du métro et du tramway T1 (voir p.26 - Le Grand Paris Express ne doit pas faire oublier les autres projets de transport).

« Bravo pour la station à Val de Fontenay ainsi que la liaison avec le T1 » (un participant) ;

« Val de Fontenay va devenir la plaque tournante du dispositif. Mais la gare RER est déjà saturée (escaliers étroits, etc.). Il serait souhaitable d'offrir des interconnexions en amont de Val de Fontenay, Champigny, Nogent ou Villiers. Avec des parkings » (un participant).

Le STIF note que le pôle intermodal majeur de Val de Fontenay nécessitera une forte mobilisation et coordination des acteurs locaux et des opérateurs. Il relève également les expressions en faveur d'une amélioration du fonctionnement du pôle de transports et précise qu'une réflexion et des financements spécifiques pourraient être mis en place suite à ces demandes.

Nogent-le-Perreux

Plusieurs participants regrettent que la Ligne Orange s'arrête en gare de Nogent-le-Perreux et indiquent que leur préférence irait à un arrêt en gare de Nogent-sur-Marne, car la gare de Nogent-le-Perreux accueille déjà le RER E.

« Je souhaiterais que cette Ligne Orange passe par Nogent-sur-Marne (à la place de Nogent-le-Perreux où passe déjà le RER E) » ; « Excellent projet, dommage que le tracé ne soit pas établi via la gare RER de Nogent sur Marne » (des participants).

Le STIF rappelle que le principe retenu est de maximiser le nombre de correspondances et d'optimiser le tracé. Évoquant le travail effectué en collaboration avec les maires des villes concernées, il explique qu'il n'est pas envisagé de revenir sur ce choix qui permet une correspondance entre la Ligne Orange et le RER E, et assure la desserte des deux communes. Par ailleurs, un arrêt à la station Nogent-sur-Marne impose un important détour au tracé de la ligne, et donc un surcoût important.

Champigny Centre

La station Champigny Centre fait l'objet d'une demande de second accès pour faciliter les flux de voyageurs. Les participants souhaitent également qu'une interconnexion avec la Ligne Rouge soit assurée, la question de l'interopérabilité étant posée (voir page 68).

« Est[-il] possible que [la station de Champigny Centre] bénéficie d'un second accès [...] qui permettrait de répartir les flux d'autobus et d'éviter de congestionner le centre de Champigny » (un participant) ;

« Je suis Champinoise, je trouve que c'est une bonne idée pour le développement de la ville de Champigny-sur-Marne. Je suis très contente pour la facilité des habitants de la ville » (un participant) ;

« Le maillage doit-être réalisé à Champigny Centre afin de faciliter l'interconnexion avec la ligne rouge » (un participant).

Le STIF indique que les études sont en cours concernant l'accès à la gare de Champigny Centre, études auxquelles les collectivités sont associées.

La station de la Ligne Orange étant commune avec la Ligne Rouge, ces études sont menées en lien avec la Société du Grand Paris.

Le STIF rappelle que l'interopérabilité doit permettre aux trains de circuler sur les différentes lignes en direct et sans correspondance pour les voyageurs. Des prévisions de trafic ont été réalisées à l'horizon de la mise en service de l'ensemble du Grand Paris Express afin de déterminer le meilleur service aux voyageurs en leur proposant des continuités de service et des terminus en conformité avec les besoins de déplacements identifiés. Ainsi Champigny est une station pour laquelle les études ont montré l'intérêt d'assurer une continuité de service.

Le « doublon » avec le RER E

La question du doublon avec le RER E a été très prégnante dans la concertation : nombreux sont les participants à faire part de leur incompréhension concernant ce qu'ils estiment être un doublon, préjudiciable au projet en ces temps qu'ils soulignent devoir être à l'économie.

« Ne peut-on pas tout simplement convier les voyageurs à emprunter la ligne E entre Rosny et Nogent ? Voire aller jusqu'à Bry pour récupérer la Ligne Rouge et rejoindre Champigny ? Cela éviterait des travaux, et donc un surcoût, qui me semblent, non pertinents, si les fréquences de dessertes de la E sont renforcées » (des participants) ;

« Le tracé est aberrant, car il double sur 12 km des voies ferrées existantes (sur 4 km le T1 entre Drancy et Pont de Bondy et sur 8 km, la branche sud de Rosny double le RER E » (Jean-Louis SIMON, association « Tram Non » à Noisy-le-Sec) ;

Souhaite que l'on « prenne en compte l'idée soumise de ne pas doubler le RER E » (René MEHEUX, Vice-président de l'AMUTC).

Le STIF confirme que la branche du RER E en direction de Tournan compte trois stations en commun avec la Ligne Orange : Rosny-Bois-Perrier, Val de Fontenay et Nogent le-Perreux. Mais il précise que la Ligne Orange a vocation à réaliser une desserte de rocade de banlieue à banlieue, tandis que le RER E propose une desserte essentiellement radiale, vers Paris. La plupart des usagers du RER E l'utilise pour aller vers Paris. La Ligne Orange aura donc un effet de délestage du RER E sur la partie centrale pour les voyages de banlieue à banlieue, ce qui permet de dire qu'il ne s'agit pas d'un doublement de service. Le STIF précise que la Ligne Orange ne videra pas pour autant le RER E car il y aura toujours les déplacements en direction de Paris et de son réseau de transport.

Ponctuellement, des demandes de desserte supplémentaire sont exprimées :

- > Créteil et Saint-Maur (correspondance avec le RER A) ;
- > Montreuil (correspondance avec la ligne 9) ;
- > Orly ;
- > Aéroport de Roissy ;
- > Aéroport du Bourget.

LA BRANCHE EST

Les annonces du 6 mars du Premier ministre

« 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 ».

Le prolongement de la ligne 11

Avant l'annonce du Premier ministre, plusieurs participants ont évoqué leur souhait de voir prolonger la ligne 11, en remplacement de la branche Est de la Ligne Orange. Ils mettent en avant les économies qui seraient réalisées si cette option de prolongement était préférée à la réalisation de la branche Est de la Ligne Orange. Après le 6 mars, ces participants se sont réjouis de l'annonce du Premier ministre.

La Société du Grand Paris et la Communauté d'agglomération Est Ensemble saluent elles aussi le bien-fondé de cette option. Cette dernière alerte toutefois sur la nécessité d'assurer « *une mise en cohérence de l'ensemble des projets de prolongements de la ligne 11 [...]. En particulier, elle devra être automatisée sur l'ensemble de la ligne, sans rupture de charge à Rosny-Bois-Perrier* ». La collectivité demande que « *le prolongement jusqu'à Noisy-Champs ne remette pas en cause le calendrier prévu pour le prolongement prévu jusqu'à Rosny-Bois-Perrier* ».

Avant le 6 mars

« *[Quelles sont] les raisons justifiant de réaliser une branche entre Rosny et Noisy-Champs, considér[ant] qu'elle vient complexifier un système en multipliant les terminus et les interconnexions alors qu'il serait plus facile, moins cher et plus efficace de prolonger la ligne 11 du métro* » (un participant) ; « *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 ?* » (Avis Internet du 19 mars 2013) ; « *[Je] propose de traiter la section Noisy-Champs / Rosny-Bois-Perrier comme une extension de la ligne 11 du métro et de faire de Champigny le terminus de l'arc grand Est* » (un participant).

Après le 6 mars

« *La solution [du prolongement de la ligne 11], est de nature à répondre durablement aux besoins de transport de ce territoire. Elle entraînerait également une simplification du schéma d'exploitation de la ligne 15 en rocade, grâce à la suppression de fourches, et une simplification des infrastructures, source là aussi d'économies* » (Société du Grand Paris) ;

« *Je me réjouis de l'extension de la ligne 11 automatisée, car elle évite une fourche et permet donc plus de robustesse dans le service. [...] Il vaut mieux être desservi par une ligne du réseau francilien que par une ligne qui ne peut pas offrir la fréquence du tronc commun. [...]*

Si le tronçon entre Noisy-le-Grand et Rosny-Bois-Perrier était intégré dans ligne 15, il serait débranché au bout de 30 à 40 ans » (un participant) ;

« Le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs offre par ailleurs une nouvelle ligne structurante au territoire d'Est Ensemble puisqu'elle traversera le territoire pour relier deux pôles majeurs ; le cœur de Paris à l'ouest et la Cité Descartes à l'Est » (Communauté d'agglomération Est Ensemble).

A l'inverse, plusieurs élus ont dit leur opposition à voir la ligne 11 prolongée en lieu et place de la branche Est de la Ligne Orange. Jacques MAHEAS, Maire de Neuilly-sur-Marne a estimé que le prolongement de la ligne 11 prendrait beaucoup de temps, qu'il coûterait plus cher et que la ligne était déjà saturée. Il a estimé que le tronçon de la Ligne Orange pouvait être réalisé plus rapidement car il passe en grande partie sur du foncier disponible. Patrice CALMEJANE, Maire de Villemomble, partage l'opinion de Jacques MAHEAS, souhaitant que « la version initiale de la Ligne Orange soit pleinement étudiée, avant de se pencher éventuellement sur l'alternative » de la ligne 11 prolongée et automatisée. Il craint que ce statut de « branche complémentaire » accordé au tronçon Rosny/Noisy-Champs n'ait pour conséquence le report voire l'abandon du projet. Pour cette raison il souhaite que « le STIF confirme que la Ligne Orange initiale demeure bien la priorité et que le prolongement de la ligne 11 du métro est une option ». Ces mêmes positions ont fait l'objet d'un courrier adressé au Premier ministre le 26 février 2013. Un participant rejoint Jacques MAHEAS sur la question du risque de saturation de la ligne 11 si elle était prolongée à Noisy-Champs. Cette question a fait l'objet d'un vœu du Conseil municipal de Villemomble, qui regrette que « le Gouvernement [...] ait annoncé, sans concertation avec les villes concernées [...] la modification du mode de transport pour ce tronçon »²².

Concernant le prolongement de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs, **Philippe SAINARD, Conseiller régional et Administrateur du STIF** comprend les inquiétudes exprimées par les élus. À l'issue des études que le Conseil du STIF aura à choisir la solution Ligne Orange avec celle du prolongement de la ligne 11. Le prolongement de la ligne 11 ne sera retenu que s'il amène une qualité de service adaptée.

Concernant le prolongement à Rosny-Bois-Perrier, **le STIF** rappelle que la ligne 11 a un temps d'avance sur la Ligne Orange. L'objectif est d'abord de ne pas retarder la réalisation du prolongement de la ligne. Il assure que la coordination des deux projets est effective. Par ailleurs, les fonctionnalités et les origines/destinations restent inchangées. Seuls diffèrent les correspondances ou continuités à Rosny-Bois-Perrier entre le Ligne Orange et la Ligne Rouge.

À noter que Patrice CALMEJANE, Maire de Villemomble, a estimé que « la concertation a été lancée sur un projet de Ligne Orange proposant un réseau homogène avec le même mode de transport partout » mais que « depuis les annonces du Premier ministre, une nouvelle version du projet a été présentée dans toutes les réunions publiques qui ont suivi ». Pour cette raison, il s'inquiète de « la validité juridique de la concertation, puisqu'elle n'a pas porté dans son intégralité sur une même version du projet ».

²² Délibération du conseil municipal de Villemomble, 21 mars 2013, en annexe 21



Michel GAILLARD, garant de la concertation, précise ne pas avoir vu de raison de remettre en cause la concertation suite aux annonces du Premier ministre. L'important dans la concertation est la transparence : il était fondamental que ces annonces soient intégrées dans les présentations et commentées dans les réunions publiques. Il souligne, par ailleurs, qu'il y a eu autant de réunions publiques avant et après les annonces du Premier ministre, ce qui a permis un certain équilibre dans la concertation. À titre d'exemple, il rappelle qu'il est courant que des expertises complémentaires soient demandées au cours d'un débat public et que ces expertises complémentaires viennent enrichir le projet initial.

Les remarques sur la localisation des stations

Villemomble

Parmi les stations situées sur la branche Est, la localisation de la station de Villemomble est celle qui a fait l'objet du plus grand nombre de remarques et demandes. À noter que des précisions sont parfois demandées quant aux localisations exactes proposées pour cette station « *Je souhaite connaître le tracé exact prévu à Villemomble* ».

Un plus grand nombre d'avis a plébiscité la variante 1 (« le château »), les participants soulignant le fait que cette localisation permettrait aux usagers venant du Raincy de l'utiliser. Le Conseil municipal de Villemomble s'est exprimé comme étant « *favorable à l'itinéraire qui privilégie une station Place Emile Ducatte au droit de la Grande Rue RN302* »²³.

« *Il faut absolument choisir la variante 1 qui répondra aux besoins des utilisateurs* » (un participant);

« *Je pense que la station de Villemomble serait mieux située en variante 1. En effet cette station serait très utile aux habitants de Villemomble mais aussi à ceux du Raincy. En l'éloignant de la «frontière» entre Villemomble et le Raincy (tracé 2) elle perdra sûrement des utilisateurs car trop loin à pied du Raincy et non desservi par les bus qui descendent le Raincy pour s'arrêter à la gare de RER E* » (un participant) ;

« *La station près du Château nous paraît plus conforme à une desserte optimisée des ensembles urbains qui l'entourent* » (Association Environnement 93).

La variante 2 est peu plébiscitée, l'argument avancé étant que cette variante « *semble avoir moins d'impact sur la circulation dans la grande rue* ».

Par ailleurs, plusieurs participants estiment que la gare de la Ligne Orange doit être en correspondance avec la gare de RER E existante (« *Pourquoi créer une nouvelle station à Villemomble ? Il en existe déjà une (celle du RER E) qui pourrait servir de correspondance* »).

Le STIF rappelle que le tracé et les stations proposés en concertation sont issus des débats publics de 2010 / 2011 sur les projets Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris et a fait l'objet d'un protocole d'accord entre l'État et la Région 26 janvier 2011 puis d'un décret du 24 août 2011.

²³ Délibération du conseil municipal de Villemomble, 21 mars 2013, en annexe 21

Par ailleurs, les deux variantes d'implantation proposées permettent de desservir des quartiers dépourvus actuellement de modes lourds de transports en commun et donc de capter de nouveaux usagers.

Neuilly-les-Fauvettes

Jacques MAHEAS, Maire de Neuilly-sur-Marne, s'est positionné sur la localisation de la station Neuilly-les-Fauvettes, souhaitant que la station soit placée « *de l'autre côté de l'avenue du Dauphiné, où des délaissés de l'autoroute A103 sont disponibles, sans qu'elle soit implantée trop près des habitations* ».

Neuilly-Hôpitaux

Une préférence a été exprimée en faveur de la variante 2, la plus à l'est, proposée par le STIF. Jacques MAHEAS²⁴ propose également une localisation alternative à celle proposée par le STIF. L'association Environnement 93 et l'association Gagny Environnement demandent que « *soit privilégiée] la protection des parcs des 33 hectares et de la Haute Île dans leur intégralité* ».

La variante 2 « *offre des possibilités de parking satisfaisantes et permet d'éviter un stationnement anarchique* » ; il précise que « *la variante 1 ne permet pas l'implantation de parkings* ». Il propose un compromis au STIF, qui serait d'implanter la station « *à l'est de la commune, sur le terrain dit de la Porcherie* », terrain présentant l'avantage « *de ne pas être en zone inondable, et de se situer sur un axe routier direct jusqu'à Noisy-le-Grand* » (Jacques MAHEAS, Maire de Neuilly-sur-Marne) ;

Opposé à cette proposition du Maire, dans le but de « *protéger ce secteur riche en biodiversité* » (un élu de Neuilly-sur-Marne) ;

« *Ligne Orange : avantage d'utiliser le tracé en pointillé à partir de Noisy-Champs : préservation de la Haute île, pas de passage dans les parties construites à Noisy-le-Grand* » (un participant).

La variante 1 est préférée par le responsable des services techniques de sécurité et d'incendie à l'Hôpital Maison Blanche, qui souligne que « *la variante 2 est plus excentrée* », et qu'elle pose « *la question de l'insécurité pour les personnels de l'hôpital* ». Une alerte a été émise par une association environnementale concernant les risques écologiques que comporte la variante 1 sur le parc de la Haute Île.

« *L'hôpital Maison Blanche a engagé une relocalisation des services à Paris et à Neuilly-sur-Marne* » ; aussi se prononce-t-il « *en faveur de la variante 1 de la station Neuilly-Hôpitaux, car la variante 2 est plus excentrée et pose la question de l'insécurité pour les personnels de l'hôpital, majoritairement féminins* » (le responsable des services techniques de sécurité et d'incendie à l'Hôpital Maison Blanche) ;

« *[Il est important] de ne pas détériorer le parc de la Haute Île, classé Natura 2000, qui sera traversé en souterrain par la Ligne Orange si la variante 1 de la station Neuilly-Hôpitaux est retenue* » (Claude LATTAUD, Président de l'association Gagny Environnement).

²⁴ Courrier de Neuilly-sur-Marne, en annexe 18

Le STIF souligne que son objectif est que les travaux n'aient aucune conséquence négative sur le parc de la Haute Île. Des études hydrogéologiques seront réalisées en 2013/2014 pour étudier le comportement des nappes souterraines ; ces résultats seront intégrés dans des modélisations qui testeront plusieurs implantations de station, afin de déterminer la meilleure méthode de construction et éviter tout impact dans la mesure du possible. Le STIF souligne être d'ores et déjà en capacité d'assurer qu'il est tout à fait exclu que des « ouvrages annexes » de la Ligne orange soient implantés dans l'enceinte du parc de la Haute Île.

Le STIF indique que les études se poursuivent concernant l'implantation de cette station. Les différentes variantes feront l'objet d'une analyse multicritères. La mairie de Neuilly-sur-Marne, le Conseil général du 93, ainsi que les divers intervenants concernés, seront associés au choix définitif d'implantation.

Noisy-Champs

Michel MIERSMAN, Maire-adjoint de Noisy-le-Grand, a fait part des préférences de la municipalité concernant le positionnement de la station ; il rappelle que celle-ci souhaitait que la Ligne Orange s'arrête initialement en gare de Noisy-Mont d'Est plutôt que Noisy-Champs, mais que la municipalité a finalement accepté le tracé prévu au Schéma d'Ensemble du Grand Paris Express.

« La municipalité [était] en faveur d'un tracé se terminant à la station Noisy-le-Grand – Mont d'Est », mais elle a « pris acte d'un terminus à la station Noisy-Champs, à la condition que la Ligne orange soit un transport de grande capacité » (Michel MIERSMAN, Maire-adjoint de Noisy-le-Grand)

Cette préférence pour la station Noisy-Mont d'Est est partagée par plusieurs participants, qui estiment cette station plus centrale.

« J'habite près de la future station «Neuilly Fauvettes». Je suis contente qu'une station soit prévue près de chez moi mais en l'état du projet, je ne vais probablement pas beaucoup l'utiliser.... Je l'utiliserais bien davantage si elle était connectée à Noisy-Mont d'Est plutôt qu'à Noisy-Champs » (un participant) ;

« Pour optimiser la gare routière et les 11 lignes de bus, il serait opportun de relier Noisy-Mont d'Est (RER A) à Saint-Denis Pleyel (RER D) » (un participant).

Par ailleurs, la mairie de Noisy-le-Grand a précisé les conditions dans lesquelles le projet lui semblait acceptable : l'ensemble des tracés en souterrain à Noisy-Champs, une coordination efficace des travaux Ligne Rouge / Ligne Orange assurant de moindres impacts sur la vie locale et un nombre suffisant de stationnements créés, adapté au volume des flux générés par les nouveaux projets. Ces éléments sont détaillés dans les parties qui y sont consacrées, respectivement pages 72 et 75.

Le STIF rappelle que le tracé et les stations proposés en concertation sont issus des débats publics de 2010 / 2011 sur les projets Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris et a fait l'objet d'un protocole d'accord entre l'État et la Région 26 janvier 2011 puis d'un décret du Premier ministre le 24 août 2011.

Ponctuellement, des demandes de dessertes supplémentaires sont exprimées :

- > Neuilly-Plaisance ;
- > Villiers-sur-Marne ;
- > Gournay-sur-Marne.



LES ENJEUX LIÉS À LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Les acteurs réagissent aux modalités de mise en œuvre de la Ligne Orange et interrogent les porteurs du projet, notamment au regard du contexte particulier de la double maîtrise d'ouvrage du Grand Paris Express. Ils saluent également la concertation, qui est globalement plébiscitée, même si certains acteurs estiment que les arbitrages du Premier ministre intervenus en cours de concertation la rendent caduque. La totalité des acteurs favorables au projet estiment urgente sa réalisation, aussi constate-t-on une demande collective de voir le calendrier raccourci. Des inquiétudes se font jour concernant le coût et le financement du projet ; les annonces du Premier ministre à ce sujet font également l'objet de réactions.

METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE EFFICACE

Assurer la coordination des maîtres d'ouvrage

Les annonces du 6 mars du Premier ministre

Pour que ces transports collectifs structurants soient parfaitement articulés aux autres modes de transports, la coordination entre le STIF 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'intermodalité 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.

La question de la maîtrise d'ouvrage et de la coordination entre la Société du Grand Paris et le STIF a été évoquée à plusieurs reprises par des participants et des élus. Une harmonisation entre le STIF et la Société du Grand Paris est demandée, en termes de rapidité d'exécution et de choix techniques. Par ailleurs, un participant s'interroge sur la capacité financière du STIF à mener ce projet seul.

Dans une contribution écrite à la concertation²⁵, la Société du Grand Paris a fait part de sa position suite aux annonces du Premier ministre : elle estime que *des « optimisations pour la ligne 15 seraient accessibles, dès lors que la maîtrise d'ouvrage de cette ligne serait déléguée par le STIF à la Société du Grand Paris comme l'a proposé le Gouvernement ».*

Il est « nécessaire qu'il y ait davantage de cohérence entre la Société du Grand Paris et le STIF » (Patrick BRAOUEZEC, Président de la Communauté d'agglomération Plaine Commune) ;

Souhaite « savoir à quel moment elle interviendra [l'harmonisation entre STIF et Société du Grand Paris] » ; il dit avoir « le sentiment que la Société du Grand Paris va plus vite que le STIF et invite à ce que le rythme des deux entités coïncide ». (Jean-François PIOTROWSKI, Maire-adjoint de Champs-sur-Marne et Vice-président de la Communauté d'agglomération du Val Maubuée) ;

Déplore que « les lignes soient, sous deux maîtrises d'ouvrage distinctes » (René MEHEUX, Vice-président de l'AMUTC) ;

Le STIF peut-il « confirmer que la Ligne Orange restera sous sa maîtrise d'ouvrage » (un participant).

Le STIF peut-il « mener son projet indépendamment du reste du Grand Paris Express », dans la mesure où il est « seul maître d'ouvrage de la Ligne orange et dispose de financements différents » (un représentant du monde économique)

Philippe SAINSARD, Conseiller régional et Administrateur du STIF, précise que cette question de la coordination a été posée dès le départ. Il rappelle que le projet porté par le gouvernement précédent était déconnecté de l'ensemble du réseau francilien et avait pour ambition de relier 10 pôles économiques en Île-de-France et de porter leur développement économique, de permettre un déplacement rapide entre eux. Il précise qu'est venu ensuite un autre projet de métro automatique en proche banlieue avec Arc Express porté par la Région Île-de-France et le STIF. Il rappelle que le projet du Grand Paris Express est la fusion de ces deux projets, soulignant que l'État, la Région et le STIF doivent collaborer pour mobiliser les financements nécessaires. Il précise qu'un élément important consiste à rétablir la compétence du STIF sur l'ensemble des réseaux, ce qui impose à la Société du Grand Paris d'avoir une relation obligatoire avec le STIF, qui aujourd'hui ne peut émettre que des avis consultatifs sur les décisions de la SGP. Il rappelle que les élus du STIF et les élus régionaux ont pour priorité l'interconnexion entre le Grand Paris Express et le réseau existant, et que celle-ci a des conséquences sur le plan technique.

Le STIF assure que la coordination avec la Société du Grand Paris est déjà effective et se poursuivra. Il précise que la confirmation du STIF comme autorité organisatrice de plein exercice, compétente y compris sur les lignes sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, y contribuera. Le STIF était présent aux réunions publiques de la Société du Grand Paris sur la Ligne Rouge sud pour répondre aux questions qui le concernaient et que la réciproque est vraie.

²⁵ Courrier de la Société du Grand Paris, en annexe 29

De plus, le STIF précise que les arbitrages du Premier ministre feront de lui une Autorité Organisatrice des Transports de plein exercice, compétente sur tous les réseaux. Ainsi est donnée la garantie d'une réalisation optimale du Grand Paris Express qui sera parfaitement relié au réseau existant, élément primordial pour assurer la cohérence des réseaux de tous les opérateurs, que ce soient la SNCF, RFF, la RATP et la Société du Grand Paris. Par ailleurs, le STIF devra travailler avec la Société du Grand Paris sur les conditions de délégation de la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15, sur le tronçon entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre, conditions qui relèveront de la décision du Conseil du STIF.

La place de la concertation dans le projet

Une concertation globalement plébiscitée

L'organisation de la concertation est saluée, en particulier par les élus. La Commission nationale du débat public et le garant sont remerciés pour son organisation, le STIF pour l'écoute dont il a fait preuve. Certains soulignent que ce travail de concertation a commencé dès le début du projet.

« Remercie Jean-Paul HUCHON, Président du STIF, d'organiser cette série de rencontres autour de la Ligne Orange du Grand Paris Express » (Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis) ;

« Remercie la Commission nationale du débat public et le STIF pour la tenue du débat qui permet l'expression du public » et « remercie le STIF d'écouter les participants » (Vincent CAPO-CANELLAS, Député-maire du Bourget) ;

Se « félicite de l'excellente tenue de la réunion et des informations données par le STIF » et « rappelle que ce projet n'a pas été conçu par le STIF seul : il est le fruit d'une coopération avec les collectivités » (Jacques MAHÉAS, Maire de Neuilly-sur-Marne).

Fait plus rare, des participants remercient les organisateurs de la concertation pour l'opportunité offerte de s'exprimer sur le projet.

« Merci pour votre concertation » ; « Merci d'avoir concerté les voyageurs » ; « J'ai été très touchée par le fait que les Nocéens soient conviés à cette réunion et cela a permis un éclaircissement du projet » (des participants) ;

« Remercie les représentants du STIF de s'être déplacés et d'informer sur le projet » (un entrepreneur de Marne-la-Vallée)

Ponctuellement, les modalités d'information et de concertation sont interrogées par les participants. Plusieurs participants émettent des remarques sur les documents, s'interrogeant notamment sur l'absence de certaines lignes de transports en commun sur les cartes, alertant de dysfonctionnements du site Internet, et demandant des cartes plus précises.

Une information sur le projet pendant et à l'issue de la concertation est sollicitée tandis que l'absence sur les cartes de certains projets est parfois déplorée (T3 bis, ligne 14, ligne 4).

« J'aimerais bien recevoir des informations sur la Ligne Orange » ; « J'aimerais revenir sur le parcours détaillé de la Ligne Orange entre Rosny-Bois-Perrier et Neuilly-Les Fauvettes » (des participants) ;

« Merci de me communiquer le tracé exact de la variante de tracé de la « Ligne Orange » dans la traversée de la ville de Gournay-sur-Marne » (un participant) ;

« Le projet du tramway Porte de Paris à la nouvelle gare Eole du RER E n'est pas indiqué sur la carte. Pourquoi ? » ; « La prolongation de la ligne 14 à Porte de Paris n'est pas indiquée. Pourquoi ? Idem pour le prolongement Nord de la ligne 4 vers Porte de Paris et le campus de Saint-Denis » (des participants).

Plusieurs participants ont formulé des observations et des demandes de précisions sur l'organisation de la concertation : sur la différence entre réunions thématiques et réunions territoriales, sur le calendrier de diffusion de l'information et sur le coût d'une telle concertation. De plus, la ville de Neuilly-Plaisance²⁶ a demandé au STIF début mars qu'une réunion publique soit organisée sur son territoire.

« Je regrette l'information tardive car j'aurais apprécié participer à la réunion publique tenue à Saint Denis le 27/02 » ; « Par contre je m'étonne qu'en cette période de restrictions budgétaire vous utilisiez des cartons un peu luxueux pour nous avertir. Est-ce nécessaire ? » (des participants) ;

« Je vous sollicite afin d'obtenir une réunion d'information à Neuilly-Plaisance en présence des membres de votre équipe susceptibles de répondre aux interrogations des Nocéens » (Neuilly-Plaisance)

Michel GAILLARD, garant de la concertation, indique qu'il y a deux types de réunions publiques : les réunions territoriales où le STIF présente le projet et se focalise ensuite sur le territoire concerné par la réunion ; les réunions thématiques, qui comportent une présentation du projet et qui accueillent des intervenants experts autour d'une table ronde. Les thèmes traités sont le développement économique et le développement urbain dans le cadre de la Ligne Orange.

L'objet et la portée de la concertation posent question

Plusieurs participants s'interrogent sur l'impact d'une telle concertation sur le projet, soulignant à la fois l'origine du projet – né des débats Arc Express et du Réseau de Transports du Grand Paris, ayant fait l'objet d'un accord entre l'État et la Région puis d'un décret, mais également du contexte – et l'attente des arbitrages du Premier ministre.

Plusieurs élus estiment que la concertation permet de discuter de l'emplacement des stations et du tracé, là où certains participants auraient souhaité que les débats soient élargis à l'ensemble du Grand Paris Express.

Il est « toujours possible de discuter de l'emplacement des stations » (Jacques MAHÉAS, Maire de Neuilly-sur-Marne) ; demande « confirmation qu'après la concertation en cours, des décisions devront être prises sur les options des tracés » (Jean-Christophe LAGARDE, Député-Maire de Drancy) ;

²⁶ Courrier de Neuilly-Plaisance, en annexe 20

Un participant regrette que le sujet de la concertation soit issu de ce qu'il estime être « un -saucissonnage- » du projet. Il indique être intéressé « par le projet dans sa totalité, ne serait-ce que parce que les enjeux financiers ont des répercussions sur la globalité des lignes ».

Mais plusieurs participants considèrent que le projet est « ficelé », notamment un représentant de l'AMUTC. Plus spécifiquement, pour quelques-uns, il est « absurde » de réaliser une concertation sur le projet Ligne Orange alors que le Premier ministre doit rendre des arbitrages au sujet du Grand Paris Express.

« Qui dit projet (avec des arrêts), aussi élaboré dit projet ficelé » ; « Vous demandez, non pas d'en discuter mais d'entériner votre projet » ; « A quoi sert la concertation si le tracé est déjà défini ? » (des participants) ;

« Le projet est maintenant acté par décret et on ne peut donc plus le modifier » (Georges BERTRAND, AMUTC) ;

« La situation absurde est : la concertation a débuté le 11 février alors que le cadrage financier par le Premier ministre pourrait remettre en cause certaines parties du projet » (Pierre-Olivier CAREL, Conseiller municipal de Rosny-sous-Bois).

La concertation Ligne Orange a été lancée un mois avant les annonces du Premier ministre sur le Nouveau Grand Paris. Le STIF a pris en compte dans sa présentation du projet les axes d'optimisation présentés par le Premier ministre, notamment ceux liés aux modalités de réalisation de la Ligne Orange et à son planning afin d'offrir la possibilité aux habitants, aux usagers et aux acteurs du territoire de s'exprimer sur le projet.

Un projet né du débat public ?

Les élus considèrent dans leur grande majorité que la Ligne Orange est née des débats publics sur Arc Express et le Réseau de Transport du Grand Paris, qu'elle est donc le fruit de l'expression populaire, mobilisée notamment par l'association Orbival, dont le rôle moteur dans l'émergence de la Ligne Orange a été salué à de nombreuses reprises.

« Le projet est issu des débats publics sur les projets Grand Paris et Arc Express » (Christian FAVIER, Président du Conseil général du Val-de-Marne et de l'association Orbival) ;

« Le consensus dégagé au sein de la population et des élus autour du projet, [...] a permis de défendre l'intérêt général » (Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis) ;

« Se félicite [...] de l'accord généralisé autour de la mise en œuvre du projet » (Patrice CALMEJANE, Maire de Villemomble) ;

« L'obtention de la Ligne Orange est due à la mobilisation des usagers, de l'association ORBIVAL, de l'ACTEP, de la Région Île-de-France et des Conseils généraux. [II] souligne le consensus des maires autour du projet, dans le souci de l'intérêt général » (Jean-François VOGUET, Maire de Fontenay-sous-Bois).

A contrario, deux associations estiment que la Ligne Orange n'a pas fait l'objet de débats jusqu'alors. L'AMUTC et Tram Non considèrent que les débats publics de 2010-2011 n'ont pas soumis à la population le tracé de la Ligne Orange. De même, les associations Environnement 93 et Gagny Environnement souhaitent qu'une concertation spécifique soit réalisée pour la ligne 11.



« Conteste le fait que la Ligne Orange résulte des débats, considérant que la concertation ne prévoyait rien sur le fuseau Est. » (René MEHEUX, Vice-président de l'AMUTC) ;

« Le changement fondamental de la philosophie du projet [...], n'a jamais fait l'objet d'un débat public, [...] le terme de Ligne Orange n'a jamais été évoqué dans les débats, et la branche entre Rosny et Noisy-Champs n'apparaissait pas non plus » (Georges BERTRAND, AMUTC) ;

« Le tracé initial présenté il y a deux ans était différent, allant de Bobigny au Pont de la Folie, pour desservir les Hauts de Montreuil » ; il estime que « le tracé de la Ligne Orange est bâclé » et que « le projet doit être complètement repensé sur des bases sérieuses » (Jean-Louis SIMON, association « Tram Non » à Noisy-le-Sec) ;

« Dans ces conditions, nous demandons de nouvelles études et une concertation spécifique pour la ligne 11 » (Association Gagny Environnement).

Jean-Paul HUCHON, Président du STIF et de la Région Île-de-France, rappelle que les deux projets Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris ont été présentés au cours des débats de 2011, puis ont été fondus suite à la décision de l'État et de la Région Île-de-France, appuyés à l'unanimité par tous les départements franciliens. Il souligne que beaucoup d'efforts ont été faits pour aboutir à une unanimité sur ce projet. Il précise que le projet peut toutefois être amélioré et que c'est bien l'objet de la concertation.

L'URGENCE À RÉALISER LE PROJET

La demande collective d'accélérer le calendrier

La très grande majorité des participants qui s'expriment sur le calendrier s'étonne des dates de mise en service annoncées, soulignant l'urgence de voir les transports en commun améliorés, au regard des difficultés qu'ils rencontrent au quotidien. Quelques participants s'interrogent, de plus, sur les raisons expliquant ce qu'ils estiment être un décalage entre les calendriers des Lignes Rouge et Orange. Ces remarques concernant le calendrier ont eu lieu avant et après les annonces du Premier ministre.

« Il y a urgence ! » ; « La construction de nouvelles lignes de transport est une absolue nécessité, urgente pour toute l'Île-de-France et en particulier pour le 93 » (des participants) ;

« Émet[...] une réserve relative concernant le calendrier : [il] aurait espéré une mise en service plus précoce » (Jacques SALVATORE, Maire d'Aubervilliers) ;

Il est « favorable à une accélération du calendrier » (René MEHEUX, Vice-président de l'AMUTC) ;

Après le 6 mars, un élu « souhaite une accélération du calendrier, [considérant que] 2030 est une date trop lointaine » (Claude MALLERIN, Conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois chargé des transports).

Par ailleurs, quelques participants et une association environnementale font part de leur scepticisme concernant le calendrier annoncé, notamment en regard de leur expérience des travaux en cours, qui ont pris du retard (Tangentielle Nord, Ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers, Ligne 1 aux Rigollots ou à Val de Fontenay).

Le STIF indique qu'il met tout en œuvre pour mener à bien les études de la Ligne Orange. Compte tenu des attentes des territoires, l'objectif est de tenir les délais de livraisons annoncés par le Premier ministre.

Les réactions au calendrier annoncé par le Premier ministre

Les annonces du 6 mars du Premier ministre

« Les investissements des opérateurs publics pour améliorer la fiabilité d'exploitation, le plan de mobilisation et le Grand Paris Express seront mis en œuvre de manière concomitante. Les lignes seront lancées en parallèle, et se compléteront au fur et à mesure, les tronçons s'enchaînant les uns aux autres de manière continue, en commençant par le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs de la ligne 15, la ligne 14 vers le nord, les tronçons Noisy-Champs – Le Bourget de la ligne 16, Massy – Plateau de Saclay de la ligne 17 ».

« A l'horizon 2025 », seront mis en service « la ligne 15 Noisy-Champs à Nanterre et Pleyel – Bois Perrier (...) et la ligne 11 du Châtelet à Noisy-Champs (si l'optimisation est retenue) ».

« À l'horizon 2030, l'ensemble des lignes 14, 15, 16, 17 et 18 est réalisé ».

Avant les annonces du Premier ministre le 6 mars, les participants avaient commencé à réagir en anticipant leur contenu. Plusieurs élus ont demandé au STIF de les rassurer sur certains aspects, soulignant l'inquiétude créée par le rapport de Pascal AUZANNET, remis à Cécile DUFLOT le 13 décembre 2012. Après le 6 mars le public a exprimé sa déception à l'égard du calendrier présenté par le Premier ministre, même si quelques élus se sont montrés rassurants et réalistes.

Avant le 6 mars, « Le rapport Auzannet a créé beaucoup d'inquiétudes » (Dominique ADENOT, Maire de Champigny-sur-Marne) ; il demande à « être rassuré et espère que les déclarations à venir du Premier ministre confirmeront la réalisation du projet et son calendrier, sous peine de décevoir fortement la population » (Patrice CALMEJANE, Maire de Villemomble) ;

Après le 6 mars, « Le calendrier du tronçon Champigny-Rosny, prévu pour 2030, [est] insatisfaisant au regard du consensus dégagé autour du projet » (Jean-François VOGUET, Maire de Fontenay-sous-Bois) ;

« La Ligne Orange n'est pas pour demain matin, mais est pour un avenir proche » (Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de la Seine-Saint-Denis) ;

« Les Conseils généraux mettent tout en œuvre pour qu'elle soit réalisée dans les meilleurs délais, comme pour les lignes Rouge et Bleue » (Marc THIBERVILLE, Vice-président du Conseil général du Val-de-Marne) ;

« Le délai n'est pas invraisemblable [...], la Ligne Orange sera l'une des premières lignes du Grand Paris Express à être réalisée » (Jean-Christophe Lagarde, Député-maire de Drancy) ;

« Il est regrettable que [le Premier ministre] projette la réalisation pour 2025. Alors que la région a besoin de transport en commun de banlieue à banlieue. J'ai peur que cette réalisation soit retardée » (des participants).

Philippe SAINCARD, Conseiller régional et Administrateur du STIF, rappelle que le Premier ministre a présenté une planification du projet dans son ensemble, avec les financements en regard. Ce phasage des travaux dans le temps est lié aux capacités financières ; il vise à répartir l'investissement sur une durée suffisante afin de ne pas absorber la totalité de l'investissement public dans le seul projet de Grand Paris Express, car de nombreux autres projets attendent également des investissements, en dehors du transport.

DES INQUIÉTUDES SUR LES COÛTS ET LE FINANCEMENT

Le coût du projet

Plusieurs participants jugent inopportun le projet de Ligne Orange, au regard des conditions économiques actuelles qui appellent selon eux à réduire les dépenses publiques.

« Des travaux et de l'argent public dépensé alors que les caisses sont vides ! Quel délire ! Nos enfants et petits enfants pourront nous remercier pour les dettes qu'on leur laisse » ; « Il est irresponsable ce projet ! (le moment très mal choisi) Le président s'est engagé à réduire les dépenses publiques de 60 milliards sur cinq ans et le déficit public à ce jour dépasse les 100 milliards. Soyons logique !! » (des participants).

Des éclaircissements sont sollicités pour comprendre l'évolution du coût du projet depuis les annonces faites par la SGP lors des réunions publiques sur la Ligne Rouge sud.

Un participant demande « comment l'on est passé d'un budget de 20 à 30 milliards, puis à une nécessité d'économiser 3 milliards alors que la SGP annonçait-il y a 5 mois un coût de 17 milliards » (des participants).

Philippe SAINCARD, Conseiller régional et Administrateur du STIF indique que la somme de 31 milliards correspond à la fois à l'amélioration du réseau et au Grand Paris Express, lui-même chiffré à 24,5 milliards. Il rappelle que les élus régionaux avaient exigé l'interconnexion entre le Grand Paris Express et le réseau existant. Il informe que cet aspect de maillage, d'intégration de réseaux de transport n'était pas prévu dans la mission initiale confiée à la Société du Grand Paris, ni, a fortiori, évalué financièrement. Ceci explique en partie l'évolution des coûts. Il précise que lorsque l'avis consultatif du STIF sur le dossier d'enquête publique de la Ligne Rouge a été sollicité, son conseil a relevé un certain nombre d'éléments qui n'avaient pas été pris en compte dans le projet de la Société du Grand Paris, et donc non chiffrés dans les coûts. Il souligne qu'aujourd'hui, le projet prend en compte l'ensemble des exigences exprimées par le STIF et la Société du Grand Paris.

La question du coût total du budget est également posée par certains participants, qui regrettent de ne pas voir figurer cet élément sur les documents de concertation.

« Combien coûte la construction de cette ligne ? Le prospectus distribué à la gare de Saint-Denis le 11 mars 2013 ne le dit pas » (un participant) ;

Le STIF précise que le coût prévisionnel du projet s'élève à 5,4 milliards d'euros, qui comprennent 4,3 milliards d'euros pour l'infrastructure, 700 millions d'euros pour l'équipement, le système de transport et l'atelier-garage, 300 millions pour le matériel roulant et un forfait de 100 millions d'euros pour les acquisitions foncières, qui seront pour l'essentiel des acquisitions en sous-sol.

Des demandes de précision sur les modalités de financement

De nombreux participants s'interrogent sur la manière dont un tel coût pourra être financé ; plusieurs possibilités sont évoquées, certaines générant des craintes : la participation de la Société du Grand Paris, la valorisation des terrains autour des gares, évoquée lors des débats publics 2010-2011, le versement transport, l'augmentation des impôts mais aussi du tarif du titre de transport. De plus, plusieurs participants s'inquiètent de l'absence du milliard de l'État pour financer la réalisation du projet. La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Seine-Saint-Denis estime que « *le financement de la Ligne Orange ne doit pas s'appuyer sur une nouvelle hausse de la pression fiscale sur les entreprises* »²⁷

« *Je m'inquiète des financements de la Société du Grand Paris non encore assurés, en évoquant le milliard d'euros attendus de l'État en 2013 et qui n'a pas encore été accordé* » (Bernard FLAM, Président de l'association de la zone industrielle des Chanoux à Neuilly-sur-Marne) ;

« *Quelle est la participation de la Société du Grand Paris à la construction de la Ligne Orange ?* » ; « *Qui financera les travaux ?* » ; « *Aucune information n'est donnée sur la nature de l'investissement nécessaire s'il s'agit d'un partenariat public, privé, ma réponse est NON sans discussion* » (des participants) ;

« *Des précisions sur le mode de financement. Lors des débats publics, il avait été question de valoriser les terrains autour des gares ; qu'en est-il à présent ?* » (des participants) ;

« *De quelle façon la fiscalité mise en place pour le Grand Paris Express participera au financement de la Ligne Orange, et notamment de quelle façon les entreprises contribueront au financement de l'infrastructure* » (contribution de la CCI de Seine-Saint-Denis) ;

« *Encore des impôts supplémentaires !* » ; « *Je suis inquiet à propos de l'impact financier du projet par foyer, depuis deux ans, chaque contribuable paye 15€ ou 18€ de taxe spéciale d'équipement pour le Grand Paris Express. Je suis horrifié de voir que, depuis deux ans, les contribuables participent au financement d'un projet qui n'a pas encore commencé* » (des participants) ;

« *Y aura-t-il une hausse importante des coûts du transport en région parisienne ?* » ; « *N'allez-vous pas profiter de ces «grands travaux» pour encore revoir ces tarifs à la hausse ?* » (des participants) ;

« *Si l'on veut que la Ligne Orange soit réalisée en même temps que le reste du projet, [...] il faut rechercher des financements complémentaires.* » (Christian FAVIER, Président du Conseil général du Val-de-Marne et président de l'association Orbival) ;

« *L'harmonisation du taux de versement transport signifierait une charge en hausse estimée à 120 millions d'euros de plus par an pour les entreprises du département, autant de freins à la relance et à l'attractivité de la Seine-Saint-Denis* ». (contribution de la CCI de Seine-Saint-Denis du 18 mars 2013).

²⁷ Contribution de la CCI Seine-Saint-Denis, en annexe 30



Certains participants font part de leurs préconisations en matière de financement. En particulier, l'association Orbival a émis des propositions de pistes de financement complémentaires, qu'elle dit avoir soumis au gouvernement : amortir le projet par « des prêts sur des durées beaucoup plus longues, avec des taux plus bas que ceux prévus par le rapport [Auzannet] » ; permettre à la SGP de bénéficier de l' « *l'intégralité des taxes* » sur les bureaux, afin de lui permettre d'emprunter davantage ; envisager une « *faible augmentation* » des frais de mutation, qui seraient fléchés sur le financement du projet.

Philippe SAINCARD, Administrateur du STIF et Conseiller régional, précise que le ticket de transport ne finance pas les projets neufs. L'exploitation est financée grâce à trois sources : une part est issue des recettes des billets, une autre du versement transport acquitté par les entreprises et une contribution est apportée par les collectivités. Le financement de projets neufs relève de mécanismes tout à fait distincts : il se fait par l'intermédiaire de conventions entre l'État, le Conseil régional et les Conseils généraux.

Le STIF précise les éléments sur le financement du Grand Paris Express, de la Ligne Orange et du Plan de mobilisation. Un certain nombre de ressources fiscales ont été inscrites dans la Loi de Finance ; elles sont de trois natures :

- > L'IFER, taxe sur les entreprises de réseau, assise sur le matériel roulant ;
- > La taxe spéciale d'équipement ;
- > La taxe sur les bureaux.

Les dotations de l'État seront, de plus, mobilisées au fur et à mesure des besoins. Les collectivités locales seront également sollicitées. Que ce soit la Société du Grand Paris ou le STIF, tous auront recours à l'emprunt. Il est important de s'assurer que les ressources fiscales permettront de dégager l'autofinancement pour porter les charges liées à l'emprunt.

Le STIF précise que, pour la Ligne Orange, la Région et l'État, à travers la Société du Grand Paris, ont d'ores et déjà mobilisé 20 millions d'euros, non seulement pour réaliser les premières études que nous présentons aujourd'hui, mais également pour les poursuivre jusqu'à l'enquête publique. Cet engagement témoigne de la forte volonté politique de réaliser ce projet.

Les réactions aux modalités de financement annoncées par le Premier ministre

Les annonces du 6 mars du Premier ministre

« Pour sécuriser le financement des investissements (plan de mobilisation et L14 à 18), sans accroître à court terme les prélèvements obligatoires sur les entreprises, les mesures suivantes ont été décidées :

1^{ère} mesure : le prélèvement au profit de l'ANRU sera supprimé dès 2014 et la dynamique des taxes affectées sera restituée à la Société du Grand Paris (...) ;

2^{ème} mesure : la réalisation des opérations du plan de mobilisation bénéficiera d'une contribution exceptionnelle de la Société du Grand Paris à hauteur de 2,0 Md€ sur la période 2013 – 2017 (...) ;

3^{ème} mesure : des recettes fiscales supplémentaires seront affectées à la Société du Grand Paris en temps voulu pour augmenter de 2,5 Md€ sa capacité de remboursement d'emprunts de long terme ; elles seront complétées par des financements européens si possible. (...)



Plusieurs solutions sont possibles pour ces recettes, dont certaines étaient déjà évoquées dans le rapport Carrez de 2009. Leur nature exacte devra être précisée (par exemple, augmentation et indexation de la taxe spéciale d'équipement (TSE) affectée à la Société du Grand Paris, création d'une taxe additionnelle à la taxe de séjour en Île-de-France, taxe additionnelle au versement transport fléchée sur l'investissement, ...).

4^{ème} mesure : si nécessaire, l'État apportera un soutien budgétaire à la Société du Grand Paris à hauteur de 1Md€, qui pourra être engagé à partir de 2015 en fonction des besoins de financement de la Société. De même, l'État demande que les collectivités locales apportent 25% de la contribution prévue dans le protocole du 26 janvier 2011, soit 0,225 Md€.

5^{ème} mesure : le Gouvernement est ouvert à la mise en œuvre de leviers permettant aux collectivités de mieux contrôler les recettes tirées du stationnement sur voirie en majorant les amendes forfaitaires et ainsi contribuer au financement de la modernisation et du développement du réseau de manière significative ».

Plusieurs élus ont réagi aux annonces du Premier ministre concernant le financement. Christian FAVIER, Président du Conseil général du Val-de-Marne, se « félicite des annonces du Premier ministre sur le plan du financement », mais estime nécessaire de « trouver des pistes de financement supplémentaires ». Il indique travailler avec d'autres élus pour identifier ces pistes supplémentaires de financement, qui pourraient « permettre une accélération du Grand Paris Express ». Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis, s'est lui aussi félicité des annonces du Premier ministre, estimant « l'engagement financier consenti [...] important ». Le Maire de Fontenay-sous-Bois, Jean-François VOGUET, dit « se réjouir de la concrétisation du Grand Paris Express, confirmée le 6 mars 2013 par le Premier ministre, qui en a présenté le calendrier et le financement ». Michel MIERSMAN, Maire-adjoint de Noisy-le-Grand, estime que « les annonces du Premier ministre du 6 mars entérinant la réalisation du Grand Paris Express à des conditions de faisabilité financières [...] lui assurent une certitude plus forte ». Un des rares participants à avoir réagi à l'aspect financier des annonces du Premier ministre a indiqué avoir des « doutes sur le respect des délais et du budget annoncé par le Premier ministre ».

LES ATTENTES QUANT AUX SERVICES APPORTÉS PAR LE PROJET

Les acteurs formulent un certain nombre de remarques et de demandes concernant l'exploitation de la Ligne Orange. Leurs interrogations se rapportent au fonctionnement du métro, notamment à sa conception, mais également aux modalités de son exploitation, et à la tarification qui sera appliquée. C'est ensuite la qualité de service qui est évoquée : les acteurs font part de leurs remarques concernant l'interopérabilité et le choix du terminus. Avant les annonces du Premier ministre, ils évoquent leurs craintes concernant une exploitation en fourche. Ils émettent des remarques sur les correspondances, qu'ils souhaitent courtes et efficaces, demandant aussi un niveau de confort élevé et des horaires adaptés à la demande actuelle. Ils souhaitent également qu'une attention soit accordée à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, et font part de l'importance qu'ils accordent aux rabattements (bus, modes actifs, parkings relais), et s'interrogent sur les impacts de la Ligne Orange sur leur cadre de vie, notamment durant le temps des travaux, mais également lors de la mise en service.

UN FONCTIONNEMENT ADAPTÉ AUX RYTHMES FRANCILIENS

La demande d'un métro conçu pour s'adapter aux besoins de déplacement

Le dimensionnement du projet

La question des modalités de calcul permettant de dimensionner le métro a été posée.

« Le trafic prévu est calculé par rapport au trafic actuel (en augmentation constante) ou par rapport au trafic estimé à l'horizon 2021 ne tenant pas compte de la Ligne Orange ? » (un participant).

Plusieurs participants s'inquiètent de savoir à quel type de matériel ressemblera celui qui sera en service sur la Ligne Orange : un matériel de type métro ou de type RER ? Un acteur associatif estime que la question est d'autant plus importante si on l'inscrit dans la perspective du prolongement de la ligne 11 du métro. Il s'interroge également sur la question du mode de roulement qui sera choisi.

« La Ligne Orange aura une capacité de type métro ou de type RER ? » (un participant) ;

« Le gabarit de la future ligne 15 : le STIF conservera-t-il un gabarit RER ou passera-t-on à un gabarit métro ? [...] Cette question importante dans le cas du prolongement de la ligne 11, de gabarit métro de facto. Il évoque aussi la question du mode de roulement (fer ou pneu) à retenir » (René MEHEUX, Vice-président de l'AMUTC).

La question de la longueur des rames et des quais est également posée, notamment en réaction aux déclarations de Cécile DUFLOT, Ministre de l'égalité des territoires et du logement, qui évoquait la possibilité de diminuer leur longueur afin de réaliser des économies ;

A lu « qu'il était envisagé de diminuer la longueur des quais, donc la longueur des rames, ce qui ferait perdre de la capacité à la Ligne orange » ; « [Il est] nécessaire de faire immédiatement des quais longs pour s'adapter au développement futur de la région parisienne, contrairement à ce qu'a évoqué Cécile DUFLOT comme source d'économie » (des participants).

Les annonces du 6 mars du Premier ministre

« Le dimensionnement des quais (120 m) pourra être ajusté, sans impact sur le risque de saturation du système de transport, après un meilleur travail sur le matériel roulant, dont l'agencement (disposition des sièges, nombre de places assises, largeur, ...) peut permettre des gains de capacité tels que le nombre ou la taille des voitures, et donc la longueur des quais, pourraient être adaptés ».

Le STIF précise que pour définir la capacité d'un projet - donc la longueur des rames, leur fréquence, et la taille des quais - il s'appuie sur une modélisation des déplacements des franciliens à l'heure de pointe du matin, afin de prendre en compte l'affluence la plus importante. Il indique que les trains de la Ligne Orange auront une capacité de 1 000 personnes environ, ce qui correspond à la nécessité d'être en cohérence et en conformité avec les choix faits par la Société du Grand Paris dans le dossier d'enquête publique de la ligne Rouge sud. Il précise

que le Premier ministre a demandé à la Société du Grand Paris de travailler à la définition des marges d'optimisation afin de permettre au projet d'être totalement financé, tout en sauvegardant les réserves de capacité dans les rames afin de préserver l'avenir. Enfin, le STIF confirme qu'il s'agit bien d'un métro à roulement fer.

Le caractère souterrain du métro

Un très grand nombre de participants réagit au caractère souterrain du métro ; la plus grande partie des réactions à ce sujet demande une confirmation de cette caractéristique, sur la totalité du parcours et parfois concernant des tronçons particuliers, notamment pour la traversée de la Marne.

« La Ligne Orange sera entièrement souterraine ou elle empruntera certaines portions du réseau aérien, par exemple sur le RER E entre Rosny-Bois-Perrier et Champigny Centre ? » ;
« Les lignes seront-elles externes comme le métropolitain ? » (des participants) ;

« La Ligne Orange sera bien souterraine [au niveau] des emprises de l'autoroute A103 ? » (Eliane POGGI, Maire-adjointe de Neuilly-Plaisance).

Cette caractéristique a été saluée par plusieurs participants, notamment car cela permet d'éviter les conséquences jugées dommageables sur l'environnement en surface, mais également pour des questions de performance : un acteur environnemental soulignant l'intérêt du souterrain pour garantir la vitesse. Des participants saluent également le fait que le souterrain sauvegarde le métro des conditions climatiques.

« Nécessité de préserver l'environnement, et notamment les zones humides. Le caractère souterrain de la Ligne Orange est de nature à le rassurer sur ce point » (Michel TAVET, Conseiller municipal de Neuilly-sur-Marne) ;

« Bénéfique que ces lignes soient continues et en métro souterrain, car cela permet une vitesse certaine sur des longues distances » (Jean-Louis SIMON, association « Tram Non » à Noisy-le-Sec) ;

« Projet intéressant s'il reste en souterrain afin de limiter les nuisances visuelles et sonores » ;
« C'est bien comme projet parce que ça sera souterrain, pas de problème avec la neige » (des participants).

Quelques participants se disent inquiets des dangers d'une ligne souterraine et de ses éventuelles conséquences sur les immeubles situés au-dessus. Très ponctuellement, la question de la pertinence du passage en souterrain est interrogée ;

« Des bâtiments s'étaient affaissés lors des travaux de la ligne 14, demande si des nuisances sont attendues pour les immeubles en surface » ; « Pour le projet, mais inquiet sur le passage en tunnel sous mon immeuble » ; « Si une partie au moins du trajet était en aérien, cela **coûterait moins cher** et cela serait **plus agréable** pour les passagers » (des participants).

Le STIF confirme que la Ligne Orange sera un métro entièrement souterrain. Les méthodes constructives du tracé et des stations seront adaptées en fonction de la qualité des sols. Des sondages de sols sont actuellement en cours sur les futurs sites des stations.

La sécurité des personnes

De très nombreuses remarques sont émises concernant la sécurité des personnes. La plupart des participants intervenus sur cette question évoquent le fait que le tracé de la Ligne Orange desservira des quartiers dits sensibles ; aussi craignent-ils de voir les phénomènes d'insécurité se déplacer par l'intermédiaire de ce nouveau mode de transport. En partie liée à la question de la desserte de zones sensibles, plusieurs participants sollicitent des réponses du STIF concernant les modalités envisagées pour assurer la sécurité dans les rames et dans les stations.

« Déplacement rapide des bandes du 93 !!! Augmentation de l'insécurité » ; « Et au niveau de la sécurité qu'allez-vous faire? Car certaines villes traversées sont dangereuses, ma femme s'est fait agresser deux fois » ; « Tout cela est très positif mais il faudra prévoir un véritable dispositif de sécurité sinon les jeunes filles seules (comme moi) ne prendront jamais cette ligne en dehors des heures de pointe » (des participants).

Le STIF indique que la sécurité est une question essentielle. Des décisions politiques ont été prises en faveur d'une desserte de tous les quartiers, y compris ceux où la sécurité pourrait constituer un enjeu. Dans ces perspectives, la question de la présence en gare sera importante. Le STIF précise qu'il étudie la mise en place d'un système de vidéo-surveillance sur les quais et dans les rames. Un travail est en cours avec la préfecture de Paris et la Société du Grand Paris sur les modalités de réorganisation de la surveillance du réseau : actuellement, des effectifs sont dédiés à la surveillance du réseau RATP et à celui du réseau SNCF. La question est de savoir si un personnel de surveillance sera dédié au nouveau réseau et quelle sera son articulation avec les forces de police le cas échéant. La création du Grand Paris Express correspondant à un doublement du réseau, ces questions doivent en effet être anticipées.

En lien avec ces questions, c'est également l'une des caractéristiques du métro qui est évoquée : celle de son automatisation. Les participants craignent que cela ait pour signification absence de présence humaine en station et dans les rames. Les participants souhaitent ainsi que les effectifs alloués à la surveillance soient augmentés, ils souhaitent également que des caméras de surveillance soient installées.

« Un métro automatique suppose une absence de personnel. Cette absence sera-t-elle compensée par un réseau de surveillance non seulement électronique mais aussi humain aussi bien pour la tranquillité des voyageurs que la prévention des actes de vandalisme, voire de sabotage aux stations et sur voies... ? Et combien de surveillants contrôleurs ? » ; « Le budget prévoit-il d'augmenter le nombre d'agents pour permettre de maintenir l'ordre ? » (des participants).

Le STIF indique que l'absence de conducteur n'induit pas une absence de sécurité. Du personnel sera présent en gare, un système de vidéosurveillance sera installé. On retrouve ce type de dispositif sur de nombreux réseaux de transports en France et en Europe. C'est un sujet important, à ne pas négliger, auquel le STIF sait répondre.

Quelques participants souhaitent que des efforts soient faits pour lutter contre la fraude et les dégradations.

« Ajouter en urgence des postes de contrôleurs pour enfin un jour éradiquer la fraude au transport (très importante à ce jour) » ; « Renforcer la lutte contre la fraude et les dégradations » (des participants).

Des demandes de précisions sur les modalités d'exploitation

Quelques participants s'interrogent sur l'exploitant qui sera choisi pour la Ligne Orange ; ils aimeraient savoir quand il sera choisi et s'il s'agira d'un unique exploitant pour l'ensemble du Grand Paris Express.

« Le gestionnaire choisi pour la Ligne Orange sera le même que celui choisi pour la Ligne Rouge » ? (un participant) ; « L'avis d'un protagoniste essentiel manque : celui de l'exploitant de la future ligne » (René MEHEUX, Vice-président de l'AMUTC).

Le STIF explique qu'aujourd'hui, en phase amont du projet, l'exploitant n'est pas encore retenu. L'exploitant sera choisi par le biais d'une consultation garantissant le libre jeu de la concurrence conformément à la réglementation européenne en la matière. L'exploitant sera retenu avant la mise en service afin de bénéficier de ses remarques. Il précise que la loi sur le Grand Paris a créé le statut de gestionnaire d'infrastructure : la RATP gère les infrastructures sur les lignes Rouge, Bleue et Verte. Sur le plan juridique et administratif, l'exploitant peut être différent pour chaque ligne du Grand Paris Express.

D'autres posent la question de l'atelier-garage. Un participant émet une proposition afin d'économiser du linéaire de voies et faire ainsi des économies financières : il propose de « *garer une partie des rames sur les voies, ce qui permettrait de gagner entre 1 et 2 km de voies de garages* ». Des participants évoquent leurs craintes de voir des expropriations avoir lieu pour la réalisation de l'atelier garage. Une autre préoccupation est celle relative au report à 2030 de la section sur laquelle était pressentie la construction de l'atelier-garage. Christian FAVIER, Président du Conseil général du Val-de-Marne, estime ainsi « *important d'accélérer la réalisation du tronçon Champigny-Rosny, [car] un équipement essentiel devrait y être localisé : l'atelier-garage* ».

« Le site de maintenance sera en surface alors que le métro sera souterrain [...]. Cette situation peut [-elle] représenter une contrainte et si des voies d'accès en montée progressive seront réalisées » ? (un participant).

Le STIF indique que deux sites potentiels pour l'atelier garage sont identifiés à l'heure actuelle ; il précise que par la suite, un travail sera mené avec la Société du Grand Paris pour articuler les besoins de la Ligne Orange avec ceux des lignes de la Société du Grand Paris. Concernant la question du garage en pleine voie, il indique que c'est inenvisageable durant la journée, mais précise qu'un travail d'optimisation est en cours pour déterminer les terminus intermédiaires, ce qui permettrait d'éviter des pertes inutiles d'espace.

Quelle tarification ?

Nombreux sont les participants qui s'interrogent sur la tarification envisagée pour la Ligne Orange, se demandant si elle s'intégrera à la tarification globale du réseau. Dans la délibération du Conseil municipal de Villemomble du 21 mars 2013, la Ville « souhaite qu'un débat soit ouvert sur la tarification des transports en Île-de-France »²⁸.

« Quelle est la politique de tarification envisagée par le STIF sur la Ligne Orange » (Elizabeth POCHON, Députée de la 8e circonscription de la Seine-Saint-Denis) ;

« Connaître le prix d'un ticket pour accéder à la Ligne Orange » (un participant).

La concertation a été l'occasion pour les participants d'aborder les questions de tarification concernant plus largement l'ensemble de l'Île-de-France. Sont ainsi évoquées l'évolution de la billettique, notamment afin d'homogénéiser certaines pratiques telles que l'utilisation d'un seul ticket pour les correspondances avec le réseau de surface.

De nombreux participants souhaitent que la tarification soit réformée, notamment parce qu'ils estiment les tarifs actuels trop élevés ; ils émettent des remarques concernant le zonage. Cette question a été abordée notamment par des élus. Très ponctuellement, un participant a interrogé le STIF pour savoir s'il pouvait garantir le contrôle des tarifs même en cas d'ouverture du marché à la concurrence. La question de la mise en place d'une tarification unique a été évoquée par plusieurs participants, ainsi que par une élue, ainsi que celle de la gratuité, notamment pour les personnes retraitées.

Philippe SAINSARD, Conseiller régional et Administrateur du STIF, précise que les zones concentriques avaient été imaginées dans les années 1970 en conséquence de l'organisation en étoile du réseau de transport. Cette tarification par zone n'est plus adaptée aux usages actuels et au réseau actuel et futur. Deux sujets sont à considérer : le premier, le Pass Navigo - permettant aujourd'hui de s'abonner sur un déplacement inter-zones ; le projet entamé vise à passer à une zone unique. Cette disposition a un coût : si l'on aligne le coût de l'abonnement sur le coût le moins élevé, hypothèse retenue aujourd'hui, le coût de la mesure serait d'environ 500 millions d'euros par an dans l'état actuel du réseau, une somme qu'il s'agira de trouver et non disponible pour l'instant. C'est un chantier sur lequel le STIF s'est prononcé en décembre 2011 et qui doit être poursuivi, avec la mobilisation de nouvelles sources de financement, sachant que les collectivités ne peuvent pas se substituer au paiement des usagers.

Le STIF indique que la Ligne Orange sera soumise à la tarification francilienne en vigueur à la date de sa mise en service. Le pass Navigo servira sur la Ligne Orange comme sur les autres lignes. À l'horizon de la mise en service, le système aura évolué vers une tarification plus adaptée. Il précise, par ailleurs, que les correspondances longues existent déjà, comme celle du pont de l'Alma entre le RER C et le métro. La temporisation, système permettant une validité suffisamment longue pour permettre une correspondance en surface, permet de réaliser des correspondances en sortant de la gare, sans changer de ticket. Il rappelle que l'harmonisation des titres de transport a été l'une des premières missions du STIF lorsqu'il a été décentralisé en 2006.

²⁸ Délibération du conseil municipal de Villemomble, 21 mars 2013, en annexe 21



Le deuxième sujet est celui du ticket, qui concerne la majorité des déplacements en termes de personnes concernées : un autre projet est en cours à ce sujet. En février 2013, le STIF a délibéré sur les grandes orientations, dont fait partie le projet des « unités de transport » ; il s'agit d'un dispositif reposant sur un support magnétique, un pass rechargeable au fur et à mesure des besoins, à l'image des cartes téléphoniques. Le dispositif va nécessiter des modifications importantes d'ores et déjà sur le réseau actuel : valider en entrée et en sortie, passer du bus au métro ou au RER en ayant une continuité de la tarification. Il sera possible d'individualiser davantage la tarification, celle-ci étant souvent rendue très compliquée par un certain nombre de dispositifs qui permettent de moduler en fonction de la situation sociale. Le projet simplifiera le système, et permettra d'être au plus près des situations individuelles.

A propos de la gratuité, il précise que le budget de fonctionnement du STIF atteint un peu plus de 8 milliards d'euros, dont près de 30% sont apportés par les usagers, soit 2,4 milliards d'euros environ. Pour envisager la gratuité, il faut donc identifier une source de financement équivalente.

L'ATTENTE D'UN SERVICE DE GRANDE QUALITÉ

La question de l'interopérabilité et le choix des terminus

Les annonces du 6 mars du Premier ministre

Le Grand Paris Express sera constitué notamment « d'une rocade ou ligne 15 métro ferré et enterré de capacité équivalente à celle du métro parisien, désaturant la zone dense et en une spirale interopérable Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, Rosny-Bois-Perrier, Champigny Centre ».

La notion d'interopérabilité a eu besoin d'être éclaircie à plusieurs reprises. Elle est le plus souvent comprise comme la possibilité pour les trains de la Ligne Orange de circuler sur une autre infrastructure. Elle est évoquée pour la Ligne Rouge mais aussi pour le RER E et la Ligne 11.

Demande des précisions « sur la notion de continuité de service entre la Ligne Rouge et la Ligne Orange, afin de savoir si un train de la Ligne Rouge peut circuler sur la Ligne Orange » ; « Le réseau Grand Paris Express sera interopérable avec le réseau de RER ou de métro ? » ; est-ce que « l'interopérabilité sera assurée entre la ligne 11 du métro et la Ligne Orange ? » (des participants) ;

« Dans le projet initial, il y avait des ruptures de charges à Rosny-Bois-Perrier, à Champigny-sur-Marne et à Noisy-Champs qui faisaient que le projet ne pouvait pas fonctionner. Le projet du Premier ministre fonctionne, car il met en place une véritable rocade autour de Paris » (Maurice FAY, Secrétaire de l'AMUTC).

La gare de Champigny Centre

Suite aux annonces du Premier ministre, le Président du Conseil général du Val-de-Marne a demandé au STIF d'étudier la possibilité de réaliser une correspondance à Champigny Centre sur la base d'une ligne 15 exploitée sans fourche, et non plus nécessairement sur l'interopérabilité à cette station.

A l'inverse, l'association AMUTC souhaite que la continuité soit assurée à Champigny pour assurer un système de rocade. Pour la même raison, l'association souhaite que le tronçon Champigny / Noisy-Champs soit intégré à la ligne 16 sans excroissance vers Noisy-Champs. La Communauté d'agglomération Est Ensemble souhaite que la proposition d'exploitation en « *interopérabilité ex-Ligne Orange / ex-Ligne Rouge aux stations Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre telle que prévue au DOCP [Ligne Orange]* » soit « *reprise pour le fonctionnement de la ligne 15* ».

« *Le maillage doit-être réalisé à Champigny Centre afin de faciliter l'interconnexion avec la ligne rouge* » (un participant) ;

« *Souhait[e] une ligne unique de rocade sans terminus, [soulignant que] la station Champigny Centre ne doit pas constituer un terminus* » ; il souhaite que « *le tronçon Champigny Centre-Noisy-Champs ne fasse pas partie de la ligne 15 et soit intégré à la ligne 16, pour respecter la logique de rocade, en supprimant un terminus à la station Noisy-Champs* » (Georges BERTRAND, Secrétaire de l'AMUTC) ;

Après le 6 mars : Il a « *convenu avec Jean-Paul HUCHON de la nécessité de l'interopérabilité à Champigny Centre entre les deux branches – Ligne Rouge et Ligne Orange – de ce qui est devenu la ligne 15 : [...] le fait que la desserte entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs soit désormais assurée par le prolongement de la ligne 11 du métro permet d'envisager l'hypothèse crédible d'une correspondance à Champigny Centre et l'exploitation d'une ligne 15 sans fourche* » (Christian FAVIER, Président du Conseil général du Val-de-Marne) ;

« *Cette proposition d'exploitation [en interopérabilité] est la garantie d'un véritable service continu pour les usagers* » (Communauté d'agglomération Est Ensemble).

Le STIF insiste sur la nécessité d'optimiser les lieux et les conditions des correspondances. Pour mener cette tâche à bien, le STIF s'appuie sur des prévisions de trafic qui permettent de connaître et d'anticiper les déplacements des usagers. Il est apparu que les voyageurs concernés par la Ligne Orange seront, pour une grande majorité, en correspondance : il s'agit, dès lors, de placer les changements aux endroits où les usagers sont le plus susceptibles de changer de ligne et où il y aura le moins de « traversants » possibles – c'est-à-dire les voyageurs qui souhaitent poursuivre leur trajet en continuité.

Avant les annonces du Premier ministre du 6 mars dernier, les études avaient permis de mettre en évidence que la demande d'un service en continuité était forte à Champigny et à Saint Denis Pleyel. Désormais, les schémas d'exploitation doivent être retravaillés en collaboration avec la Société du Grand Paris et en particulier sur les lignes de rocade.

Le STIF insiste sur la notion d'interopérabilité du Grand Paris Express et notamment en gare de Champigny Centre.

Les risques perçus d'une exploitation en fourche

La question du fonctionnement en fourche a été évoquée par plusieurs participants, notamment par les opposants de la branche Est, car c'est un fonctionnement jugé préjudiciable au bon fonctionnement du réseau. Ils font pour cette raison référence à la Ligne 13 dont l'exploitation en fourche explique en partie selon eux les très lourds dysfonctionnements. Une association et un participant regrettent que cette fourche ait pour conséquence d'imposer une correspondance à Rosny-Bois-Perrier.

« L'interopérabilité aura pour conséquence concrète de traiter la ligne orange comme une ligne unique avec de nombreuses de fourches » ; « les fourches posent d'importants problèmes en termes d'exploitation » ; « sera[-t-il] nécessaire de changer de train pour relier Neuilly-Les Fauvettes à Saint-Denis ? » (des participants).

Le STIF précise que la situation n'est pas celle de la ligne 13 du métro, dont le problème majeur n'est pas la fourche, mais la charge globale qui est trop élevée. La Ligne Orange n'est pas dans ce cas de figure. En effet, le métro automatique permet d'avoir une gestion très souple, de s'adapter à la fréquentation en ajoutant des rames selon les besoins. Un autre élément positif pour assurer du bon fonctionnement de la fourche est le fait que les trajets de chaque branche sont équilibrés, de même que le nombre de voyageurs attendus, et que la charge estimée est inférieure à celle de la ligne 13

Des correspondances souhaitées courtes et efficaces

De nombreux participants se sont exprimés concernant la qualité qu'ils attendent des correspondances qu'offrira la Ligne Orange avec le reste du réseau. Ils demandent notamment que des efforts soient faits afin d'éviter de perdre du temps au cours de ces changements. Plusieurs participants évoquent la possibilité de réaliser des correspondances quai à quai, notamment à Rosny-Bois-Perrier. Une correspondance courte à Rosny-Bois-Perrier entre la ligne 15 et la ligne 11 est demandée par la Communauté d'agglomération Est Ensemble. Les copropriétaires du centre commercial Rosny 2 demandent également que des correspondances aisées soient aménagées entre le RER, la ligne 11 et la Ligne Orange.

Espère qu'il ne sera pas nécessaire « de marcher trop pour rejoindre les différents métros (Ligne Orange et Ligne Rouge) ? » ; « éviter les couloirs trop longs et surtout [que l'on] mette des escalators montée et descente qui fonctionnent (des participants) ;

« la réalisation d'une correspondance quai à quai à Rosny-Bois-Perrier entre la ligne 11 et la ligne 15, sur deux niveaux » ; « La correspondance à Rosny-Bois-Perrier [doit être] la plus insensible possible avec, dans l'idéal, un passage de quai à quai, ce qui permettrait d'aller facilement de Neuilly-sur-Marne à Saint-Denis » ; « L'important est d'éviter les fourches et de construire des stations qui permettent des correspondances de quai à quai, les plus courtes possibles » (des participants).

Le STIF explique qu'une correspondance quai à quai est étudiée au cas par cas et qu'elle ne représente pas systématiquement la meilleure solution, en fonction de l'espace disponible.

Un niveau de confort élevé dans les rames et en station

La question du confort du métro est évoquée par quelques participants, en comparaison des conditions qu'ils connaissent dans les transports actuels, notamment la saturation des RER, et les désagréments olfactifs ressentis sur la ligne 14 du métro. Ils attendent également des rames propres et proposant des services (toilettes, rangements pour les bagages et les poussettes, ...).

« Je souhaite que la construction soit plus soignée que celle de la ligne de métro 14. La station Madeleine de cette ligne a 15 ans. Elle est déjà en ruine à cause d'infiltrations importantes qui passent à travers les galeries et le route principale. C'est une véritable infection et inacceptable compte tenu du coût de construction » ; demande « des compartiments plus confortables et propres » ; « Il faudra prévoir des rames longues à deux étages et avec toilettes et grands espaces intérieurs pour entreposer bagages, poussettes... sans gêner les autres usagers » (des participants).

De façon ponctuelle, des participants font part de leur souhait de voir les stations bénéficier d'une attention particulière afin d'en faire des lieux de vie agréables et modernes. Certains souhaitent avoir des précisions quant aux services envisagés en station.

Les gares doivent être des « lieux de promotion de l'architecture, de l'espace public, de convivialité, du vivre ensemble » ; pouvoir accueillir « des œuvres d'art, des lieux culturels - même petits ! - le long des gares et dans les stations » « les stations de métro [doivent être] plus modernes et fusionner avec les espaces verts, car la majorité des stations de métro du réseau actuel sont très laides » ; qu'elles soient « les plus écologiques possibles : panneaux solaires, récupération de l'eau, collecte des journaux, tri sélectif, toits végétaux, éclairages peu consommateurs en énergie, protection acoustique » (des participants) ;

Le rôle des stations dans le tissu urbain en mutation est évoqué par des élus, qui souhaitent que les stations soient des « lieux de centralités », permettant « l'émergence de nouvelles centralités » (un participant) ;

« [A] beaucoup travaillé avec le préfet et le STIF sur la conception de [la] gare [de Saint-Denis-Pleyel], qu'il souhaite voir prendre la forme d'un pont, avec des services, un lieu culturel, attirant des habitants pour d'autres raisons que celles du transport. L'objectif est de faire en sorte qu'une gare soit un lieu de centralité » (Patrick BRAOUEZEC, Président de la Communauté d'agglomération Plaine Commune) ;

« Il s'agira de permettre l'émergence de nouvelles centralités et d'une nouvelle urbanité en lien avec les nombreux projets urbains en cours sur le territoire » (Communauté d'agglomération Est Ensemble).

Le STIF indique que la question de l'aménagement des stations avec installation de services et commerces n'a pas encore été posée, qu'elle sera traitée au cas par cas le moment venu. Pour les stations les plus importantes, il sera possible de prévoir des services et des commerces.

Ponctuellement est évoquée la question de l'information des voyageurs et celle de la mise à jour des plans disponibles en station.

« L'importance du soin apporté à l'information des voyageurs en gare, [...] et cite en bonnes pratiques le balisage de la SNCF en sous-sol à la gare Saint-Lazare, les plans de quartier de la RATP et le balisage piétonnier entre la gare d'Austerlitz et la gare de Lyon » ; « la RATP distribue encore des plans qui ne tiennent pas compte du prolongement récent des tramways T1, T2 et T3 » (des participants).



Le STIF indique que la question de la signalétique est une priorité. En 2004, une étude a été lancée pour la définition d'un schéma directeur de l'information pour les voyageurs. Cette étude a abouti en 2007 à l'approbation par le Conseil du STIF du Schéma Directeur de l'Information Voyageur (SDIV). Un travail continu a lieu avec les opérateurs pour améliorer cette information. Une réflexion sera également menée avec la Société du Grand Paris pour mettre en place une signalisation cohérente sur l'ensemble des lignes du Grand Paris Express.

Des horaires et une fréquence adaptée à la diversité des rythmes de vie franciliens

Plusieurs participants ont interpellé le STIF pour savoir s'il serait envisageable d'adapter les horaires de fonctionnement de la Ligne Orange aux usages actuels ; plusieurs participants demandent même si, s'agissant d'un métro automatique, il est envisageable de le faire fonctionner 24 heures sur 24.

« Une réflexion a[-t-elle] été menée afin d'adapter les horaires d'exploitation aux horaires des salariés travaillant en 3x8 » (Gérard COSME, Président de la Communauté d'agglomération Est Ensemble) ; « Il faudrait faire tourner cette ligne 20h par jour » (un participant).

Plusieurs participants souhaitent que le service de la Ligne Orange connaisse une fréquence et une régularité satisfaisantes. C'est en comparaison des transports qu'ils empruntent qu'ils émettent ces souhaits.

« J'espère que la ligne sera beaucoup plus régulière que le RER B qui passe en moyenne toutes les 15 minutes » ; « Trajet correct, en espérant qu'il y aura moins de problème de ponctualité !! » ; Un participant estime que « l'automatisme devrait renforcer la régularité » (des participants).

Le STIF indique que les 300 000 voyageurs qui emprunteront le tracé de la Ligne Orange tous les jours bénéficieront d'une part de gains de fiabilité et régularité, grâce au métro automatique et, d'autre part, d'un haut niveau de confort puisque les ambiances seront spacieuses et lumineuses, et les véhicules plus confortables et conçus pour éviter les vibrations. De plus, une fréquence importante, de 2 à 4 minutes à l'heure de pointe contribuera également à l'amélioration du service rendu aux usagers.

De plus, le STIF explique qu'exploiter une ligne 24 heures sur 24 présente des difficultés, notamment parce qu'il est nécessaire de prévoir des temps pour la maintenance du matériel roulant. Précisant que le schéma d'exploitation horaire n'est pas arrêté aujourd'hui, il indique qu'à minima, les horaires seront compatibles avec ceux des lignes en correspondance, soit une amplitude de 5h du matin à 1h le lendemain matin.

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Plusieurs usagers ont évoqué la question de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, tant aux trains qu'à la station : mesures concrètes, modalités (prise de RDV)... La question de l'accessibilité dans les stations existantes en correspondance et, plus largement, celle du réseau est également posée. Cette question a fait l'objet d'une délibération du Conseil municipal de Villemomble, qui souhaite la mise en accessibilité de la gare RER E du Raincy / Villemomble en même temps

que la réalisation de la Ligne Orange, et qu'une « véritable interconnexion » entre la gare Magenta et la gare de l'Est soit réalisée pour les personnes à mobilité réduite²⁹.

« Le STIF a indiqué que les gares nouvelles seraient accessibles [aux handicapés], mais en sera-t-il de même de l'existant » ; « Sera-t-il vraiment adapté pour les handicapés ou bien faudra-t-il prendre un rendez-vous avec un agent STIF ou RATP pour s'en servir ? » ; « demande que soient prévus des emplacements pour les voitures des personnes handicapées, ce qui n'est actuellement pas le cas » (des participants).

Des questions spécifiques sont posées par certains participants ; l'un d'entre eux constate que « la gare de Rosny-sous-Bois, récemment refaite, ne comporte pas d'ascenseurs pour les handicapés », ce qu'il regrette.

Le STIF précise s'être doté en 2009 d'un Schéma directeur d'accessibilité en application de la loi de 2005 en la matière. Il prévoit la mise en accessibilité, à termes, de l'ensemble des gares et stations. C'est une démarche complexe qui implique des investissements importants. À l'horizon 2018, 266 gares doivent être rendues accessibles, pour un investissement de 1,4 milliards d'euros. Le réseau de bus est également concerné pour un coût de 200 millions d'euros. La moitié de ces investissements est prise en charge par le STIF.

Toutes les stations de la Ligne Orange seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Lorsque la Ligne Orange sera en correspondance avec une ligne rendue accessible, le couloir d'accès sera accessible. Ce ne sera pas le cas pour les stations non encore rendues accessibles mais des mesures conservatoires seront prises pour permettre l'accessibilité plus tard.

La question se pose pour les gares existantes : celles auxquelles la Ligne Orange se connectera seront, autant que possible, rendues accessibles.

La difficulté est la mise en accessibilité des stations de métro dans Paris intra muros. Les espaces y sont en effet souvent trop étroits pour accueillir les équipements nécessaires, en station comme en extérieur. Pour cette raison, la solution retenue par le STIF est de rendre le réseau de bus parisien accessible. Ainsi, les usagers en situation de handicap pourront accéder à Paris *via* certains points d'entrées accessibles puis de se déplacer à l'intérieur de Paris avec le réseau de bus. L'important est que les usagers ne soient pas piégés, qu'ils puissent entrer et sortir du réseau. C'est très compliqué car l'on compte plus de 1 600 gares en Île-de-France.

Philippe SAINCARD, Administrateur du STIF et Conseiller régional, ajoute que certaines gares ne peuvent être rendues accessibles. C'est notamment le cas de la gare de Villeneuve-Saint-Georges : la mise en accessibilité s'élèverait au montant rétroactif de 200 millions d'euros. Pour pallier cette contrainte, un dispositif de transport à la gare la plus proche est en cours d'expérimentation depuis quelques mois. Au total, une vingtaine de gares franciliennes ne peuvent malheureusement pas être rendues accessibles à tous.

²⁹ Délibération du conseil municipal de Villemomble, 21 mars 2013, en annexe 21



L'IMPORTANCE DES RABATTEMENTS

La question des rabattements a été soulevée par de nombreux participants, tant concernant le réseau de bus, que les parkings relais et les modes actifs. Les participants en font un enjeu essentiel de l'attractivité de la Ligne Orange et de la qualité de la desserte.

« La question de l'intermodalité est primordiale », aussi demande-t-il des précisions sur « les aménagements prévus pour permettre aux usagers d'utiliser d'autres modes de déplacement à partir des stations » (Tedjini MAIZA, Maire-adjoint d'Aubervilliers).

Une réorganisation du réseau de bus à penser au plus tôt

La qualité des rabattements en bus est largement évoquée, en particulier quant à la nécessité de les intégrer suffisamment tôt à la réflexion.

« La question des rabattements est très importante » ; il est « très long de modifier un réseau, et estime donc nécessaire d'y travailler très en amont. Cela demandera des concertations longues et difficiles, des investissements et de profondes modifications du réseau de transport devront être mises en œuvre. Cela doit se préparer dès maintenant » (Christian FAVIER, Président du Conseil général du Val-de-Marne) ;

« Le réseau de bus doit être pensé pour desservir finement et efficacement tous les territoires, en premier lieu ceux qui sont éloignés des transports lourds ; [...] les ajustements du réseau de bus sont nécessaires, pour permettre une plus grande fréquence et une meilleure régularité des bus, ainsi qu'une information optimale des usagers en cas de rupture de charge ou de modifications d'itinéraires » (Cécile RANGUIN, Maire-adjointe de Saint-Denis) ;

« Ce projet est très intéressant, mais par exemple, pour Villemomble, s'il n'y a pas de bus très fréquents qui relient la gare RER à votre nouvelle gare, ce projet va aider qu'une partie (petite) de Villemomble et le Raincy » ; « Tous les modes de transport [doivent être] associés, notamment les bus » (des participants).

Le STIF affirme que l'intermodalité est au cœur de ses préoccupations. Elle se concrétise de différentes façons, notamment *via* une bonne correspondance avec le réseau existant. Il sera essentiel de travailler à une réorganisation du réseau bus pour un meilleur service de la Ligne Orange et afin de permettre une coordination des horaires de desserte. Les premières réunions ont démarré sur ce sujet avec les communes et les services du Conseil général pour évoquer les premiers principes. Cela permettra de proposer des réorganisations de bus cohérentes et de répondre aux évolutions du territoire d'ici la mise en service.

La nécessaire réflexion sur les parkings relais

Le sujet du stationnement aux abords des stations est revenu fréquemment. Il a été abordé sous différents angles : la saturation des parkings existant – et la demande de les étendre (notamment à Drancy), l'importance de prévoir un nombre de stationnements suffisants pour éviter d'engorger les quartiers alentours compte tenu du flux qui sera généré par une nouvelle station (la question a été tout particulièrement posée à Noisy-Champs) et, à la marge, la modernisation du système

de stationnement. Dans la délibération du Conseil municipal de Villemomble du 21 mars 2013 est stipulé que la Ville demande « le déploiement, intégré à la station, d'un parking souterrain pour permettre un rabattement dans une zone de chalandise de tissu pavillonnaire importante »³⁰.

« Les connexions [doivent être] bien conçues, par exemple les parkings relais [doivent être] bien pensés afin d'absorber les flux entrants sur cette ligne » (Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis) ;

« L'une des trois conditions posées par la ville de Noisy-le-Grand pour accepter la station de Noisy-Champs » est celle de « l'aménagement de parkings suffisamment dimensionnés pour accueillir les voyageurs de Seine-et-Marne venus emprunter le Grand Paris Express, parking dont le fonctionnement ne devra pas être à la charge de la collectivité » (Michel MIERSMAN, Maire-adjoint de Noisy-le-Grand) ;

« Des milliers d'entre nous avons besoin de notre voiture pour rejoindre les gares. L'aménagement des abords de stations ne prévoit pas de parking. Donc les gens continueront d'utiliser leur voiture comme moyen de déplacement domicile – travail » (des participants) ;

« Le STIF prévoit[-il] des dispositifs pour faciliter la transition voiture – transports en commun ? », ; il suggère un « stationnement innovant qui permettrait de savoir à distance où se trouve le stationnement disponible, et souhaiterait savoir si des solutions sont envisagées en ce sens » ; il précise « qu'il ne souhaite pas nécessairement de nouvelles places de stationnement mais un système d'information pour savoir s'il vaut mieux prendre un bus à tel endroit pour ensuite emprunter le réseau lourd » (des participants).

Le STIF souligne qu'en zone dense, il privilégie l'accès aux stations par les bus, ou par le vélo et la marche. Toutefois, au cas par cas, la question du stationnement se pose. Il précise que seuls les besoins induits par la fréquentation du réseau sont pris en compte pour évaluer le nombre de places de parking nécessaires, le STIF n'ayant pas vocation à prévoir des places de stationnement pour d'autres usages. Il évoque également le cadre bien précis des parkings relais qui peuvent être labellisés et accessibles par le Pass Navigo ou la télé-billetterie.

Concernant la gare de Noisy-Champs, le STIF indique que le lien entre le quartier du Champy et le cluster Descartes sera envisagé dans les études à venir. La préoccupation première jusqu'alors était la localisation de la gare, et que le STIF travaillera avec la Société du Grand Paris et la RATP pour concevoir une gare destinée non seulement à organiser un transport efficace mais aussi à pouvoir offrir des services, à être un lieu de vie pour ceux qui viennent de l'extérieur. La gare ne sera pas hors sol, mais intégrée l'environnement.

Les mesures à mettre en place pour faciliter les modes actifs

Le sujet de l'accès aux stations en vélo est évoqué à plusieurs reprises, en particulier pour aborder la question de la sécurisation indispensable des parkings à vélos. La généralisation des stations Vélib' est également souhaitée. Plus ponctuellement, ils évoquent la question de l'amélioration des itinéraires cyclables.

³⁰ Délibération du conseil municipal de Villemomble, 21 mars 2013, en annexe 21

« Les lignes devront avoir des parkings à vélo sécurisés à côté de chaque arrêt ». « Dès maintenant peut-on mettre en place des stations «vélib» et «autolib» auprès des stations ». « À améliorer, les pistes cyclables Rosny - Paris par la Marne » « l'ensemble des gares franciliennes existantes pourront profiter des aménagements réalisés dans les gares du Grand Paris Express (vélos, etc.) ? » (Association Environnement 93).

Le STIF indique qu'il dispose d'un Schéma directeur du stationnement vélo, ainsi que du dispositif Véligo. Celui-ci prévoit de créer des consignes et des abris vélos dans toutes les stations de la Ligne Orange. Il s'agit de créer au minimum 20 places par abri et 40 consignes situés à moins de 70 mètres des stations, avec un calibrage supérieur suivant la fréquentation de chacune d'entre elles. La charte de qualité Véligo pose le principe d'abris sécurisés, placés dans des endroits visibles, proches de la station, donc d'une accessibilité dans de bonnes conditions de sécurité. La question des itinéraires cyclables sera travaillée en collaboration avec les collectivités concernées (Conseils généraux, communes, etc.). Le dispositif Vélib ne concerne que les communes proches de Paris.

La qualité de l'accès aux stations à pied est un élément évoqué par quelques participants, qui demandent que les cheminements depuis l'extérieur et vers l'extérieur soient bien pensés ; ils craignent notamment des « embouteillages de piétons à la sortie des stations ». Cet aspect fait l'objet d'une demande de la part de la Communauté d'agglomération Est Ensemble, qui souhaite que la conception des gares participe à la résorption de coupures urbaines.

« [Je crains] les risques d'embouteillages de piétons à la sortie des stations, [...] et souhaite savoir si cet élément a bien été pris en compte dans la conception du nouveau métro » (un participant) ;

« La création d'entrées de station et d'émergences de part et d'autre de ces coupures urbaines est un pas important vers la résorption des coupures majeures du territoire, et va dans le sens du PDUIF et du souhait des collectivités de favoriser les coutures du territoire » (Communauté d'agglomération Est Ensemble).

Le STIF assure être conscient des « risques d'embouteillage » à la sortie du métro et du RER, citant en particulier les stations Val-de-Fontenay et Noisy-Champs. Aussi, lors des études détaillées relatives à l'emplacement des stations de la Ligne Orange, une attention particulière sera portée aux correspondances et au dimensionnement des quais, afin de les adapter aux flux de voyageurs attendus, ceci en lien avec les exploitants. Il précise qu'à Val-de-Fontenay, par exemple, sont prévus des accès complémentaires permettant d'en soulager l'accès. Il indique étudier l'ensemble des mesures nécessaires avec la RATP et la SNCF, mais précise qu'elles ne sont pas toujours possibles pour des raisons d'espace.

LES IMPACTS DE LA LIGNE ORANGE SUR LE CADRE DE VIE : LA CRAINTE DE QUELQUES NUISANCES ET LA SATISFACTION D'UNE AMÉLIORATION GLOBALE

Le temps des travaux

La période des travaux et la crainte des nuisances qu'ils pourraient induire ont beaucoup mobilisé les participants. Les participants demandent des précisions sur les modalités des travaux, notamment pour savoir s'ils se dérouleront en souterrain. Ils font part de plusieurs inquiétudes : la principale concerne les conséquences que les travaux auront sur la congestion automobile ; vient ensuite celle d'un danger des travaux sur les sols et celle de la dépréciation des biens immobiliers. Pour ces raisons, plusieurs villes exigent que les travaux se déroulent intégralement en souterrain. Dans la délibération du Conseil municipal de Villemomble du 21 mars 2013 est stipulé que la Ville « sollicite des travaux exclusivement en souterrain sur le parcours villemomblois »³¹.

« Les travaux de la gare de Villemomble auront lieu sous terre ou en surface ? » (un participant);

L'une des trois conditions posées par la ville de Noisy-le-Grand pour accepter la station de Noisy-Champs est « le choix d'une technique de construction souterraine » (Michel MIERSMAN, Maire-adjoint de Noisy-le-Grand) ;

« Le trafic routier sur la N302 ne permet pas de tenir les délais du projet si les travaux sont réalisés à ciel ouvert » ; « neutraliser plusieurs voies de la N302 ne serait pas raisonnable : elle dessert Neuilly-sur-Marne et Gagny, dans le prolongement de l'autoroute A103 » ; pour cette raison, « les travaux [doivent être] réalisés intégralement en souterrain, et ce même si le coût en est plus élevé » (Patrice CALMEJANE, Maire de Villemomble).

Les risques perçus de congestion automobile

Les participants sont plusieurs à craindre que les travaux entraînent la congestion du trafic automobile et, ponctuellement, à s'inquiéter de leurs impacts sur le stationnement. Cela conduit les élus de Villemomble et Noisy-le-Grand à exiger que les travaux soient intégralement réalisés en souterrain.

« [Est-ce que] le parking de l'avenue du Dauphiné sera déplacé le temps des travaux de la station Neuilly-Les Fauvettes, puis la manière dont il sera restitué lorsque la Ligne Orange sera en service. [...] le quartier connaît déjà des problèmes de stationnement » (un participant) ;

Il « relaye des inquiétudes quant à la perturbation de la circulation au sud de la ville et autour de Rosny 2 en cas de travaux de surface » (Patrice CALMEJANE, Maire de Villemomble).

Le STIF indique qu'un travail sera mené avec les collectivités concernées concernant l'élaboration d'un plan de circulation qui permettra de déterminer des itinéraires de déviation pour les véhicules de transit. Il précise que les méthodes de réalisation de la gare seront étudiées dans le cadre des études à venir. Il sera alors possible d'étudier des méthodes de construction et un phasage des travaux afin de garantir une circulation acceptable.

³¹ Délibération du conseil municipal de Villemomble, 21 mars 2013, en annexe 21

La crainte d'impacts des travaux sur l'environnement

Les nuisances sonores sont un aspect redouté par des participants, qui demandent à en être informés. D'autres font part de leur inquiétude concernant l'éventuelle fragilisation des sols et des bâtiments que pourraient induire les travaux de la Ligne Orange. Est évoquée la fragilité d'une zone d'anciennes carrières. L'évacuation des déblais est une question qui a également été abordée.

« Quelles seront les nuisances pendant les travaux ? » ; « Merci d'informer également sur la réduction des nuisances sonores des chantiers » ; « Fortes inquiétudes sur les travaux de réalisation du métro souterrain. Les gens qui habitent à côté sont à plaindre » (des participants) ;

« Ces travaux en souterrain ne risquent-ils pas de « fragiliser » les sols et les fondations ainsi que les murs des maisons placées dans ce secteur... ? » ; « Nous sommes surpris qu'un tel projet soit prévu sur cette zone qui est connue comme terrain à risque puisque des anciennes carrières y étaient implantées » ; « J'espère que la construction de cette ligne ne fera pas travailler nos habitations voire même ne les abîmeront pas » (des participants).

Le STIF indique que la circulation des camions de chantier sera étudiée dans le cadre des études d'impact menées en 2013/2014. Dans tous les cas, des plages horaires seront définies. Il n'y aura pas de circulation la nuit par exemple. Des solutions seront recherchées pour proposer des modes alternatifs à la route pour l'évacuation des déblais de chantier, et diminuer les vibrations en phase chantier. Des études seront menées afin de définir les nuisances et de prévoir des mesures pour les réduire. De plus, le phasage du chantier permettra la circulation des populations locales et l'accès aux emplois, et visera à éviter la surcharge du réseau routier.

Le STIF confirme que le creusement du tunnel entraînera une évacuation de terre en quantité importante. Le STIF réalisera un schéma directeur d'évacuation des déblais pour étudier les modes alternatifs à la route afin de ne pas surcharger les grands axes et pour valoriser les terres excavées. Des plages horaires devront également être respectées aussi pour l'évacuation des déblais.

L'impact des travaux sur l'activité locale

Les inquiétudes sont nombreuses quant à la manière dont les travaux risquent de gêner la vie locale.

La mutualisation des travaux avec la Ligne Rouge est ainsi exigée par les élus de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne. Michel MIERSMAN, Maire-adjoint de Noisy-le-grand, demande que « l'ensemble des terminus soient créés en même temps, pour éviter un échelonnage des travaux sur un trop grand nombre d'années », et Jean-François PIOTROWSKI, Maire-adjoint de Champs-sur-Marne et Vice-président de la Communauté d'agglomération du Val Maubuée, craint un étalement dans le temps des travaux.

La mutualisation des travaux avec ceux de la Ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier a également été demandée par les copropriétaires du centre commercial Rosny 2 qui estiment qu'elle constitue une opportunité pour préfigurer la réalisation de la future station de la Ligne Orange.

« Un aménagement commun [est-il prévu] sur cette station [de Noisy-Champs] ? » (un participant) ;

« Une harmonisation [doit avoir lieu] entre la SGP et le STIF, car la gare de Noisy-Champs va se situer au carrefour de trois lignes, ce qui implique des travaux considérables [...]. [Ne souhaite pas] des travaux ayant lieu les uns derrière les autres avec in fine des délais plus longs que ceux annoncés aujourd'hui » (Jean-François PIOTROWSKI, Maire-adjoint de Champs-sur-Marne et Vice-président de la Communauté d'agglomération du Val Maubuée) ;

« Le chantier de la station Bois-Perrier de la ligne 11 constitue une opportunité pour préfigurer la réalisation de la future station de la Ligne Orange et éviter la succession de phases de chantier sur les parkings du centre commercial » (les copropriétaires du centre commercial Rosny 2).

Des inquiétudes ont été formulées concernant le fonctionnement du centre commercial pendant les travaux ; les copropriétaires du centre commercial Rosny 2 demandent ainsi que des « mesures anticipatrices en matière d'accessibilité [soient prévues] pour réduire les impacts en phase chantier ».

« Il convient de réaliser, avant la phase chantier du projet, les voies, espaces publics et ouvrages nécessaires à la bonne desserte de la station de la Ligne Orange par tous les modes depuis les quartiers et infrastructures environnantes. L'impact sur les accès actuels des parkings [...] doit être limité ou compensé par des accès alternatifs » (les copropriétaires du centre commercial Rosny 2).

Ponctuellement, un participant craint des expropriations liées aux travaux de la Ligne Orange.

Le STIF indique travailler depuis le démarrage des études avec la Société du Grand Paris sur les plannings pour permettre d'éviter d'avoir des chantiers nécessitant d'ouvrir des tranchées importantes à quelques années d'intervalle. Il souligne que les annonces du Premier ministre conduisent à des plannings un peu plus distancés sur les extrémités sud de la Ligne Orange, mais que le principe reste le même, à savoir travailler pour que le phasage des travaux soit compatible avec le planning des projets urbains. Le maître d'ouvrage peut prévoir des mesures conservatoires pour permettre le branchement des lignes le moment venu, sans réengager de travaux lourds.

Les risques perçus d'augmentation des prix de l'immobilier

Ponctuellement, des participants partagent leurs inquiétudes concernant les conséquences potentielles de la Ligne Orange sur une éventuelle dépréciation de la valeur de leurs biens immobiliers et ainsi la hausse éventuelle des montants des loyers.

« C'est important de surveiller les impacts sur le prix des loyers dans ces zones. Si ce projet s'accompagne d'une hausse conséquente des loyers dans la première couronne de périphérie de Paris, les conséquences sociales seront très néfastes en définitive » (un participant) ;

« Quelles garanties auraient les propriétaires dont le terrain et la maison seraient traversés par le tunnel ? Quand seront-ils avertis de cet éventuel passage sous leur pavillon ? Leur bien se trouvera-t-il déprécié ? » (un participant).

Le STIF précise que l'arrivée d'une infrastructure de transports peut avoir notamment pour conséquence la valorisation foncière des territoires concernés bien en amont de l'arrivée effective du projet de transports. Les besoins en termes d'acquisitions foncières de surface et en tréfonds seront définis dans une phase ultérieure des études.

L'attention portée aux impacts de la Ligne Orange sur l'environnement

Plusieurs participants soulignent l'intérêt de la Ligne Orange dans la lutte contre la pollution, estimant que le projet participera à la diminution de l'utilisation de la voiture.

« Il est indispensable de mettre en place ce système au plus vite [...] pour le potentiel écologique que ce projet engendre » ; « Ce projet très attendu par les franciliens réduirait la circulation automobile, je l'espère et de ce fait la pollution source de diverses maladies » (des participants).

Plusieurs participants font part de leurs craintes concernant d'éventuelles nuisances, notamment sonores, à partir de la mise en service de la Ligne Orange.

« Inquiète des nuisances potentielles de la Ligne Orange, en termes de bruit, de fragilisation du sous-sol, de travaux, d'entretien et d'exploitation » ; « J'habite près d'une ligne de tramway, et subis une pollution sonore importante. Fort de cette expérience, j'espère que le STIF prendra en compte dans ses travaux l'insonorisation du parcours » (des participants).

Ponctuellement, quelques participants demandent au maître d'ouvrage de veiller à la préservation des espaces verts et écologiques ;

« Je souhaite [...] que vous ne détruisez pas la nature environnementale au prix de ce grand projet. Car nous avons besoins des parcs, de l'eau (les bords de Marne) etc... » ; « L'implantation des lignes m'apparaît au niveau environnemental (travaux infrastructures nécessaires etc...) Lorsqu'on voit les effets dévastateurs de l'implantation des Tramways on est en droit de se poser quelques questions... » ; « Merci de préserver les jardins familiaux, espaces verts... qui pourraient se trouver sur les tracés ! » (carte T) (des participants).

Le STIF indique que la nature des nuisances liées aux travaux du projet de la Ligne Orange seront détaillées précisément dans l'étude d'impact qui sera produite parallèlement au schéma de principe en vue de l'enquête publique.

Concernant particulièrement les nuisances sonores, sachant que la majeure partie des chantiers sera souterraine, seules des nuisances ponctuelles seront à prévoir au niveau des émergences (gares, puits d'aération, SMR...). Ces bruits de chantier seront notamment liés aux engins de terrassement et de génie civil, et au transport de matériaux. Ils devront être limités selon la réglementation relative aux bruits de voisinage. Plusieurs types d'action pourront être réalisés pour limiter les nuisances sonores telles que la planification des tâches les plus bruyantes en journée.

La protection des milieux naturels est aussi un enjeu fort du projet auquel le STIF souhaite répondre. En effet, un recensement faune-flore a été réalisé sur l'ensemble du tracé et des gares afin de déterminer les espèces et le niveau de sensibilité associé. Dans un premier temps des solutions d'évitement des impacts sont recherchés et le cas échéant des mesures de réduction ou de compensation des impacts seront réalisées.



TROISIÈME PARTIE

LES ENSEIGNEMENTS

DE LA CONCERTATION



Le STIF retient de la concertation :

SUR L'OPPORTUNITE DU PROJET

- > Une **large adhésion à l'opportunité** de la Ligne Orange, étant entendu que le projet ne remet pas en cause les autres projets d'amélioration et de développement de l'existant.
- > Les **quatre objectifs** prioritaires assignés par les participants à la Ligne Orange :
 - Gagner du temps en évitant Paris ;
 - Améliorer l'existant ;
 - Contribuer au désenclavement de l'Est francilien ;
 - Favoriser l'utilisation des transports en commun.

SUR LE TRACE ET LES STATIONS

- > La **satisfaction globale du public à l'égard du tracé**, même si les interrogations sont fréquentes quant à un tracé parallèle avec le T1 et le RER E.
- > Une demande forte des habitants de Drancy et de leurs élus de **modification du tracé pour desservir le centre-ville de Drancy**.
- > Les demandes et remarques exprimées sur les **localisations de station**, en particulier sur les suivantes (du nord au sud) :
 - À **Saint-Denis Pleyel** : une préférence marquée en faveur d'une implantation à l'ouest de la station jugée plus favorable à la desserte de certains quartiers.
 - À **Mairie d'Aubervilliers** : l'inquiétude quant à la gestion du chantier.
 - À **Pont de Bondy** : le souhait largement partagé d'une implantation de la station sous le canal de l'Ourcq, notamment afin d'assurer une correspondance de qualité avec le T1.
 - À **Bondy** : l'attention à apporter à la gestion des flux d'usagers dans les stations.
 - À **Rosny-Bois-Perrier** : à la fois, le souhait de voir préserver l'accès au centre commercial pendant les travaux et l'attente d'une correspondance efficace avec le RER E et la ligne 11.
 - À **Val de Fontenay** : la question de la gestion des flux de voyageurs au sein du pôle à l'arrivée des lignes de métro (la Ligne Orange de la ligne 1) et du tramway T1.
 - À **Champigny Centre** : les modalités d'interopérabilité avec la ligne rouge (ligne 15 sud) et la gestion des travaux.
 - À **Villemomble** : une préférence exprimée pour la variante 1 (« le Château ») et l'attention à porter pour limiter l'impact des travaux sur la circulation automobile.
 - À **Neuilly Les Fauvettes et Neuilly Hôpitaux** : des avis partagés quant aux variantes proposées par le STIF ; A Neuilly Hôpitaux, une attention à porter à la proximité des zones naturelles sensibles et l'importance de la desserte des pôles d'emplois.
 - À **Noisy-Champs** : des inquiétudes exprimées quant à l'impact des travaux et à leur coordination avec ceux de la Ligne Rouge et à l'égard de la gestion des stationnements.
- > Les avis partagés suscités par la proposition du Premier ministre d'étudier le **prolongement de la ligne 11 de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs**.

SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

- > Les **inquiétudes manifestées quant à la mise en œuvre du projet**, tant du point de vue de la gouvernance que de celui du financement et du calendrier.
- > La **satisfaction globale du public à l'issue des annonces du Premier ministre**, en particulier :
 - La **réalisation intégrale** du Grand Paris Express ;
 - Le plan de **financement** quasi bouclé.
- > Des **réactions toutefois diverses à l'égard du calendrier annoncé** par le Premier ministre, avec une forte déception pour les tronçons mis en service à horizon 2030.

SUR LES SERVICES APPORTES PAR LE PROJET

- > La satisfaction d'un **méto souterrain** notamment parce que cela limite les nuisances sur la vie locale.
- > Les espoirs suscités par le projet en termes de **gains quotidiens de confort et de temps** mais les craintes exprimées à l'égard d'éventuels **dysfonctionnements liés à une exploitation en fourche**.
- > Les attentes fortes de qualité dans l'organisation des déplacements, avec des **correspondances bien positionnées** sur le tracé et pensées pour être **courtes et efficaces** dans chaque station.
- > L'attention portée à l'**accessibilité des personnes à mobilité réduite**.
- > L'importance pour le public de prévoir des **rabattements** de bonne qualité, qu'il s'agisse du réseau de bus, des accès en modes actifs ou des besoins en stationnement à proximité des stations.

SUR LES IMPACTS DU PROJET SUR LE CADRE DE VIE

- > La crainte des nuisances attachées aux **travaux**, en particulier leurs impacts sur l'environnement, la congestion automobile à proximité des stations et la vie locale.
- > L'inquiétude de l'impact de la Ligne Orange sur les **prix immobiliers** à proximité des stations.
- > La satisfaction d'un projet qui contribue à améliorer la **qualité environnementale**.

Le Conseil du STIF, après examen du bilan de la concertation, délibèrera sur les suites à donner au projet.

QUATRIÈME PARTIE

ANNEXES

Préparation de la concertation et décisions sur les modalités de la concertation

- Annexe 1 :** Compte-rendu de la commission de suivi présentant les modalités de la concertation envisagées, 24 septembre 2012
- Annexe 2 :** Courrier du STIF informant les communes sur le dispositif de concertation, 1^{er} février 2013
- Annexe 3 :** Délibération du Conseil du STIF approuvant le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et les modalités de la concertation, 11 octobre 2012
- Annexe 4 :** Courrier de saisine de la CNDP par le STIF, 15 octobre 2012
- Annexe 5 :** Décision de la CNDP sur le type de consultation du public, 5 décembre 2012
- Annexe 6 :** Décision de la CNDP sur la nomination du garant, 9 janvier 2013

Les outils d'information et de communication

- Annexe 7 :** Les illustrations du site internet
- Annexe 8 :** Le dépliant
- Annexe 9 :** Le dossier de concertation
- Annexe 10 :** L'affiche d'information
- Annexe 11 :** Le Nouveau Grand Paris
- Annexe 12 :** Les panneaux d'exposition présentant le projet
- Annexe 13 :** Les totems
- Annexe 14 :** Les communiqués de presse
- Annexe 15 :** Les supports de la présentation du projet en réunions publiques

Comptes rendus et contributions

- Annexe 16 :** Comptes-rendus des réunions publiques
- Annexe 17 :** Compte-rendu des rencontres voyageurs
- Annexe 18 :** Courrier de Neuilly-sur-Marne, 26 février 2013
- Annexe 19 :** Contribution de Plaine Commune, 27 février 2013
- Annexe 20 :** Avis du Conseil communautaire et contribution de Plaine Commune, 13 février 2013
- Annexe 21 :** Courrier de Neuilly-Plaisance, 11 mars 2013
- Annexe 22 :** Délibération de Villemomble, 21 mars 2013
- Annexe 23 :** Délibération de Bobigny, 21 mars 2013
- Annexe 24 :** Courrier de Drancy, 26 mars 2013
- Annexe 25 :** Contribution d'Est Ensemble, 27 mars 2013
- Annexe 26 :** Courrier de Rosny-sous-Bois, 28 mars 2013
- Annexe 27 :** Contribution d'Environnement 93, 29 mars 2013
- Annexe 28 :** Contribution de Gagny Environnement, 29 mars 2013
- Annexe 29 :** Courrier du Syndic du syndicat de copropriété du Centre commercial régional Rosny 2, 29 mars 2013
- Annexe 20 :** Courrier de la Société du Grand Paris à Jean-Paul HUCHON, 25 mars 2013
- Annexe 31 :** Contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Seine-Saint-Denis, 18 mars 2013
- Annexe 32 :** Compte rendu d'initiative d'Orbival, 29 avril 2013

