

**DÉBAT
PUBLIC**

**RÉSEAU DE TRANSPORT
PUBLIC DU GRAND PARIS**



**COMPTE RENDU
DU DÉBAT PUBLIC**

établi par François LEBLOND

Président de la Commission particulière
du débat public Réseau de transport
public du Grand Paris

**30 septembre 2010
31 janvier 2011**

cndp
Commission particulière
du débat public
Réseau de transport
public du Grand Paris

www.debatpublic-reseau-GrandParis.org

Ce compte rendu est établi par le Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de Réseau de transport public du Grand Paris.

Avec le concours des membres, du Secrétariat général et des prestataires, Euro2c et État d'Esprit

Création graphique et maquette : Euro2c – Photos : Sandrine Hounat, Manuel Dos Reis et Vincent Kowalski

Impression : Graphoprint – Mars 2011

SYNTHÈSE



La loi du 3 juin 2010 a décidé qu'un débat public aurait lieu sur le réseau de transport public du Grand Paris. **Ce projet, par sa dimension et l'intérêt qu'il a suscité, par son ampleur, son fondement juridique législatif et les contraintes de temps qu'il a dû respecter, ne peut être comparé à aucun des débats publics organisés en France jusqu'ici.**

La somme d'informations recueillies, désormais à la disposition des citoyens, apporte au maître d'ouvrage du réseau de transport public du Grand Paris des données irremplaçables s'appuyant sur le vécu quotidien des utilisateurs des transports.

15 000 personnes ont été présentes aux 55 réunions publiques.

De septembre 2010 à janvier 2011, le site Internet de la commission a reçu plus de 170 000 connexions et 835 questions ont été posées au maître d'ouvrage.

255 cahiers d'acteurs ont été édités, formant une source d'information incomparable pour la détermination des projets franciliens des transports de demain et mettant en lumière la volonté de dialogue avec la Société du Grand Paris. Toutes les catégories d'organismes se sont exprimées (collectivités locales, associations, syndicats, partis politiques, entreprises, universités...), et ce dans toute la région Île-de-France.

La mise à niveau des équipements existants est considérée comme prioritaire

Les citoyens et les élus présents lors des réunions publiques ont exprimé, de façon constante, leur préoccupation quant à la dégradation des conditions de transport. Ils citent, en particulier, le réseau R.E.R qui s'est progressivement détérioré au cours des dernières années. Cette baisse de la qualité du service de transport ne permet pas aux usagers, mécontents, d'apprécier les progrès accomplis par des investissements récents. Ainsi, de nombreux intervenants ont appelé la mise en place immédiate du Plan de Mobilisation.

Les participants ont critiqué un système de transport qui, malgré ses qualités, est orienté historiquement vers le centre de Paris, en décalage avec les besoins des banlieues. Certains ont affirmé que la durée excessive du temps de parcours, constatée aujourd'hui avec ses aléas, constitue un frein à la mobilité professionnelle et au développement de l'emploi. C'est pourquoi le principe de métro express en rocade a fait l'objet d'un large consensus.

La plupart des participants ont mis en évidence les caractères d'une crise des transports publics et ont appelé à la mise en place du Plan de mobilisation.

Dans les réunions publiques, sur la base de leur expérience personnelle, les Franciliens ont commenté les dispositifs à prévoir pour permettre une valorisation maximum du réseau ou du futur métro à construire. Trams, vélos en location, voire parkings sont des compléments indispensables pour se rendre à destination. La commission a noté que la qualité du maillage est une donnée importante du déplacement de l'utilisateur.

Les représentants des collectivités locales présents aux réunions ont souvent rappelé les efforts faits à cet égard et l'objectif de maîtriser l'usage de l'automobile dans le territoire dont ils ont la charge.

Le projet qui doit anticiper sur les besoins du territoire

La réalisation d'un projet de cette envergure, au-delà du tracé, a suscité de nombreuses questions sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ses pôles de développement.

Ce nouveau métro suscite dans le cadre des contrats de développement territorial, de la part des collectivités locales, des programmes d'aménagement urbain. **Les représentants de ces collectivités ont confirmé qu'elles aspirent à jouer un rôle important dans l'établissement du futur tracé.** Des demandes de création ou de transfert de gares ont été recensées. Tous ont des arguments à faire valoir, mais toutes les gares ne figurent pas dans la carte de la Contribution de l'État et de la Région.

Le besoin de desservir les aéroports a été souligné et les usagers ont souhaité attirer l'attention du maître d'ouvrage sur la nécessité d'une meilleure prise en compte des populations salariées et en transit. Le système d'intermodalité de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle et son bassin d'activités a été cité, à titre d'exemple, pour le développement futur de l'aéroport d'Orly.

L'axe Nord-Sud est perçu comme un vecteur fort :

- pour les territoires de Seine-Saint-Denis –avec des projets de branchements sur le Val d'Oise ou la Seine-et-Marne, et la desserte des pôles de compétitivité (Le Bourget, Saint-Denis-Pleyel)– ;
- pour le Val-de-Marne –avec le projet Orbival qui intègre le « Grand Paris » et des connexions possibles avec Évry et l'Essonne–.

Le rééquilibrage Est-Ouest a été salué par les élus comme une réponse à des problèmes d'emplois et d'habitat. Cette rocade devrait permettre à terme aux usagers des déplacements domicile-travail plus aisés. Les réunions publiques dans la petite couronne ont démontré l'intérêt de desservir des territoires isolés qui possèdent des quartiers fragiles.

La société du Grand Paris et le STIF ont convenu de la nécessité d'intervenir dans cette approche de rééquilibrage.

La question des transports est pour les citoyens et pour les élus, l'élément majeur de la politique de la ville.

Le pôle de la Défense a fait l'objet d'une attention particulière. Le débat conjoint avec Arc Express et le prolongement du RER E à l'Ouest a posé la problématique des gares, mais aussi de manière indirecte de la meilleure desserte des Hauts-de-Seine et du Val-d'Oise. La Contribution État / Région propose un itinéraire différent à l'ouest, pour la desserte de Versailles et interroge les représentants des collectivités concernées.

Ces diverses préoccupations sont largement reprises par les avis recueillis au titre de la loi du 3 juin 2010. Ils sont favorables dès lors qu'est assurée, dans le même temps, l'amélioration de l'existant. Beaucoup d'élus souhaitent d'une part, que soit confirmée la création de gares nouvelles pour répondre aux populations, d'autre part que l'on s'inscrive dans des schémas de rabattement ou d'interconnexion.

Cette orientation est confirmée par le témoignage des opérateurs de transport : SNCF, RFF, RATP.

Le souhait d'un réseau moderne et adapté aux déplacements des usagers

La plupart des intervenants ont reproché une mise en service tardive du nouveau réseau par rapport aux préoccupations actuelles, mais ont précisé leurs attentes. Pour eux, le métro c'est d'abord et avant tout, une fréquence, une régularité des horaires et des conditions de sécurité satisfaisantes. La vitesse est aussi un critère important mais se trouve en décalage avec des souhaits d'implantations de gares très rapprochées, au plus près des quartiers d'habitations. Le débat a montré cependant un désir de trouver un juste équilibre. **La rocade dans son principe n'a pas été mise en cause et répond globalement aux préoccupations de déplacements des Franciliens.**

Des questions ont été enregistrées sur la possibilité d'un métro plus adapté aux personnes à mobilité réduite, plus sûr, répondant aux changements à introduire dans le cadre du développement durable avec des projets urbanistiques autour des gares nouvellement créées. Elles sont reprises dans les interventions des élus présentant leurs schémas de développement et augurent des négociations à venir sur les contrats de développement territorial.

Le plateau de Saclay et sa spécificité

La réunion publique organisée sur le plateau de Saclay a montré la difficulté de défendre un juste équilibre entre l'objectif d'un pôle d'excellence de dimension mondiale et celui de la protection d'espaces préservés. Le débat a eu le mérite d'instaurer un début de dialogue.

Le nombre de cahiers d'acteurs rappelant sa spécificité comme territoire de projet ayant sa propre logique montre le souhait des universités, des centres de recherche et des entreprises présentes de disposer d'un moyen de liaison rapide avec l'extérieur.

La Contribution État/Région n'a pu aboutir à un accord sur les caractéristiques de cette desserte.

L'approche financière globale

Pendant tout le début du débat, les questions financières ont été présentes sans pouvoir être traitées suffisamment. Le citoyen, après avoir douté du financement des deux projets et de leur réalisation respective, a souhaité connaître l'impact du projet sur le prix du billet. Complémentairement, les élus ont interrogé le maître d'ouvrage sur la répartition des charges dans le temps et sur les principaux bailleurs de cette opération et leurs apports.

Beaucoup s'interrogent à cet égard.

Les échanges entre les maîtres d'ouvrage ont porté sur les investissements en termes de matériels et la construction des lignes. Pour les coûts de construction des lignes, des échanges ont eu lieu entre les maîtres d'ouvrage.

Le vote par les parlementaires de la loi de finances rectificative pour 2010 a permis à la Société du Grand Paris de combler certaines lacunes des réunions précédentes sur les ressources et d'expliquer les incidences sous forme de taxes, sur la contribution possible de l'utilisateur ou du contribuable, et sur les recours à l'emprunt. L'opportunité de comparaisons internationales a été évoquée, notamment sur le sujet de la tarification.

Enfin, l'accord intervenu entre l'État et la Région, le 26 janvier 2011, a permis de mieux éclairer cette partie du débat. Des précisions ont été apportées sur les infrastructures de transport, l'accessibilité et le matériel roulant, mais aussi sur les coûts de fonctionnement relatifs au plan de mobilisation et au réseau de transport public du Grand Paris. Les échanges sur le fonctionnement entre le STIF et la Société du Grand Paris ont mis en exergue l'importance de la redevance d'usage et son effet sur les budgets respectifs.

Les questions de l'impact d'un tel projet sur la politique tarifaire ont été récurrentes.

Un consensus élaboré au fil des réunions publiques

Il y a eu deux débats coordonnés par la CNDP : celui porté par le Syndicat des Transports d'Île-de-France et celui porté par la Société du Grand Paris, l'un et l'autre proposant des lignes nouvelles.

Cette spécificité a été l'occasion d'un débat public contradictoire mais porteur de valeur ajoutée. La démarche, très exigeante pour les deux maîtres d'ouvrage, a contribué à mobiliser les citoyens, à transcender les clivages politiques traditionnels et à préparer ainsi la Contribution État/Région versée au débat. Certaines contributions comme celle de l'Atelier international du Grand Paris ont convaincu d'une approche systémique de ce territoire.

À l'heure d'une forte compétitivité où les villes-monde jouent un rôle d'impulsion, le projet du Grand Paris et la convergence avec Arc Express pour former « le Grand Paris Express », malgré des circonstances économiques difficiles, a été ressenti positivement.

Ce résultat confirme la capacité d'un débat public à favoriser le processus décisionnel des grands projets.

La question de la gouvernance

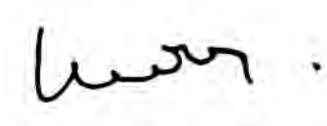
Toutefois, le débat public a mis en évidence la complexité du nombre d'opérateurs de transport sur la région Île-de-France. Les citoyens ont eu des difficultés à saisir les responsabilités de chaque organisme et son rôle dans un débat où tous les professionnels ont parlé d'urgence. Une des contributions reçues propose la création ou le soutien d'une autorité de régulation.

Cette piste pose la question de la gouvernance. À ce propos, le protocole d'accord du contrat État/Région en fait mention dans le paragraphe E dans le cadre d'un comité stratégique.

La dimension de ce projet, la mobilisation qu'il a suscitée à tous les niveaux et sa conclusion sous forme d'une contribution, sont révélateurs de la réalité « criante » du réseau des transports actuels et des préoccupations sociales des citoyens.

Certainement, la Contribution de l'État et de la Région adressée à la Commission nationale du débat public répond à une demande forte des citoyens, mais aussi à une nécessité absolue de s'engager vite et bien. Elle constitue un apport essentiel aux suites positives de ce débat. Le public souhaitera en être informé.

Avec les 11 autres membres de la commission, j'ai veillé au cours de ces 4 mois de débat, à ce qu'il constitue pour le maître d'ouvrage un moyen de mieux connaître les aspirations des populations, le résultat nous semble atteint.



François Leblond

*Président de la commission particulière du débat public
Réseau de transport public du Grand Paris*

FOREWORD



François Leblond

*President of the " Commission Particulière du Débat Public (CPDP)¹
du réseau de transport du Grand Paris"*

The law of 3rd June 2010 stipulated that a public debate on the projected public transport network of the Grand Paris be held. The Grand Paris project debate is unprecedented on several points : its size, the public attention it raised, its legal basis, and the time constraint it had to respect.

The collected information, publicly available from now on, brings to the Grand Paris' project management team "La Société du Grand Paris" (SGP)² invaluable data based on users' expectations.

A total of 15.000 people attended 55 public meetings.

From September 2010 to January 2011, the CPDP website received more than 170.000 connexions and the SGP was asked 835 questions.

255 written contributions have been published, forming a invaluable source of information for planning tomorrow's transportation projects in Ile-de-France. They also shed light on the will of dialogue with the SGP. All categories of actors - local authorities, associations, trade unions, political parties, private corporations and universities...- from all districts of Ile-de-France expressed themselves.

Priority is given to the updating of existing facilities

Citizens and representatives who attended public debates expressed their concern about the degradations in transport conditions, especially in the RER over the last few years. The improvements made thanks to investments in the last few years are hardly assessed by users because of the deterioration of services in transports. That is the reason why numerous investors have asked for immediate application of the "Plan de mobilisation de la Région"³.

They also protested against the fact transports are historically directed towards Paris' centre, and do not answer suburban needs of transport from one suburb to another. Some of them pointed out to present excessive commuting time, and how it impedes professional mobility and job market

¹ A twelve-member committee dedicated to the animation of public debate regarding the Grand Paris public transportation project.

² Created by the 2010-597 law of June the 3rd 2010 regarding the Grand Paris project, the Société du Grand Paris (SGP) is a state-owned institution of an industrial and commercial nature.

³ Modernization plan of the public transportation network in Ile-de-France.

development. For these reasons, the project of a circular automatic underground around Paris has been widely approved.

During public debates, people living in the Greater Paris area drew attention to services which would optimize the use of public transport networks: car parks, bikes to hire... The CPDP noticed how much the creation of secondary network are important to commuters.

Local authority' representatives who attended meetings often underscored the efforts they undertake in this respect, notably in order to reduce the use of cars in their territory.

The project must anticipate territorial needs.

Numerous questions were asked on the Grand Paris project's realisation and its clusters of development, though the ring road structure was not challenged.

Because of urban development planning contracts ("Contrat de développement territorial"⁴) from part of "intercommunalité"⁵, this project of a new underground implies urban development programs. Representatives of these local authorities wish to assume an important role in the future network's conception. Requests for additional stations were voiced and the relocation of planned stations was requested. Everyone has arguments, but all stations do not appear on the common agreement between the Government and the Region.

Direct service to both airports was underlined and users evoked the necessity to consider populations in transit and employees' interest. Roissy Charles de Gaulle's intermodality system is advocated for the development of Orly airport.

The North/South axis is perceived as a strong vector for both northern territories – with projects of connection to Val-d'Oise⁶ or Seine et Marne⁷, service to competitiveness clusters (Le Bourget⁸, Saint-Denis Pleyel⁹) – but also for southern territories –with the Orbival project¹⁰, and possibilities of connection with Evry and Essonne territories.

The adjustment East/West was greeted as an answer to employment and housing problems. The ring road should provide users easier trip between their job and their house. Public meetings held in inner suburbs have demonstrated the point in serving isolated territories.

4" defined and realised by the state and districts, these contracts are aiming at constructing [...] geographically and socially adapted accommodation in Ile-de-France region."(Article 1, 2010-597 law of June the 3rd, 2010)

5 Administrative group of a "commune"; the smallest administrative district of France.

6 French department located in the Île-de-France region.

7 French department located in the Île-de-France region.

8 Commune in the northeastern suburbs of Paris

9 North of Paris

10 Ring road underground project for the Val-de-Marne region, which stations are situated at equal distance from the borders of Paris.

The SGP and the Syndicat des Transport d'Ile-de-France (STIF¹¹) have agreed on the necessity to act. The topic of public transportation appears as the major element of urban policy to citizens and their representatives.

Much attention was paid to the cluster of La Défense. The common debate with the STIF and the extension of the RER E westward brought the question of new stations and the best service to the Hauts-de-Seine and the Val d'Oise departments. The common agreement between the State and the Region suggests a different itinerary for the West and the access to Versailles, and it also questions the concerned local authorities.

This concern comes on top of the gathered comments relating to the law of 3rd June 2010. They are widely in favour of the project as long as it does not impede the improvement of existing infrastructures. A lot of local representatives wish the creation of new stations to answer citizens' need on the one hand, and that intermodality plans are respected on the other hand.

This consideration is confirmed by transport operators: SNCF¹², RFF¹³, RATP¹⁴. These institutions certify that Paris and its Ile-de-France region will not be able to play an essential role without connecting the planned network to all of those already existing.

Aspiration for a modern network and adapted to users' needs

The new network project has been criticized for not being planned to answer current transport needs in a timely way.. Nevertheless, participants have voiced their expectations. For them, an underground network means above all frequency based on punctuality and regularity, as well as satisfying security conditions. Speed is also an important feature. However, it is opposed to a closely-knit network of train stations in the heart of residential districts. The debate highlighted the desire to find the right balance between distance and velocity.

Particular attention is paid to the possibilities of building a subway more adapted to user safety and disabled commuters. This request for adaptation to users' needs is to be found in plans of location and layout of stations. It is also taken up in schemes of development by local authorities and it foresees negotiations on land development contracts.

¹¹ authority that controls the Paris public transport network and coordinates the different transport companies operating in Île-de-France

¹² France's national state-owned railway company. SNCF operates the country's national rail services, including the TGV, France's high-speed rail network.

¹³ State-owned institution of industrial and commercial nature created in 1997. It is in charge of development and enhancement French railways.

¹⁴ transit operator responsible for public transportation in Paris

Saclay' Hill as a specific area

Public meetings organized in Saclay¹⁵ pointed towards the difficulty of keeping the balance between two aims: a worldwide-dimension centre of excellence and the protection of territories enduringly preserved for agriculture. The public debate promoted a dialogue.

The number of written contributions received on the subject confirms the specificity of Saclay as a territory of the project.

However, the common contribution from the Gouvernement and the Ile-de-France Region did not express an agreement on this matter.

A global financial approach

From the beginning of the public debate, financial matters have been presented without being sufficiently addressed. After a period of doubt on the financing of both projects, citizens wished to know the project's impact on tickets pricing, and representatives wish to know its impact on expenditure distribution: many remain sceptical.

Members of Parliament voted the Corrective National Budget Law for 2010s and the 2011 Budgetary Package enabled the SGP to cast light on some dark areas of previous public meetings. The questions concerned by a lack of information included the overall cost of the project and its fiscal impact on taxes, users and taxpayers' contribution, financing by borrowing. Comparisons were made with similar projects abroad, especially regarding pricing policies.

The shared contribution of the Government and the Region of January 26th 2011 also helped to bring more facts to the public debate. Details were brought on transportation facilities, accessibility to the rolling stock, but also the running costs relative to the "Plan de mobilisation de la Région" and the Grand Paris' public transportation network. Discussions between the SGP and the STIF on the functioning have shed the light on the importance of usage fee and its effect on both budgets.

Recurrent questions on the impact of the project regarding transport pricing were asked over and over.

A consensus reached through public meetings

The "Commission Nationale du Débat Public" (National Commission for Public Debate-CNDP¹⁶) held two public debates simultaneously: one supported by the STIF and the other supported by the SGP, and both introducing plans for new public systems of transportation.

¹⁵ South-West of Paris

This context led to a contradictory but enriching public debate. The initiative –very demanding for both project management teams (SGP and STIF) – consisted in rallying citizens, overcome traditional political division, and to prepare the contribution. Some projects, such as that of the Atelier international du Grand Paris¹⁷ were convinced that this territory required a systemic approach.

In spite of a context of strong competition and challenging economic circumstances, the meeting of Grand Paris and Arc Express projects, symbolized by “Grand Paris Express”, was largely approved in the last few public meetings.

This result confirms the capacity of public debate to encourage the decision-making process of ambitious projects.

Governance matter

Neither the complexity due to the number of transport operators in Ile-de-France nor citizens’ difficulty to grasp which responsibility goes to which institution nor their role in a public debate must be passed over in silence. As a matter of fact, one of the contributions sent to the CPDP recommended the creation of an authority of regulation.

This brings the question of governance regarding the decisions the SGP will make and their consequences on this Ile-de-France public transportation network.

The dimension of this project, the mobilization it created at every level and its conclusion in the form of the common contribution from the Government and the Region, reveal the stark reality of current problems in the public transport network and the social concerns of citizens.

This contribution handed to the CNDP undoubtedly reflects the strong demand of citizens and the crucial necessity of acting quickly and efficiently. It represents an essential contribution to the final stage of the debate, of which all citizens wish to be informed.

- **Grand Paris public debate : 4 months from the 50th of september to the 31th of january**
- **Official population 2009 (INSEE)**
- **Region Île-de-France : 11.746,000 inhabitants**

¹⁶ Created by the government in 1995, the CNDP has been an independent body since February 2002. It enjoys full freedom of action, and its work can be neither oriented nor censured except by a magistrate. All decisions are taken during plenary sessions in the presence of the CNDP President and the two Vice-Presidents all of whom are nominated for 5 years, plus the 17 members, also nominated for 5 years or for the duration of their mandate. Established by law, the tripartite nature of the CNDP (members of Parliament and local elected officials, magistrates, people representing associations and civil society) guarantees that it remains both independent and representative.

¹⁷ Economical interest group aiming at encouraging debates, research, initiatives and propositions about urban issues on the Grand Paris project

SOMMAIRE

Introduction

Première partie

L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

P. 21

Chapitre I

Les spécificités du débat.....p. 23

I Un régime juridique particulierp. 24

II Plusieurs débats pour un seul périmètrep. 24

III Une coordination par la CNDPp. 25

IV Un dialogue permanent entre
les deux commissions particulièresp. 25

V Une phase préalable écourtéep. 26

Chapitre 2

L'organisation du débatp. 27

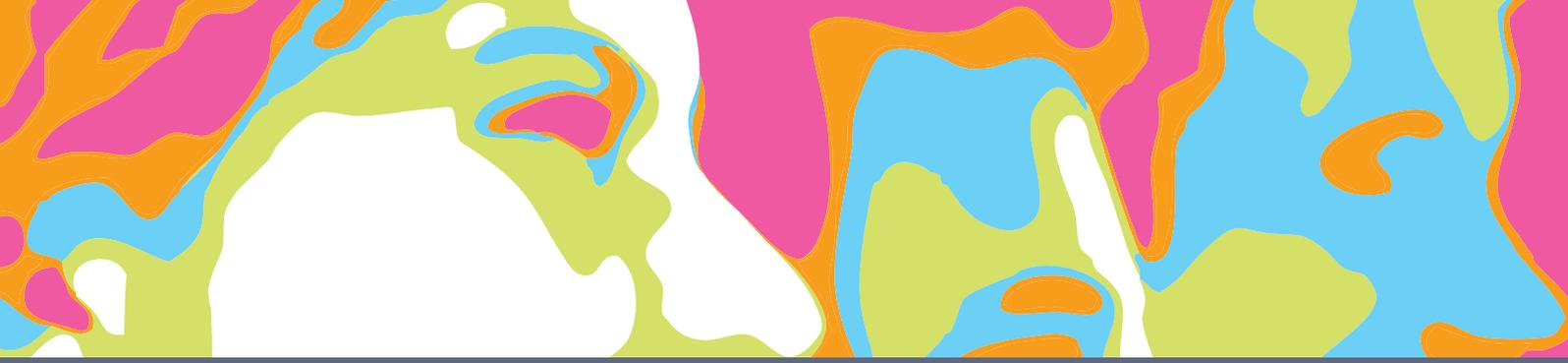
I Une commission aux multiples compétencesp. 28

II Un secrétariat général renforcép. 30

III Une logistique adaptéep. 30

IV La définition de l'aire du débatp. 30

V Un fonctionnement conjointp. 31



Chapitre 3

La préparation du débat.....p. 33

- I Les entretiens de la phase de démarrage.....p. 34**
 - Le président.....p. 34
 - Les membres de la commissionp. 34
 - II Le plan de communicationp. 35**
 - Le choix d'une identité visuelle.....p. 35
 - Le dossier du débat et sa diffusionp. 36
 - Les documents édités par la CPDP.....p. 37
 - Le document édité pour la contribution État / Région.....p. 38
 - III Les actions de communicationp. 38**
 - En amont du débatp. 38
 - L'impression et la diffusion
 - La campagne d'affichage
 - Pendant le débat.....p. 40
 - Les actions permanentes de diffusion
 - Les opérations ponctuelles
-

Chapitre 4

Le déroulement du débat.....p. 43

- I Les réunions publiques.....p. 44**
 - Le déroulement d'une réunion.....p. 44
 - Les différents types de réunions publiquesp. 45
 - Les réunions générales
 - Les réunions de proximité
 - Les réunions thématiques
- II La coordination avec le débat public Arc Express.....p. 48**

III La coordination avec les débats publics RER E prolongement à l'ouest et Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France	p. 49
IV La participation aux réunions publiques	p. 49
La mobilisation	p. 49
Les Verbatim et les synthèses	p. 50
V Le dispositif de retransmission en direct	p. 51
Le site Internet : www.debatpublic-reseau-grandparis.org	p. 51
Le dispositif de retransmission en direct	p. 52
Le logiciel spécifique à la dimension du débat.....	p. 53
Le blog du débat public	p. 53

Chapitre 5

La participation et les outils du débat	p. 55
I Les questions	p. 56
II Les avis	p. 57
III Les contributions	p. 58
IV Les cahiers d'acteurs	p. 58
V L'avis de l'article 3 de la loi du 3 juin 2010	p. 60
VI Le débat dans la presse	p. 60
Les actions et la méthodologie	p. 60
L'analyse des parutions.....	p. 61

Chapitre 6

Le budget	p. 63
I Le budget réalisé	p. 65
II Les dépenses de la commission et du secrétariat général	p. 65

Deuxième partie

LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

P. 67

Chapitre 7

La crise des transports p. 69

I Une crise généralisée des transports en banlieue p. 70

II L'amélioration de l'existant est une priorité p. 72

Chapitre 8

La rocade comme solution pour une meilleure circulation..... p. 75

I Une solution largement reconnue p. 76

II D'autres rocades ? p. 77

III Les oppositions à la rocade p. 79

IV La convergence ou le choix du citoyen p. 80

Chapitre 9

Le développement économique :
engagement et contestation p. 83

I L'engagement des entreprises p. 85

II L'espoir du désenclavement p. 87

III Des effets économiques controversés p. 88

IV Les prévisions de trafic p. 90

Chapitre 10

Les outils du développement territorial..... p. 93

I Des bouleversements urbains ? p. 94

II Le contrat de développement territorial p. 95

Chapitre 11

L'impact sur l'environnement..... p. 99

- I L'évaluation environnementale préalable p. 100
 - II Les effets attendus sur les gaz à effet de serre..... p. 101
 - III Les attentes et les inquiétudes exprimées par le public..... p. 102
 - La densification des villes et étalement urbain.....p. 102
 - La protection des espaces agricolesp. 102
 - La sauvegarde des paysages et du patrimoinep. 103
 - Les nuisances sonores et les vibrations.....p. 103
 - Les risques techniques.....p. 104
-

Chapitre 12

Le débat sur la desserte du Plateau de Saclay..... p. 105

- I Un débat récurrent sur l'opportunité de l'équipement..p. 106
 - II Le soutien des entreprises, de l'enseignement et de la recherche présents sur le Plateau de Saclay...p. 106
 - III Les oppositions des défenseurs de la nature.....p. 107
 - IV La volonté d'aménagement du territoire des collectivités localesp. 109
 - V La position de la Chambre régionale et interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France...p. 111
-

Chapitre 13

Questions sur le financement du projet.....p. 113

- I Les précisions sur les coûts.....p. 115
 - II L'intérêt socio-économique du projet.....p. 116
 - III Les besoins de financement n'ont été clarifiés qu'à la fin du débatp. 117
 - IV La tarification a été abordée mais reste à approfondir.p. 120
-

Chapitre 14

L'intermodalité et les interconnexions.....p. 123

- I Le maillage des grands réseaux.....p. 124
- II Le maillage de proximité.....p. 125

Chapitre 15

Les lignes et les gares p. 127

I La ligne rouge p. 129

Le Blanc-Mesnil	p. 130
Sevran-Beaudottes	p. 130
Livry-Gargan	p. 130
Champigny-sur-Marne – Bry-sur-Marne – Villiers-sur-Marne	p. 131
Saint-Maur-des-Fossés	p. 131
Maisons-Alfort – Alfortville – Vert-de-Maison	p. 132
Villejuif-Aragon	p. 132
Clamart – Issy-les-Moulineaux – Vanves	p. 132
Boulogne-Billancourt – Île Seguin	p. 133
Suresnes	p. 133

II La ligne bleue p. 134

Rome (Paris VIII ^e)	p. 135
Pont Cardinet (Paris XVII ^e)	p. 135
Maison-Blanche (Paris XIII ^e)	p. 135
Le Kremlin-Bicêtre	p. 136
Chevilly 3 communes	p. 136
Pont de Rungis	p. 136

III La ligne verte p. 137

Le Mesnil-Amelot	p. 138
Aéroport Charles de Gaulle CDG 4	p. 138
Paris-Nord Villepinte - Parc des Expositions	p. 138
Triangle de Gonesse	p. 139
Le Bourget	p. 139
Saint-Denis-Pleyel	p. 140
La Courneuve	p. 140
Gennevilliers Port	p. 141
Colombes	p. 142
Nanterre	p. 142
Rueil-Malmaison	p. 142
Antony	p. 142
Versailles	p. 143
Saint-Quentin-en-Yvelines–Centre	p. 143

IV Autres gares p. 144

Quartier Ouest – Ecole polytechnique	p. 144
Saint-Quentin-en-Yvelines-Est-Villaroy	p. 144
SOLEIL	p. 145

V Les stations de maintenance p. 145

Chapitre 16

Les choix techniques..... p. 147

- I L'infrastructure.....p. 148**
 - Passage en souterrain ou en aérien.....p. 148
 - Sécurité et accessibilité aux personnes à mobilité réduite.....p. 149
 - II Le matériel roulant.....p. 149**
 - Fer ou pneu ?p. 150
 - Gabarit des ramesp. 150
 - Bagages et vélosp. 151
 - III L'exploitation du réseau.....p. 151**
 - Vitesse commerciale et distance inter-stations.....p. 151
 - Liaisons semi-directes et directesp. 151
 - Fonctionnement 24 h/24.....p. 151
 - Le fret.....p. 152
-

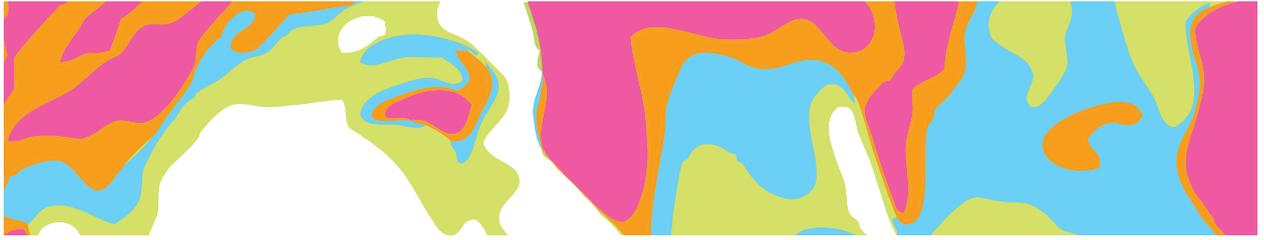
Chapitre 17

La convergence du projet de l'État et de la Région..... p. 153

- I La naissance de la convergence.....p. 154**
- II La contribution entre l'État et la Région Île-de-France.....p. 155**
- III Les premières réactions.....p. 156**

CONCLUSION P. 159

ANNEXES P. 161



INTRODUCTION

La loi du 3 juin 2010 définit le Grand Paris, dans son article 1^{er}, comme « un projet urbain, social et économique d'intérêt national, qui unit les grands territoires stratégiques de la région Île-de-France, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale ».

Elle précise que « ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs, dont le financement est assuré par l'État ». Elle définit ce réseau, comme « un métro automatique de grande capacité en rocade... reliant le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux ».

Organisant les procédures qui vont concourir à la création de ce réseau, la loi du 3 juin prévoit, dans son article 3, que sera établi un schéma d'ensemble du réseau de transports public du Grand Paris, après avis des collectivités territoriales, le public étant associé à l'élaboration de ce schéma au terme d'un débat public.

Le débat a porté sur « l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du réseau ».

Il a été organisé par la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante issue de la loi du 27 février 2002, sur la base d'un dossier établi par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet.

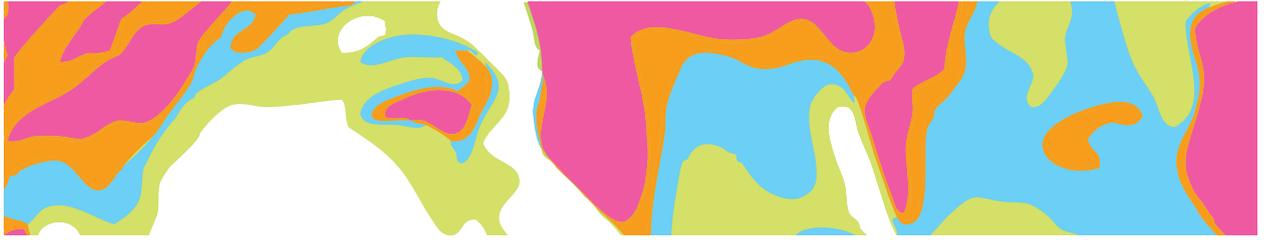
Le présent document s'attache à rendre compte des opinions et des questions formulées durant ce débat sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris. La première partie décrit l'organisation et le déroulement du débat, tandis que la seconde en résume les principaux enseignements.

Ce compte rendu sera remis à la Commission nationale du débat public qui, avant le 31 mars, l'adressera avec son propre bilan au maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris.

Ces deux documents seront rendus publics.

Dans un délai de deux mois, le maître d'ouvrage, par un acte motivé et publié, indiquera les conséquences qu'il tire de ce débat public pour l'élaboration du schéma du réseau de transport public du Grand Paris.

Le débat public du Grand Paris s'est déroulé du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. 55 réunions publiques ont été organisées. Plus de 15 000 participants ont été dénombrés. Il s'est réalisé de façon conjointe avec le débat public Arc Express et a recueilli une contribution essentielle de la part de l'État et la Région, fondée sur l'expression du public durant ce débat.



L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC



Chapitre 1 | Les spécificités du débat

- I Un régime juridique particulier
- II Plusieurs débats pour un seul périmètre
- III Une coordination par la CNDP
- IV Un dialogue permanent entre les deux commissions particulières
- V Une phase préalable écourtée

I Un régime juridique particulier

La France, signataire de la Déclaration de Rio (1992) et de la Convention d'Aarhus (1998), s'est engagée à assurer l'information du public sur les projets ayant une incidence importante sur l'environnement et l'aménagement du territoire, et à promouvoir la participation du public à ces décisions.

EXTRAIT ARTICLE 3

Extrait article 3 – loi du 3 juin 2010 (annexe I p. 162)

Le public est également associé au processus d'élaboration de ce schéma. À cette fin, un débat public est organisé par la Commission nationale du débat public, conformément au présent article. Ce débat est lancé dans un délai de quatre mois suivant la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. La Commission nationale du débat public met en place une commission particulière dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze. L'établissement public « Société du Grand Paris » assume la charge matérielle et financière du débat, à l'exception du coût des expertises complémentaires, à la charge de la Commission nationale du débat public qui peut en demander le remboursement à cet établissement public.

Le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

(...)

La durée du débat public est de quatre mois.

V. - Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public en publie le compte rendu et le bilan, auxquels sont joints les avis exprimés par les personnes visées au second alinéa du III. Il en fait rapport aux commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires.

Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte motivé qui est publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour le schéma d'ensemble qui a fait l'objet du débat public. (...) Il précise le schéma d'ensemble retenu et les modifications éventuellement apportées ainsi que les conditions prévues pour sa mise en œuvre. Le président du conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris » fait rapport aux commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires des conditions dans lesquelles l'acte prévu au présent alinéa a été élaboré, notamment la façon dont il a été tenu compte du débat public du Grand Paris.

La loi du 3 juin 2010 fixe donc les règles de ce débat public qui sera tenu à cette fin, en s'appuyant sur les articles L 121-1 à 15 du Code de l'Environnement, qui constituent le droit commun du débat public.

Compte tenu de l'ampleur du débat, la CNDP pourra désigner jusqu'à 12 membres pour la commission particulière du débat public, le droit commun limitant ce nombre de 3 à 7.

La Commission nationale, dans sa séance du 7 juillet 2010 a fixé l'organisation d'un débat dans une période s'étendant entre le 1^{er} octobre 2010 et le 1^{er} février 2011, modifiée dans sa séance du 1^{er} septembre 2010, pour la porter du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011.

II Plusieurs débats pour un seul périmètre

Le législateur prévoit que la Commission nationale du débat public organisera simultanément les débats publics relatifs au réseau de transport public du Grand Paris et au projet de métro en rocade Arc Express.

C'est la première fois qu'en Île-de-France, plusieurs débats publics sont organisés quasi simultanément sur des infrastructures de transport public dont celui du réseau de transport public du Grand Paris.

En effet, deux autres débats publics étaient organisés sur des projets de transports en Île-de-France durant la période du débat du réseau de transport public du Grand Paris, l'un sur le prolongement de la ligne RER E à l'ouest, de la gare Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie (Yvelines), projet porté par le STIF, avec le concours de Réseau ferré de France, l'autre sur l'interconnexion sud des LGV en Île-de-France, projet porté par Réseau ferré de France. Des réunions ont été organisées aux points de contact des tracés avec le réseau de transport public du Grand Paris, respectivement à La Défense et à Orly.

III Une coordination par la CNDP

La Commission nationale du débat public s'est investie dans le rapprochement entre les deux commissions. Elle a suivi attentivement la préparation et le déroulement des débats publics sur le réseau de transport public du Grand Paris et d'Arc Express.

La CNDP, en coordination permanente avec les deux CPDP, a élaboré notamment un dispositif pour la programmation des calendriers.

Ainsi, la commission particulière du réseau de transport public du Grand Paris avait programmé six réunions thématiques, dont celle sur « coûts et financement » qui a fait l'objet d'une adaptation du calendrier. Sous l'égide de la CNDP, et en accord avec la commission Arc Express, au vu des interrogations sur les recettes et les responsabilités financières des maîtres d'ouvrage, la réunion a été, finalement, programmée le 10 janvier 2011.

La date a été choisie après le vote de la loi rectificative des finances de 2010. Son déroulement avec une intervention technique de chaque maître d'ouvrage a permis d'informer et de débattre avec le citoyen sur l'impact de décisions annoncées dans la loi et ses conséquences sur le plan de financement et le compte d'exploitation.

L'ensemble des réunions communes ont été réalisées, en accord avec la CNDP, en tenant compte des programmes des réunions publiques des deux maîtres d'ouvrage. Les réunions communes ont stimulé des questions qui concernent les avantages et les inconvénients de deux projets sur un même territoire. Le nombre de cahiers d'acteurs en est, aussi, le témoignage le plus évident.

IV Un dialogue permanent entre les deux commissions particulières

Les présidents des CPDP, ainsi que leurs secrétaires généraux ont participé à des réunions de travail avec le président et le secrétaire général de la CNDP. Au besoin, les membres des CPDP ont été réunis à la CNDP. Ces réunions de travail ont participé à un déroulement harmonieux des deux débats.

Au niveau technique, la CNDP a souhaité mettre en place les conditions d'une liaison permanente. Une réunion hebdomadaire des secrétaires généraux et de leurs collaborateurs a permis de combiner de façon cohérente les différentes actions de communication et d'organisation des réunions publiques.

Cette coordination, réalisée avec les différents prestataires, dans une situation d'urgence, a eu de bons résultats. En particulier, pour les réunions d'ouverture et de clôture des réunions publiques, toutes les deux programmées au palais des congrès de Paris.

Elle a aussi eu des effets constructifs sur le déroulement du débat. Les 11 réunions communes, ont mobilisé les deux commissions et ont eu des conséquences sur les modalités techniques et financières. Les expositions respectives ont fait l'objet d'un traitement égalitaire. Le nombre important des cahiers d'acteurs communs et des cahiers de chaque commission a été géré de façon à informer au mieux les participants à l'entrée des salles. Enfin, les coûts financiers ont été répartis à égalité.

On notera qu'au titre de la communication, les réunions communes ont permis de rapprocher les deux commissions et de traduire une bonne entente pour la meilleure information possible du citoyen, par exemple la campagne d'affichage commune dans le réseau RATP, métro et bus.

V Une phase préalable écourtée

La loi du 3 juin dispose que « le débat public est lancé dans un délai de 4 mois suivant sa promulgation », soit avant le 3 octobre 2010.

Pour respecter ce délai, la CNDP a nommé, dès sa session du 2 juin le président de la CPDP, qui lui a proposé la liste des membres pour sa réunion du 7 juillet. La CNDP a approuvé le caractère complet du dossier du maître d'ouvrage dans sa séance du 1^{er} septembre.

La CNDP a très vite constitué un secrétariat général opérationnel, pour tenir compte de la dimension exceptionnelle du projet.

Cette démarche constituait une nécessité compte tenu d'un délai de mise en place raccourci alors que, dans le cas d'un débat public ordinaire, il est de 6 mois. Ce changement a eu des conséquences sur la phase préalable d'un débat public.

Les rendez-vous à programmer pour le président, avec les différentes structures concernées par le débat public, ont été regroupés dans une période restreinte. Les premières réunions de la commission se sont tenues dès le 8 juillet et se sont poursuivies tout le long du mois d'août.

Un appel d'offres a été lancé, au début du mois de mai 2010, par la Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Île-de-France pour l'assistance de la commission particulière du débat public en matière de fonctionnement, de communication et d'organisation du débat public. L'appel d'offres a été reparté en 4 lots. Ils portaient sur le conseil stratégique et l'assistance en communication (rédaction, presse, etc.), l'organisation et la logistique des réunions publiques, les comptes rendus de l'ensemble des réunions du débat public (synthèses, comptes rendus et verbatim) et l'assistance au fonctionnement interne de la CPDP.

Les conditions techniques de l'appel d'offres ont été élaborées par la DRIEA, la mission de préfiguration du Grand Paris, et le secrétariat général de la commission en cours de création.

Les données à la disposition, durant cette période, pour établir le meilleur cahier des charges se sont heurtées à la réalité du déroulement atypique de ce débat public.

Cette situation a eu des conséquences financières sur le montant initial du marché.

Le 6 août 2010, le marché notifié pour les quatre lots a été attribué au groupement Euro2c (Lot 1), État d'Esprit (Lot 2 et 4) et Sup'rédac (Lot 3), Euro2c étant le mandataire du groupement. Ces entreprises ont été opérationnelles à partir du début du mois d'août pour tenir les délais d'impression des documents et d'organisation du débat : dossier support, synthèse, affiches, tracts, dépliants, réservation de salles et d'espaces publicitaires...

Chapitre 2 | L'organisation du débat

I Une commission aux multiples compétences

II Un secrétariat général renforcé

III Une logistique adaptée

IV Une définition de l'aire du débat

V Un fonctionnement conjoint

I Une commission aux multiples compétences

La CPDP est composée de 12 membres aux compétences complémentaires dans le respect de la parité homme-femme : expériences de l'entreprise, notamment des PME, de la culture, de la communication, du droit, des transports, de l'administration publique.

Le président de la CPDP a été nommé par la CNDP le 2 juin 2010 :

► **François LEBLOND**, ancien préfet de région.

Les membres de la CPDP ont été désignés le 7 juillet 2010 :

► **Lamia ABDEL-NABY**, chargée d'assistance médicale dans une société d'assistance régie par le code des assurances, ancien membre d'une CPDP

► **Marie-Bénédicte AGUILA BALDIT**, ancien avocat au barreau de Paris, ancien membre de deux CPDP

► **Claude BERNET**, ancien inspecteur général de l'Agriculture, ancien président de trois CPDP

► **Paul CARRIOT**, secrétaire général de l'association française des ingénieurs et techniciens de l'environnement, commissaire-enquêteur

► **Joëlle FODOR-ESKENAZI**, urbaniste et sociologue, consultante en ingénierie de projets et stratégies de développement

► **Laurence HENRIOT**, chef d'entreprise-conseil en management secteur privé et fonction publique

► **Marie Laure JOUSSET**, conservateur en chef honoraire, responsable du département Design au Musée national d'art moderne/Centre Pompidou

► **Michel ROSTAGNAT**, délégué général de l'Union des ingénieurs des ponts, des eaux et des forêts

► **Didier SERRAT**, associé gérant d'une société de conseil en stratégie des entreprises

► **Christine URIBARRI**, directeur des actions économiques d'un établissement public national

► **Henri WATISSEE**, ancien chef d'entreprise et consultant

La commission s'est réunie chaque jeudi matin à compter du 1^{er} septembre 2010 sur un ordre du jour précis. Les sujets étaient abordés en présence des prestataires durant la première période du débat public. À partir de début décembre, la commission s'est recentrée sur le déroulement des réunions publiques. Les principaux sujets ont été : la planification des réunions publiques, la campagne de communication et son suivi sur le terrain, les cahiers d'acteurs, les entretiens, les conditions techniques et financières.

Des membres de la commission en activité, ont dû gérer leur emploi du temps en fonction d'un débat public qui compte 55 réunions publiques.

Tous les documents importants, les cahiers d'acteurs, les contributions et les avis, ont été diffusés par courriel aux membres de la CPDP. Chaque membre était sollicité pour donner son avis sur la pertinence des apports. Après cette consultation, ces documents étaient versés dans la banque de données du site Internet.

Les questions étaient transmises au maître d'ouvrage, après information des membres. Le délai moyen de réponse a été de 3 jours, (voir page 56).

Certaines questions s'adressaient à la commission, elles ont fait, elles aussi, l'objet d'une réponse circonstanciée par le Président et les membres de la commission.

Le nombre important de documents a entraîné un travail constant de la part des membres qui s'est poursuivi par l'élaboration du compte-rendu prenant en compte les évolutions du dernier mois du débat public.

Une revue de presse quotidienne a été adressée à l'ensemble de la commission et au secrétariat général.

Enfin, pour s'adapter au périmètre du débat, le Président a constitué quatre équipes de 3 membres, chacune dévolue à un secteur du territoire francilien où se dérouleraient les réunions publiques (Est, Ouest, Nord, Sud). Des entretiens ont eu lieu sur le terrain avec les principaux acteurs concernés. Il s'est révélé pertinent, après ces prises de contact par les membres qu'ils assument les fonctions de présidente ou président de séance, ou d'assesseurs des réunions publiques, sur leur territoire.



II Un secrétariat général renforcé

Une équipe solide a été constituée autour de Bruno VEDRINE, doté d'une forte expérience administrative et ancien secrétaire général d'un débat important.

Elle comprenait deux secrétaires générales adjointes, Alexandra MOREAU, spécialiste du débat public ayant l'expérience de plusieurs secrétariats généraux de débats, et Emma BOTHOREL, ancienne secrétaire générale d'une mission parlementaire.

Conformément au cahier des charges, les prestataires ont mis à disposition de la CPDP :

- ▶ Secrétariat et assistance technique : Stéphanie ARBAUT
- ▶ Assistance administrative et financière : Halima DEMBELE
- ▶ Webmestre : Amélie ESLINE
- ▶ Rédacteur : Guillaume PINTA

En outre la commission a bénéficié de l'apport de 3 étudiants stagiaires :

- ▶ Guillaume GAUTHIER, du 15 juillet 2010 au 2 octobre 2010, Mastère 1^{er} année Aménagement, Paris I Panthéon Sorbonne (Étude, synthèse, cartographie...)
- ▶ Alexandre SOURISSE, du 1^{er} octobre 2010 au 28 février 2011, Master I Géographie, Paris I Panthéon Sorbonne (Étude, synthèse, cartographie...)
- ▶ Hélène RIVIERE, du 10 janvier 2010 au 18 février 2011, LEA, Paris III Sorbonne (Synthèse de textes en anglais)

La commission tient à souligner qu'elle n'aurait pas pu accomplir sa mission sans l'énergie et les compétences déployées par ses collaborateurs.

III Une logistique adaptée

Le siège de la commission a été installé au 100 avenue de Suffren, à Paris XV^e.

Les locaux ont été aménagés pour recevoir les citoyens qui souhaitent consulter la documentation.

Les principales réunions de travail et les entretiens individuels ou groupés se sont tenus à la commission. Les réunions avec les autres commissions durant la période du débat public se sont déroulées, alternativement, à la commission du réseau de transport du Grand Paris ou à la commission Arc Express.

La proximité de la CNDP, située au 22, avenue de Segur, a facilité une relation permanente.

IV Une définition de l'aire du débat

L'aire du débat a couvert l'ensemble de la région Île-de-France ; les communes traversées par le projet de réseau de transport du Grand Paris ont fait l'objet d'une attention particulière en termes de diffusion de l'information et d'organisation de réunions.

Pour répondre de façon efficace à cette orientation, le programme d'information des citoyens, dans le cadre de la

stratégie de communication, sous la forme d'un envoi groupé par lettre, a été revu à la hausse.

Complémentairement, une information par Internet, telle que préconisée dans l'article 3, a été adressée aux organismes concernés par l'obligation de fournir un avis officiel sur ce débat, principalement l'ensemble des collectivités locales de la région.

Le délai de réponse au projet, avant le 31 décembre 2010, s'est heurté, en terme d'efficacité, à un équipement informatique inégal des petites collectivités. Des relances successives ont permis de contacter l'ensemble des élus.

V Un fonctionnement conjoint

Sur le conseil de la CNDP, des modalités communes ont été mises en place sans trahir les objectifs d'information dévolus à chaque commission pour rendre compte des dossiers des deux maîtres d'ouvrage.

Le lancement et la clôture des deux débats publics se sont déroulés en même temps au même endroit, des réunions communes ont eu lieu et les sites Internet des deux débats ont proposé la même arborescence.

Cette méthode n'a pas entamé les dispositifs arrêtés par les deux commissions. Elle a permis d'éclairer le citoyen sur deux projets qui comportent des éléments communs et de consolider la qualité du verbatim.

→ Ouverture et clôture

La réunion de lancement a ainsi eu lieu au Palais des Congrès, Porte Maillot, le 30 septembre 2010, en présence du STIF, maître d'ouvrage du projet Arc Express, de la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet de réseau de transport public du Grand Paris, de la Commission particulière du débat public sur le projet Arc Express et de la Commission particulière du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris. Elle a été présidée par Jean-Luc Mathieu, président de la CPDP Arc Express.

La réunion de clôture a, quant à elle, eu lieu le 31 janvier 2011, au même endroit, en présence de tous les acteurs précités. Elle a, cette fois-ci, été présidée par François Leblond, président de la CPDP sur le réseau de transport public du Grand Paris.

Lors de la réunion de clôture, le hall d'accueil et de présentation des cahiers d'acteurs a été amélioré pour permettre au public de comprendre l'évolution des deux débats publics. Une carte sur le protocole d'accord a été affichée avec la mise à disposition de la contribution de l'État et de la Région.

→ Réunions communes

Parmi les cinquante-cinq réunions, onze ont été des réunions communes aux deux débats publics. Ces réunions communes ont eu lieu dans les départements de la petite couronne.

La présidence de ces réunions s'est effectuée à tour de rôle par un membre de la CPDP Arc Express et un membre de la CPDP Réseau de transport public du Grand Paris. Les deux CPDP étaient présentes à la tribune, ainsi que les deux maîtres d'ouvrage.

Toutes ces réunions ont été élaborées dans un strict esprit égalitaire. Les règles du débat public et la gestion de la réunion ont été confiées respectivement à un représentant de la commission du Réseau de transport public du Grand Paris ou d'Arc Express. Chaque maître d'ouvrage a eu le droit au même temps d'expression. Cependant, ce dispositif a diminué

le temps consacré aux questions de la salle. Sur la base d'une réunion d'une durée de trois heures, seulement 1 heure 30 était consacrée à l'échange avec la salle.

→ **Réunions de synthèse**

En fin de débat et au nombre de trois, les réunions de synthèse ont été organisées en orientant leurs interventions sur les données les plus actualisées du projet. Aux deux dernières réunions de synthèse, un représentant de la préfecture de Paris et de la région Île-de-France a présenté la contribution de l'État et de la Région.

Elles ont été l'occasion pour les participants de poser des questions plus précises sur l'impact de cette contribution et les conséquences qui ressortaient de la présentation de la carte jointe au document.

→ **Site Internet**

Pour mettre en évidence le lien entre les deux débats, la Commission nationale du débat public a demandé que les sites Internet des deux débats soient organisés de la même façon et présentent les mêmes modalités.

Ainsi, par exemple, les modalités de recherche par mot-clé ou par carte géographique étaient proposées sur les deux sites.

En outre, l'échange permanent entre les deux secrétariats généraux a autorisé une lecture immédiate et en temps réel des documents communs sur les deux sites, évitant des problèmes de décalage.

Les adresses des deux sites suivent la même logique : <http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org> et <http://www.debatpublic-arcexpress.org>.

Chapitre 3 | La préparation du débat

I Les entretiens de la phase de démarrage

II Le plan de communication

III Les actions de communication

I Les entretiens de la phase de démarrage

Nommé le 2 juin 2010, le président de la CPDP a immédiatement engagé des entretiens préalables au débat.

L'objectif était aussi de mobiliser les personnes rencontrées sur la tenue de ce débat public. On trouvera en annexe III page 168-173 la liste des personnes : élus, responsables administratifs, chefs d'entreprises, syndicalistes, responsables associatifs.

Du fait de la période estivale, de nombreux rendez-vous se sont étalés jusqu'à l'ouverture du débat.

Le président

Les principaux acteurs ont été rencontrés pendant les mois d'août et septembre, ainsi que durant le premier mois du débat public.

Dès les premiers rendez-vous, il s'est avéré qu'il n'était pas possible de restreindre les entretiens aux seules communes concernées par le projet. L'impact sur l'ensemble de la région Île-de-France était trop fort. La loi l'avait d'ailleurs anticipé en élargissant la participation à toutes les communes par le biais de « l'avis sur la loi du 3 juin ».

Cette disposition a entraîné une démarche auprès des collectivités ou des intercommunalités qui s'investissent dans le domaine du transport. Le président de la commission a rencontré les principales collectivités et intercommunalités ainsi que les conseils généraux, dans une période estivale peu propice.

Cette obligation dans un délai restreint, a exigé de la commission une organisation pragmatique avec l'ensemble des membres.

Les membres de la commission

Préalablement aux réunions publiques, 4 équipes de 3 membres (réparties par pôle géographique) ont été chargées de prendre des contacts dans leur secteur.

Pour sensibiliser au débat public et recueillir les commentaires nécessaires au bon déroulement du débat, la plupart des contacts se sont déroulés sur le terrain. En particulier avec les élus des communes dans lesquelles étaient prévues les réunions publiques, ou avec leurs principaux collaborateurs (adjoints à l'urbanisme ou au développement, directeurs de cabinet, directeurs de la communication).

II Le plan de communication

Le choix d'une identité visuelle

Une identité visuelle a pour première qualité d'être significative, pour seconde d'être aisément perceptible : aussi la commission a-t-elle choisi un visuel représentant des visages humains, pour signifier sa priorité à l'écoute des usagers, avec des couleurs vives. L'ensemble des supports édités par la CPDP ont repris cette identité visuelle.

Elle a, par ailleurs, été adaptée aux réunions communes avec les autres débats publics, prolongement du RER E à l'ouest et Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France.

Avec la commission particulière Arc Express, le choix s'est porté sur une identité visuelle, orientée vers l'information des dates de tenue des réunions communes. Sous la forme d'affichettes dans les couloirs du métro ou dans les bus, elles ont eu un impact auprès d'un public en transit.

→ Affiches des réunions



Réunion Réseau de transport public du Grand Paris (RTPGP)



Réunion Commune RTPGP/ Arc Express



Réunion Commune RTPGP/ Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France



Réunion Commune RER E prolongement à l'ouest/RTPGP/Arc Express

Le dossier du débat et sa diffusion

Les documents indispensables au déroulement du débat public sont ceux provenant du maître d'ouvrage. Ils contiennent le projet soumis au débat et servent de base de discussion.

Le dossier destiné au public comporte, conformément aux dispositions de l'article 3 paragraphes II et IX de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les éléments suivants :

- ▶ Le dossier du maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, présentant :
 - les objectifs et les caractéristiques du projet du réseau de transport public du Grand Paris ;
 - l'exposé des enjeux socio-économiques ;
 - l'estimation du coût et les modes de financement envisagés ;
 - les prévisions de trafic ;
 - l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire ;
- ▶ La synthèse de l'évaluation stratégique environnementale et l'avis de l'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;
- ▶ La synthèse du dossier du maître d'ouvrage, le STIF, sur le projet Arc Express.

Lors de sa séance du 1^{er} septembre, la Commission nationale a examiné le projet de dossier du débat et a considéré qu'il était suffisamment complet pour être soumis au débat public. Toutefois, la Commission a souhaité qu'à l'occasion du débat, soient explicitées les prévisions de trafic ainsi que la nature et la répartition des recettes.

Ce dossier, qui doit être publié par la Commission au moins un mois avant le début du débat public, conformément aux dispositions de l'article 3-III de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 sur le Grand Paris, a été mis en ligne ce même jour sur le site Internet de la CPDP.

Exceptionnellement, l'impression des documents du maître d'ouvrage a été intégrée dans le marché de communication de la CPDP, dans la mesure où la Société du Grand Paris était en cours de création.

Le dossier complet du maître d'ouvrage a été diffusé à l'ensemble des parlementaires, conseillers régionaux, généraux et maires d'Île-de-France, ainsi qu'à 155 responsables d'associations et à une centaine de chefs d'entreprises. Au total plus de 2 800 personnes ont reçu ce dossier.



Les documents édités par la CPDP

Un « mode d'emploi » (voir ci-dessous) a été réalisé sous forme d'un dépliant de trois volets, présentant les modalités du débat. Ce document a été diffusé en amont du débat. On pouvait y trouver le calendrier du débat tel qu'il avait été défini au mois de septembre 2010. Au vu des nombreux changements de dates et de lieux des réunions publiques, au cours de l'avancée du débat, ce calendrier est devenu vite obsolète. Les lecteurs étaient toutefois prévenus de ces possibles changements sur le document, et pouvaient se rendre sur le site Internet pour obtenir une version mise à jour.

→ Dépliant / mode d'emploi du débat :

COMMENT PARTICIPER ?

Des outils pour s'informer

- Le dossier de débat est composé des documents suivants : le dossier de la Société du Grand Paris et sa synthèse qui présentent de manière complète les enjeux et caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris, la synthèse du rapport environnemental et l'avis de l'autorité environnementale, la présentation du projet Arc Express réalisée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France.
- Le journal du débat et le newsletter : réalisées et diffusées par la CPDP, ils reflètent le déroulement et l'actualité du débat public.
- Les verbatim des réunions : la totalité des échanges des réunions publiques est enregistrée. Le verbatim et sa version interactive seront accessibles sur le site internet de la CPDP.

Des occasions et des moyens de s'exprimer

- Les réunions publiques : thématiques ou générales, elles sont l'occasion, sous l'égide de la CPDP, de confronter le projet à vos idées, d'écouter différents points de vue et de poser directement vos questions à la Société du Grand Paris. Une large part du temps de parole de ces réunions est consacrée au public.
- Le site internet : www.debatpublic-reseau-GrandParis.org : il regroupe tous les documents du débat, le calendrier des réunions, les réponses aux questions, les comptes-rendus, les photos et vidéos des réunions publiques. Visibilité quasi instantanée, il vous donne la possibilité de participer au débat en posant des questions, en émettant des avis, en publiant des contributions argumentées. La transmission de certaines réunions publiques, vous pourrez, via votre webcam, participer à la réunion.
- Des acteurs institutionnels régionaux sont associés par la loi et peuvent émettre un avis sur le projet : la région Ile-de-France, les départements d'Ile-de-France, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France, y compris compléments en matière d'urbanisme ou d'aménagement, et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, l'Association des maires d'Ile-de-France, le syndicat mixte "Paris Métropole" ainsi que l'Atelier international du Grand Paris. Ces avis seront publiés sur le site de la CPDP.
- Les cahiers d'acteurs : la CPDP offre la possibilité à toute partie prenante au débat public (associations, syndicats, collectifs de citoyens, chercheurs, consultants...) d'exprimer en 4 pages maximum, leurs positions sur le projet de façon argumentée, en s'appuyant sur la forme d'un cahier d'acteur (modèle téléchargeable sur le site internet de la CPDP).
- Le blog du débat : espace de discussion, il rassemble les questions et avis qui portent sur le projet. De manière complémentaire, la CPDP proposera des espaces thématiques de discussion.
- Un courrier adressé à la Commission particulière du débat public.

Pour plus d'informations : www.debatpublic-reseau-GrandParis.org

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Au total une centaine de réunions publiques sont organisées en sorte de 20 heures à 23 heures, majoritairement en Ile-de-France. **Paris, 30 septembre 2010 Réunion de lancement des débats publics sur les projets de réseau de transport public du Grand Paris et Arc Express** Palais des Congrès - Amphithéâtre boissieu - 2 place de la Porte Maillot - Paris 17^e • Versailles 05/10/2010 • Melun 07/10/2010 • Paris 11/10/2010 • Sain-Denis 13/10/2010 • Cergy-Pontoise 18/10/2010 • Créteil 20/10/2010 • Evry 21/10/2010 • Chelles 25/10/2010 • Roissy-en-France 26/10/2010 • Nanterre 26/10/2010 • Aubervilliers 27/10/2010 • Rueil-Malmaison 02/11/2010 • Gennevilliers 02/11/2010 • Cochon 04/11/2010 • Noisy-le-Grand 04/11/2010 • Vitry-sur-Seine 08/11/2010 • Bagneux 08/11/2010 • Champsigny-sur-Marne 10/11/2010 • Adropot de Roissy 15/11/2010 • St-Quentin-en-Yvelines 16/11/2010 • Bécon-les-Bruyères 16/11/2010 • La Défense 18/11/2010 • Massy 23/11/2010 • Clichy-sous-Bois 23/11/2010 • Alfortville 25/11/2010 • Sevran 25/11/2010 • Jouy-en-Josas 30/11/2010 • Villepinte 02/12/2010 • Colombes 02/12/2010 • Champs-sur-Marne 03/12/2010 • Sennecey 07/12/2010 • Villejuif 07/12/2010 • Gonesse 09/12/2010 • Boulogne-Billancourt 09/12/2010 • Issy-les-Moulineaux 14/12/2010 • Villiers-sur-Marne 14/12/2010 • Châillon 16/12/2010 • Le Bourget 16/12/2010 • Sceaux 20/12/2010 • Aulnay-sous-Bois 20/12/2010 • Paris 22/12/2010 • Amiens 05/01/2011 • Paris-Porte de Cligny 11/01/2011 • Saint-Cloud 11/01/2011 • Orly 13/01/2011 • Saint-Ouen 13/01/2011 • Bondy 17/01/2011 • Melan-Alfort 18/01/2011 • Le Kremlin-Bicêtre 18/01/2011 • Orléans 20/01/2011 • Le Havre 22/01/2011 • Paris, 31 janvier 2011 Réunion de clôture

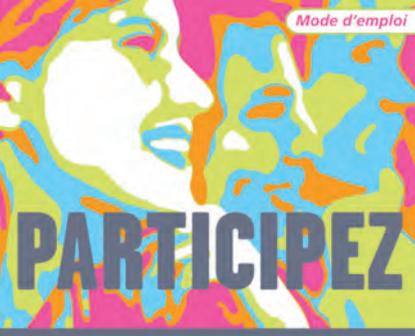
Retrouvez sur notre site www.debatpublic-reseau-GrandParis.org les réunions ouvertes à tous, organisées près de chez vous. Le programme est actualisé en temps réel.

1. Réunion obligatoire en direct sur Internet
2. Réunion commune avec le débat public sur le projet Arc Express
3. Réunion commune avec le débat public, sur le projet prolongement d'Éole
4. Réunion commune avec le débat public sur le projet CPDP d'intercommunalité

Une coordination de deux débats publics prévue par la loi du Grand Paris
Entre le 30 septembre 2010 et le 31 janvier 2011, le public peut participer à deux débats publics organisés par la CPDP et coordonnés par deux CPDP distinctes, sur deux champs d'infrastructures de transport public : le projet de la Société du Grand Paris et le projet du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Le traitement conjoint de deux débats, coordonnés par la CPDP, et dont certaines réunions seront communes, permettra de confronter et d'exprimer :
* Pour s'exprimer sur le débat public sur le projet Arc Express : www.debatpublic-reseau-GrandParis.org

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



Mode d'emploi

PARTICIPEZ

30 septembre 2010 - 31 janvier 2011


 Le débat public Réseau de transport public du Grand Paris

www.debatpublic-reseau-GrandParis.org

UN DÉBAT PUBLIC SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS : POURQUOI ET QUI L'ORGANISE ?

La loi dite du « Grand Paris » a prévu d'associer le public à la définition du réseau de transport public du Grand Paris lors du débat public organisé par la Commission nationale du débat public (CNDB). Autorité administrative indépendante, celle-ci est garante de l'information et de l'expression de la population, dans l'élaboration des projets d'équipement. La CNDB a confié l'animation de ce débat à une Commission particulière du débat public (CPDP), composée de douze membres et placée sous la présidence de François LEBLOND. Ouvert à l'ensemble de la population, le débat public porte sur l'opportunité du projet de réseau de transport public du Grand Paris, sur ses objectifs et sur ses caractéristiques. Il n'est pas le lieu de la décision, ni même de la négociation, il est un temps d'information, de réflexion, d'écoute, de dialogue et de proposition.

QUELS SONT LES PRINCIPES D'UN DÉBAT PUBLIC ?

Procédure définie par la loi de Démocratie de proximité du 27 février 2002, le débat public est encadré par des règles et repose sur des principes que les membres de la CPDP s'engagent à faire respecter :

- Neutralité : la CPDP ne s'prononce pas sur le fond du projet et ne donne aucun avis. Elle garantit la qualité du débat.
- Indépendance : la CPDP est indépendante du maître d'ouvrage et respecte des principes déontologiques tels que l'équité, l'intégrité et la confidentialité.
- Équivalence : la CPDP garantit à toute personne le droit de s'informer, de participer et d'exprimer quels que soient son statut et sa représentativité.
- Transparence : la CPDP s'engage à ce que l'information sur le projet soit claire et accessible.
- Argumentation : la CPDP veille à ce que l'ensemble des positions et arguments exprimés soient explicités puis débattus.

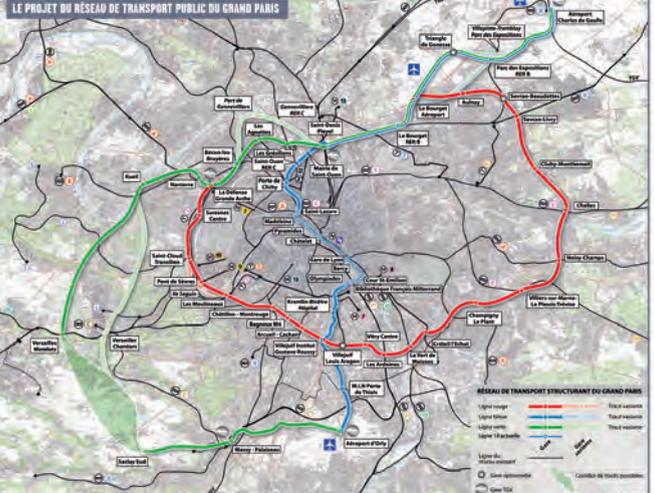
QUELLES SONT LES SUITES DU DÉBAT PUBLIC ?

Pour le 31 mars 2011, le président de la CPDP établit un compte-rendu du débat et le président de la CNDB en rédige le bilan. Le maître d'ouvrage dispose alors de deux mois pour indiquer la suite qu'il donne à son projet, en s'appuyant sur les enseignements du débat public.

* Pour en savoir plus : www.debatpublic.org

www.debatpublic-reseau-GrandParis.org

LE PROJET DE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



RÉSEAU DE TRANSPORT STRUCTURANT DU GRAND PARIS
 Ligne rouge : Axe central
 Ligne verte : Axe de la Seine
 Ligne bleue : Axe de la Marne
 Ligne violette : Axe de la Vallée
 Ligne orange : Axe de la Vallée de la Seine
 Ligne noire : Axe de la Vallée de la Marne
 Ligne grise : Axe de la Vallée de la Seine
 Ligne blanche : Axe de la Vallée de la Marne
 Ligne pointillés : Axe de la Vallée de la Seine
 Ligne tireté : Axe de la Vallée de la Marne
 Ligne trait : Axe de la Vallée de la Seine
 Ligne double : Axe de la Vallée de la Marne
 Ligne triple : Axe de la Vallée de la Seine
 Ligne quadruple : Axe de la Vallée de la Marne
 Ligne quintuple : Axe de la Vallée de la Seine
 Ligne sextuple : Axe de la Vallée de la Marne
 Ligne septuple : Axe de la Vallée de la Seine
 Ligne octuple : Axe de la Vallée de la Marne
 Ligne nonuple : Axe de la Vallée de la Seine
 Ligne décuple : Axe de la Vallée de la Marne

UNE COMMISSION À VOTRE ÉCOUTE

Les 12 membres de la CPDP ont été choisis pour leur expérience et leur indépendance.

François LEBLOND
Président honoraire
Lamia ABDEL NABY
Chargée d'assistance médicale, ancienne membre de CPDP

Morice-Bernadette AGUILA BALDI
Ancien enseignant, ancienne membre de CPDP

Claude BERNET
Ancien inspecteur général de l'Agriculture, ancien Président de CPDP sur des projets d'infrastructures

Paul CARRIOT
Secrétaire général de l'Association Française des Ingénieurs et Techniciens de l'Environnement, commissaire enquêteur

Jocille FODOR ESKENAZI
Urbaniste, consultante en ingénierie de projets et stratégies de développement

Laurence HENRIOT
Fondatrice d'une entreprise conseil en management

Maurice-Louis JOUSSET
Ancien responsable du département design du Centre Georges Pompidou

Michel ROSTAGNAT
Délégué général de l'Union des Ingénieurs des Ponts, des Eaux et des Forêts

Didier SERRAT
Associé général d'une société de conseil en stratégie des entreprises

Christine URIBARRI
Directeur des relations économiques d'un établissement public national

Henri WATISSE
Expert PVE

Le document édité pour la contribution État / Région

Le 26 janvier 2011, l'État représenté par Maurice Leroy, ministre de la Ville, chargé du Grand Paris, et le Conseil régional d'Île-de-France représenté par son président Jean-Paul Huchon, transmettent, à la CNDP, leur contribution intitulée « Protocole entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Île-de-France », (voir annexe VIII page 188).

Elle est versée aux deux débats publics, celui du Réseau de transport public du Grand Paris et celui d'Arc Express.

Cette contribution a été distribuée lors des trois dernières réunions publiques, notamment à Nogent-sur-Marne, le 26 janvier 2011, à Suresnes, le 27 janvier 2011 et à la réunion de clôture, le 31 janvier 2011.



III Les actions de communication

En amont du débat

Deux grandes actions ont été programmées avant le début du débat : l'impression et la diffusion d'une part, la campagne d'affichage d'autre part. Toutes deux se sont réalisées dans un délai écourté et avec des conditions techniques non prévues à l'origine.

→ L'impression et la diffusion

Suivant les orientations de la CNDP et en relation avec la commission Arc Express, trois niveaux de diffusion ont été sélectionnés :

- ▶ La ville de Paris, avec un envoi aux habitants des arrondissements directement concernés par le projet de réseau de transport public du Grand Paris et par le projet Arc Express ;



- ▶ Aux habitants de la petite couronne, avec un envoi de l'ensemble des documents (« mode d'emploi » du débat et synthèse du dossier du maître d'ouvrage), couplé avec ceux de la commission Arc Express ;
- ▶ Aux habitants de la grande couronne, avec un envoi du « mode d'emploi » du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris.

Le prestataire a procédé au boitage de 4 millions de documents.

De façon plus précise, tous les foyers de petite couronne ont, au moins, reçu un dépliant sur le débat. Un boitage de la synthèse du maître d'ouvrage a été effectué dans les villes présentes sur le tracé du projet et certains pôles de la grande couronne comme les villes nouvelles.

L'opération d'édition et de diffusion a été réalisée entre le 1^{er} septembre et le 30 septembre 2010. Ces délais raccourcis n'ont pas été sans effet sur la bonne exécution des envois. La commission confirme que certaines communes n'ont pas reçu les documents.

Pour mobiliser l'ensemble des publics, la commission s'est adressée à plus de 8 500 entreprises, 2 000 directeurs de communication, une centaine d'établissements d'enseignement supérieur, et autant d'associations et de « think-tank », pour leur proposer de commander les documents du débat et les diffuser dans leurs réseaux.

Cette lettre d'information a été diffusée à 11 046 contacts. Au total, près de 70 000 documents ont été commandés (37 000 documents du débat et 32 000 dépliant).

→ La campagne d'affichage

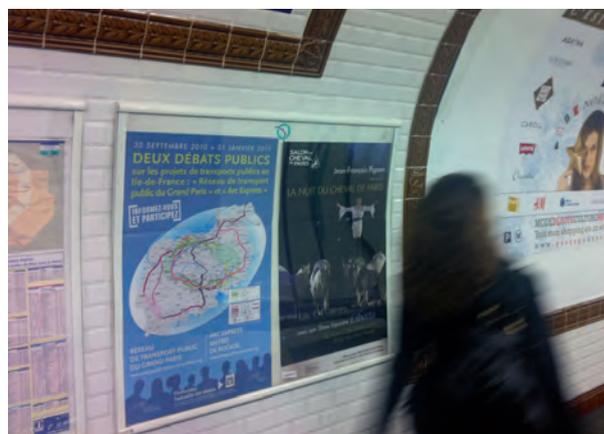
Il n'a pas été possible d'envisager une campagne d'affichage grand public, compte tenu des coûts et de l'évolution des conditions de ce débat public. La commission a souhaité s'orienter vers des actions ciblées.

Certains des publics visés ont fait l'objet d'une campagne d'information adaptée. La commission a ainsi envoyé à 1 671 lycées et universités d'Île-de-France un lot de 3 affiches de taille 40x60 cm pour sensibiliser les jeunes.

Des entreprises et des organismes publics ont reçu des affiches pour informer leurs salariés ou leurs adhérents. Les centres de recherche et les universités ont été démarchés et ont reçu un jeu d'affiches pour les différents services.

Une campagne d'affichage a été également mise en place en coordination avec la RATP, au sein des bus, stations de métro et transiliens pour informer les usagers. Dans le souci d'innover, la commission a utilisé le dispositif « flash-code », qui permet de télécharger immédiatement toutes les informations relatives au débat grâce à un téléphone portable, en particulier le calendrier des réunions publiques à venir.





Pendant le débat

Le dispositif prévu pour accompagner le débat s'est déroulé de manière continue et souvent avec le soutien des collectivités locales qui accueillent une réunion publique. Des opérations ponctuelles sur le site Internet de la commission ont été mises en place pour encourager les citoyens à participer au débat public.

→ Les actions permanentes d'information

► Diffusion

Des contacts ont été pris par le prestataire avec les mairies à l'approche des réunions pour les inciter à relayer la communication du débat sur l'ensemble de leurs supports d'information (site Internet, magazine institutionnel).

Au fur et à mesure de son déroulement, les collectivités ont relayé de façon efficace le débat public. Un kit du débat composé du dossier de presse, d'affiches en 40x60 et d'outils Web était systématiquement proposé aux collectivités.

Des entretiens avec les membres de la commission ont permis d'affiner des actions qui avaient été sous-dimensionnées, voire oubliées. Dans ce sens, la CPDP a décidé de renforcer le dispositif de partenariats en multipliant les tractages sur les marchés et à la sortie des gares, et l'affichage préalable aux réunions. Ces actions ont été adaptées selon les villes et la période du débat.



Certaines communes ont valorisé, de façon importante, leur cahier d'acteurs et communiqué autour de la date de tenue des réunions publiques.

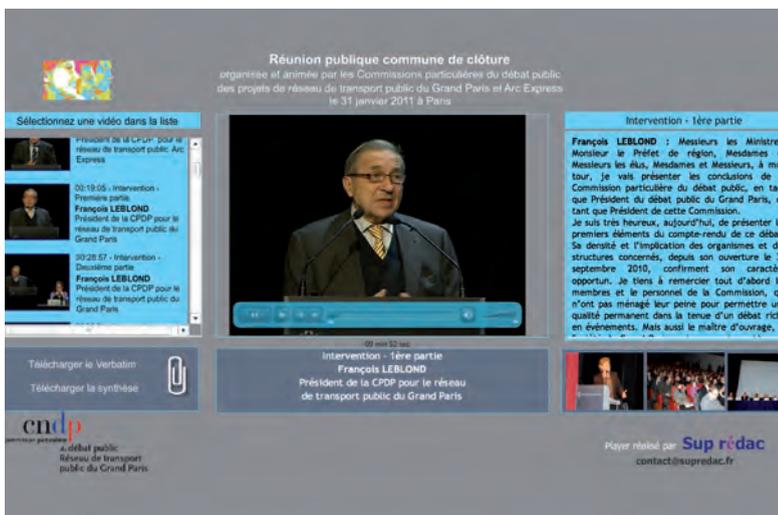
Une exposition itinérante a été mise en place. Elle est composée de dix panneaux d'exposition : six kakémonos réalisés par la Société du Grand Paris présentent le projet, et quatre présentant la CPDP et les modalités du débat. Un dernier propose une carte commune des deux projets : Grand Paris et Arc Express.

Ces panneaux ont été exposés à chaque réunion publique et ont suscité un vif intérêt des participants. Les mairies de Bagneux, Issy-les-Moulineaux, Argenteuil et Châtillon ont également accueilli l'exposition pendant une semaine pour informer sur le projet et le rôle de la CPDP.



► Internet

Création d'un « Player interactif » : avec l'organisation complexe des deux débats publics, la création d'un système à disposition des internautes a été mise en œuvre, permettant une lecture facile et efficace des verbatim et des synthèses vidéo. Ce système a été réalisé en liaison avec le secrétariat général de la commission et permet de disposer sur un seul écran, de la totalité de la vidéo de la réunion publique et de pouvoir la consulter, de sélectionner le passage d'un intervenant et enfin de lire le verbatim de ce dernier sur la droite de l'écran, procédé important pour les mal entendants.



Les résultats de ce dispositif sont précisés chapitre 4 page 51.

→ Les opérations ponctuelles

Les réunions thématiques ont fait l'objet de campagnes d'information spécifiques en fonction du thème qu'elles abordaient (lettres d'information, information par incrustation « pop up » sur le site Internet de la CPDP). L'objectif de cette communication était de mobiliser le plus grand nombre de citoyens et d'acteurs.

Réunion générale



Réunion thématique



Une bannière Internet a été mise à la disposition des services communaux, pour relayer, sur leur site, l'information sur les réunions.



Chapitre 4 | Le déroulement du débat

- I Les réunions publiques
- II La coordination avec le débat public Arc Express
- III La coordination avec les débats publics RER E prolongement à l'Ouest et Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France
- IV La participation aux réunions publiques
- V Le dispositif Internet

I Les réunions publiques

55 réunions publiques ont été organisées ; elles ont rassemblé plus de 15 000 personnes, chiffre jamais atteint dans un débat public. Malgré des changements de date, le public a répondu présent.

Dans un premier temps, les réunions publiques se sont déroulées dans des salles payantes. Par la suite, la mobilisation des collectivités locales s'est traduite par la mise à disposition de salles communales, et un effort de signalisation, point faible du dispositif du prestataire.

La commission a mis en place quatre types de réunions publiques pour couvrir un débat possédant plusieurs dimensions :

- ▶ des réunions générales, dans les chefs lieux départementaux, destinées à sensibiliser en priorité les habitants de la grande couronne au projet ;
- ▶ des réunions de proximité pour présenter le tracé du réseau et son impact sur le territoire desservi ;
- ▶ des réunions thématiques pour échanger sur les problématiques soulevées par le projet : impact économique et international, urbanisme et quartiers, intermodalité, environnement, impact sur les territoires de projet, financement ;
- ▶ des réunions de synthèse pour présenter en fin de débat les données actualisées sur le projet.



Le déroulement d'une réunion

En règle générale, les réunions publiques se sont tenues de la manière suivante :

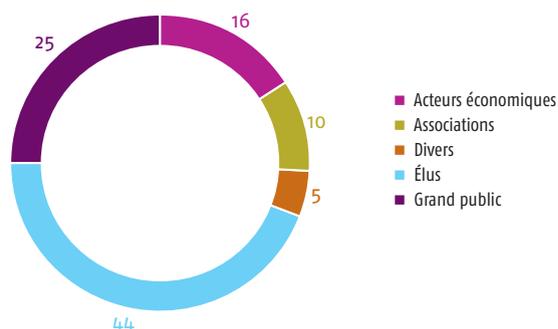
- ▶ début de la réunion publique à 20 heures ;
- ▶ mot d'accueil « républicain » d'un élu de la ville hôte ;
- ▶ présentation de la procédure du débat par un membre de la CPDP ;
- ▶ présentation du projet par la Société du Grand Paris ;
- ▶ débat avec la salle ;
- ▶ fin de la réunion publique à 23 heures.

Cette durée a été généralement respectée. Toutefois, son déroulement a été sujet à variation en fonction de la composition des participants de la salle et des évolutions du débat.

La présence nombreuse d'élus et leurs interventions d'une durée supérieure à la moyenne, a restreint, au début du débat, la prise de parole des citoyens. Le nombre moyen de questions, par réunion, atteste d'une faiblesse dans cet exercice qui avait été limité à trois heures.



Temps de parole hors CPDP et MO en %



Au fur et à mesure de l'avancée des débats et du cheminement vers une possibilité de convergence, les citoyens se sont plus manifestés et le nombre de questions posées a été en augmentation dans les dernières réunions publiques.

Pendant les réunions communes, les commissions ont dû demander aux maîtres d'ouvrage de se concentrer sur les réponses à fournir au citoyen. En effet, des échanges techniques, assez longs, entre spécialistes de la Société du Grand Paris et du STIF ont monopolisé le temps de parole de la salle.

Les différents types de réunions publiques

→ Les réunions générales : 5

Les réunions générales, dites départementales, ont été consacrées au projet dans son ensemble.

Les réunions générales ont traduit un intérêt des participants pour le projet de réseau de transport public du Grand Paris, même en l'absence de desserte de leur territoire. Cette démarche de la commission a eu un impact positif mobilisant les départements.

DATE	VILLE	RÉUNION	DPT	SALLE
mardi 5 octobre	Versailles	Réunion générale	78	Palais des Congrès
jeudi 7 octobre	Melun	Réunion générale	77	Salle des fêtes
lundi 18 octobre	Cergy-Pontoise	Réunion générale	95	Espace Parc St Christophe (Cergy)
jeudi 21 octobre	Évry	Réunion générale	91	Génocentre
lundi 25 octobre	Chelles	Réunion générale	77	Centre Culturel

→ Les réunions de proximité : 28

Les réunions de proximité ont permis de traiter les impacts locaux du projet sur les territoires concernés.

Les questions les plus fréquentes ont porté sur l'amélioration du réseau existant. Toutefois, l'ensemble du projet a fait l'objet d'une attention soutenue du public. Les principales questions avaient pour thème : le tarif, les horaires, le coût de l'opération, la sécurité, mais aussi l'implantation des gares.

On notera l'intérêt que les habitants de l'Est ont porté au tracé présenté, notamment l'implantation des gares et les dessertes possibles de l'aire parisienne. Les élus locaux ont défendu, majoritairement, des projets de développement et justifié la création ou le transfert d'une gare. Les prises de parole ont été longues et ont fait l'objet de critiques de la part des participants.

Le calendrier des réunions de proximité

DATE	VILLE	RÉUNION	DPT	SALLE
mardi 26 octobre	Roissy-en-France-Villepinte	Réunion de proximité	95	Salle de l'orangerie (Roissy-en-France)
mardi 26 octobre	Nanterre	Réunion de proximité	92	Espace Chevreul
mardi 2 novembre	Asnières	Réunion de proximité	92	Espace Francis Delage
jeudi 4 novembre	Arcueil-Cachan	Réunion de proximité	94	Théâtre Jacques Carat (Cachan)
jeudi 4 novembre	Noisy-Champs	Réunion de proximité	93	Espace Michel Simon (Noisy-le-Grand)
lundi 8 novembre	Bagneux	Réunion de proximité	92	Salle des fêtes Léo Ferré
mardi 16 novembre	St-Quentin-en-Yvelines	Réunion de proximité	78	UGC Ciné Cité Ouest
mardi 23 novembre	Massy	Réunion de proximité	91	Gymnase de Villaine
mardi 23 novembre	Clichy-Montfermeil-Gagny-Coubron	Réunion de proximité	93	Gymnase Colette Besson (Montfermeil)
mercredi 24 novembre	Alfortville-Maisons-Alfort	Réunion de proximité	94	Pôle culturel d'Alfortville
mercredi 24 novembre	Le Bourget-Drancy	Réunion de proximité	93	Espace culturel du Parc de Drancy
jeudi 25 novembre	Sevran-Livry-Gargan	Réunion de proximité	93	Salle des fêtes de Sevran
jeudi 2 décembre	Villiers-le-Bel	Réunion de proximité	95	Espace Marcel Pagnol
jeudi 2 décembre	Rueil-Malmaison	Réunion de proximité	92	Cinéma Ariel
mardi 7 décembre	Sannois	Réunion de proximité	95	Centre Cyrano
jeudi 9 décembre	Gonesse	Réunion de proximité	93	Salle Jacques Brel - Salle des fêtes
lundi 13 décembre	Aulnay-sous-Bois	Réunion de proximité	93	Espace Jacques Prévert
mardi 14 décembre	Issy-les-Moulineaux	Réunion de proximité	92	PACI Palais des Arts et des Congrès

DATE	VILLE	RÉUNION	DPT	SALLE
jeudi 6 janvier	Le Mesnil-Amelot	Réunion de proximité	77	Salle Multisports
lundi 10 janvier	Boulogne-Billancourt	Réunion de proximité	92	Salle du Carré Belle-feuille
lundi 10 janvier	Chevilly-Larue	Réunion de proximité	94	Théâtre André Malraux
jeudi 13 janvier	Saint-Ouen	Réunion de proximité	93	Salle des fêtes Barbara
lundi 17 janvier	Bécon-les-Bruyères	Réunion de proximité	92	Salle Le Vigny Quartier des Bruyères
mardi 18 janvier	Le Kremlin-Bicêtre	Réunion de proximité	94	Espace André Maigné
mardi 18 janvier	Argenteuil-Bezons	Réunion de proximité	95	Salle Pierre Dux
mercredi 19 janvier	Clichy-la-Garenne- Pont Cardinet	Réunion de proximité	92	École Victor Hugo (Clichy-la-Garenne)
mercredi 19 janvier	Le Blanc-Mesnil	Réunion de proximité	93	Gymnase Auguste Delaune Stade Jean Bouin
mercredi 19 janvier	Gif-sur-Yvette (Plateau de Saclay)	Réunion de proximité	91	Supélec
jeudi 20 janvier	Villiers-sur-Marne	Réunion de proximité	94	Salle Georges Brassens

→ Les réunions thématiques : 6, dont 1 commune

Les réunions thématiques ont permis d'approfondir les thèmes suivants :

- ▶ la compétitivité et le rayonnement international (Paris, 11 octobre) ;
- ▶ l'urbanisme et les quartiers (St Denis, 27 octobre) ;
- ▶ l'intermodalité et les réseaux de transports (Paris, 15 novembre) ;
- ▶ le Réseau de transport public du Grand Paris et les territoires de projet (HEC, Jouy-en-Josas, 30 novembre) ;
- ▶ le Réseau de transport public du Grand Paris et l'environnement (Cité Descartes à Champs-sur-Marne, 3 décembre) ;
- ▶ les coûts et le financement, réunion commune avec Arc Express (Paris, 12 janvier).

La première réunion thématique « compétitivité et rayonnement international », le 11 octobre 2010, a permis de replacer le débat public dans un contexte général, une durée trop importante des prises de parole des intervenants a limité le nombre de questions des participants.

La commission a constaté la présence de spécialistes de l'économie des transports à la réunion du 15 novembre 2010, « intermodalité et réseaux de transports ». Des questions ont porté sur les conditions techniques du projet du Grand Paris et celui d'Arc Express, et accéléré l'émergence d'un débat sur l'utilité de deux projets. La salle était complète et des participants ont suivi la réunion publique de l'extérieur.

À contrario, la réunion publique sur l'urbanisme et les quartiers, le 27 octobre 2010, n'a pas eu le succès escompté. Les urbanistes ou les spécialistes de l'économie urbaine, invités comme intervenants, se sont exprimés, devant une salle clairsemée, faute d'une bonne information.

On notera que la réunion sur les territoires de projets à Jouy-en-Josas, le 30 novembre 2010, a anticipé sur le sujet du Plateau de Saclay, qui allait être évoqué à Gif-sur-Yvette un mois plus tard. C'est une des raisons de sa forte fréquentation.

Les questions sur l'environnement ont été abordées à la cité Descartes à Champs-sur-Marne, le 3 décembre 2010. La présentation de l'étude sur l'environnement par le maître d'ouvrage a permis la bonne tenue de cette réunion publique.

La réunion sur « les coûts et le financement », après avoir été reportée, a pu se tenir le 12 janvier 2011. Les éléments présents dans la loi rectificative des finances 2010 ont permis à la Société du Grand Paris de préciser le plan de financement.

De façon générale, la commission, a fait appel à des intervenants spécialistes des transports, chefs d'entreprises, statisticiens, urbanistes, et aussi lors d'une réunion de proximité à Drancy le 24 octobre 2010, au Directeur Général des Transports de la Généralité de Catalogne.

II La coordination avec le débat public Arc Express

Au total, 11 réunions communes ont été tenues.

Les réunions d'ouverture et de clôture ont encadré le débat public.

Les réunions communes se sont déroulées de manière satisfaisante.

À la tribune, les deux commissions et les deux maîtres d'ouvrage étaient présents. Après la présentation des règles du débat public par les deux commissions, les maîtres d'ouvrage présentaient leurs projets. La commission a constaté, avec satisfaction, que leur présentation s'affinait en fonction de la zone où se déroulait la réunion publique.

Toutefois, le temps cumulé de présentation des projets a entamé la durée du débat avec le public.

Un public concerné par la desserte de son territoire, mais peu averti sur les grands équilibres des deux projets, a vu son intérêt grandir pour la convergence et a souhaité des réponses argumentées.



Les réunions ont manifestement répondu à l'attente du public intéressé par la comparaison entre les deux projets.

III La coordination avec les débats publics RER E prolongement à l'Ouest et Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France

Au nombre de 2, ces réunions publiques ont été tenues en relation avec les projets de prolongement du RER E à l'Ouest et interconnexion sud des LGV en Île-de-France.

Coordonnées par la Commission nationale du débat public, les CPDP ont organisé deux réunions conjointes :

- ▶ le 18 novembre 2010 à La Défense, sur l'articulation des projets RER E prolongement à l'Ouest, réseau de transport public du Grand Paris et Arc Express ;
- ▶ le 13 janvier 2011 à Orly, sur l'articulation des projets Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France et réseau de transport public du Grand Paris.

La participation d'un public nombreux (respectivement 550 et 405 personnes), ainsi que le nombre et l'intérêt des questions et propositions formulées, a montré l'attachement des citoyens à des approches globales.

IV La participation aux réunions publiques

La mobilisation

Le tableau ci-dessous synthétise la mobilisation des participants par type de réunion.

TYPE DE RÉUNION	NOMBRE DE RÉUNION	TOTAL PARTICIPANTS	MOYENNE PARTICIPANTS PAR TYPE DE RÉUNION
Proximité	29	7 035	243
Commune	13	5 502	423
Thématique	5	970	194
Générale	5	920	184
Synthèse	3	690	230
TOTAL	55	15 117	

Dans le détail, on relève des disparités dans la moyenne de participants par type de réunion. Les « générales » et « thématiques » ont accueilli moins de 200 personnes en moyenne.

En revanche, les réunions de proximité ont réuni 243 personnes en moyenne. Ces éléments laissent apparaître une appétence des citoyens pour les rencontres concernant principalement leur territoire.

La fréquentation des réunions thématiques est à nuancer, dans l'ensemble des réunions, on a constaté la présence d'un public concerné mais composé de spécialistes.

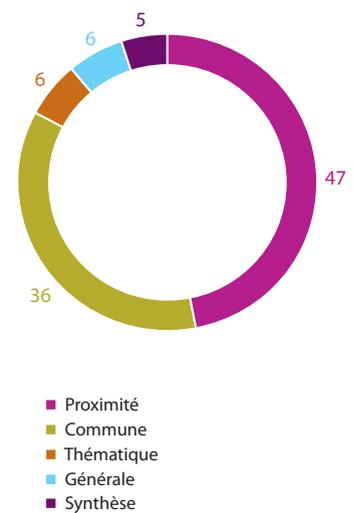
Ce sont les réunions communes, 13 au total, qui ont attiré le plus grand nombre : 423 personnes en moyenne. Ces réunions permettaient de se faire un avis sur chacun des projets présentés et pour certains de soumettre au débat l'idée de convergence.

Les Verbatim et les synthèses

Après la tenue de la réunion publique, le prestataire chargé des verbatim a transmis régulièrement les textes à la commission. Les verbatim étaient vérifiés par les membres de la commission. Ensuite, le secrétariat général se chargeait de les mettre en ligne sur le site de la CPDP.

Pour les synthèses, la démarche était identique. Leur mise en ligne rapide était une condition impérative compte tenu de l'enchaînement rapide des réunions publiques. La fréquence des réunions a, quand même, ralenti le rythme de transmission des synthèses. La fin du débat a vu le retard s'estomper.

Participation par type de réunions en %



Réunion de clôture - 31 janvier 2011

V Le dispositif Internet

Le site Internet

www.debatpublic-reseau-grandparis.org

Durant le débat, le site Internet a deux fonctions :

- ▶ l'information du public sur le projet comme sur le débat (accès par téléchargement aux dossiers du maître d'ouvrage, aux études, aux calendriers des événements, aux « verbatim » des réunions, aux questions et réponses) ;
- ▶ la participation du public (questions, avis et contributions déposés directement sur le site).

Après le débat, l'adresse du site reste accessible pendant cinq ans, et au-delà accessible par le site de la CNDP (www.debatpublic.fr).

La Commission nationale du débat public fournit traditionnellement aux commissions particulières un cadre de site Internet « clés en main », établi et maintenu avec le concours de son prestataire informatique. Cette organisation qui est une aide essentielle pour les commissions, revêt d'autant plus d'intérêt que l'Internet entre de plus en plus fortement dans les pratiques des citoyens.



Dans le cadre du lancement conjoint des deux débats Réseau de transport public du Grand Paris et Arc Express, la Commission nationale du débat public a demandé que les deux sites Internet soient organisés de la même façon et présentent les mêmes modalités.

- ▶ Un moteur de recherche a été implanté, permettant aux usagers de trouver ce qu'ils cherchaient grâce aux mots-clés ; des classements thématiques clairs ont été définis pour les questions et les contributions ;
- ▶ Certaines réunions ont été filmées et retransmises sur le site en temps réel, les internautes pouvant poser des questions et obtenir des réponses directes ; cette formule, n'a été utilisée que dans les premières réunions. À la vue des résultats décevants, ce dispositif a été abandonné ;
- ▶ Le système questions/réponses a permis une consultation rapide de chaque internaute.

On notera que le caractère exceptionnel du débat a entraîné une documentation hors norme. La présence d'une webmestre au sein du secrétariat général a permis une mise en ligne rapide des données dans le site Internet de la commission, non seulement dans la phase de montée en charge, mais aussi tout le long du débat.

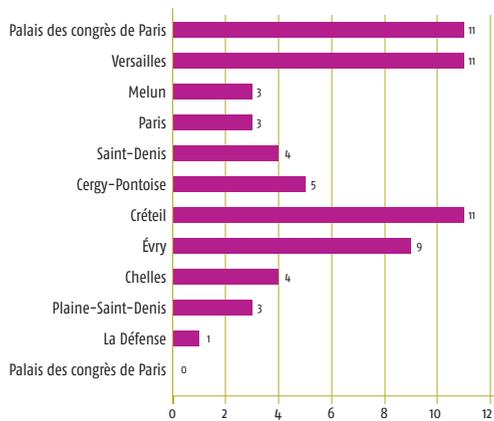
Au total, le site a accueilli un nombre exceptionnel de connexions : près de 200 000 connexions, à comparer aux 15 000 à 25 000 connexions d'un débat « moyen ».

Le dispositif de retransmission en direct

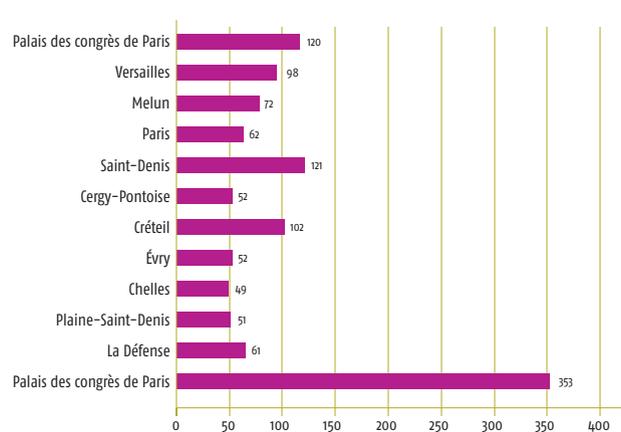
Les réunions publiques suivantes : ouverture et clôture du débat, les réunions générales, certaines réunions communes et thématiques, ont bénéficié d'une retransmission en direct. Les conditions techniques ont été respectées et les qualités de retransmission ont été bonnes.

Le taux de présence d'internautes a été faible. Dès les premières réunions, le système permettant à un internaute de poser ses questions en direct a été supprimé, compte tenu du nombre insuffisant de questions, même posées en différé.

Questions web durant les débats (en nombre)



Connexions web durant les débats (en nombre)



Dispositif de retransmission en direct

Le logiciel spécifique à la dimension du débat

Les verbatim (retranscription écrite de la totalité des interventions), proposés et mis en ligne sur le site Internet de la commission, permettent aux citoyens d'accéder à l'intégralité des propos tenus lors des réunions publiques.

Ce dispositif se présente sous la forme d'un « player interactif » accessible par Internet.

Il a été constaté plus de 2 000 connexions directes, pour une synthèse vidéo avec un temps de visite moyen de 8 minutes. Un temps de visite supérieur à 15 minutes est effectué par 23 % des visiteurs.

L'objectif de la CPDP semble atteint avec des résultats de fréquentation constatée très positifs tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif.

Une mise en avant dans l'onglet « actualités » informant que les verbatim et synthèses vidéo des réunions étaient disponibles en ligne aurait sûrement permis d'augmenter encore ces résultats.

Le blog du débat public

Sur son site, la CPDP a créé un blog afin de favoriser une interactivité avec l'internaute. Ouvert le 2 novembre 2010, cet espace permettait aux personnes ayant créé un compte de rédiger des articles.

Dans cette perspective, cinq catégories d'articles ont été mises en place : « Le point sur l'actualité », « La question du moment », « A la découverte de la CPDP », « In & Out » et « Horizons Divers », les deux dernières n'étant alimentées par aucun article.

Le résultat de ce système présente les limites de l'exercice. Pour une plus grande efficacité, il aurait été souhaitable de confier sa gestion permanente à une personne spécialisée.

Chapitre 5

La participation et les outils du débat

I Les questions

II Les avis

III Les contributions

IV Les cahiers d'acteurs

V L'avis de l'article 3 de la loi du 3 juin 2010

VI Le débat dans la presse

Différents moyens d'expression à destination du public ont été mis en place par la CPDP.

Chaque citoyen a pu poser une question à différents moments du débat. À l'occasion des réunions, soit en prenant la parole, soit en posant une question écrite, mais également en envoyant une question, un avis ou une contribution par courrier ou par e-mail à la CPDP, ou sur l'interface dédiée du site Internet.

L'ensemble de ces éléments a été répertorié et inscrit sur le site Internet. On dénombre ainsi au total :

- 835 questions, auxquelles il a été répondu sans retard, le plus souvent par le maître d'ouvrage
- 518 avis du public, 140 contributions du public et 31 contributions des élus
- 255 cahiers d'acteurs
- Une pétition a recueilli 2 782 signatures à l'initiative du Conseil général de Seine-et-Marne
- Une pétition a recueilli 1 524 signatures à l'initiative de la mairie du XIII^e arrondissement
- Une pétition a recueilli 859 signatures à l'initiative de Colombes, association transports, vivre et travailler à Colombes

La rédaction d'avis, de contributions et de cahiers d'acteurs, a aussi participé à nourrir le débat et permettra d'orienter les choix du maître d'ouvrage.

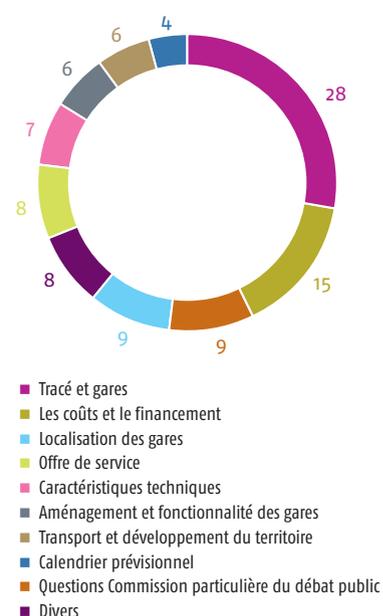
I Les questions

Le système de questions/réponses établi par la Commission particulière du débat public a été affiné avec la CNDP pour tenir compte de la spécificité de ce débat. Ce système d'échange entre le citoyen, le maître d'ouvrage et la CPDP est un outil efficace et complémentaire aux réunions publiques pour consulter et/ou répondre aux questions sur le projet ou le débat. Les questions posées au maître d'ouvrage sont distinctes des questions adressées à la CPDP.

Les deux sous-thématiques qui ont suscité le plus de questions sont relatives aux tracés et gares (28 %) d'une part, et aux coûts et financement (15 %) d'autre part.

Au total, le système a reçu 835 questions. Les réponses apportées par le maître d'ouvrage ont été rédigées en moyenne dans un délai de 5 jours. La CPDP a validé ses réponses dans un délai moyen de 4 jours. Les questions relatives aux coûts et financements ont nécessité un délai plus important et ont été complétées après la réunion du 12 janvier 2011. S'agissant des questions directement adressées à la CPDP, les membres ont rédigé et validé les réponses dans un délai moyen de 4 jours.

Questions par thèmes en %

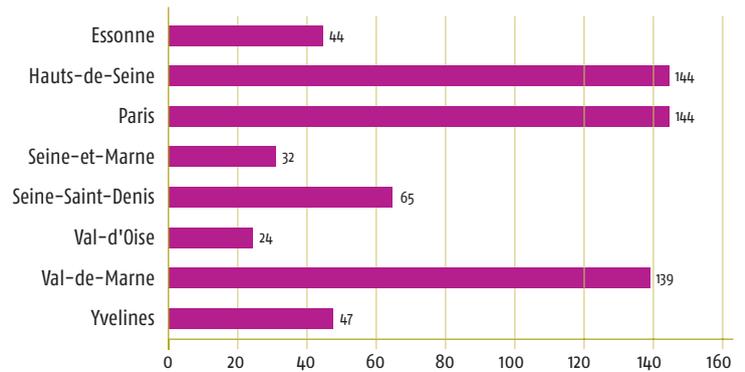


Pour cet histogramme de synthèse de répartition des questions, le choix a été fait de présenter les 8 départements franciliens, qui comparativement aux autres territoires, sont à l'origine de plus de 10 questions.

Les Hauts-de-Seine, Paris et le Val-de-Marne se détachent très nettement des autres départements. L'intérêt manifeste des citoyens pour les interconnexions à la Défense ou pour l'intégration du tracé Orbival a certainement contribué à cette participation.

Le nombre important de questions hors Île-de-France témoigne d'un intérêt national pour ce projet.

Répartition géographique des questions (en nombre)



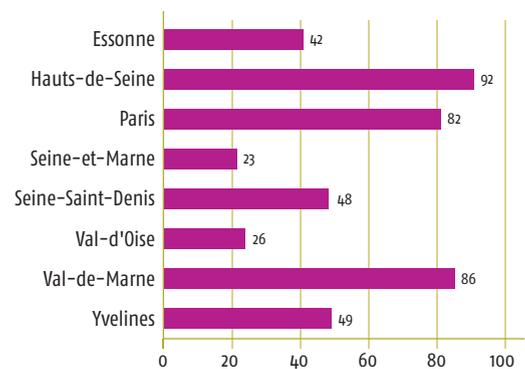
II Les avis

Les avis sont des textes relativement brefs, par lesquels l'auteur donne son point de vue avec les mots et la structure qu'il souhaite. Les avis sont publiés directement et en intégralité sur le site de la CPDP.

Comme pour les questions, le graphique synthétise l'origine des avis transmis à la CPDP. Seuls les départements Franciliens, d'où viennent plus de 10 avis, ont été retenus. Les participants ont montré un intérêt significatif puisque 518 avis ont été envoyés à la CPDP. À l'instar des questions, les avis proviennent majoritairement des Hauts-de-Seine, de Paris et du Val-de-Marne.

La participation a fortement cru au mois de janvier et atteste d'un regain d'attention pour le débat, très certainement lié à l'actualité (cheminement vers un accord État / Région dès fin décembre) et à la réunion coûts et financement du 12 janvier.

Répartition géographique des avis (en nombre)



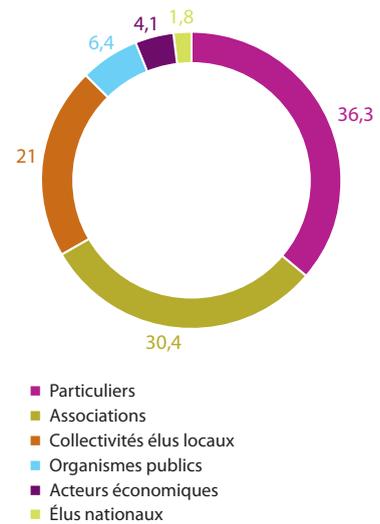
III Les contributions

Les contributions se distinguent des avis par leur aspect plus argumenté et plus dense. Elles sont téléchargeables tout le long du débat sur le site de la CPDP. Tous les acteurs peuvent rédiger une contribution pour exprimer leur point de vue de façon argumentée sans limitation de texte.

Au total, 140 contributions du public, dont 31 contributions d'élus ont été exprimées. On note que la nature des contributions est très hétéroclite, de l'exposé argumenté, proposant une alternative à une amélioration du projet, à la présentation de nouveaux projets sans lien direct apparent avec le réseau de transport public du Grand Paris.

Ainsi, on trouve parmi les rédacteurs, des techniciens et des experts des transports qui argumentent sur les tracés proposés, sur le phasage ou sur l'aménagement des gares. De même les associations d'usagers se sont fortement mobilisées pour formuler leurs attentes et dresser des constats sur le quotidien des voyageurs, au même titre que certains élus.

Répartition par catégories d'acteurs des contributions en %



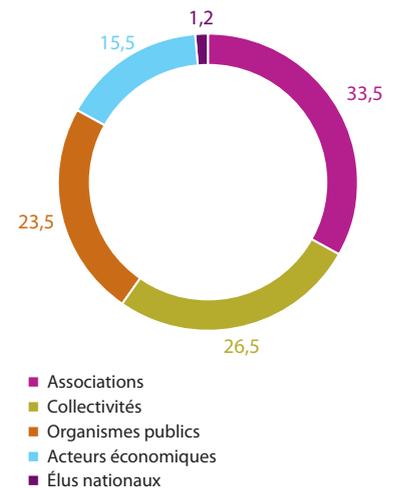
IV Les cahiers d'acteurs

Comme l'évoquent les éléments introductifs de ce chapitre, le débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris se singularise par le volume important de cahiers d'acteurs. Au total, 255 cahiers d'acteurs ont été répertoriés. Dans le détail, 163 concernent uniquement le Grand Paris, 90 sont communs au débat Arc Express, deux s'intéressent aux débats Arc Express et RER E prolongement à l'Ouest et un cahier d'acteurs est commun avec le débat public Interconnexion des LGV en Île-de-France.

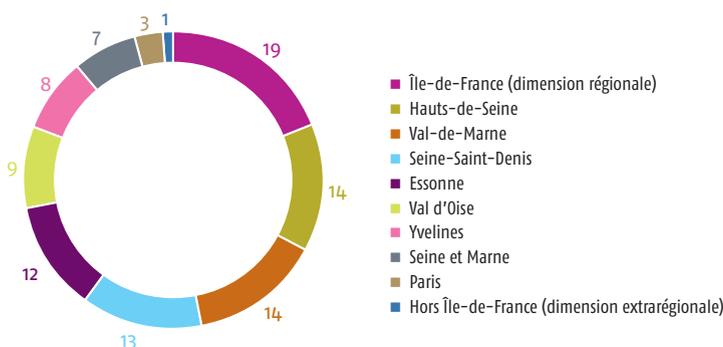
Ce graphique illustre la forte participation des acteurs du territoire. Les collectivités ont voulu s'exprimer et ont fait valoir leurs attentes à l'échelon local. Les associations se sont révélées être un contributeur important en matière environnementale, notamment sur la desserte de Saclay.

S'agissant des cahiers d'acteurs émanant des acteurs économiques, les prises de position portent principalement sur les potentialités de développement rattachées à l'arrivée du métro en rocade. Pour les cahiers d'acteurs communs, des requêtes similaires apparaissent dans le cadre de la convergence des projets.

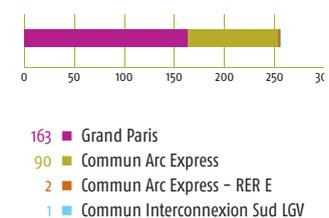
Répartition par catégorie d'acteurs des cahiers d'acteurs en %



Provenance cahiers d'acteurs (en nombre)



Type de cahiers d'acteurs (en nombre)



La participation du public au débat présente des caractéristiques singulières : le nombre important des questions, et le nombre exceptionnel des cahiers d'acteurs indiquent non seulement un intérêt inédit pour le projet, mais aussi une volonté manifeste des acteurs institutionnels, associatifs et citoyens, d'investir le débat en ouvrant la réflexion sur les besoins locaux en termes de qualité de desserte, de maillage et d'équité entre les territoires.



V L'avis de l'article 3 de la loi du 3 juin 2010

L'article 3, 2^e paragraphe de la loi du 3 Juin 2010, a dressé la liste des collectivités et organismes invités à donner leur avis sur le projet : la Région, le syndicat des transports d'Île-de-France, les départements d'Île-de-France, les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, l'Association des maires d'Île-de-France, le syndicat mixte « Paris-Métropole » ainsi que l'Atelier international du Grand Paris.

À compter de la publication du dossier du maître d'ouvrage, le 1^{er} septembre 2010, ces organismes avaient quatre mois (limite le 2 janvier 2011) pour envoyer numériquement, leur avis à la CNDP. À noter que sans avis de leur part, celui-ci est réputé favorable.

À la fin du mois d'août, un code d'accès à une page sécurisée du site Internet de la commission a été transmis par e-mail à chaque organisme, leur permettant ainsi d'envoyer leur avis. Durant le débat public, plusieurs relances ont été faites, par courriel mais également par courrier postal.

Ce procédé de disposer des avis par le biais du réseau Internet constitue une première en France. Néanmoins, la recherche des adresses Internet des collectivités locales a été mal aisée ; la période estivale ne s'y prêtant pas et certaines petites collectivités n'ayant pas d'adresse e-mail ou de permanence téléphonique.

Après transmission de ces avis à la CNDP, ceux-ci ont été mis en ligne sur le site de la CPDP conformément à la loi, dans un délai de huit jours. Au total, la CPDP a reçu 151 avis « avis loi du 3 juin », sur les 1 484 organisations concernées.

La liste des avis de la loi du 3 juin 2010 est consultable en annexe du bilan du Président de la Commission nationale du débat public.

VI Le débat dans la presse

Les actions et la méthodologie

À partir d'un fichier de base, 800 journalistes de la presse générale d'information (presse écrite et audiovisuelle), de la presse spécialisée, professionnelle et des collectivités territoriales, ainsi que les principaux sites Internet et blogs, ont été informés de l'actualité des débats par voie de communiqués, d'alertes par courriel (expédiées nominativement) et par contacts téléphoniques individuels (relances).

250 journalistes ont été contactés régulièrement.

Compte tenu de l'actualité forte et à rebondissement du dossier d'aménagement des transports publics du Grand Paris, le débat public a bénéficié constamment d'un niveau élevé d'exposition médiatique. Le sommet est atteint en décembre 2010 et se maintient en janvier 2011, avec la montée de l'anticipation d'une contribution partagée État / Région.

L'ensemble des supports ont couvert, à des degrés divers, l'actualité du débat du Grand Paris : éditions nationales et régionales de la presse quotidienne écrite, télévisuelle et radio, les hebdomadaires d'information générale et spécialisée, la presse municipale et des collectivités, les sites Internet d'information et les blogs.

Ci-dessous le comptage des retombées par mois.

SUPPORT	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier	Total
Presse écrite	112	102	129	192	160	695
Sites Internet	19	29	22	17	11	98
Blogs	13	22	25	15	14	89
Audiovisuel	30	18	46	36	82	212
Total	174	171	222	260	267	1 094

Il s'agit d'un comptage « a minima », sachant que n'y figurent pas certaines retombées, notamment des entretiens accordés par des membres de la CPDP à des radios ou télévisions locales, ainsi que les très nombreux sujets relevés dans des sites Internet ou blogs divers : les plus significatives ont été retenues. En revanche, tous les principaux supports du paysage médiatique français sont représentés dans ces chiffres.

L'analyse des parutions

Les messages de la CPDP Réseau de transport public du Grand Paris sur les modalités de consultation, les enjeux du débat public et l'annonce des réunions publiques ont été largement relayés par la presse tout au long du débat.

La couverture de la conférence de presse de lancement le 27 septembre 2010 a été importante, 34 journalistes étaient présents. De même, le débat public a bénéficié soit d'entretiens ponctuels avec les membres de la commission, soit d'annonces des réunions dans tous les supports (audiovisuels, imprimés, Internet) ainsi que des comptes rendus, publiés avec régularité, dans les éditions régionales du Parisien, notamment.

Les membres de la CPDP ont donc été sollicités pour témoigner et contribuer à des articles de fond consacrés au débat public. Très disponibles pour évoquer les enjeux du débat public, le président François Leblond et plusieurs membres de la commission, ont accordé plus d'une trentaine d'entretiens aux principaux supports qui couvrent le débat (Le Parisien, Le Figaro, Le Monde, Libération, France 3, France Bleu, BFM TV, par exemple) ainsi qu'à des médias plus périphériques (radios ID FM à Enghien ou RGB 99.2 à Cergy-Pontoise ; télé locale TVFIL 78).

Des blogs liés, en particulier, à des médias nationaux, ont informé de façon constante sur le débat public, et surtout sur l'évolution des positions de l'État et de la Région Île-de-France. Ils rendent compte, pour la majorité, de la montée en puissance de la convergence. Cette évolution se retrouve dans les questions que posent les internautes sur leurs blogs : le coût final du projet, le rapprochement pour un transport rénové et moderne...

Les limites du débat du réseau de transport public du Grand Paris sont cependant atteintes avec celles de la petite couronne. Au-delà de 25 km de la capitale (Melun, Cergy, Évry), le projet et le débat font parfois l'objet de critiques rapportées dans la presse, en particulier les supports locaux (éditions régionales du Parisien). Ainsi, le débat est perçu à plusieurs reprises comme faisant la part trop belle aux élus présents dans la salle : « 300 personnes, les deux tiers sont des élus (...) Une fois faites les présentations des maîtres d'ouvrage et les interventions des élus, il reste peu de temps pour les questions. » (France 3, 14/10).

De même, le volet financier du projet est souvent évoqué de manière sceptique ou négative.

Certaines actualités brouillent, partiellement, la perception du débat et minimisent la place accordée à son traitement. Parmi celles-ci, on retrouve l'avis négatif du Conseil d'État sur le SDRIF, jugé non conforme à la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris ; la menace d'inéligibilité qui pèse sur le président de la Région, Jean Paul Huchon ; le remaniement ministériel et les initiatives du ministre de la Ville, Maurice Leroy, pour conclure un accord État / Région.

Dans les dernières semaines, alors que l'État et la Région annoncent le protocole d'accord « Grand Paris Express », le rôle du débat public est salué par la presse.

Il est perçu comme ayant facilité la convergence entre les deux projets de transports publics. Plusieurs bilans des débats (Le Parisien, France 3, Libération) soulignent la richesse des débats, le nombre des participants et le succès des réunions, tout en citant des opinions favorables émises par les responsables politiques.

Chapitre 6 | Le budget

I Le budget réalisé

II Les dépenses de la commission et du secrétariat général

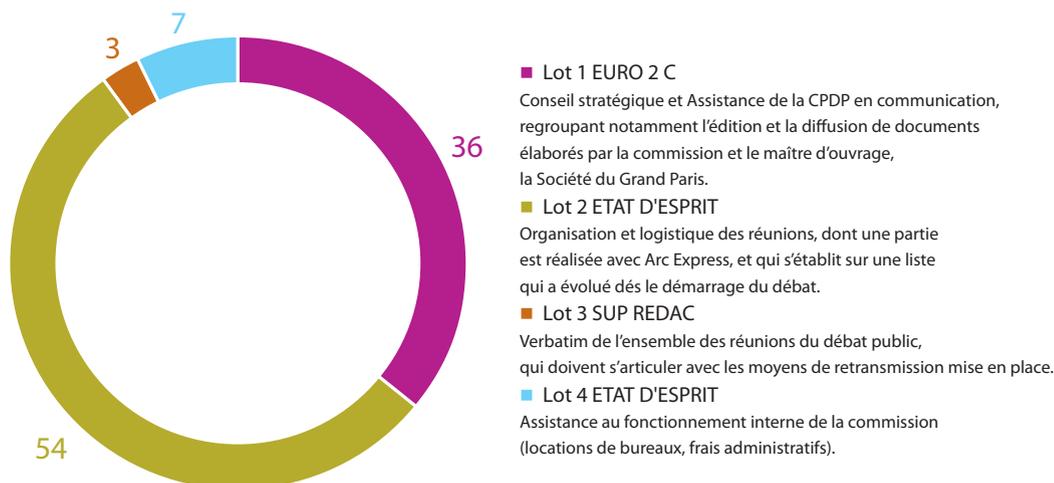
Marché n° A0 10 006 DREIF intitulé « Assistance à la Commission particulière du débat Public en matière de fonctionnement, de communication et d'organisation du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris ».

Montant : 3 265 627 € HT (3 922 089,09 € TTC)

Les 4 lots représentent les actions identifiées lors de l'élaboration du cahier des charges :

Prestataire Retenu
<p>LOT 1 EURO 2 C</p> <p>Conseil stratégique et Assistance de la CPDP en communication, regroupant notamment l'édition et la diffusion de documents élaborés par la commission et le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris.</p>
<p>LOT 2 ÉTAT D'ESPRIT</p> <p>Organisation et logistique des réunions, dont une partie est réalisée avec Arc Express, et qui s'établit sur une liste qui a évolué dès le démarrage du débat.</p>
<p>LOT 3 SUP RÉDAC</p> <p>Verbatim de l'ensemble des réunions du débat public, qui doivent s'articuler avec les moyens de retransmission mis en place.</p>
<p>LOT 4 ÉTAT D'ESPRIT</p> <p>Assistance au fonctionnement interne de la commission (locations de bureaux, frais administratifs).</p>

Répartition du budget par lots en %



I Le budget réalisé

Situation à la clôture du marché (31 mars 2011)

Les dépenses réalisées tiennent compte de l'évolution du débat public.

Les montants des lots 2 « organisation et logistique des réunions », 3 « verbatim de l'ensemble des réunions publiques » et 4 « assistance au fonctionnement interne de la CPDP » ont été respectés.

Le lot 1 « conseil stratégique et assistance de la CPDP en communication » a vu son enveloppe augmenter avec la nouvelle dimension du débat, donnée par la loi du 3 juin 2010. Dans ce sens, plusieurs actions ont été revues à la hausse : la stratégie de communication, l'impression et la diffusion des documents.

Dans le tableau suivant, est précisé le montant total des dépenses prévues et réalisées pour le débat public du réseau de transport public du Grand Paris. Le coût des documents du maître d'ouvrage est mis en évidence. De façon exceptionnelle, la commission a pris en charge ces prestations, dans le cadre du marché, qui sont, traditionnellement du ressort du maître d'ouvrage.

Montant total du marché HT	Budget réalisé HT
3 265 627 €	3 986 457 €
Dont les documents du maître d'ouvrage HT	270 693 €

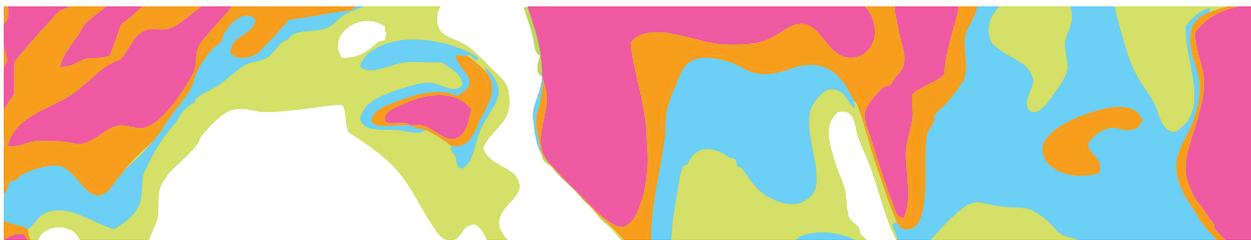
II Les dépenses de la commission et du secrétariat général

Montant total des indemnités et des frais de déplacements des 12 membres de la CPDP pris en charge par la CNDP :

Commission (12 membres)	Indemnités	Frais de déplacement
Août 2010 à février 2011	97 072,78 €	17 379,43 €

Montant total du coût du Secrétariat général :

Secrétariat général (3 membres)	Salaires nets	Frais de déplacement
Mai 2010 à mars 2011	125 750 €	2 796,90 €



LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

Le projet de Réseau de transport public du Grand Paris a donné lieu à un débat d'une grande intensité.

D'abord, parce qu'il touche à un élément fondamental de la vie quotidienne, le déplacement domicile-travail, qui est, pour la plupart des Franciliens qui se sont exprimés, au moins difficile, et souvent pénible, allant jusqu'à susciter l'exaspération.

Ensuite, parce qu'une solution nouvelle, la construction d'une ou plusieurs rocade est proposée à ce problème récurrent, et que cette solution est validée par une majorité d'intervenants.

Une solution, ou plutôt deux, à la fois proches (principe, trajets en petite couronne) et différentes (desserte prioritaire des zones d'activité ou d'habitat, inégale densité des arrêts pour accroître la desserte ou au contraire conserver une forte vitesse commerciale), issues de deux autorités publiques, l'État et la Région, dont la rivalité n'est pas seulement liée aux sensibilités politiques, mais concerne l'équilibre des pouvoirs d'aménagement du territoire dans la région capitale.

Cahier d'acteurs RATP « La région capitale a impérativement besoin d'un moyen de transport de nouvelle génération »

CA n° 35, novembre 2010

Un débat propice, aussi, pour les collectivités territoriales, de l'Est au Sud-Est et du Nord, notamment, qui y trouvent un espoir de désenclavement et de rééquilibrage économique et social, ou au contraire, pour les territoires de la grande couronne, qui s'estiment exclues des projets.

Cahier d'acteurs Ville de Noisy-le-Grand « Les deux projets sont des leviers essentiels pour lutter contre toutes les formes d'inégalités sociales. »

CA n° 68, novembre 2010

Un débat utile pour les acteurs économiques, universitaires, et de la recherche qui souhaitent un réseau de transport public capable de favoriser les projets de développement et le rayonnement international de Paris, ou, au contraire, pour ceux qui redoutent un déséquilibre démographique et économique supplémentaire avec le reste du territoire, et qui contestent les hypothèses économiques de base.

Un débat opportun pour tous ceux qui considèrent la rareté des ressources publiques et l'ampleur des investissements à conduire pour, en même temps, améliorer un système largement dégradé (RER et bus de banlieue notamment).

Après la construction du métro au début du XX^e siècle, et celle du RER dans les années 60-70, c'est une troisième étape de l'équipement de la région Île-de-France avec son lot de questions : tracés, gares, intermodalités, financement et modes d'exploitation, même si des oppositions ou des rivalités sont à l'avenir possibles sur ces sujets.

Enfin, et grâce aux citoyens, c'est un véritable exercice de démocratie participative avec l'éclosion d'une convergence, au sein des deux débats publics Grand Paris et Arc Express, qui s'est concrétisée par la contribution État / Région du 25 janvier 2011.

Chapitre 7 | La crise des transports

I Une crise généralisée des transports en banlieue

II L'amélioration de l'existant est une priorité

I Une crise généralisée des transports en banlieue

Tout au long des 55 réunions publiques qu'elle a tenues, comme dans les témoignages écrits qu'elle a reçus (cahiers d'acteurs, avis, contributions, questions, avis des collectivités territoriales), la commission a mesuré la gravité des problèmes de transports publics en Île-de-France et l'aspiration urgente à un redressement de la situation.

Elle a constaté que l'évolution de la société francilienne contribue à intensifier cette crise et à la rendre chaque année plus pénible pour les habitants de la petite et de la grande Couronne.

Cinq reproches sont faits au système :

- ▶ l'irrégularité du réseau express régional (principalement les RER A, B et D), et de certains trains de banlieue, qui suscite une véritable angoisse chez certaines personnes exposées à des sanctions de leur employeur. Pour prendre un exemple caricatural, les usagers ont du mal à comprendre que des feuilles mortes puissent arrêter le RER D, entraîner des retards, qui les mettent en difficulté avec leur employeur (réunion d'Alfortville) ;
- ▶ les temps de transport, vers le centre de l'agglomération, comme de banlieue à banlieue
Avis n° 317 : un enseignant de Gonesse met une heure pour rejoindre son établissement à Aulnay-sous-Bois, trajet qui représente un quart d'heure en voiture ;
- ▶ l'inconfort de ces trains : les vieux wagons en acier de la SNCF, dits « petits gris », ont été particulièrement stigmatisés, au sud de l'Essonne et en Seine-et-Marne notamment ;
- ▶ la saturation des autobus, souvent unique moyen de transport de masse en banlieue ;
- ▶ l'encombrement des itinéraires routiers, empruntés faute de bons transports en commun (en grande couronne, plus de 80 % des déplacements professionnels se font en voiture).

Les transports publics de Paris intra-muros ne sont pas, sauf exception (ligne 13 notamment) critiqués : l'infrastructure réalisée au début du XX^e siècle, presque exclusivement sur le territoire municipal de Paris fixé en 1860, reste performante. Ses prolongations en banlieue figurent, avec les tramways, comme l'un des seuls acquis des dernières années.

La crise des transports en banlieue trouve ses origines dans les réalités économiques et sociales de la région. La difficulté de produire à Paris et en proche banlieue du logement social ou intermédiaire, due à la pression foncière notamment, et la préférence pour la proximité elle-même due à la crise des transports, conduit à une montée unanimement constatée au centre de l'agglomération des valeurs immobilières (loyers et prix à l'accession). La solution, pour nombre de ménages, réside dans l'installation à de plus grandes distances. Or justement, des programmes neufs y sont proposés, que l'existence de liaisons théoriquement adaptées, notamment les RER, rend accessibles.

Mais l'afflux de nouveaux usagers dégrade les conditions de transport par exemple en prolongeant les temps d'arrêt aux stations.

C'est donc une véritable exaspération qui marque les usagers des transports dans tous les horizons de la banlieue. Ainsi, on lira dans le verbatim de la réunion commune de St Denis (13 octobre) l'intervention du représentant du comité des usagers de la ligne 13, ou encore la stigmatisation, à Chelles (25 octobre), Melun (7 octobre) et Évry (21 octobre), des trains dits « petits gris ». **Avis n° 80** L'auteur interpelle : « les personnes présentes à la tribune – de Saint-Denis en l'occurrence, et d'autres aussi, accepteraient-elles de venir prendre le 154 à la gare de St Denis à l'heure de pointe ? ».

Les membres de la commission se sont parfois vus demander s'ils avaient pris un transport en commun pour venir jusqu'à la salle de réunion.

Les premières questions des citoyens pendant la réunion commune d'ouverture, le 30 septembre à Paris, comme l'une des dernières interventions, celle du député maire du Perreux, rapporteur général du budget à l'Assemblée Nationale, à Nogent-sur-Marne (26 janvier), ont pointé la dégradation constante des RER.

Le 15 novembre, la publication du rapport commun de la Cour des comptes et de la Chambre régionale des comptes d'Île-de-France sur les transports publics, largement repris par la presse, a fourni les données expliquant cette insatisfaction :

- ▶ le trafic augmente rapidement (de 2001 à 2009, + 24 % sur le réseau Transilien) ;
- ▶ le matériel vieillit (en 2004, l'âge moyen du matériel roulant était, sur le Transilien, de 26 ans pour le parc remorqué et de 36 ans pour les locomotives) ;
- ▶ il n'est pas toujours fait appel, par les entreprises, aux solutions techniques (automatismes notamment) qui permettraient une optimisation du trafic ;
- ▶ la capacité d'investissement du système est gravement obérée par le déséquilibre permanent de l'exploitation, qui rend nécessaire la participation des entreprises (versement transports), ainsi que l'intervention budgétaire des collectivités territoriales et de l'État (à travers les contrats de plan et de programmes).

L'insuffisance et le mauvais fonctionnement du réseau existant des transports en commun génèrent un surcroît de trafic automobile : le maire de Champigny-sur-Marne (réunion du 10 novembre) regrette ainsi que son territoire soit marqué par « le plus grand bouchon d'Europe » (« labellisé » par EUROSTAT sur le tronçon commun aux autoroutes A4 et A 86).

L'insuffisance, voire l'inexistence des relations de banlieue à banlieue impose l'usage du véhicule individuel, par exemple aux titulaires des 130 000 emplois localisés autour de chacune des plateformes aéroportuaires de Roissy et d'Orly. Le cahier d'acteurs émanant d'ORBIVAL, association regroupant collectivités locales, entreprises, activités sociales et universitaires du Val-de-Marne autour d'un projet de métro en rocade aborde ce point : « Les liaisons de banlieue à banlieue sont difficiles et imposent souvent un passage par Paris en surchargeant le réseau de transport du cœur de l'agglomération ».

Cahier d'acteurs Technocentre Renault, Établissement de Guyancourt « Seuls 13 % des salariés du Technocentre prennent actuellement les transports en commun. »

CA n° 47, novembre 2010

Cahier d'acteurs Ville d'Othis « La plupart des habitants et employés de la plateforme de Roissy et de la Région francilienne doivent utiliser une voiture personnelle et emprunter des réseaux routiers, aujourd'hui, saturés. »

CA n° 71, décembre 2010

II L'amélioration de l'existant est une priorité

Conséquence de ce mécontentement, et de ce sentiment d'urgence : l'amélioration de l'existant, tout spécialement des RER et de la ligne 13 du métro, est portée au premier plan des priorités par les intervenants, même les plus favorables au projet de rocade. Les représentants de la région, qui mirent au point, en juin 2008, un plan de mobilisation sur ce sujet, et nombre d'élus de toutes sensibilités, demandent à l'État de décider rapidement de sa participation à ce plan. Cette participation leur paraît prioritaire par rapport à tout autre projet.

Le STIF, lors des réunions communes, n'a pas manqué de le rappeler en précisant, chiffres à l'appui, les investissements qui auraient pu être réalisés.

Les représentants de la RATP, de la SNCF et de Réseau ferré de France, conviés à le faire lors des séances par la commission, reconnaissent les difficultés et font état des travaux en cours, souvent importants, mais en phase de démarrage, c'est-à-dire guère visibles dans leurs effets concrets.

Le maître d'ouvrage, auquel son texte constitutif ne donne pas compétence sur le réseau existant, souligne constamment que le projet de rocade entraînerait une « désaturation » des lignes radiales, les usagers de banlieue à banlieue ne passant plus par le centre de l'agglomération.

Dans ce contexte, la mise en service annoncée pour 2018-2023 du projet progressif de rocade suscite une réaction d'impatience. On attend des améliorations concrètes et immédiates. Telle est la position de SADUR, association des usagers mécontents du RER D.

Cahier d'acteurs Association SaDur sur le RER D « Le nouveau réseau ne pourra profiter pleinement aux usagers [...] que si les conditions de transport sur le RER D sont satisfaisantes. »

CA n° 113, décembre 2010

L'exigence d'améliorer l'existant n'est pas seulement formulée par les usagers directs, mais aussi par leurs employeurs : dans son Cahier d'acteurs, la Chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne écrit : « Avec des taux de retard atteignant 12 % pour le RER C, plus de 15 % pour le D et 22 % pour le B, la remise à niveau du réseau RER relève de l'urgence. »

Cahier d'acteurs Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne « Satisfaire les priorités du territoire pour arrimer l'ensemble de l'Essonne au Grand Paris. »

CA n° 78, décembre 2010

Cahier d'acteurs Communauté d'Agglomération Évry - Centre Essonne « Les Franciliens de la grande couronne, qui n'ont pas d'alternatives, ne comprendraient pas que la priorité ne soit pas donnée à l'existant. »

CA n° 74, décembre 2010

Cette inquiétude est partagée par les exploitants du réseau, en tout cas par les cadres de la SNCF à la réunion d'Alfortville, qui précisent : « Nous constatons aujourd'hui, sur le RER D, 40 % de trafic en plus en huit ans. [...] Nous avons besoin de 1 milliard. [...] Avec cet argent-là, nous pourrions faire évoluer nos infrastructures qui n'ont pas bougé depuis toutes ces années. C'est vrai. Il n'y a pas eu d'évolution de notre infrastructure depuis trop d'années. Nous avons absolument besoin d'avoir ces évolutions. Cela nous permettra de faire rouler plus de trains. Avec 1 milliard, c'est 50 % de trains en plus. »

C'est également l'avis de l'Union régionale CGT de l'Île-de-France, qui préconise de renoncer à tout autre projet que l'amélioration des radiales existantes.

Significatif est aussi le cahier d'acteurs des Députés de la ligne D du RER, de toutes sensibilités politiques : « Sur la ligne D du RER, 550 000 de nos concitoyens subissent chaque jour retards, irrégularités et rames bondées en raison de la vétusté des infrastructures et du matériel. Face à cette situation inacceptable, qui dépasse les clivages partisans, nous, les députés de la ligne D, sommes totalement mobilisés. Car il en va de l'intérêt général. C'est aujourd'hui qu'il faut prendre les décisions nécessaires pour que changent radicalement les conditions de transports des Franciliens. Les rocades ne contribueront à améliorer significativement l'offre de transport en Île-de-France que si un effort financier est consenti sur le réseau existant, estimé en l'espèce à 2,5 milliards d'euros pour le RER D. Il est grand temps que les parties prenantes répondent à cette urgence. »

La pétition signée à l'initiative du Conseil général de Seine-et-Marne par 2 782 citoyens de ce département demande que la réalisation des rocades « ne menace pas le financement du plan de mobilisation pour les transports » et améliore, notamment, le déplacement des Seine-et-Marnais.

Cahier d'acteurs Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre « Améliorer notre quotidien et dynamiser notre territoire. »

CA n° 31, novembre 2010

Les demandes précises formulées au cours du débat public portent sur :

- ▶ la modernisation des RER, A, B, C et D (modernisation des automatismes, confort des voitures, gestion des incidents, doublement du tunnel Châtelet-Gare du Nord) ;
- ▶ l'amélioration de la ligne 13 du métro, dans sa partie Nord notamment ;
- ▶ le prolongement de lignes de métro ; ainsi la M4 a fait l'objet de toute l'attention à la réunion de Bagneux, ou la M11, la M12 à Issy et la M9 – cette dernière non encore programmée – à Rosny-sous-Bois ;
- ▶ la poursuite des chantiers de trams et de transports en commun en site propre (TCSP), par exemple tram Juvisy-Orly, tram T1 en Seine St Denis, etc.

Cette véritable crise des transports publics, qui les atteint dans leur vie quotidienne, a été un puissant facteur d'intérêt des Franciliens pour le débat : chacun s'accorde à reconnaître qu'améliorer les transports publics en région parisienne est une priorité de premier plan.

Cahier d'acteurs Val-d'Oise Environnement « VOE souhaite que le débat public, maintenant ouvert sur les transports en Île-de-France, se poursuive sur les questions du transport du fret et sur la tarification. »

CA n° 216, janvier 2011

Chapitre 8

La rocade comme solution pour une meilleure circulation

I Une solution largement reconnue

II D'autres rocades ?

III Les oppositions à la rocade

IV La convergence ou le choix du citoyen

I Une solution largement reconnue

Toutes les lignes de transports publics de la région Île-de-France ont un caractère radial, du centre-ville vers la petite et la grande couronne. À titre d'exemple, un habitant de Sarcelles qui travaille à l'aéroport de Roissy CDG doit passer par la gare du Nord, sauf utilisation de bus, lent, ou de véhicule individuel.

Cette situation est propre à Paris : les réseaux de métro de Londres, Berlin, Madrid ou Singapour comportent des lignes circulaires, et celui de Barcelone est en train d'en construire une.

Les deux projets en débat public, même s'ils sont différents dans certaines de leurs conceptions, proposent la construction d'une ou plusieurs rocade comme l'une des solutions aux problèmes de transport de l'agglomération. Elles visent à « désaturer » les radiales, par simple effet de création d'un trafic de banlieue à banlieue.

De plus, ces rocade devraient contribuer à rééquilibrer l'activité économique et le tertiaire, du centre de Paris vers la périphérie, et ainsi dispenser nombre d'habitants de la périphérie de rejoindre chaque jour le centre.

Cahier d'acteurs Association des Usagers de Transports FNAUT d'Île-de-France « Une rocade complète à grande vitesse plutôt qu'un métro vagabond... Mais n'oublions pas le quotidien des usagers ! »
CA n° 108, décembre 2010

Le STIF a présenté dans le prolongement de ses deux arcs Nord et Sud, des perspectives Est et Ouest destinées à esquisser une rocade et permettre aux usagers de mieux comprendre la stratégie de desserte. Cette information a entraîné des échanges entre les deux maîtres d'ouvrage et fait émerger pour le public des choix possibles entre les deux projets.

Ces solutions à la crise des transports par la création d'une ou plusieurs rocade sont peu contestées, même si elles ne sont pas unanimement acceptées. Dans les réunions publiques, les intervenants dénoncent les conditions actuelles de transport, se montrent sceptiques sur le financement des projets, discutent de leur gouvernance, optent pour Arc Express ou pour le réseau du Grand Paris, en argumentant leur choix, mais ne contestent pas le principe de la rocade.

En ce qui concerne les cahiers d'acteurs, la plupart sont favorables au principe de la rocade.

Plusieurs cahiers d'acteurs illustrent cette opinion :

- ▶ le cahier d'acteurs d'ORBIVAL ;
- ▶ le cahier d'acteurs de Sud environnement, qui groupe 30 associations du Sud parisien : « l'absence d'une desserte en rocade avec le reste de la petite couronne est à l'origine de la saturation des lignes de RER » ;
- ▶ le cahier d'acteurs de la Fédération régionale des Associations d'usagers des transports, qui dessine une rocade métropolitaine proche de la ligne rouge du Grand Paris et du projet d'Arc express ;
- ▶ le dernier cahier d'acteurs enregistré par la commission le 20 janvier, celui de la Caisse régionale d'assurance maladie (CRAMIF), qui insiste sur les risques d'accidents de trajet routier, et se prononce pour les deux projets de rocade.

L'adhésion à la rocade ne signifie pas l'adhésion au projet du Grand Paris, auquel deux grandes catégories d'objections sont faites par nombre d'intervenants dans les réunions publiques ou sur le site Internet de la Commission.

En premier lieu, le projet ne s'intéresserait pas à la vie des gens, c'est-à-dire à la desserte des quartiers d'habitat, mais n'aurait pour objectif que de relier entre eux les « clusters » économiques. Dans la quasi-totalité des réunions, le maître d'ouvrage a répondu à cette critique, en commentant les tracés proposés, notamment sur l'est et le sud de l'agglomération,

et en s'appuyant sur son choix d'épouser, au sud-est, le tracé d'ORBIVAL, c'est-à-dire celui du Conseil général du Val-de-Marne.

Deuxième critique, le projet est confié à un opérateur d'exception, émanation de l'État, de préférence à l'autorité organisatrice des transports de droit commun, où la Région joue le rôle principal, dans le cadre des lois de décentralisation.

Avis n° 252 Un habitant de Saint-Hilaire (Essonne) reprend ces griefs : « Ce projet de tracé du futur métro automatique répond à la volonté du président de la République et lui seul de relier 8 pôles d'excellence réputés à fort potentiel de développement urbain et économique : l'État centralisateur s'arroge les pleins pouvoirs, pour les déléguer à un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) ne disposant d'aucune légitimité démocratique. »

« Ce projet ne répond pas prioritairement aux besoins de la population. Un exemple flagrant. Le tracé vert qui va de Roissy-Charles de Gaulle à Massy en passant par la Défense et qui dessert Saclay sacrifie Saint-Quentin-en-Yvelines. Et cela pour respecter la parole présidentielle d'un trajet Saclay-Roissy en 3/4 d'heure. »

« Ce projet ne fera qu'accroître les inégalités territoriales économiques et sociales en concentrant tous les moyens sur quelques territoires privilégiés au détriment de tous les autres, avec toutes les conséquences que l'on peut craindre pour les populations. »

La contribution de l'Association des élus communistes et républicains de Seine-et-Marne, pointe l'aspect politique et institutionnel du projet, en le qualifiant de « Retour de l'État » : « Alors qu'il s'était gravement désengagé... l'État s'est brusquement réveillé pour concocter un projet de super métro automatique. »

Non défavorable au métro en rocade, l'association demande en conclusion « que l'État agisse désormais en partenariat éclairé avec les instances en charge. »

Cahier d'acteurs Ville de Gennevilliers « Un métro circulaire pour une métropole plus solidaire. »

CA n° 26, novembre 2010

Cahier d'acteurs Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs « La rocade doit être bouclée afin d'assurer le maximum de correspondances. »

CA n° 83, décembre 2010

Cahier d'acteurs Atrium - Cité « Sortir du modèle radioconcentrique ! »

CA n° 41, novembre 2010

II D'autres rocales ?

Le projet de rocade en a manifestement suscité d'autres, de la part de l'Atelier international du Grand Paris (composé d'architectes), de la SNCF, du Député-maire de Sannois (Val-d'Oise) et des départements de l'Est parisien (arc Est proche).

La SNCF est l'auteur d'un cahier d'acteurs qui se rattache au principe de la rocade autour de la grande agglomération parisienne. Sa proposition s'appuie sur trois éléments :

- ▶ une « rocade des tangentes » quasi bouclée, dont les travaux inscrits à l'actuel Contrat de projet État – Région sur la tangentielle Ouest constituent une amorce ;

- ▶ une rocade complète de LGV, achevant le contournement de la capitale aujourd'hui assuré sur Massy – Roissy CDG, ponctuée de gares nouvelles, dont au moins trois (Versailles, la Défense et Saint-Denis) seraient en correspondance avec le réseau de la Société du Grand Paris ;
- ▶ et l'amélioration du service RER existant, à l'aide de matériels roulants renouvelés et d'un nouveau système de gestion du trafic.

Même si cette proposition se présente comme « en articulation étroite avec le Réseau de transport public du Grand Paris », la proximité de leurs solutions respectives en fait, dans une certaine mesure, un élément d'alternative.

Dans les débats publics, notamment à Massy, les représentants de la SNCF ont d'ailleurs suggéré que la ligne verte pourrait, dans sa section Massy – Versailles – la Défense, faire l'objet d'une exploitation mixte Société du Grand Paris / TGV.

Cahier d'acteurs SNCF « Transformer le présent, préparer l'avenir. »

CA n° 10, octobre 2010

- ▶ Dans son cahier d'acteurs, le Député du Val-d'Oise et Maire de Sannois, évoque son projet de variante permettant le bouclage de la ligne rouge (« le chaînon manquant ») :

Cette proposition s'inscrit dans le cadre d'une proposition plus vaste articulant desserte de banlieue et bouclage complet des lignes à grande vitesse autour de Paris.

- ▶ Pour l'Est, l'adhésion à la rocade entraîne une demande de création d'une boucle supplémentaire : la rocade « Est proche » en Seine-Saint-Denis. En effet, chacun s'accorde à reconnaître la nécessité de la « boucle grand Est » par Clichy-Montfermeil. Le Conseil général de Seine-Saint-Denis, à l'unanimité, demande aussi la construction d'une rocade proche.

Complémentairement, le Conseil général du Val-de-Marne évoque une urgence absolue pour ce projet de rocade avec des connexions cohérentes avec la Seine-Saint-Denis.

Cahier d'acteurs Conseil général Seine-Saint-Denis « Quel que soit le tracé retenu, il devra être double, parce qu'il est impératif de desservir à la fois, la première couronne et permettre le désenclavement des secteurs éloignés ou isolés. »

CA n° 104, octobre 2010

Cahier d'acteurs Conseil général Val-de-Marne « Une relance des investissements dans les transports collectif et la création d'une rocade de métro rapide dans le Val-de-Marne : une urgence absolue. »

CA n° 12, octobre 2010

Par l'intermédiaire de son président, lors de la réunion commune de Champigny-sur-Marne, la collectivité précise : « Pour nous, nous n'opposons pas les deux projets. En même temps, je pense qu'effectivement, nous voyons, à travers les deux propositions qui ont été présentées, qu'il y a des complémentarités puisque d'un côté, Arc Express propose ensuite au-delà de Champigny d'aller vers Val-de-Fontenay. Et nous avons besoin de desservir également cette population. Et puis de l'autre, le projet du Grand Paris s'éloigne plus à l'Est en allant vers le pôle des gares de Noisy-le-Grand et dessert ensuite des communes qui sont extrêmement mal desservies aujourd'hui, qui sont enclavées comme Clichy-Montfermeil, Sevran, je crois que l'on a réellement besoin de répondre à ces deux besoins. »

Cette opinion est reprise par l'adjoint au maire de Fontenay-sous-Bois.

Ce point est examiné au chapitre 17, consacré à la contribution État / Région du 26 janvier 2011.

III Les oppositions à la rocade

Si la plupart des intervenants s'inscrivent dans la logique des rocades, celles-ci rencontrent deux types d'oppositions.

D'abord, l'opposition de certains élus d'un département de la grande couronne, l'Essonne, qui se plaint d'être à l'écart des projets ; elle s'est notamment exprimée à la réunion publique d'Évry (21 octobre), puis dans le cahier d'acteurs de la Communauté d'agglomération du Val-d'Orge.

Ce cahier rappelle la situation dégradée des transports publics en Île-de-France, et l'urgence d'agir. Il ajoute :

Cahier d'acteurs Communauté d'agglomération du Val-d'Orge « Par l'ampleur des financements qu'ils mobiliseront, les réseaux de transports en rocade soumis aujourd'hui au débat public ne sont pas en mesure de répondre à cet objectif et risquent de conforter durablement l'existence d'un réseau de transport à deux vitesses. »

CA n° 116, décembre 2010

La Communauté d'agglomération du Val-d'Orge propose donc clairement d'écarter les deux projets de rocades.

Au titre des communes, on notera, par exemple, l'avis défavorable de la commune de Ballancourt, Essonne, qui craint que les moyens nécessaires à la réalisation des rocades ne soient détournés de l'amélioration de l'existant.

D'autres départements, de la grande couronne, comme la Seine-et-Marne et le Val-d'Oise, manifestent leur intérêt pour le projet, mais rappellent qu'une grande partie de leur territoire n'en bénéficiera pas directement. La réunion de Melun, le 7 octobre, ou celle de Cergy-Pontoise, le 18 octobre, ont été caractéristiques de cet appel de la grande couronne.

Les élus ne sont pas seuls à protester : ainsi, pour les Chambres de métiers et de l'artisanat de la région Île-de-France, les départements de la grande couronne « ne figurent pas ou très partiellement dans le tracé du projet. Or les déplacements quotidiens de leurs habitants ne se résument pas à des trajets entre ces territoires et le cœur de l'agglomération. Ces départements disposent de pôles économiques d'envergure non desservis par le projet, tels que le pôle d'excellence de Villaroche en Seine-et-Marne, le Génopôle d'Évry et les pôles de compétitivité de Cergy-Pontoise. Afin de s'inscrire dans un schéma de transport cohérent, il est nécessaire d'améliorer la desserte de ces bassins d'emploi. »

Cahier d'acteurs Île-de-France Environnement « Il est nécessaire de limiter la création d'emplois à l'ouest et de développer à l'est des pôles offrant des emplois locaux diversifiés. »

CA n° 92, décembre 2010

De même, le rapport publié par le Conseil économique et social régional d'Île-de-France souligne le sentiment de délaissement partagé par les habitants et les élus de la grande couronne. Son rapporteur juge que cette situation « augmente les déséquilibres sociaux déjà constatés en Île-de-France et en crée de nouveaux ».

Les élus de la grande couronne proposent donc :

- ▶ d'affirmer la priorité du Plan de mobilisation pour les transports, c'est-à-dire l'amélioration des radiales reliant la grande couronne aux rocades (cahiers d'acteurs des conseils généraux de Seine-et-Marne et du Val-d'Oise) ;

- ▶ d'instituer sur les rocade des arrêts supplémentaires desservant leurs territoires : tel est le cas de la station Triangle de Gonesse, dans le Val-d'Oise, appuyée sur un important projet d'activités et sur le désenclavement de territoires prioritaires au titre de la politique des quartiers, Sarcelles, Villiers-le-Bel, et la communauté Val-de-France ;
- ▶ dans un cas de réaliser une rocade supplémentaire : certains élus du Val-d'Oise, notamment le député-maire de Sannois, auteur d'un cahier d'acteurs, ont, à la réunion de Sannois, proposé la réalisation d'une rocade nord-ouest, reliant l'est à l'ouest du Val-d'Oise.

Une autre opposition fondamentale au projet n'émane pas d'un secteur géographique, mais d'associations de défense et de promotion de l'environnement, ou de citoyens, qui contestent l'utilité des rocades, ou proposent qu'elles soient établies à partir de réseaux existants, celui des tangentielles :

- ▶ ainsi, Jouy Écologie, dans son cahier d'acteurs, approuve l'objectif d'amélioration des transports en commun, mais propose des solutions plus douces et moins coûteuses, telles que des transports locaux en site propre, et la Tangentielle ouest-sud, complémentaires d'une amélioration prioritaire du RER ;
- ▶ le collectif d'associations « Grand Paris – grande et petite ceintures » rejette le projet comme irréaliste, mais propose de lui substituer un projet s'appuyant sur la grande et la petite ceinture. La commission a reçu plusieurs contributions individuelles plaidant pour le renouveau de la petite ceinture ;
- ▶ L'association 4D (Dossiers et débats pour le développement durable) propose dans son cahier d'acteurs de « tout remettre à plat » pour se donner le temps de réétudier la question essentielle des transports publics en Île-de-France.

Cahier d'acteurs Association Grande et Petite Ceintures « Des projets irréalistes et incompatibles. »

CA n° 8, octobre 2010

Cahier d'acteurs Ville du Kremlin-Bicêtre « Le Grand Paris, un réseau de transport insatisfaisant. »

CA n° 30, novembre 2010

Cahier d'acteurs Conseil général de l'Essonne « Une réponse incomplète aux besoins de déplacement des Essonnais. »

CA n° 54, novembre 2010

Cahier d'acteurs Fédération PCF 92 « La Défense, refuser un développement par la seule finance », « un projet de gouvernance qui dessaisit les populations. »

CA n° 77, décembre 2010

IV La convergence ou le choix du citoyen

Dans plusieurs réunions publiques communes, les participants ont exprimé l'incompréhension de la présentation de deux projets dont le montant financier cumulé paraissait incompatible avec la situation économique du pays. Au fur et à mesure, et suivant leurs intérêts locaux, ils ont présenté leur choix en évoquant dans chaque projet ce qui leur paraissait le plus adapté.

Cette tendance s'est retrouvée autour des propositions du cahier d'acteurs de l'Atelier international du Grand Paris (AIGP). Elles s'articulent autour de trois principes :

« Interconnecter tous les modes de déplacement, s'appuyer sur l'existant et desservir tous les territoires (avec trois échelles de vitesse : un maillage fin de bus et de tramways pour irriguer les quartiers, sans oublier le métro parisien ; quatre nouvelles lignes dont trois tangentielles pour compléter le réseau métropolitain des RER et des Transiliens, et des transports en commun sur les autoroutes ; trois nouvelles lignes ferroviaires en rocade à grande capacité et à grande vitesse maillées avec sept lignes radiales repensées, ainsi qu'avec les autoroutes, le réseau TGV et les aéroports). »

La carte du réseau francilien produite par l'AIGP reprend l'essentiel du projet de la SGP, avec quelques variantes notables comme celle entre Versailles et Pleyel (emprunt des lignes existantes jusqu'à la défense, puis de l'A 86), mais également nombreuses propositions complémentaires (arc Nord d'Arc Express, Tangentielle Nord, etc.).

L'AIGP a participé au travail de réflexion menée par l'État et la Région pour sa contribution. On retrouve cette démarche systémique pour rechercher dans les deux projets les choix les plus objectifs. Mais cette démarche est avant tout fonctionnelle et a trouvé auprès du public une forte adhésion. Elle s'est traduite dans la contribution du 26 janvier 2011 par l'intégration de stations plus rapprochées, et un réseau d'interconnexions qui figurent parmi les premières demandes.

Cahier d'acteurs Réseau ferré de France « La complémentarité des réseaux de transport, enjeu d'une Île-de-France ouverte et multipolaire. »

CA n° 32, novembre 2010

Cahier d'acteurs Agence pour l'Économie en Essonne « Les infrastructures modernes de transport en commun augmentent l'attractivité économique d'un territoire. »

CA n° 96, décembre 2010

Cahier d'acteurs Ville de Stains « Il est primordial de concilier développement économique et desserte fine des territoires, d'où la complémentarité. »

CA n° 76, décembre 2010

Chapitre 9

Le développement économique : engagement et contestation

I L'engagement des entreprises

II L'espoir du désenclavement

III Des effets économiques controversés

IV Les prévisions de trafic

Dans une économie marquée par la crise, avec des conséquences inquiétantes sur l'emploi et la société, et une forte inégalité de perspectives entre les territoires de la région capitale, un projet de cette ampleur est naturellement jugé à raison de son impact pour le développement économique, l'emploi et l'aménagement du territoire.

Cahier d'acteurs Paris – Nord 2 « Il est essentiel que le réseau de transport facilite l'accès à l'emploi et offre des connexions performantes, répondant à la densification des échanges et des flux. »

CA n° 161, janvier 2011

Il est présenté par le maître d'ouvrage comme un outil de développement de la région parisienne, dans la concurrence internationale entre les « villes monde » (New York, Londres, Paris, Tokyo, Shanghai, etc.).

Cahier d'acteurs VIPARIS « Les bénéfices annoncés par le projet du Grand Paris sont multiples pour le rayonnement, l'attractivité, la compétitivité. »

CA n° 63, décembre 2010

Selon le dossier du maître d'ouvrage, l'Île-de-France possède l'un des plus forts potentiels d'innovation mais ne parvient pas à l'exploiter pleinement, faute de mises en relation suffisantes des acteurs et des dynamiques.

La stratégie économique s'appuie sur le développement et la mise en réseau de « clusters » à vocation mondiale procédant de la mise en relation de la recherche, de l'industrie et des services. Au-delà de ces « clusters », capables de transmettre les savoirs et de susciter l'innovation, le projet de Réseau de transport public du Grand Paris veut créer dans les « territoires de projet » les conditions d'un développement économique moderne, durable et créateur d'emplois.

Deux catégories de participants ont approuvé le maître d'ouvrage dans ce domaine :

- ▶ les organisations représentatives des entreprises, notamment le monde consulaire ;
- ▶ les élus des territoires concernés, à l'est, au nord et au sud notamment, qui ont perçu le projet comme un facteur de désenclavement de leur territoire, et donc de développement local, et préparent activement leur contrat de développement territorial. À la réunion commune de clôture, le préfet de région annonçait qu'une quinzaine de contrats sont en préparation.

En revanche, un doute s'est exprimé quant aux effets économiques et sociaux du projet. Pour nombre de participants, universitaires, dirigeants d'associations, ses effets économiques escomptés ne seront pas atteints ; les données démographiques et les prévisions de trafic sont à leurs yeux exagérées.

Cahier d'acteurs Collectif OIN Saclay « Les villes-monde et leur concurrence, une fausse justification pour gonfler la région-capitale hors de proportion. »

CA n° 88, décembre 2010

Cahier d'acteurs EPA Marne – EPA France « Intégrer l'est parisien dans une stratégie de développement métropolitain. »

CA n° 52, novembre 2010

Cahier d'acteurs Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs

« Le développement du pôle de Roissy [...] est un atout dont il faut faire profiter nos populations locales. »

CA n° 80, décembre 2010

Cahier d'acteurs Urbanisme et Développement Seine et Orge « Les projets de métro sont des leviers de développement des territoires ; la mise en œuvre ne doit pas obérer les transports de grande couronne. »
CA n° 84, décembre 2010

I L'engagement des entreprises

Les entreprises franciliennes et leurs organisations représentatives se sont engagées de façon déterminée en faveur du projet.

De nombreux cahiers d'acteurs ont été adressés à la commission par la Chambre de commerce de Paris et ses filiales organisatrices des expositions, ainsi que par plusieurs groupes (Caisse des dépôts, Vinci, Siemens, Michelin, Veolia, etc.).

Le cahier d'acteurs de la Chambre régionale de commerce et d'industrie de Paris rappelle que : « Le projet contribuera au développement économique durable des entreprises et des territoires en favorisant les mises en relation des hommes et des savoirs... Il dessert 8 grands pôles économiques à fort potentiel et crée ainsi les conditions du développement accéléré de leurs activités, de leurs emplois et de leur habitat, dont bénéficiera l'ensemble de la région. Les 8 grands pôles économiques, ou « clusters » à fort potentiel, dont certains sont à vocation mondiale, seront reliés entre eux ainsi qu'aux aéroports et aux gares TGV. Ils constitueront de véritables points d'ancrage du développement de l'innovation, des entreprises, des emplois, de l'habitat et des services. Leur mise en relation favorisera les synergies et les projets collaboratifs. »

Cahier d'acteurs Chambre régionale de commerce et d'industrie « Le projet de métro automatique [...] donnera une vision et une ambition au Grand Paris. »
CA n° 61, novembre 2010

L'association Paris Île-de-France-capitale économique, prévient, dans son cahier d'acteurs : « Alors que pendant longtemps quatre « villes-monde » (New York, Londres, Tokyo et Paris) dominaient l'économie planétaire, la compétition est devenue globale. Les villes chinoises considérées auparavant comme des réservoirs de main-d'œuvre à bas coût sont devenues les principales concurrentes de Paris pour les fonctions stratégiques : quartiers généraux et centres de recherche. Paris s'est bien défendu ces dernières années (...) Mais cette situation est devenue extrêmement fragile. Alors qu'en 2008, les investisseurs internationaux plaçaient Paris derrière Moscou et devant Beijing quand on leur demandait dans quelle métropole ils comptaient s'implanter au cours des prochaines années, ils placent désormais Paris au dix-neuvième rang ! »

Cahier d'acteurs Paris Île-de-France - Capitale Économique « Partager l'ambition d'une métropole mondiale. »
CA n° 55, novembre 2010

Cahier d'acteurs Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc « Le Grand Paris s'appuie sur la mobilisation de tous les territoires afin de peser dans la compétition mondiale. »
CA n° 64, novembre 2010

Sur le territoire de projet de Roissy-Villepinte-Tremblay, le cahier d'acteurs de la communauté de communes Roissy-Porte-de-France stipule que : « Le territoire aéroportuaire est un véritable « hub » mondial, dont il faut conforter, développer et accentuer la compétitivité. Cela est indispensable à l'évolution de Paris, qui doit être reconnue comme « ville-monde » avec la Région Capitale et, ainsi, maintenir son rang de capitale internationale, attractive et dynamique, comme en témoigne, entre autres, sa position de première destination touristique mondiale et de capitale européenne du tourisme d'affaires. La rapidité des déplacements et la facilité de circulation des personnes et des marchandises est primordiale

pour relever le défi de la croissance à venir et toutes les solutions innovantes d'intermodalité trouvent ici leur place... L'implantation des gares du métro automatique sur le territoire permettra de desservir rapidement et efficacement les différents pôles d'excellence de la Région qui se trouvent actuellement excentrés par rapport aux échanges mondiaux. »

Cahier d'acteurs Aéroports de Paris « Au travers des gares du métro, les aéroports consolideront le statut de ville-monde. »
CA n° 40, novembre 2010

De même, le cahier d'acteurs commun du « Pôle Cinéma Audiovisuel Multimédia du Nord Parisien » écrit : « Le projet de Réseau de transport public du Grand Paris par les connexions internationales qu'il propose est une opportunité exceptionnelle de renforcer l'attractivité de notre secteur professionnel. »

Au sud, l'Association pour le développement du pôle économique d'Orly-Rungis, qui groupe des entreprises représentant 65 000 emplois, écrit : « Un enjeu pour ce territoire est le renforcement d'un pôle économique majeur de l'Île-de-France. L'ADOR estime que le projet de réseau de transport du Grand Paris est cohérent avec cet objectif de développement visant à conforter sa fonction de pôle d'échanges, rendre fiables et rapides ses liaisons économiques avec Paris et les autres pôles franciliens et faciliter l'accès des salariés franciliens aux emplois actuels et futurs du pôle. »

L'Université partage cet engagement en faveur du projet ; ainsi, l'auteur du cahier d'acteurs commun de l'Université Paris-Est (membre d'ORBIVAL), argumente : « L'Université Paris-Est partage avec le projet de transport du Grand Paris l'objectif de lier les grands pôles économiques, d'emploi, scientifiques de la région qui correspond à ses attentes en matière d'ancrage territorial, de coopérations de recherche, de développement des partenariats industriels et au logement étudiant »

Cahier d'acteurs Ville de Neuilly-sur-Seine « Grand Paris, maillon essentiel d'une liaison entre les grandes polarités de notre territoire. »
CA n° 46, novembre 2010

II L'espoir du désenclavement

L'Association des collectivités locales de l'est parisien (plus de 460 000 habitants entre Bercy et Eurodisney) milite pour que le réseau de Grand Paris « permette de conforter les pôles existants du territoire et plus particulièrement ses pôles en développement : Rosny 2/ Domus ; Val de Fontenay ; Nogent / Champigny ; le pôle Champigny/Bry/Villiers (Voie de Desserte Orientale – VDO) et le site des hôpitaux à Neuilly sur Marne, tous deux identifiés comme centralités du futur cluster de la ville durable. »

Cahier d'acteurs Ville de Neuilly-sur-Marne « L'espoir d'une desserte pour une ville aux fortes potentialités. »
CA n° 28, décembre 2010

Pour de nombreuses collectivités locales, dans l'est et le nord de la région notamment, le projet est en effet un espoir de changement dans leur développement économique et dans leur vie sociale.

Les réunions publiques de ces secteurs, ainsi que de nombreux cahiers d'acteurs, en témoignent.

À la réunion publique de Clichy-Montfermeil, le premier intervenant déclare : « C'est un très gros projet pour les enfants, pour l'avenir. Si cela se trouve, je ne le verrai pas, peut-être, ou je le verrai, je ne sais pas, mais j'espère le voir. »

Ainsi le cahier d'acteurs de la ville d'Aulnay-sous-Bois : « Le principal atout du projet de métro du Grand Paris pour Aulnay-sous-Bois réside dans un accès facilité et sans précédent aux pôles d'activités économiques, du Bourget, de Roissy ou encore de Gonesse comme aux zones, auparavant lointaines, de La Défense, Saclay ou encore Marne-la-Vallée. La stratégie du Grand Paris prévoit de renforcer l'aéroport d'affaires du Bourget et le site du Grand Roissy, places aéroportuaires de rang mondial. De Sarcelles à Clichy, du Bourget à Livry-Gargan, notre territoire est appelé à un développement considérable, et Aulnay-sous-Bois est au cœur de ce dispositif. »

De même, le cahier d'acteurs de la communauté de communes de Val-de-France et de la ville de Gonesse (autour de Sarcelles et Villiers-le-Bel) présente les progrès que doit permettre le projet : « Le territoire du Val-de-France accueillera sur 250 ha des activités tertiaires. 40 000 emplois seront créés et 1,5 million de m² d'immobilier d'entreprise seront construits avec une densité très forte (...). Le projet Europa City, porté par le groupe Auchan, est un projet unique en France qui accueillera environ 30 millions de visiteurs par an, et créera 8 000 emplois. Il s'agit d'une importante offre commerciale, culturelle et de loisirs, mettant en valeur les cultures européennes. Ni un centre commercial ni un centre d'attraction. Ce projet est conditionné par la création d'une gare de métro automatique. Sur la commune de Sarcelles, il est prévu la construction d'un dôme multisport de 20 000 places. »

Cahier d'acteurs Immochan-Europa City « Le projet du Grand Paris constitue une condition sine qua non pour que le complexe Europa City sorte de terre. »
CA n° 49, novembre 2010

Cette position a été particulièrement nette lors des réunions publiques de Clichy-Montfermeil, Roissy et Gonesse, Sevrans, Aulnay-sous-Bois, Drancy-Le Bourget, Le Blanc-Mesnil.

Elle conduit les élus à situer leurs responsabilités dans la préparation de l'avenir ; ainsi le député maire de Drancy affirme à la réunion du 24 novembre : « Le métro est nécessaire, mais ensuite, c'est à nous de faire le boulot. À partir du pôle d'exposition d'accueil international, la question est plutôt de parvenir à ce que la carte des formations chez nous, des

formations continues pour les adultes et des formations initiales pour nos jeunes qui sont encore en établissement scolaire, soit adaptée aux besoins d'emplois dans le secteur. »

Cet espoir de désenclavement se traduit par une demande de prolongation du réseau au nord de Roissy, sur un territoire qui estime ne pas pouvoir valoriser la proximité de l'aéroport international, dont il subit par ailleurs les nuisances comme il l'a été souligné pendant la réunion publique du Mesnil-Amelot.

C'est aussi au nom du désenclavement que les citoyens ont demandé de nombreux arrêts supplémentaires (*Chapitre 15, p. 127, Les lignes et les gares*).

Cahier d'acteurs Communauté d'agglomération Vallée de Montmorency « Le droit à la mobilité, un véritable enjeu pour les habitants du territoire. »

CA n° 60, novembre 2010

Cahier d'acteurs Ville de Villejuif « Désenclaver les quartiers d'habitat collectif, mieux donner aux populations l'accès aux ressources de la métropole. »

CA n° 34, décembre 2010

Cahier d'acteurs Caisse Régionale d'Assurance Maladie Île-de-France « La mobilité des salariés franciliens : un enjeu majeur du développement durable de la Région Île-de-France. »

CA n° 254, janvier 2011

III Des effets économiques controversés

Face à cet enthousiasme, d'autres participants contestent comme exagéré optimistes, à la fois les fondements économiques du projet et les effets économiques annoncés par le maître d'ouvrage.

Ainsi, le directeur adjoint de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Île-de-France affirme à la réunion thématique sur les territoires de projet (HEC Jouy-en-Josas, 30 novembre 2010) que, si le Grand Paris ambitionne de créer un million d'emplois franciliens dans les 20 ans à venir, soit le doublement du rythme actuel, ce chiffre devrait se situer entre 700 000 et 1,4 million pour la France entière sur la même période.

À ces critiques, la Société du Grand Paris répond que créer un million d'emplois est certes ambitieux, mais que cet objectif tient compte des effets de l'amélioration des relations entre recherche et innovation, de l'effet de la concentration de moyens pour changer la donne, de nouvelles opportunités d'échange en rapprochant offre et demande de travail, en facilitant de nouvelles collaborations.

L'ancien président de THALES durant la réunion thématique compétitivité et rayonnement international du 11 octobre 2010 à Paris précise : « Je dis que l'autre atout de la France, c'est la recherche et l'enseignement supérieur. Très bien, mais à condition que ce monde-là communique mieux que par le passé avec le monde de l'entreprise. C'est pour le moment un point qui nous manque en France nous avons une très bonne recherche fondamentale, et une relativement bonne recherche appliquée. Nous avons beaucoup de laboratoire d'entreprise mais nous avons très peu de communication entre eux. Les choses vont beaucoup mieux depuis en gros la création des pôles de compétitivité. Tout y est concouru : l'évolution des

mentalités ; les pôles de compétitivité ; le crédit d'impôts recherche ; toutes sortes d'incitations à coopérer entre recherche publique et recherche privée. Mais ceci a des limites, et cette limite est la proximité.

Il est important de développer une proximité géographique entre ces deux mondes. Et le projet dont nous parlons ce soir, et là je parle sur Saclay, nous offre l'opportunité de créer à Saclay un superbe pôle de fertilisation croisée entre recherche publique et entreprises. Ce pôle devrait comporter à termes quelque chose comme 20% de la recherche française, privée et publiques confondues. Il est donc fondamental que ceci se développe. Et pour l'école de Mines de Paris, l'idée d'y aller nous est tout de suite arrivée comme une idée majeure. Malgré l'attachement historique que l'on a au boulevard Saint-Michel, malgré l'attachement de nos élèves Paris intra-murs et au Quartier latin, nous avons voulu regarder le XXI^e siècle. Mais pour cela, il y a une condition. Il faut que Saclay soit désenclavé. Il n'est absolument pas question que l'école des Mines de Paris puisse s'installer dans un plateau battu par les vents dans lequel seules aujourd'hui l'école polytechnique et l'école Supélec résistent aujourd'hui. »

Dans leur cahier d'acteurs, les Amis de la terre contestent fondamentalement la justification économique du projet : « Outre les moyens offerts aux entreprises de collaborer à distance, le concept de « cluster » est complexe, il n'existe pas d'éléments préétablis permettant d'en garantir la réussite », et « très peu de pôles de compétitivité dans le monde doivent leur succès à une intervention étatique (...) Les Amis de la Terre sont opposés à la mise en concurrence des territoires et promeuvent la relocalisation des activités pour un équilibre des territoires. »

Pour l'Association Alter Ekolo, le projet est voué à l'échec : « Si l'on parvient, enfin, à avoir une véritable politique d'urbanisme qui rééquilibre la ville en rapprochant les usagers de leur lieu de travail, une politique de transport qui favorise les alternatives aux transports en commun ou à la voiture individuelle comme le développement de l'usage de la bicyclette, un développement du télétravail, une politique sociale qui diminue le temps de travail, on pourrait avoir une stagnation du nombre d'usagers des transports en commun voire une diminution. Cet effet ciseau avec la stagnation des recettes qui en résulterait serait catastrophique pour un système de transport aussi coûteux et dont le financement est aussi aléatoire. Il faut donc arrêter cette fuite en avant et se concentrer sur l'amélioration du patrimoine existant. »

Cahier d'acteurs Association Alter Ekolo « Un projet non financé et source de futures difficultés financières pour l'État et les collectivités. »
CA n° 11, octobre 2010

Enfin, une source d'opposition au principe même du projet réside, pour certains participants au débat, dans les effets déstabilisants qu'ils lui imputent, que ce soit dans la région (densification, étalement urbain) ou dans l'ensemble national.

Avis n° 38 Ainsi, dans les premiers jours du débat, une résidente de Palaiseau écrit-elle : « Pourquoi continuer la concentration d'activités et de population en Île-de-France ? L'aménagement du territoire français dans son ensemble me semble complètement sacrifié dans cette histoire. Et la création de ces nouvelles infrastructures de transports ne résoudra pas les problèmes de saturation des axes en Île-de-France puisqu'elle va s'accompagner de l'installation de nouvelles populations, de nouvelles entreprises ».

À la réunion de Nogent-sur-Marne (26 janvier), un habitant de Saint-Maur-des-Fossés déclare : « Pourquoi veut-on toujours faire le Grand Paris ? Je ne comprends pas. Il y a tellement de gens en province qui voudraient avoir des équipements que je me demande pourquoi on agrandit Paris indéfiniment. »

De même, à la réunion thématique consacrée à l'urbanisme, le directeur de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région affirme : « Nous pouvons penser que l'intérêt national du projet est motivé par le fait que ce soit une locomotive pour l'économie nationale. Mais nous pouvons nous poser la question de savoir si ce n'est pas un projet qui va en fait capter en termes d'emploi l'essentiel de la croissance nationale ».

Par ailleurs, l'Autorité environnementale du Conseil général du développement durable « considère comme primordiale la question des impacts du réseau sur l'organisation et la localisation de l'urbanisation nouvelle dans la région ; les conséquences environnementales mais aussi sociales, positives ou négatives, des mesures de régulation prises en la matière seront en effet majeures ».

Enfin, le Président du Conseil de développement du Val-d'Oise s'interroge à la réunion de Cergy-Pontoise, le 18 octobre 2010 : « Il y a beaucoup de motifs de souhaiter la poursuite de la croissance de l'Île-de-France. Mais enfin, un pays dans lequel une région qui compte 18 % de la population produit 28 ou 29 % du PIB... Je veux simplement dire que la concentration dans une région des chances compétitives d'un pays est une option politique, mais ça n'est pas la seule possible. Il y a d'autres grandes régions urbaines françaises qui ont également besoin de faire des investissements de compétitivité. »

Cahier d'acteurs Association des Usagers des Transports d'Argenteuil « Il est urgent de promouvoir un mode de vie urbain différent et durable en Île-de-France. »

CA n° 33, novembre 2010

Cahier d'acteurs Communauté de communes de la Plaine de France « Il est essentiel que le projet tienne compte des besoins réels des populations locales au-delà d'une réflexion sur le développement économique. »

CA n° 110, décembre 2010

Cahier d'acteurs Dossiers et Débats pour le Développement Durable « Fallait-il penser à la compétitivité internationale de la métropole avant de penser au développement durable ? »

CA n° 87, décembre 2010

IV Les prévisions de trafic

La prévision du trafic sur une infrastructure de transport est un élément essentiel de sa justification. C'est elle qui permet d'évaluer les recettes et bénéfices socio-économiques que l'infrastructure engendrera. La prévision s'effectue par des modèles mathématiques complexes et rarement explicités, mais dont la crédibilité est prouvée par l'expérience, c'est le cas des modèles de la Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (MODUS), du STIF et de la RATP (GLOBAL) en Île-de-France.

Le dossier du maître d'ouvrage aborde la question des prévisions de trafic en pages 159 à 161. Le tableau en page 159 synthétise les principes des modèles de prévision de trafic et les hypothèses retenues par la Société du Grand Paris (SGP), la page 160 donne les résultats par ligne et le graphique page 161 fournit la carte du trafic par tronçon à l'heure de pointe du matin. On notera que la SGP a exploité en parallèle deux des trois modèles utilisés dans la région, celui de la DRIEA-IF et de la RATP, qui donnent des résultats quantitatifs assez voisins.

La CNDP, lors de sa décision du 1^{er} septembre 2010 d'accuser réception du dossier du maître d'ouvrage, avait fait remarquer au maître d'ouvrage que le modèle de prévision de trafic était insuffisamment explicité dans le dossier.

Si, la SGP a annoncé dans son dossier, page 159 : « ces travaux, dont les premiers résultats généraux sont présentés ici, feront l'objet d'approfondissements et de compléments menés à l'initiative du maître d'ouvrage, dans la perspective du débat public et de l'élaboration du schéma d'ensemble », les compléments réalisés par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DREIA) sous la forme de notes de problématiques et la RATP n'ont été fournis par la SGP, de manière synthétique, que tardivement (23 décembre 2010).

La CPDP regrette en tout cas que ces éléments n'aient pas été diffusés dès le début au débat public.

Le grand public a peu posé de questions sur le sujet. Hormis les doutes, sur le choix d'un mode lourd pour la ligne verte, exprimés dans les cahiers d'acteurs du député de la IX^e circonscription du Val-d'Oise, de collectifs associatifs et politiques du plateau de Saclay et de la CGT RATP), la question est restée en marge du débat.

Seuls quelques spécialistes, notamment anciens collaborateurs de la RATP, se sont penchés sur la question, ce qui les a conduits à exprimer des réserves sur les résultats du modèle. « Plusieurs participants au débat ont réclamé une expertise indépendante de ces prévisions. Comment le citoyen peut-il se faire une idée de l'intérêt comparé du Grand Huit et d'Arc Express s'il ne dispose pas de prévisions de trafic cohérentes pour les deux projets ? La cohérence, bien entendu, devrait aussi concerner les hypothèses d'urbanisme. »

Lors de la réunion d'Évry (21 octobre 2010), un intervenant affirme : « On nous a donné des chiffres globaux, mais il serait intéressant de pouvoir les détailler entre ces différents types de trafic, de façon à savoir à qui cela bénéficie. Et si ces études existent, où peut-on en avoir connaissance, et prendre connaissance des résultats ? »

Un autre contributeur (2 décembre 2010) avoue ne pas : « comprendre comment un système de 160 km de lignes avec peu de points d'entrée et opérant sur un territoire 4 à 5 fois moins dense que le territoire parisien peut générer un trafic égal à la moitié du trafic du métro parisien, qui compte 200 km de lignes, 300 points d'entrée et opère sur un territoire dont la densité humaine (population + emplois) est de l'ordre de 35 000 habitants + emplois/km². »

Il interroge plus fondamentalement la philosophie même du projet, à savoir la mise en connexion de pôles de développement majeurs : « Faut-il rappeler en outre l'inanité de l'obsession de relier des pôles d'emploi entre eux, parce que les déplacements professionnels liant un lieu de travail à un autre sont ultra-minoritaires et non susceptibles de remplir un métro ? ».

De même, la **question 482** réclame aussi une étude par un organisme indépendant : « Pour être franc, les prévisions de trafic annoncées pour le « Grand 8 » me semblent fantaisistes (beaucoup trop fortes). Je parle "à vue de nez" (il serait intéressant de connaître le trafic de la ligne actuelle Versailles-Juvisy), mais avec mon ancienne expérience de responsable pendant des années de l'équipe de la RATP qui fait les prévisions de trafic. »

Chapitre 10

Les outils du développement territorial

I Des bouleversements urbains ?

II Le contrat de développement territorial

Il est clair que le projet, s'il est réalisé, aura des effets sur l'évolution urbaine des territoires qu'il traverse, plus encore dans les secteurs situés autour des gares. Le débat se devait d'aborder ce sujet, ce qu'il a fait notamment dans une réunion thématique malheureusement peu suivie (La Plaine-Saint-Denis, 27 octobre 2010).

Promoteurs d'une nouvelle politique urbaine s'appuyant sur la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les contrats de développement territorial (CDT), définis et réalisés entre l'État, les communes ou leurs regroupements, seront les nouveaux outils du développement urbain et territorial. La mixité sociale et fonctionnelle sera un fil conducteur des différents projets de développement.

La loi fixe, ainsi, l'objectif ambitieux de créer 70 000 logements par an d'ici à 2010 et de lutter contre l'étalement urbain. Les gares du futur réseau auront pour vocation la mixité des fonctionnalités autour d'elles, activités économiques, commerces, habitat et équipements publics induits, afin de maîtriser l'étalement urbain et de parvenir à un meilleur équilibre entre espaces de vie et de travail.

De plus, de nombreuses questions ont été posées sur les pouvoirs respectifs des communes, de l'État et du maître d'ouvrage en matière d'urbanisme.

Cahier d'acteurs Ville d'Asnières-sur-Seine « Asnières s'engage à accompagner l'implantation des stations par des projets de développement urbain. »
CA n° 98, décembre 2010

I Des bouleversements urbains ?

Lors des débats politiques qui ont précédé le vote de la loi du 3 juin 2010, deux critiques ont été formulées à l'égard de l'État et du futur maître d'ouvrage :

- ▶ celui de vouloir, en réaction contre la décentralisation, se rendre maître de l'urbanisme des communes traversées par le réseau ;
- ▶ celui de laisser se développer la spéculation autour des stations, et même de vouloir financer le réseau par ce moyen.

Ces soupçons ont trouvé des échos pendant le débat : de nombreux intervenants ont demandé, avec inquiétude, quelles garanties le maître d'ouvrage et l'État peuvent apporter sur ces deux points.

Ils se sont parfois exprimés de façon très polémique, ainsi, à Évry, le Secrétaire départemental du Parti communiste français de l'Essonne, conseiller régional d'Île-de-France : « Avec ce projet reliant, par métro automatique, 9 pôles d'excellence réputés et définis par le Gouvernement, et lui seul, à fort potentiel de développement urbain et économique, l'État centralisateur s'arroge les pleins pouvoirs, pour les déléguer à un établissement public industriel et commercial ne disposant d'aucune légitimité démocratique.

La commission a constaté aussi une inquiétude plus diffuse, moins politique, mais plus personnelle, et plus répandue. Elle a été bien exprimée, de façon presque résignée, par la première intervention d'une habitante de Noisy-le-Grand (réunion publique du 4 novembre 2010). La transformation de l'actuelle gare de Noisy-Champs (RER A) en grande station d'interconnexion avec la ligne rouge entraînera inévitablement des conséquences « bouleversantes » sur le quartier où elle se

situé ; l'habitat pavillonnaire pourra se voir densifié au profit de grandes surfaces commerciales et de logements collectifs.

Plus en colère, un autre habitant de la même commune, parlant des projets de construction de logements, écrit : « Nous vivons cela comme une agression et une atteinte à la propriété individuelle au nom d'un pseudo-intérêt général, alors que nous avons travaillé toute notre vie pour nous payer un petit « sam'suffit » de 40 m² au sol sur un terrain de 250 m² ».

De même, le maire de Champigny-sur-Marne rappelle une expression pleine d'amertume qui circule parmi les populations les plus défavorisées confrontées aux opérations d'aménagement : « Ils aménagent, je déménage ».

Cahier d'acteurs Conseil général de la Seine-Saint-Denis « Les villes concernées par le réseau du Grand Paris sont marquées par une forte dynamique de transformation urbaine. »
CA n° 104, décembre 2010

II Le contrat de développement territorial

Le maître d'ouvrage n'a pas nié les changements urbains que déterminerait le métro automatique, ni le risque de spéculation sur des terrains favorisés par un réseau de transport performant, donnant même des références récentes tirées de la ligne 14 du métro parisien (quartier de la Grande Bibliothèque).

Il a affirmé que la lutte contre la spéculation passe par la maîtrise publique des territoires sensibles, dans le cadre d'une planification engagée pendant la phase d'études et de travaux, que la loi du 3 juin permet de préparer dans un cadre démocratique.

L'outil en réponse est le contrat de développement territorial (CDT) : conclu sur une base volontaire entre l'État (Préfecture de région) et la commune (ou le groupe de communes) intéressée, il s'impose à la réglementation d'urbanisme et peut contenir toutes dispositions d'aménagement du territoire.

Certaines collectivités, souvent dans un cadre de coopération intercommunale, commencent à préparer ces futurs contrats : ainsi en va-t-il de Champigny-sur-Marne, en liaison étroite avec ses deux voisins de Villiers-sur-Marne et Bry-sur-Marne.

À la réunion de la Plaine-Saint-Denis, le président de la Communauté de Plaine commune a affirmé les enjeux sociaux qui marquent ces contrats : « L'enjeu du Grand Paris... passe aussi par la réduction des inégalités sociales, spatiales et territoriales. »

La directrice de l'urbanisme de la SGP a indiqué que les contrats de développement territorial prendraient place, à part à peu près égales, dans quatre contextes :

- ▶ des quartiers d'emploi déjà denses (pôles économiques et/ou de recherche, plateformes aéroportuaires, universitaires, Saclay, Université Paris-Est, etc.) ;
- ▶ des quartiers « difficiles » qu'il faut diversifier, désenclaver et connecter aux bassins d'emploi, et où il faut créer de la mixité sociale (Val-de-Fontenay, Aulnay-sous-Bois, Montfermeil, Clichy-sous-Bois, Gennevilliers, Nanterre, etc.) ;
- ▶ les quartiers de friches industrielles et ferroviaires, qui créent des coupures urbaines et représentent des enjeux forts d'aménagement (ex : les Ardoines) ;

- ▶ enfin, les quartiers existants où la disponibilité foncière est moindre, mais où se posent aussi des questions d'intermodalité et d'équipements visant à renforcer l'animation, la sécurité, etc. (ex : Bagneux, futur terminal M4) ;

Loin de dépouiller les collectivités de leurs compétences, ces contrats, affirme le maître d'ouvrage, résulteront de la volonté commune des collectivités territoriales et de l'État ; la Société du Grand Paris assistant le préfet de région (article 7, alinéa IV de la loi du 3 juin 2010).

De nombreuses questions sont posées sur les contrats de développement territorial : **la question n° 801** évoque la place des collectivités locales ou de leurs structures associées, et « le risque dans les contrats territoriaux de ne faire travailler que les grosses structures, celles qui en ont les moyens ».

Un intervenant de Maisons-Alfort demande « quel sera le rôle de la Préfecture de région dans l'élaboration des contrats de développement territorial prévus par la loi du Grand Paris ? La Presse soulignait le rôle de M. le Préfet comme pilote de la démarche territoriale. »

Question n° 761 L'auteur s'interroge sur la manière de « concilier une amélioration des transports en Île-de-France avec la maîtrise du prix de l'habitat. »

Un habitant de Créteil pose la problématique de la procédure d'expropriation.

« En quoi le projet profite-t-il réellement aux habitants ? » questionne par ailleurs le député d'Aubervilliers – La Courneuve – Le Bourget, en rappelant que 400 000 familles sont actuellement demandeuses de logements sociaux en Île-de-France.

Le président de la commission d'aménagement et du développement économique régional de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris aborde la question des perspectives et des calendriers. Il confirme que « les chefs d'entreprises ont besoin d'avoir le moral », d'élaborer des projets qui leur permettent d'avoir une vision de leur développement dans les années à venir. Mais il s'interroge : « Vu les diversités des paysages en Île-de-France, comment va-t-on réussir le pari de la cohérence ? Les CDT sont-ils l'outil adéquat ? »

Le représentant du groupe ICADE (Caisse des dépôts), rebondit sur la notion de mixité et confirme qu'elle n'est pas seulement le fait des populations résidentes, mais bien de l'ensemble du tissu socio-économique. Il tient aussi à rassurer sur la notion de densité, qui ne doit pas être comprise comme une menace, ni caricaturée à l'extrême comme l'expression d'une forme de saturation urbaine. Au contraire, densité peut signifier que l'on crée de la fluidité, des espaces verts.

Il revient surtout sur la question fondamentale du logement : personne ne conteste l'objectif de construction de 70 000 logements en Île-de-France, particulièrement ambitieux puisque l'on parle ici du double de ce qui s'est fait ces 10 dernières années. Mais il alerte sur les points suivants :

- ▶ « Demeurent cruciaux la notion d'anticipation et le facteur temps. Vu les délais de l'ordre de 15 à 20 ans, comment être sûr de l'engagement des capitaux privés sur de nouveaux programmes immobiliers ? Quant aux bâtiments de bureaux non occupés, espérons pouvoir y faire du logement et réduire ainsi l'écart de prix considérable constaté entre immobilier professionnel et de logement (de 1 à 5 à Paris, et qui tombe à 1,5 ou 2 en première ceinture). »
- ▶ « Surtout, cela ne pourra se faire à « iso-réglementation » ni « iso-responsabilité foncière » ! Il faut décongestionner la filière logement, de laquelle ont notamment disparu les institutionnels depuis plus de 15 ans, et donner la possibilité

aux populations de se loger convenablement en tant que primo-accédants. Le périmètre de la loi SRU n'étant pas forcément idéal, on peut se réjouir a priori de l'introduction des CDT qui proposent une approche globale et devraient permettre de fidéliser les opérateurs publics comme privés. Reste à espérer que l'on sera capable de gouvernance partagée. »

Une intervenante, adjointe au maire d'Aulnay-sous-Bois, reste dubitative sur la gouvernance : « si les décisions finales sont prises sans l'avis motivé des populations, en particulier dans les processus de négociation des CDT, l'on court à l'échec. Si l'État ne s'implique pas financièrement, l'impact sur la fiscalité locale risque d'être lourd. Si les périmètres stratégiques échappent au droit commun de l'urbanisme, l'on risque de les voir livrés à l'appétit de promoteurs gourmands ».

Enfin, l'article 7 de la loi du 3 juin, permettant à la SGP de conduire des opérations d'aménagement dans un rayon de 400 mètres autour des gares, a été souvent critiqué. Le maître d'ouvrage a répondu qu'elle ne s'appliquait qu'en l'absence de contrat de développement territorial, et après avis des collectivités concernées.

Au terme de ce chapitre, il est possible que le débat ait levé certains malentendus sur l'urbanisme. Cependant, la population sera très attentive au caractère démocratique de l'élaboration des contrats de développement territorial, dont l'influence sur l'évolution des territoires sera décisive.

Cahier d'acteurs Saint-Maur demain « Le Grand Paris, plus qu'un projet de transport, prétend aménager les villes autour des gares au mépris des compétences des communes et de leur spécificité. »

CA n° 102, décembre 2010

Cahier d'acteurs Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris « Contribuer en partenariat avec les collectivités territoriales et l'État au développement des pôles stratégiques du Grand Paris dans les futurs CDT. »

CA n° 133, janvier 2011

Cahier d'acteurs Conseils de Développement Franciliens « Le Réseau de transport public du Grand Paris devrait être mieux articulé avec l'existant et avec un développement équilibré de l'Île-de-France.

Les conseils recommandent l'élaboration de CDT en concertation étroite avec les agglomérations. »

CA n° 147, janvier 2011

Cahier d'acteurs Établissement Public Foncier Île-de-France « La mobilisation progressive et anticipée du foncier permettra le développement des projets de demain. »

CA n° 136, janvier 2011

Chapitre 11

L'impact sur l'environnement

I L'évaluation environnementale préalable

II Les effets attendus sur les gaz à effet de serre

III Les attentes et les inquiétudes exprimées par le public

Tout projet de transport public est évidemment un enjeu majeur pour l'environnement.

En premier lieu, il doit être considéré du point de vue de la réduction des gaz à effet de serre. À celle-ci peut être associée la réduction attendue de la circulation automobile (avec ses effets pour la santé publique –pollution– et pour la qualité de vie –rapidité et confort des déplacements–).

Afin d'examiner ces problèmes de grande ampleur, les participants au débat pouvaient s'appuyer sur deux documents élaborés pour le débat public :

- ▶ l'avis de l'Autorité environnementale du Conseil général du développement durable, figurant sur le site internet du débat public ;
- ▶ l'évaluation stratégique environnementale préalable, fournie par le maître d'ouvrage désireux de préparer en amont des analyses fines qui lui seront utiles dans la phase ultérieure et d'affirmer l'importance qu'il attache aux questions environnementales.

La commission a organisé, plus particulièrement, à Champs-sur-Marne (Cité Descartes), le 3 décembre 2010, une réunion thématique consacrée à l'environnement, en présence notamment du président de l'Autorité environnementale.

Cahier d'acteurs Citoyens Actifs et Solidaires « Pour un réseau au service du développement durable des territoires. »

CA n° 27, novembre 2010

Cahier d'acteurs Campus Paris-Saclay « Un réseau de transport pour un développement harmonieux. »

CA n° 29, novembre 2010

I L'évaluation environnementale préalable

Le dossier du maître d'ouvrage mis à disposition du public comporte pour la première fois dans le cadre d'un débat public sur une infrastructure de réseau de transport, une évaluation environnementale préalable.

Issue de la directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001, cette procédure a pour objet, lit-on en pages 166 du dossier du maître d'ouvrage, « d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à l'intégration de considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption de principaux documents de planification. [...] Dans l'esprit de la directive, la loi du 3 juin relative au Grand Paris a donc prévu que le projet de métro automatique soit soumis à une évaluation environnementale préalable. »

La plupart des participants ont admis l'intérêt de ces procédures. Leur présentation dans certaines réunions publiques a été utile à la compréhension du projet de réseau en expliquant les corrélations locales entre l'emprise du projet et son impact environnemental.

Cependant, quelques associations remettent en cause, dans leurs cahiers d'acteurs, ce dossier de consultation et l'évaluation environnementale. C'est le cas de l'association SAVE (Sauvegarde et Animation de Versailles et Environs) : « Le dossier de faisabilité (étude environnementale) affiche des éventualités (jauges théoriques) de densifications avec une cartographie

extrêmement peu lisible et avec des cartes confuses et des triangles et des ronds mal repérés et indéchiffrables (cf. *atlas cartographique produit au dossier*). Rien n'est clair sur les conséquences. »

De même, Alter Ekolo Île-de-France rappelle que : « L'art. 4 de la directive 2001/42/CE précise que l'évaluation environnementale visée à l'article 3 doit être effectuée pendant l'élaboration du plan ou du programme et avant qu'il ne soit adopté ou soumis à la procédure législative. Pour conclure que « [...] compte tenu de ces lacunes dans l'évaluation environnementale, nous demandons l'annulation de la loi sur le Grand Paris. »

Lors de la réunion thématique « Réseau de transport public du Grand Paris et environnement », le 3 décembre à Champs-sur-Marne, le maître d'ouvrage a rappelé qu'il avait « veillé à appliquer une méthode d'évaluation rigoureuse et indépendante. »

II Les effets attendus sur les gaz à effet de serre

L'évaluation stratégique environnementale a permis de calculer les effets du projet sur les émissions de gaz à effet de serre (GES). La modélisation utilisée, COPERT, (Computer Programme to Calculate Emissions from Road Transport), agréée par l'agence européenne de l'environnement et par l'ADEME a intégré l'évolution technologique du parc automobile à horizon 2025 et 2035. Le Réseau de transport public du Grand Paris devrait permettre une réduction des émissions de CO₂ de 2 % par rapport à un scénario de référence des émissions de CO₂ sans mise en œuvre du projet.

Cet effet est lié au report modal et à la limitation de l'utilisation des véhicules particuliers. Ce sont ainsi 18 000 voyages à l'heure de pointe du matin qui seront reportés, à horizon 2035, de la voiture vers les transports en commun, permettant une réduction des émissions de polluants atmosphériques et une diminution sensible de la congestion des grandes voies d'accès à la capitale.

Cet argument a été peu mis en valeur durant le débat.

Les Amis de la Terre de Montreuil dans leur contribution, précisent qu'une réduction de 2 %, si elle représente un progrès, ne permet pas à elle seule de satisfaire aux engagements internationaux de réduction des GES contractés par la France et par l'Union européenne (réduction de 20 % d'ici 2020, et division par 4 des émissions d'ici 2050).

Enfin, certains participants, par exemple à la réunion de la Défense, ont rappelé que « faire du tunnel est beaucoup plus consommateur de CO₂ que passer en aérien (40 000 tonnes au kilomètre, sans compter les émissions dues au tunnelier), (rapport du cabinet de conseil Carbone 4, à la SNCF). »

III Les attentes et les inquiétudes exprimées par le public

La densification des villes et étalement urbain

Cette problématique est évoquée dans l'avis de l'Autorité environnementale et elle a été exprimée dans plusieurs cahiers d'acteurs.

Les réseaux de transports publics, comme l'a montré l'exemple du RER, ont favorisé, dans le passé, le report de l'urbanisation vers des secteurs plus lointains, autrefois inatteignables, c'est-à-dire l'étalement urbain. Le moindre coût du foncier ou des loyers en périphérie, ainsi que la propension des familles à souhaiter un jardin, ou tout au moins un environnement naturel, ont accentué le phénomène.

C'est ainsi qu'un intervenant à la réunion publique de Champs-sur-Marne affirme que la densification n'est peut-être pas la bonne solution et évoque « les cités dans lesquelles la vie ne semble pas très heureuse ».

Le maître d'ouvrage et plusieurs collectivités répondent par une volonté de développement maîtrisé, dans le cadre des contrats de développement territorial.

Ainsi, face aux craintes de densification urbaine, le Pôle du Bourget se propose d'intégrer fortement « la nature dans la ville », en profitant de la dynamique créée par la nouvelle gare prévue dans le projet du Grand Paris. Démarche semblable par certains points pour la mairie d'Aulnay-sous-Bois qui, à partir de son programme « Agenda 21 » souhaite se servir du projet de gare pour « créer une véritable trame verte traversant le nord-est parisien » entre les parcs de la ville, le Sausset et Ballanger, mais aussi le parc de la Poudrerie ou la Forêt de Bondy.

Plus globalement, le cahier d'acteurs du Conseil général de la Seine-Saint-Denis exprime des attentes fortes concernant le patrimoine boisé et les espaces naturels : « Ce nouveau réseau de transport doit, par ailleurs, accompagner une meilleure prise en compte environnementale : faire des espaces verts de la ceinture verte les nouveaux parcs urbains de la métropole et favoriser leur intégration dans la trame verte et bleue à l'échelle de l'agglomération... Dans ce cadre, le projet améliorerait l'accessibilité à des espaces boisés et naturels, comme le parc départemental Georges Valbon, le parc départemental du Sausset, la Forêt de Bondy, le Parc régional de la Poudrerie, celui des Coteaux de l'Aulnoye ou encore des derniers espaces agricoles de la première couronne. »

Citons aussi la Mairie de Bagneux qui souhaite profiter de la desserte du Réseau de transport public du Grand Paris pour valoriser le futur éco-quartier et la ZAC Victor Hugo qui a pour objectif de générer 4 800 emplois et la construction de 50 logements de haute qualité environnementale.

La protection des espaces agricoles

Le président de la Chambre régionale et interdépartementale d'Agriculture a participé à la réunion thématique sur l'environnement du 3 décembre à la Cité Descartes. Rappelant que l'agriculture compte 5 300 exploitations et couvre 47 % du territoire régional, il a déploré que, chaque année, 2 000 hectares en moyenne perdent leur caractère agricole, au profit du logement et des équipements publics et privés (commerces de grande surface notamment).

Il a demandé que les organisations agricoles soient associées au projet et informées sur le long terme, notamment, sur la Plaine de France et à Saclay.

Cahier d'acteurs Parti Radical de Gauche du Val-d'Oise « Les territoires ruraux ne doivent pas être pénalisés par rapport aux autres dans l'accès aux transports en commun. »

CA n° 120, janvier 2011

La sauvegarde des paysages et du patrimoine

SAVE, l'Association Sauvegarde et Animation de Versailles et Environs qui fédère 14 associations de quartiers de Versailles, du Chesnay et de Viroflay et regroupe au total 1 300 personnes, écrit dans son cahier d'acteurs : « Les augmentations de population et d'emploi générées par le nouveau réseau de transport sont énormes : plus 80 000 habitants à Versailles et plus 60 000 emplois. Le projet a d'ores et déjà étudié des augmentations du COS (Coefficient d'Occupation des Sols) dont les niveaux déraisonnables ne peuvent que provoquer des bouleversements du cadre de vie dans tous les quartiers. Or, le PADD recommande de "préserver leur identité morphologique et fonctionnelle, quitte à en limiter la densification et de "préserver et valoriser le patrimoine architectural et paysager" de la ville, autant de recommandations en contradiction avec le projet de Réseau de transport public du Grand Paris. Contrairement à ce qui a été affirmé en réunion générale le 5 octobre 2010 à Versailles, les élus locaux n'ont pas été consultés sur les augmentations autoritaires de COS visées dans les documents actuels du projet du Grand Paris. »

Avec la volonté affirmée de sauvegarder le patrimoine de la ville de Versailles, SAVE met en garde contre des densifications mal maîtrisées qui pourraient le mettre en péril : « Versailles, ville historique qui possède le premier secteur sauvegardé de France, devrait pourtant faire l'objet d'un développement maîtrisé, évitant les débordements des constructions de la ville sur la ville et les densifications outrancières génératrices de nombreuses difficultés. Depuis des années on remodèle les quartiers en France en détruisant des tours des années 1960 à 1970, ce n'est pas le moment d'en ajouter ailleurs. Les objectifs de mixité des quartiers et de densification raisonnée devraient être clairement affichés ce qui est pour l'instant absent des projets actuels... Les densifications conduisent notamment à la création de quartiers sensibles comme les connaissent malheureusement toutes nos villes. Il ne faut pas en ajouter. »

Cahier d'acteurs Environnement 93 « Les espaces verts et agricoles ne doivent pas être considérés comme des réserves foncières. »

CA n° 42, décembre 2010

Les nuisances sonores et les vibrations

Le caractère essentiellement souterrain du réseau a réduit les inquiétudes dans ce domaine.

Cependant, l'amélioration de la desserte des aéroports a pu être perçue par certains comme un facteur de développement de leurs activités aériennes, donc de leurs nuisances. Notons toutefois qu'à la réunion d'Orly (13 janvier), pas une seule allusion au problème n'a été faite.

Question n° 523 L'auteur, habitant de la Varenne Saint Hilaire, s'interroge sur les nuisances du passage souterrain d'un métro (vibrations) et les effets de ses nuisances, en particulier sur la baisse de la valeur du patrimoine immobilier.

La Société du Grand Paris confirme que le bruit et les vibrations sont « deux points noirs en Île-de-France » ; la conscience de ces enjeux la conduit à prendre en compte, chaque fois que possible, la possibilité de coupler les tracés avec des voies déjà existantes.

La fréquence de passage est aussi susceptible d'accroître les normes acceptées de nuisances sonores dans certaines zones urbaines, mais aussi de modifier le comportement de la faune dans des espaces à densité urbaine faible.

À l'issue du débat public, les dossiers d'enquête publique de chaque tronçon retenu présenteront une étude d'impact avec notamment, une étude vibratoire préalable aux aménagements, qui influera sur les aménagements à réaliser.

Dans son cahier d'acteurs, le Groupe Michelin évoque « les propriétés évidentes du pneu lorsqu'on s'intéresse aux vibrations et autres transmissions de bruits solidiens (par le sol ou les infrastructures) qui sont à l'origine de la quasi-totalité des plaintes de nuisances des riverains habitant à proximité de systèmes sur rail. »

Le STIF, dans son avis, défend la thèse contraire d'un pneu moins adapté que le fer d'aujourd'hui avec ses progrès techniques adaptés aux matériels roulants.

Les risques techniques

Les Parisiens et les Franciliens sont désormais très avertis des risques d'inondations. Des questions dans les réunions publiques ou postées sur le site Internet de la commission en sont le témoignage. Les réponses du maître d'ouvrage, fondées sur la réglementation et sur les bonnes pratiques, ne sont pas apaisantes.

Une crue centenaire pour le bassin parisien est une menace hors de proportion avec les moyens d'action d'une seule société.

Des participants, pendant la réunion de Villiers-sur-Marne, le 20 janvier 2011, ont posé la question des nuisances liées aux travaux. Le maître d'ouvrage répond par leur caractère souterrain, et par sa volonté d'éviter tout phasage, c'est-à-dire toute césure dans les chantiers.

Quelques questions ont été posées à Sevran notamment, le 25 novembre 2010, sur les risques d'effondrement. Le maître d'ouvrage a fait part de sa sensibilisation et de sa vigilance dans ce domaine.

Chapitre 12

Le débat sur la desserte du plateau de Saclay

- I Un débat récurrent sur l'opportunité de l'équipement
- II Le soutien des entreprises, de l'enseignement
et de la recherche présents sur le plateau de Saclay
- III Les oppositions des défenseurs de la nature
- IV La volonté d'aménagement du territoire des collectivités locales
- V La position de la Chambre régionale et interdépartementale de
l'agriculture d'Île-de-France

I Un débat récurrent sur l'opportunité de l'équipement

La desserte de Saclay, élément de base de l'aménagement du Plateau, a soulevé un débat dans le débat entre ses partisans, notamment les entreprises et les institutions qui ont fait le choix de s'installer à Saclay et ses opposants, majoritairement des associations concevant l'avenir du Plateau comme celui d'un espace naturel.

Les collectivités locales intéressées ont exprimé des positions nuancées mais constructives, marquées par le désir de ne pas compromettre l'opération d'aménagement.

C'est un débat local ancien qui est ainsi relancé et élargi, celui qui oppose partisans et adversaires d'un aménagement du Plateau de Saclay en pôle de recherche, de formation supérieure et de développement technologique.

Ces positions se sont notamment exprimées lors des réunions publiques que la commission a tenues à Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Jouy-en-Josas (thématique) et Gif-sur-Yvette, ainsi que dans les avis, les contributions et les cahiers d'acteurs.

Elles renvoient à des notions d'aménagement du territoire qui ont été abordées dans les cahiers d'acteurs des organismes présents sur le plateau de Saclay et qui souhaitent anticiper tout nouveau développement par la création d'un système de transport en commun cohérent.

II Le soutien des entreprises, de l'enseignement et de la recherche présents sur le plateau de Saclay

Les entreprises présentes sur le plateau de Saclay et les organismes associés ont exprimé leur soutien à ce projet :

- ▶ le cahier d'acteurs du Commissariat à l'Énergie atomique : « Dans le contexte moderne de la compétition internationale, le destin du CEA-Saclay est lié à celui du campus Paris-Saclay. Le succès du projet scientifique porté par les établissements regroupés au sein de la Fondation du campus Paris-Saclay repose sur deux piliers : d'une part l'excellence des équipes d'ingénieurs et de chercheurs, qui sera valorisée par le rapprochement des laboratoires, le croisement des compétences, les synergies et les mutualisations d'équipements performants, et d'autre part l'attractivité du site liée au cadre de vie local, à ses services, à sa facilité d'accès et à ses liaisons avec les pôles d'activité voisins et les grandes infrastructures » ;
- ▶ le cahier d'acteurs du centre de Renault-Guyancourt : « L'accès au site est une problématique majeure pour les salariés et les visiteurs » ;
- ▶ les Chambres de commerce et d'industrie de Paris et de l'Essonne se mobilisent pour l'aménagement de Saclay, dont la création d'un réseau de transport performant leur paraît inséparable : « La desserte du plateau de Saclay est indissociable du Grand Paris. Le report de la réalisation de la ligne verte handicaperait la montée en puissance du cluster de Paris Saclay. »

Les collectivités possédant la compétence de développement ont accompagné ce mouvement pour témoigner de la nécessité d'un développement harmonieux mais aussi porteur d'emplois.

- ▶ le Conseil général des Yvelines veut « impulser un développement ambitieux au service du rayonnement international de la Métropole » et la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc se déclare « partie prenante de l'Opération d'intérêt national de Paris Saclay » ;
- ▶ Beaucoup de collectivités locales, sans aller aussi loin que les institutions impliquées sur le Plateau, font connaître leur soutien au projet d'aménagement de Saclay et donc de transport lourd.

Pour les organismes d'enseignement et de recherche présents à Saclay, ou envisageant de s'y installer, la réalisation d'un transport performant, relayé sur place par des transports de proximité, est une condition *sine qua non* de la réussite de l'aménagement. Donc, renoncer au métro automatique « lourd » revient à renoncer à l'opération d'aménagement du Plateau de Saclay.

Au chapitre des soutiens, citons notamment le cahier d'acteurs de l'Établissement public Paris Saclay, qui écrit : « La desserte par le métro Grand Paris est impérative pour le succès du cluster scientifique et technologique Paris Saclay. »

Cahier d'acteurs Institut des Sciences et Technologies Palaiseau « Il faut construire les conditions qui permettront de faire émerger ce cluster scientifique (Saclay). »

CA n° 126, janvier 2011

La Fondation Paris Saclay, qui groupe les laboratoires installés ou candidats, affirme dans son cahier d'acteurs que la dynamique est enclenchée : « 23 établissements de recherche et d'enseignement supérieur se sont regroupés dans une Fondation de Coopération Scientifique pour piloter le plus vaste projet de développement de campus d'Europe. Des investissements publics considérables sont prévus, rendus possibles par l'opération campus et l'emprunt national. Un critère essentiel de réussite est l'implantation et la création d'entreprises et d'emplois nouveaux (Thalès et Danone sont déjà présents ; l'implantation d'EDF est décidée). À Satory et Saint-Quentin Est, un pôle majeur orienté vers la mobilité du futur est en constitution. Les zones d'activité comme Courtaboeuf et Velizy devront bénéficier de l'effet cluster. »

Cahier d'acteurs CEA du Plateau de Saclay « Le réseau du Grand Paris, un projet qui soutient les ambitions du campus Paris-Saclay. »

CA n° 79, décembre 2010

Cahier d'acteurs Association pour le Désenclavement du Plateau de Saclay « Le Grand Paris est conçu pour créer des liaisons de rocade mais le cluster a aussi besoin d'une liaison directe avec Paris. »

CA n° 91, décembre 2010

III Les oppositions des défenseurs de la nature

D'autres cahiers d'acteurs font mention de cette dimension de desserte d'un territoire de projet.

L'opposition à la ligne verte, qui n'est pas seulement présente sur le site de Saclay, vise autant l'aménagement du Plateau lui-même que l'équipement de transport. Sont en cause deux arguments très différents, présentés en synergie :

- ▶ la protection de l'espace naturel contre l'urbanisation ;
- ▶ la politique de localisation de la recherche et du développement (concentration ou non).

Sur la politique de la recherche, un chercheur s'exprime en tant que responsable local du Parti communiste à la réunion de Gif-sur-Yvette : « Nous sommes dans un pôle de compétitivité et c'est pour cela qu'il y a une gare prévue à Saclay. L'ambition est de créer ici une Silicon Valley. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire un projet profondément idéologique qui va reposer notamment sur le pillage, la mise sous tutelle totale et la déstructuration de nos services publics d'enseignement supérieur, de formation, de recherche. »

Sur les données environnementales, le président des Amis de la Vallée de la Bièvre à Gif-sur-Yvette, le 19 janvier, s'exprime ainsi : « Au-delà de la question des transports, c'est un projet d'aménagement du territoire qui se pose, particulièrement dans cette région. Pourquoi ? Parce que nous aurons 3 gares en pleine campagne, en zone naturelle, ou en zone agricole. Finalement, le projet proposé ici est un projet d'étalement urbain. »

Cahier d'acteurs Syndicat de Protection de la Vallée de la Bièvre « Un renforcement des réseaux de transports pour améliorer l'accessibilité et la desserte des différents pôles aux communes de la Vallée de la Bièvre. »
CA n° 117, janvier 2011

C'est aussi le thème principal des cahiers d'acteurs des associations ; ainsi l'association Jouy Écologie évoque « des dangers d'urbanisation qui peuvent s'aggraver avec la persistance de la ZAD (Zone d'aménagement différée) sur un triangle Palaiseau–Saint-Aubin – Saclay englobant la ferme de la Martinière. »

L'association Citoyens de Jouy-en-Josas demande, dans son cahier d'acteurs, « le respect par l'État du classement de la Vallée de la Bièvre. »

Cahier d'acteurs Jouy Écologie « Des transports de qualité maintenant et durablement pour les habitants de la vallée de la Bièvre. »
CA n° 50, novembre 2010

Le Réseau Associatif du Plateau de Saclay incluant huit associations (les Amis de la vallée de la Bièvre, APACH (Buc), CAS (Orsay), Essor de Versailles, l'AMAP « les Jardins de Cerès », la SCI « Terres Fertiles », Jouy Écologie, Terre et Cité) propose, dans « l'esprit de la loi Grenelle 1, de lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, de lutter contre l'étalement urbain, de permettre la revitalisation des centres-villes, de concevoir l'urbanisme de façon globale, de préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, d'assurer une gestion économe des ressources et de l'espace, de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun. »

L'APACH de Buc (association bucoise pour la protection et l'amélioration du cadre de vie, de l'habitat et de l'environnement) rappelle qu'« au cours de la discussion de la loi sur le Grand Paris, elle avait demandé un débat particulier sur l'aménagement du Plateau de Saclay. Ces demandes n'ont pas été retenues. »

Pour COLOS, collectif d'associations intéressées par l'opération de Saclay, « concentrer la R et D française sur le plateau de Saclay est un contresens, des études ne démontrent nullement l'utilité de regrouper en un même lieu un maximum d'établissement de recherche. »

Le cahier d'acteurs de l'association Citoyens unis et solidaires d'Orsay écrit : « La création à Saclay d'une gare du métro automatique du Grand Paris induirait à terme un effet d'urbanisation dans une zone qui se trouve au cœur du plateau, donc logiquement au cœur de la zone de protection d'au moins 2 300 ha qui doit être définie d'ici le mois de juin 2011. »

De même, le cahier d'acteurs d'Île-de-France Environnement, fédération de 300 associations, demande que « soit abandonné le projet de boucle extérieure sud. »

Ces associations ne nient pas les besoins d'espace pour la recherche, mais affirment que la région compte nombre de secteurs disponibles : ainsi, à la réunion de Bagneux, des élus ont rappelé l'existence d'équipements scientifiques au sud de Paris, qui rendrait inutile la création *ex nihilo* et sur des espaces actuellement naturels d'une grande zone scientifique.

On note aussi que pour nombre d'intervenants, dans l'Est de la région notamment, la renonciation à la ligne verte à l'ouest offrirait une source de redéploiement financier pour la boucle Est-proche de la ligne rouge et l'amélioration de l'existant (réunion publique de Champigny-sur-Marne, le 10 novembre 2010).

Cahier d'acteurs Ville de Saclay « Le village de Saclay tient à réaffirmer sa volonté de conserver le caractère agricole du Plateau et de préserver le cadre de vie de ses habitants. »
CA n° 125, janvier 2011

Cahier d'acteurs Association de Sauvegarde de l'Environnement de Saclay « L'urbanisation massive générée par le projet risque de dégrader durablement le paysage du plateau et menace l'exploitation des terres agricoles. »
CA n° 155, janvier 2011

Cahier d'acteurs Réseau Associatif du Plateau de Saclay « Des transports respectueux du développement durable pour le Plateau de Saclay et son voisinage. »
CA n° 69, novembre 2010

Cahier d'acteurs Réseau Associatif du Plateau de Saclay « Un aménagement ordonné et harmonieux pour le plateau de Saclay. »
CA n° 59, novembre 2010

Cahier d'acteurs Institut Télécom « Accompagner l'implantation des établissements à Saclay par une desserte adaptée. »
CA n° 43, novembre 2010

IV La volonté d'aménagement du territoire des collectivités locales

Les collectivités territoriales et certains intervenants ont le souci de ne pas compromettre l'opération d'aménagement décidée par la loi du 3 juin 2010. C'est le cas de :

- ▶ la communauté d'agglomération du Plateau de Saclay (la principale intéressée territorialement, 10 communes, 100 000 habitants), qui soutient fermement le projet d'aménagement, mais propose, en attendant le métro, la réalisation d'un tram train Orly Saclay ;
- ▶ la communauté d'agglomération Europ Essonne, autour de Massy, qui prend nettement position pour la « boucle sud » ;

Cahier d'acteurs Communauté d'agglomération Europ'Essonne « La boucle sud du projet est le point de départ de l'irrigation de la grande couronne ; elle concourt à l'amélioration de la qualité de vie. »
CA n° 89, décembre 2010

- ▶ Les élus et le conseil de développement de Saint-Quentin-en-Yvelines, qui se prononcent, pour une gare au centre de la ville nouvelle, sur la ligne verte ;
- ▶ La communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre, autour de Chatenay-Malabry, qui réfléchit à l'adaptation des réseaux locaux à la ligne verte ;
- ▶ La ville d'Orléans, seule grande métropole régionale a avoir réalisé un cahier d'acteurs, appelle à élargir le projet de Saclay : « Orléans propose d'élargir le périmètre de l'opération d'intérêt national et de développer une « Silicon Valley » à une échelle qui engloberait le Plateau de Saclay, la partie Sud du Grand Paris, territoire de la santé et des biotechnologies, le département du Loiret et Orléans avec son agglomération. »

D'autres collectivités, comme Fontenay-aux-Roses ou Clamart, se prononcent cependant contre la ligne verte du métro, estimant qu'elle ne trouvera pas de rentabilité et risque de capter des moyens financiers plus utiles dans l'amélioration de l'existant.

À la réunion de Gif-sur-Yvette, le représentant des sections locales du Parti socialiste imagine une solution moyenne : « Nous ne sommes pas, pour notre part, opposés à un aménagement du Plateau dans les 350 ha qui ménagent les 2 300 ha sauvegardés pour l'agriculture. Mais il faut que cet aménagement réponde à deux conditions. La première est qu'elle ne peuple pas le Plateau simplement en allant piquer un peu partout en région parisienne des établissements d'enseignement supérieur et de recherche existants. La seconde, c'est qu'on ne crée pas sur le Plateau, si on est gentil, on dira une thébaïde pour les chercheurs, les enseignants et les étudiants, ou pour être plus méchant, un ghetto de cerveaux, mais qu'on rassemble sur ce Plateau toutes les conditions d'un véritable vivre ensemble qui comprenne bien sûr des établissements de recherche, bien sûr des établissements d'enseignement, mais aussi, pourquoi pas, des entreprises innovantes, dans tous les cas du logement et pas seulement pour les étudiants et les chercheurs, et les équipements de proximité indispensables pour que tout cela puisse vivre. Donc, partant de là, quel réseau de transport faut-il ? Un réseau de sites propres, et peut-être un tram train. »

Cahier d'acteurs Saclay, Côté Étudiants « Saclay Côté Étudiants affirme la nécessité de la branche Saclay. »
CA n° 156, janvier 2011

D'autres encore imaginent une alternative radiale. Un groupe d'experts, l'association pour le désenclavement du plateau de Saclay (ADPS) propose pour relier le plateau de Saclay à la capitale par une ligne radiale Saclay-Gare Montparnasse, quittant les lignes actuelles à hauteur de Chaville pour s'orienter au Sud, via Vélizy, et atteindre le Sud du plateau en 15 minutes.

L'auteur de ce cahier d'acteurs estime possible, au vu des performances actuelles des matériels ferroviaires, la traversée en souterrain des plus importantes coupures de relief, notamment la vallée de la Bièvre. En tête, la ligne aurait une station souterraine à Montparnasse et serait prolongée en direction de la gare d'Eole d'Hausmann-Saint-Lazare, d'où elle pourrait emprunter le tunnel en direction de la Gare de l'Est. L'auteur rappelle que la liaison Montparnasse-Saint Lazare était déjà inscrite dans le Schéma directeur de la Région Parisienne de 1965 et traduit la nécessité d'un moyen de transport à la dimension du territoire concerné au titre d'une anticipation sur le développement et les connexions entre pôles attractifs.

V La position de la Chambre régionale et interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France

Le président de la Chambre régionale et interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France précise : « Je rappelle que sur ce site, 2 300 ha sont aujourd'hui et devraient être protégés, sanctuarisés sur ce site. Et, j'ose espérer que dans le Grand Paris, l'articulation autour du transport, mais aussi des clusters, existera pour arriver à bien sanctuariser ces 2 300 ha. Je le rappelle souvent, 2 300 ha, c'est la masse critique pour faire fonctionner un espace agricole. Plus petit, nous avons énormément de mal pour le faire fonctionner. Et, à la limite il vaut mieux que cela parte à l'urbanisation parce que les coûts induits pour arriver à faire fonctionner un territoire agricole sont énormes. »

La contribution État / Région du 26 janvier 2011 laisse place à une poursuite du dialogue sur le problème de la desserte de Saclay et les partenaires, notamment le président du Conseil général de l'Essonne, ont déjà saisi cette opportunité pour s'exprimer.

Chapitre 13

Questions sur le financement du projet

I Précisions sur les coûts

II L'intérêt socio-économique du projet

III Les besoins de financement n'ont été clarifiés qu'à la fin du débat

IV La tarification a été abordée mais reste à approfondir

Le problème du financement du projet a été soulevé, souvent avec inquiétude, dans la totalité des réunions publiques, mais surtout pendant les réunions communes avec Arc Express.

Il est présent dans 68 questions écrites. Il est parfois lié à celui de la tarification, également posé dans la plupart des réunions.

Ainsi, à la réunion d'Évry (21 octobre), le maire de Juvisy-sur-Orge, ancien administrateur du Syndicat des transports parisiens, déclarait : « C'est bien de construire des transports en commun, mais comme nous le savons tous, ce qui coûte, c'est leur exploitation. On peut tout à fait livrer des transports en commun au STIF. Si ensuite il n'y a pas grand monde dedans, leur exploitation va coûter une fortune. Cette fortune sera à la charge des contribuables. »

La commission particulière et le maître d'ouvrage ont souhaité retarder la réunion thématique « coûts et financement ». Cette décision, en accord avec la commission particulière du débat public sur Arc express, a permis de traiter l'ensemble de la question grâce aux décisions du Parlement sur la loi de finances initiale de 2011 et la loi de finances rectificative de 2010. Ce report a été accepté par la CNDP.

Sur le financement, le débat public, avant le vote des lois de finances, disposait de plusieurs éléments :

- ▶ en premier lieu le cadre général posé par la loi du 3 juin 2010 ;
- ▶ le dossier du maître d'ouvrage qui précise la dotation au capital de 4 milliards d'euros ;
- ▶ le rapport établi à la demande du premier ministre, et déposé le 30 septembre 2010 par Gilles Carrez, rapporteur général du Budget à l'Assemblée nationale, intitulé « Grand Paris : Financement du Projet de transports », qui a tracé des lignes d'analyses des besoins et de proposition de financement sur une partie du projet de la Société du Grand Paris et sur les projets de transport de la Région Île-de-France, notamment, mais pas seulement, le projet Arc Express ;
- ▶ enfin, le rapport conjoint de la Cour des Comptes et de la Chambre régionale des comptes, publié le 16 novembre 2010 et intitulé « Les transports ferroviaires régionaux en Île-de-France ».

Les intervenants se sont inquiétés :

- ▶ de l'ampleur des financements en cause, pour un projet souvent qualifié de surdimensionné ;
- ▶ du risque de désengagement de l'État (que la plupart des élus sont accoutumés à redouter) ;
- ▶ du risque de redéploiement des crédits d'amélioration du réseau radial actuel ;
- ▶ du risque de difficulté à contracter les emprunts à un taux acceptable (cahier d'acteurs de l'Union régionale CFDT) ;
- ▶ du risque d'augmentation, en définitive, de l'effort contributif des usagers ;
- ▶ du risque d'augmentation de l'effort contributif de l'autorité organisatrice des transports et des collectivités locales aux dépenses de fonctionnement (avis officiel du STIF sur le projet Grand Paris).

Cahier d'acteurs Ville de Massy « La ville de Massy souhaite un financement propre [...] de manière à améliorer les transports en commun existants. »
CA n° 75, décembre 2010

I Les précisions sur les coûts

Selon le maître d'ouvrage, « la construction de l'ensemble des infrastructures nouvelles qui composent le Métro Grand Paris a été estimée, en fonction des options de tracé et du nombre de variantes aériennes qui seront retenues, entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros, dont plus de 80 % pour les infrastructures, environ 12 % pour le matériel roulant, et le solde pour les acquisitions foncières. »

On note que ce coût, de 120 millions € par kilomètre hors matériel roulant, est cohérent avec celui du projet de rocade en cours de construction à Barcelone, cité à la réunion du Bourget-Drancy (24 novembre) par le directeur des transports de la Généralité de Catalogne, invité comme témoin par la commission.

Le coût annoncé prend en compte le gros œuvre et le second œuvre des tunnels, des gares et des ouvrages annexes, les systèmes de transports et tous les autres équipements, et les expropriations. Ce chiffrage concerne un projet entièrement souterrain, mais des pistes d'économie ont été explorées par le maître d'ouvrage, comme par exemple la mise en aérien d'une trentaine de kilomètres de tracé. Elle permettrait de faire une économie significative sur les tronçons concernés, qui pourrait atteindre 20 % à 30 % du coût du gros œuvre.

Il a été précisé que le coût des gares inclut la création de l'infrastructure pour chaque gare (génie civil, ouvrages), l'aménagement de la gare elle-même et la création d'accès depuis la surface. Pour toutes les gares en correspondance, soit près de 85 % des gares, le chiffrage inclut également la création des couloirs de correspondance.

Les opérations connexes, comme par exemple la construction de parkings, les opérations de création ou d'aménagement de gares routières, la réalisation d'espaces commerciaux ou de services dans le voisinage de la gare, ne sont en revanche pas incluses dans l'estimation.

Plusieurs intervenants, par exemple à la réunion de Villiers-sur-Marne (20 janvier), se sont inquiétés d'une dérive des coûts.

L'une des sources en est apparue pendant le débat public, avec les quinze gares supplémentaires demandées.

À titre d'exemple, il a été précisé que le coût unitaire moyen d'une gare (quais et couloirs seuls) est de l'ordre de 80 millions. Ce coût n'est d'ailleurs pas directement comparable à celui d'Arc Express puisque les rames du Grand Paris comporteraient 8 voitures : la longueur des quais de ses gares serait donc de 120 m.

Concernant les coûts de fonctionnement qui seront à la charge de l'autorité organisatrice des transports, le maître d'ouvrage a précisé lors de la réunion du 12 janvier « qu'en l'état actuel du projet, les coûts annuels d'exploitation, d'entretien et de l'énergie sont d'environ 500 millions d'euros. » Ce montant est à rapprocher du coût d'exploitation du réseau Arc Express de 325 M€ annoncé par le STIF, également lors de la réunion du 12 janvier, et des 8 milliards annuels de coûts de fonctionnement et d'amélioration des services de transport du réseau francilien (amplitude, fréquence, régularité).

Pour certains contributeurs au débat, il serait juste d'intégrer au coût total du projet les coûts de développement du maillage nécessaire pour permettre aux gares du Grand Paris d'être bien desservies localement (réseaux d'autobus ou de tramway).

II L'intérêt socio-économique du projet

De nombreuses personnes ont souhaité mieux comprendre le bilan coûts/avantages de ce projet ainsi que le comparer à celui du projet Arc Express.

La Société du Grand Paris a présenté, lors de la réunion thématique « coûts et financement » du 12 janvier 2011, les premiers résultats d'une analyse socio-économique du projet, exercice particulièrement complexe pour ce type d'investissement mais que la commission a jugé nécessaire pour éclairer les citoyens.

Notons que ces travaux viennent en anticipation des exigences du Code des Transports et de la loi du 3 juin 2010 qui disposent de joindre une telle évaluation lors des enquêtes publiques. L'instruction cadre du 25 mars 2004 invite, quant à elle, à présenter au débat public une problématique de l'utilité économique des projets de transport, ce qui a été fait.

Contrairement à l'attente exprimée par certains citoyens, la simple analyse des ratios « coût de l'investissement par utilisateur » et « gain de temps par utilisateur » ne suffirait pas.

De nouvelles méthodes d'évaluation sont testées par la Société du Grand Paris, en s'inspirant d'ailleurs d'exemples étrangers, comme celui du métro de Londres (construction du Cross-Rail lancé de 2005 à 2007 à Londres, d'un coût de 16 milliards de livres sterling), afin de prendre en compte les dimensions urbaine, sociale, économique et nationale du projet.

Les premières évaluations présentées par le maître d'ouvrage tentent de prendre en compte le développement économique, le développement de l'accessibilité, l'impact sur l'occupation des sols et la maîtrise de l'étalement urbain, l'analyse par groupe de population des bénéfices directs (amélioration des transports) et indirects (réduction de la pollution, réduction de l'insécurité routière...).

Citons un extrait des premiers résultats présentés par la Société du Grand Paris lors de la réunion du 12 janvier 2011 :

« L'impact de la construction du réseau a été évalué à 25 000 emplois par an environ en moyenne pendant 10 ans. Les gains à long terme tiennent aux gains d'accessibilité, aux économies d'agglomération (économies d'échelle dues à densification, qui provoque une hausse de la productivité) qui laissent espérer, selon les modèles disponibles, une croissance supplémentaire de 1 % à 2 % du PIB, soit 5 milliards d'euros par an et 100 milliards d'euros à long terme. »

Le Grand Paris aura aussi un impact sur la croissance grâce à l'affichage d'une dynamique accrue de l'Île-de-France, qui sera encore plus attractive pour les investissements internationaux. Ceux-ci créent actuellement jusqu'à 8 000 emplois par an. Une hausse annuelle de 1 000 emplois apporterait plusieurs autres points de PIB à long terme.

Enfin, les effets positifs sur la qualité de la vie, la santé et l'accès au soin et les économies liées à la densification de l'usage du sol sont difficiles à monétiser. Des études anglaises montrent que l'impact sur la réduction des inégalités est important, et celui-ci sera évalué par l'étude à venir.

Les conclusions provisoires de l'étude effectuée à la demande de la DRIEA d'Île-de-France en 2010, intégrant les méthodes d'évaluation utilisées par l'évaluation des impacts du Cross-Rail, estiment la valeur totale annuelle des bénéfices économiques supplémentaires de 3,9 à 5,3 milliards d'euros, en adoptant les hypothèses les plus prudentes.

Le taux de rendement interne est donc au moins de 10 %.

Des études plus précises seront réalisées après détermination du schéma d'ensemble, pour préciser, lors de l'enquête publique, les conditions permettant de maximiser les avantages du projet.

Le scénario de référence de l'évaluation socio-économique est l'évolution tendancielle retenue par le SDRIF. Il n'a pas été possible d'indiquer la répartition des avantages du Grand Paris selon le type d'acteurs (ménages, entreprises, collectivités), mais cela sera effectué par l'évaluation qui sera remise lors des enquêtes publiques.

Dans son rapport la Cour des Comptes a souhaité que les méthodes de comparaison entre les différents projets de transport public en Île-de-France soient harmonisées et systématisées.

III Les besoins de financement n'ont été clarifiés qu'à la fin du débat

Au cours des réunions publiques communes, et plus précisément à Paris le 12 janvier 2011, le maître d'ouvrage a rappelé que « l'investissement sera entièrement financé par la Société du Grand Paris », la loi du 3 juin 2010 définissant les ressources de la SGP : dotations de l'État, emprunts, recettes fiscales affectées et redevances d'occupation, recettes commerciales.

Celle-ci bénéficie d'une dotation en capital de l'État de 4 milliards d'euros et de ressources fiscales prévues par la loi rectificative des finances de 2010.

Les moyens mis immédiatement à disposition de la SGP financeront les études d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre (2 milliards d'euros environ). Elles seront indispensables pour réussir la conduite des travaux en l'espace de 10 ans.

Lors de la réunion thématique « Coûts et financement » du 12 janvier 2011, le maître d'ouvrage a détaillé les nouvelles ressources que la Loi de Finances rectificative 2010 lui a apportées : « La taxe locale sur les bureaux a été revalorisée, produisant environ 320 millions d'euros par an jusqu'en 2010, elle apportera 556 millions d'euros environ à partir de 2011, grâce notamment à une modernisation du barème et du zonage. »

En outre, la loi de finances rectificative 2010 prévoit l'affectation à la Société du Grand Paris de la totalité du produit de la taxe au-delà de 243 M€, les parts respectives de l'État (160 M€) et de la région (183 M€) demeurent figées à leur niveau de 2011.

En particulier, la dynamique de la taxe, désormais indexée sur le coût de la construction, bénéficiera en totalité à la Société du Grand Paris. Un amendement parlementaire a cependant organisé le transfert aux projets de l'ANRU de 95 M€ annuel en 2011, 2012, et 2013.

Au total, la taxe locale sur les bureaux (TLB) devrait rapporter à la Société du Grand Paris 118 à 120 M€ par an en 2011, 2012, et 2013, puis 220 M€ en 2014 (fin du transfert de 95 M€ vers l'ANRU) et croître, ensuite, du fait de l'indexation du coût de la construction et de l'augmentation des surfaces de bureaux.

La Taxe spéciale d'équipement s'ajoutera à la fiscalité locale actuelle et apportera 117 millions d'euros par an, dès 2011.

Assise sur les matériels roulants circulant sur les réseaux franciliens, la nouvelle imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) produira 60 millions d'euros annuels dès 2010, et devrait atteindre environ 80 millions d'euros vers 2025.

Ainsi, en euros constants de 2010, le total des recettes fiscales devrait donc être environ de 6,5 milliards d'euros de 2010 à 2025. Ces recettes continueront à être perçues après 2025.

À ces recettes, et dès lors que le réseau sera en service, s'ajouteront les redevances payées par l'exploitant du réseau (sur le modèle des réseaux ferroviaires ou autoroutiers) et les recettes commerciales liées à l'exploitation des gares dès la mise en service des premiers tronçons à partir de 2018.

L'écart entre les 20 milliards correspondant aux acquisitions foncières et à la réalisation des infrastructures et des gares, ce qui comprend les quais, couloirs et les interconnexions, mais non les coûts des matériels roulants et de remise à niveau (mise en accessibilité ou organisation des moyens de rabattement), et les recettes de la Société du Grand Paris sera donc de 9,5 milliards d'euros : il sera financé par l'emprunt d'une durée d'une quarantaine d'années.

Le maître d'ouvrage précise que « le montant exact de l'annuité à rembourser après 2025 dépendra de l'évolution des taux d'intérêt, mais devrait être de l'ordre de 750 millions, alors que les recettes fiscales affectées seront d'environ 550 millions d'euros par an. »

La redevance annuelle qui sera acquittée par l'exploitant de l'infrastructure devrait être de l'ordre de 200 M€, les règles de calcul en seront fixées par décret.

La question a été débattue, en présence des deux maîtres d'ouvrage, de savoir si cette redevance sera répercutée de fait, indirectement ou directement, sur le STIF. La redevance sera payée par l'exploitant. Lors de la réunion thématique, les deux maîtres d'ouvrage ont abordé ce point et considèrent qu'il s'agit d'un point important dans l'analyse des plans de financement et des comptes d'exploitations.

Concernant les matériels roulants, la loi du 3 juin 2010 prévoit que les conditions de la rémunération du transfert de leur propriété au STIF seront fixées par un décret du Conseil d'État.

Certains ont regretté que seuls les contribuables franciliens (entreprises ou ménages) soient mis à contribution pour le financement de cet investissement jugé d'intérêt national par le Gouvernement. À cela la Société du Grand Paris a répondu que les contribuables de la nation sont mis à contribution par la dotation initiale de 4 milliards.

Les citoyens se sont interrogés sur la crédibilité d'un engagement de l'État dans un projet d'une vingtaine de milliards « alors qu'il fait des efforts énormes pour économiser 10 milliards de recettes fiscales ».

Sur ce point, il a été rappelé, comme cela était précisé dans le dossier du maître d'ouvrage que « la contribution de l'État n'est pas de 20 milliards mais de 4 milliards. L'État apportera à la Société du Grand Paris (SGP) une dotation initiale en capital de 4 milliards d'euros, et les recettes fiscales affectées lui rapporteront 6.5 milliards d'euros entre 2010 et 2025. La SGP empruntera par tranches successives et à long terme, et disposera, pour rembourser ces emprunts, de ressources spécifiques liées à la valeur créée par la construction du Métro Grand Paris dont certaines ont été votées par le Parlement. »

Certains citoyens ont par ailleurs regretté que l'imposition des plus-values foncières engendrées par les investissements publics du réseau de transport public du Grand Paris, prévue par la loi du 3 juin 2010, ait été abandonnée par le Parlement lors du vote de la Loi de finance rectificative 2010. La Société du Grand Paris a expliqué que « le Parlement avait fait valoir l'incertitude du rendement de la taxation des plus-values foncières, et le fait qu'elle reviendrait à infliger une « double peine » aux investisseurs immobiliers. » De nombreuses voix s'étaient élevées au cours du débat pour attirer l'attention sur le caractère précaire et volatile des recettes qui pourraient être tirées de l'imposition des plus-values foncières.

D'autres citoyens ont appelé à ce que les entreprises augmentent leur contribution au financement du Grand Paris, l'évaluation socio-économique ayant montré les impacts positifs du projet sur la productivité des entreprises.

En réponse à cette idée, la SGP précise que les dispositions fiscales de la loi de finance rectificative prévoit la réactualisation des bases fiscales des taxes sur les bureaux, comme celles du versement transport des entreprises.

Lors des réunions publiques, les entreprises se sont exprimées par diverses voix (organismes consulaires, associations, entreprises elles-mêmes) pour souligner qu'elles contribuent déjà majoritairement au financement des transports de la région Île-de-France. Par exemple la CCIP a précisé que « si l'on tient compte du remboursement partiel des abonnements, les entreprises en assurent plus de 47 %, contre 33 % pour les usagers et 20 % pour l'État et les collectivités. Les premières, qui vont faire face aux taxes sur les bureaux ne peuvent plus faire d'effort supplémentaire. Les usagers doivent contribuer davantage, même s'il faut pour cela faire preuve de pédagogie ».

L'agglomération Évry – Centre Essonne juge dans son cahier d'acteurs « inacceptable que l'évolution du versement transport, qui serait aligné sur le taux de la petite couronne, engendrant une augmentation de 30 % du versement transport des entreprises essonniennes, soit mis en œuvre pour financer des infrastructures de transport desservant exclusivement la petite couronne. »

L'établissement Renault Guyancourt, dans son cahier d'acteurs, considérant la part importante prise par les entreprises dans le financement, juge « essentiel que les entreprises participent à la définition des besoins de transport du territoire : les Plans de Déplacements d'Entreprise, et Plans de Déplacement Inter-Entreprises contribuent au diagnostic mais la partie concertation et prise en compte des problèmes est à améliorer notamment via l'autorité de transport décentralisée attendue. La multiplicité des interlocuteurs impliqués dans l'organisation et la gestion des transports est une réelle difficulté pour les entreprises qui souhaitent promouvoir de nouveaux moyens de transports, et faire évoluer les modes de transports de leurs salariés. Pour assurer la pérennité des services, le financement à long terme de l'ensemble du dispositif, y compris son exploitation, doit, dès à présent, être étudié, sans grever la compétitivité des emplois du territoire. »

Plusieurs citoyens se sont, par ailleurs, inquiétés de l'impact du Grand Paris sur la fiscalité locale des ménages. À cela, il a été répondu que cet impact serait limité, soit au travers de la nouvelle taxe spéciale d'équipement additionnelle à la taxe foncière pour le financement de l'investissement, soit indirectement au travers de la contribution de la Région et de ses départements au financement du STIF pour le fonctionnement (actuellement 20 % du total).

Sur ce dernier sujet, le rapport Carrez qui a analysé un périmètre différent de celui du projet de réseau de transport public du Grand Paris, a prédit, néanmoins, la nécessité d'augmenter sensiblement les contributions des collectivités publiques, et donc la fiscalité locale, pour financer le surcoût de fonctionnement engendré par la mise en service de nouveaux équipements de transport.

L'Union des transports publics a observé « qu'on ne peut dissocier les financements de l'investissement et ceux du fonctionnement des réseaux de transport. Les récents rapports du Prédit - Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres -, les analyses de la profession et celles des Autorités organisatrices convergent pour témoigner que le financement du transport public à moyen terme n'est pas assuré. Le modèle économique de la mobilité et celui de sa gouvernance sont à reconsidérer en y intégrant notamment les contraintes du changement climatique, de la congestion urbaine et l'évolution des compétences des collectivités publiques. »

Enfin, le Protocole d'accord entre l'État et la Région a apporté une garantie importante au STIF, en ce qui concerne la redevance qu'il devra à la SGP en vertu des articles 9 et 20 de la loi du 3 juin ; elle sera plafonnée à 0,8 % du coût de l'investissement.

Cahier d'acteurs Communauté d'agglomération Val d'Orge « Application du principe 1 € pour le financement des réseaux existants pour 1 € investi dans les grands projets structurants. »
CA n° 116, décembre 2010

IV La tarification a été abordée mais reste à approfondir

Le sujet de la part payée par l'utilisateur, le « tarif », a été abordé à de nombreuses reprises.

Les réponses n'ont pas toujours été suffisamment explicites car la politique tarifaire des transports en commun en Île-de-France est une compétence du Syndicat des Transports en Île-de-France. Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, est responsable des recettes commerciales qui proviennent de la vente des titres et qui contribuent au financement des transports. Cette question s'inscrit de plus dans la politique de tarification votée par le Conseil régional d'Île-de-France qui a pris d'ailleurs récemment des mesures générales dans ce domaine, comme par exemple la suppression de la zone 6, une étape vers l'unification de la tarification.

Cahier d'acteurs Ville de Gentilly « Gentilly affirme son attachement à un investissement public, à l'application d'une politique tarifaire accessible aux usagers et qui ne soit pas dérogatoire. »
CA n° 154, janvier 2011

Au cours des réunions publiques communes avec Arc Express, certains ont exprimé la crainte que cette réforme de la tarification conduise à une augmentation « faramineuse » du tarif qui sera mis à la charge des usagers du centre de la Région Île-de-France.

Le système de tarification en zones concentriques a été d'ailleurs maintes fois critiqué, étant jugé contraire aux ambitions de la rocade du Grand Paris, notamment au développement des territoires de projet.

Le rapport Carrez a quant à lui proposé de restructurer les zones concentriques qui seront encore moins adaptées avec le nouveau réseau, de rapprocher « service consommé » et « tarif supporté par l'utilisateur » (comme à Londres, Tokyo, Hong Kong...), de moduler les tarifs dans le temps (heure de pointe, vacances...).

Environnement 93, affiliée à France Nature Environnement, estime pour sa part dans son cahier d'acteurs que « la tarification actuelle est discriminatoire. Le coût élevé des déplacements ne permet pas aux résidents des zones éloignées, souvent jeunes et à la recherche d'emploi, de satisfaire leurs besoins en mobilité. La fraude qui en résulte pèse lourd dans le dispositif actuel. »

L'association des Usagers des Transports -FNAUT Île-de-France, dans son cahier d'acteurs a appelé le STIF à « envisager de réorganiser la tarification concentrique qui deviendra inadaptée mais sans tomber dans la simplification extrême ». Elle a souligné son refus que « la part de l'utilisateur soit la variable d'ajustement : son augmentation n'est justifiée qu'à la mesure des progrès du service délivré, donc bien longtemps après l'engagement des travaux et sous réserve qu'à l'horizon de la mise en service de la rocade la dégradation du réseau existant ait été enrayerée. »

Rappelons de plus que le tarif ne représente que 30 % des coûts d'exploitation des transports publics en Île-de-France (net

du remboursement partiel par les entreprises et des subventions publiques à certaines catégories d'utilisateurs), ratio en bas de fourchette des comparaisons réalisées par la Cour des Comptes dans son rapport précité.

Le maître d'ouvrage a précisé que « concernant l'estimation de la part payée par les voyageurs dans l'investissement du Métro Grand Paris, le schéma de financement de l'infrastructure ne prévoit pas de participation des usagers. L'investissement est réalisé par la Société du Grand Paris avec une dotation de l'État et des ressources pérennes. Dès sa mise en service, le réseau du Grand Paris fera partie du réseau d'Île-de-France. Après leur réception par le maître d'ouvrage, les trains acquis par la Société du Grand Paris, pour parcourir les infrastructures, seront transférés en pleine propriété au STIF, dans le respect de ses prérogatives. Par la suite, le STIF confiera le fonctionnement du réseau à des exploitants, afin de l'intégrer dans son réseau global, y compris pour les aspects tarifaires. »

Les citoyens et les associations se sont interrogés quant aux recettes nouvelles engendrées par le réseau de transport public du Grand Paris. Selon certains, « elles pourraient se réduire à peu de chose avec le système actuel de tarification par zones concentriques. Certains usagers des rocade en périphérie pourraient réduire leurs dépenses, en optant pour une carte une ou deux zones, s'ils n'avaient plus à traverser Paris (c'est d'ailleurs un des objectifs recherchés) ».

Nous devons souligner que le montant des recettes nouvelles dépend du trafic transféré de l'automobile vers le transport public (dit « report modal »).

Pour les participants aux réunions, la tarification devra être unique et simple, quels que soient les réseaux et services utilisés dans un trajet : réseaux structurants, réseaux de rabattement, parkings d'extrémité (voitures et deux roues). Le système de tarification devrait être refondu et équitable pour mieux correspondre aux besoins de déplacements, sans pénaliser la grande couronne.

Au cours du débat la commission a observé l'intensification du dialogue entre la Société du Grand Paris et le STIF en particulier sur les questions de coûts et de tarification qui sont au cœur du mouvement de « convergence » souhaité par les citoyens entre les deux projets.

De manière générale le public s'est saisi de ces questions complexes et de nombreuses réponses ont été apportées aux questions des citoyens.

Il reste cependant beaucoup de progrès à réaliser afin que les différents acteurs du système de réseau de transport public rapprochent leurs points de vue et prennent en compte les avis exprimés par les citoyens, quels qu'ils soient, entreprises, ménages ou usagers qui en sont pourtant les financeurs ultimes.

Chapitre 14

L'intermodalité et les interconnexions

I Le maillage des grands réseaux

II Le maillage de proximité

Autant le principe du projet, sa gouvernance, son financement, suscitent des débats passionnés, autant la question de l'intermodalité et des interconnexions semble perçue de façon unanime, avec simplicité et rationalité.

L'interconnexion du réseau de transport public du Grand Paris avec les autres réseaux de transports existants est une obligation de la loi en même temps qu'une prescription de bon sens : elle est inscrite dès l'article 1^{er} de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Tout au long du débat public, les intervenants n'ont cessé de rappeler cette exigence, et d'en préciser les contours, attirant souvent l'attention sur des interconnexions supplémentaires à établir.

Question n° 47 posée par un habitant du XIII^e arrondissement, interroge le maître d'ouvrage sur l'ensemble des interconnexions.

Une réunion thématique a été spécialement consacrée à l'intermodalité, le 15 novembre à Paris, avec la participation d'experts (Centre d'études sur les réseaux de transports de Lyon), des représentants des réseaux RATP (réseau ferré et bus), SNCF (grandes lignes TGV et Transilien), Réseau ferré de France, Aéroports de Paris, ainsi que des experts des modes doux (vélo, marche) et de nombreux usagers – notamment un représentant de la Fédération nationale des usagers des transports.

Cette réunion a d'abord permis de préciser la notion d'intermodalité, qui consiste en l'utilisation successive de plusieurs modes de transport au cours d'un même voyage (ex : vélo ou automobile jusqu'à la gare de départ, transilien, puis bus de la gare d'arrivée à destination).

Les participants ont abordé successivement l'interconnexion des grands réseaux, en recherchant quelles pouvaient être les faiblesses du projet en débat, puis le maillage local, qui permet d'accomplir le chemin jusqu'à la station du métro, enfin les conditions économiques et administratives de l'intermodalité (tarification, informatisation, communication).

Cahier d'acteurs Commune d'Othis « Concevoir le métro comme une boucle qui permette l'interconnexion des territoires et non des simples liens. »

CA n° 71, décembre 2010

Cahier d'acteurs Rassemblement pour Colombes « Il est indéniable que la réussite de ce projet sera conditionnée par la qualité de ses connexions. »

CA n° 112, décembre 2010

I Le maillage des grands réseaux

Sur le premier point, le maître d'ouvrage a constamment rappelé que 80 % des gares prévues sont en interconnexion avec des lignes du RER, du Transilien ou de la RATP.

Il a exprimé son accord, au cours de la réunion de Bagneux, le 8 novembre 2010, au projet municipal tendant à privilégier l'interconnexion du métro automatique avec la future ligne 4 prolongée et non avec le RER B, dont la gare est excentrée par rapport à Bagneux.

Cahier d'acteurs Ville de Bagneux « 86 % des habitants jugent prioritaire la connexion ligne 4/rocade (IFOP 2010). »

CA n° 13, octobre 2010

La question du lieu de l'interconnexion entre le projet de métro automatique (ligne 14 prolongée jusqu'à Orly) et le projet d'interconnexion sud du TGV (Marne la Vallée - Massy) a été évoquée tant à la réunion thématique du 15 novembre qu'à la réunion commune aux deux débats publics réseau de transport du Grand Paris et Interconnexion sud LGV, tenue le 13 janvier à Orly.

La plupart des personnes qui se sont exprimées ont souhaité que RFF situe l'arrêt du TGV dans l'aérogare d'Orly, à proximité de la station du métro automatique, et non au nord de l'aéroport.

Cahier d'acteurs Faculté de Médecine de l'Université Paris-Sud 11 « Position très favorable au principe de prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly. »

CA n° 181, janvier 2011

Deux points essentiels ont été soulevés :

- ▶ celui de l'interconnexion entre la ligne rouge et le RER A, branche A2, très attendue par les habitants du Haut Val-de-Marne (voir leur cahier d'acteurs) et de Seine-et-Marne (Brie-Comte-Robert), qui devrait conduire, selon les participants qui se sont exprimés, à prévoir une gare à Saint-Maur-des-Fossés, malgré les difficultés locales que ce projet suscite ;
- ▶ celui de l'interconnexion de la ligne rouge à Clamart avec la ligne Nord du Transilien.

L'intervention du représentant de la SNCF à cette réunion thématique a ouvert une perspective sur le futur : le développement de lignes TGV, tel qu'il est prévu dans les lois issues du Grenelle de l'Environnement, rendra nécessaire la diversification des gares d'arrivée des TGV en région parisienne.

Une dizaine de gares TGV, sur le modèle réussi de Roissy TGV ou de Massy seront nécessaires dans la couronne parisienne. Le métro automatique doit être préparé à ce besoin futur d'interconnexions.

II Le maillage de proximité

Il n'est pas de réunion publique sans que des témoignages, souvent marqués par la colère, affluent sur l'insuffisante organisation des transports locaux, reliant la station au lieu de départ et d'arrivée des usagers : moyens inexistant, obligeant au recours à l'automobile, autobus bondés, bloqués dans la circulation aux heures de pointe, aux trajets parfois inadaptés à l'évolution des quartiers, inexistence d'itinéraires protégés pour les cyclistes et même pour les piétons, souvent obligés à de longs détours par des infrastructures routières dangereuses.

Lors de la réunion « intermodalité et réseau de transport public du Grand Paris », la présidente de la Fédération des circulations douces en Essonne indique « qu'en grande couronne, les chiffres montrent que tout reste à faire en matière de transfert entre la voiture et les modes doux ou transports en commun. » Elle donne des exemples de retards dans les projets de pistes cyclables, qui lui paraissent mal augurer des projets futurs.

Dans son cahier d'acteurs, Environnement 92, forte de 6 000 adhérents et de 65 associations de protection de l'environnement et du cadre de vie précise que « les gares, doivent être multimodales favorisant l'accueil des piétons (avec accessibilité aux personnes à mobilité réduite), [et] des cyclistes (garage à vélos protégés). »

Cahier d'acteurs Groupe La Poste - Île-de-France « Le Grand Paris [...] une réelle opportunité pour expérimenter des services innovants en matière de logistique multimodale. »
CA n° 127, janvier 2011

Question n° 22 De même, un Parisien écrit : « Pour que le métro automatique soit utile et efficace il faut réorganiser toutes les dessertes routières par bus pour desservir les gares. Cette organisation appartient au STIF et ce volet n'est pas du tout évoqué dans votre dossier. »

La plupart des réunions de proximité ont servi à évoquer la nécessité de reconstituer de fond en comble un réseau de transports locaux avant l'éventuelle mise en service du métro automatique.

Le maître d'ouvrage reconnaît l'importance de cette préoccupation. Il rappelle que la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris impose à la Société du Grand Paris de proposer, dans le schéma d'ensemble du futur réseau de transport public, « l'offre de transport public complémentaire qui sera disponible à partir des gares », y compris le réseau d'autobus qui sera réaménagé de manière à favoriser les correspondances avec ces gares du réseau de transport public Grand Paris. Ces éléments interviennent toutefois dans une seconde phase, après l'établissement du schéma d'ensemble qui sera établi à la suite du débat public. »

La question des parkings est très souvent posée, sous l'angle de leur dimensionnement et de leur gratuité. Ainsi, à la réunion publique de Chelles, le 25 octobre 2010, un habitant de Courtry s'interroge sur le problème des parkings de rabattement. Plaidant pour un « transport populaire », il souhaite que ces parkings demeurent du domaine public et soient donc accessibles à un prix raisonnable.

Le maître d'ouvrage précise que le schéma directeur propose des « parkings d'intérêt régional », exploités suivant « une logique économique-sociale », c'est-à-dire à des tarifs avantageux, définis par le Syndicat des transports en Île-de-France (STIF). Beaucoup d'autres intervenants plaident pour un parking gratuit, ce qui laisse entier le problème de leur financement. Le public a pris conscience de la densité des interconnexions entre grands réseaux, mais exprime une inquiétude fondée sur les réalités qu'il vit en ce qui concerne l'intermodalité de proximité (liaisons par bus, parkings aux abords des gares).

Chapitre 15 | Les lignes et les gares

I La ligne rouge

II La ligne bleue

III La ligne verte

IV Les autres gares

V Les stations de maintenance

Cahier d'acteurs Klépierre-Ségécé « Avec Arc Express et Grand Paris, la gare devient un lieu de vie urbaine à part entière. »

CA n° 70, décembre 2010

Une grande partie du débat a porté sur des sujets très concrets, le fonctionnement et le tracé des lignes d'une part, les gares d'autre part.

La ligne rouge est peu ou pas du tout contestée, la ligne bleue fait l'objet d'une question sur sa capacité. La ligne verte, dans sa partie Rueil-Versailles-Saclay est vivement contestée par nombre d'intervenants, non pas en tant que telle, mais surtout en terme d'aménagement du Plateau de Saclay (voir chapitre 12).

Quant aux gares, si le projet a été présenté avec un ensemble de gares limitées à 40, afin de maintenir aux trains une vitesse commerciale élevée (65 km/h en moyenne), des stations supplémentaires sont demandées.

Avant le débat, des contacts avaient été pris par les élus pour appeler l'attention des promoteurs du projet sur d'autres gares considérées non seulement comme utiles, mais aussi comme nécessaires. Tel était par exemple le cas de la gare du Triangle de Gonesse entre Villepinte et Le Bourget.

Cahier d'acteurs Pays de Roissy-Charles de Gaulle « Les projets de développement engagés dans le sud-est de Roissy encouragent la réalisation d'une gare au Triangle de Gonesse. »

CA n° 103, décembre 2010

Ce mouvement avait conduit le maître d'ouvrage à imaginer la notion de « gare optionnelle », non prévue initialement, mais pouvant être ajoutée au vu du débat public, s'il est démontré qu'elle contribue au développement économique et social d'un territoire dans le cadre d'un projet cohérent et soutenu par les citoyens.

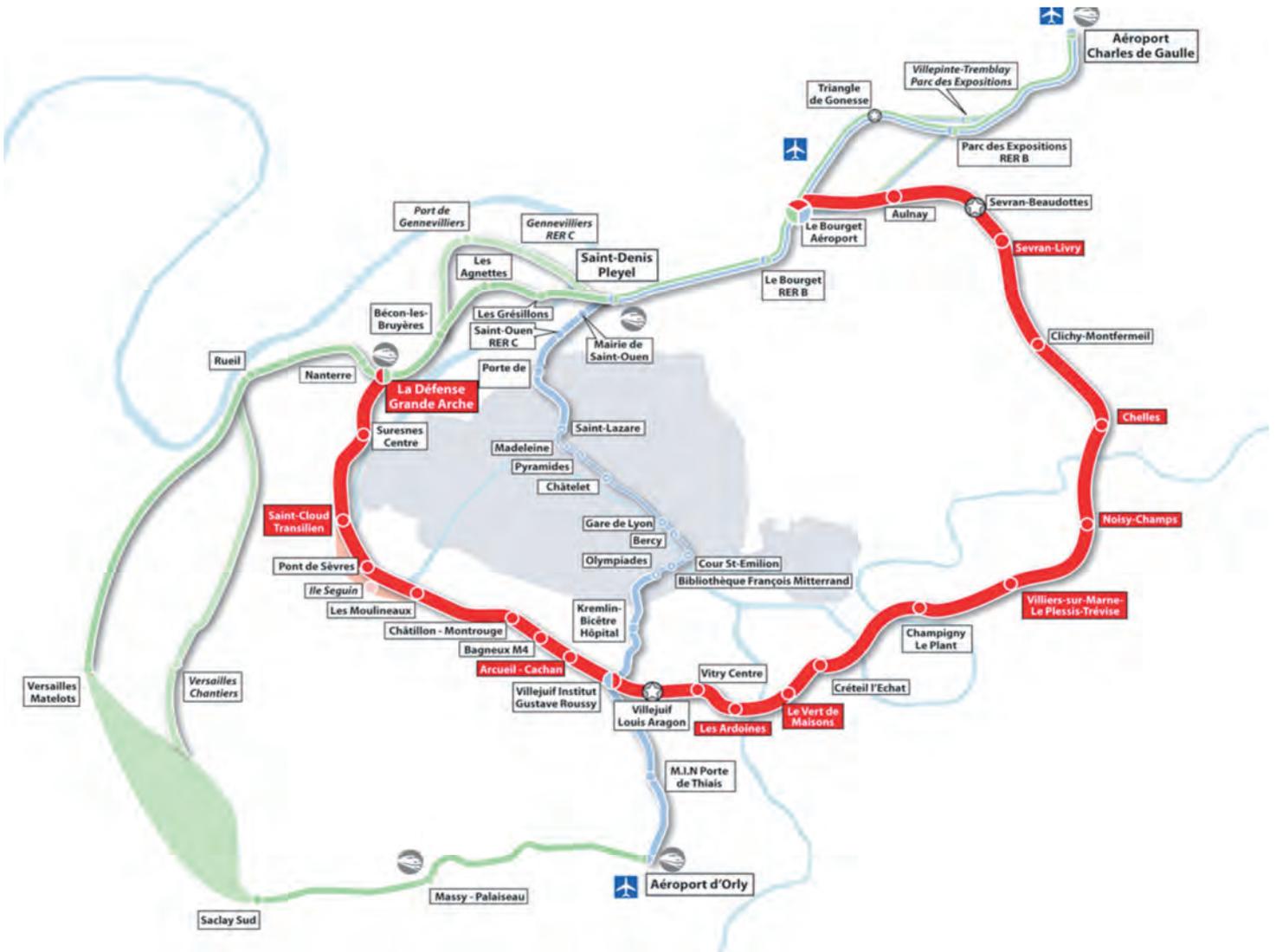
Au-delà de ces gares optionnelles, d'autres projets sont apparus au cours du débat.

Ces gares optionnelles ne sont pas financées dans l'enveloppe globale du projet, une gare coûte plusieurs dizaines de millions d'euros : réponse du maître d'ouvrage à la question n° 467.

Le résultat des demandes collectées tout au long des réunions publiques figure ligne par ligne dans le descriptif qui suit, en partant du nord au sud et en précisant le nom de la collectivité concernée. Un cartouche en début de demande précise aussi : la caractéristique synthétique de la demande et si elle fait l'objet d'une mention dans la contribution État / Région du 26 janvier 2011.

I LA LIGNE ROUGE

Le tracé de la ligne rouge ne fait pas l'objet de contestation, mais des gares supplémentaires sont demandées, ainsi que des emplacements différents. Sa caractéristique principale est la desserte actualisée de l'Est de l'agglomération parisienne. Au Sud, son tracé épouse celui du projet Orbival.



Les gares de Seine-Saint-Denis

LE BLANC-MESNIL

- ▶ Demande d'une nouvelle gare
- ▶ Présente dans la contribution État / Région à titre optionnel

Le cahier d'acteurs des collectivités territoriales du Pôle du Bourget écrit : « Les 5 communes du pôle métropolitain du Bourget demandent la réalisation d'une gare supplémentaire sur la ligne rouge pour désenclaver la cité des Tilleuls, desservir les zones d'activités du Coudray et soutenir la qualification du centre-ville du Blanc-Mesnil. Ce programme s'inscrit dans le cadre d'un projet de développement intercommunal. »

De même le cahier d'acteurs de la ville développe ces mêmes arguments et en précise l'implantation : « Le site proposé, avenue de la Division Leclerc au droit du Gymnase Langevin, rayonne sur une large partie nord du Blanc-Mesnil, le grand ensemble des Tilleuls et les cités le prolongeant, un secteur pavillonnaire, le cœur de ville qui mute pour devenir plus mixte, plus actif, plus dense en termes d'équipements, de commerces et de services. »

SEVRAN-BEAUDOTTES

- ▶ Demande d'une gare optionnelle
- ▶ Présente dans la contribution État / Région

La gare optionnelle de Sevrans-Beaudottes (en interconnexion avec le RER B) a fait elle aussi l'objet de nombreuses questions lors des réunions publiques de Sevrans et Clichy-Montfermeil. Elle permettrait de désenclaver le quartier des Beaudottes à Sevrans pour favoriser l'accès au bassin d'emploi de Roissy.

La commission a noté un engagement dans le débat de plusieurs directeurs d'hôpitaux, dont celui du grand hôpital Robert Ballanger d'Aulnay-sous-Bois, qui dessert 350 000 à 400 000 habitants, et dispense 120 000 consultations par an et 75 000 passages aux urgences.

Comme l'a souligné le maire de Villepinte à la réunion de Sevrans, le 25 novembre 2010, cette gare est également essentielle aussi pour Villepinte. Les cahiers d'acteurs d'Environnement 93, Klépierre SGC, et de la ville d'Aulnay-sous-Bois reprennent les mêmes arguments.

Cahier d'acteurs, ville de Villepinte « Un pôle d'échanges majeurs pour nos quartiers à Sevrans Beaudottes. »
CA n° 167, janvier 2011

LIVRY-GARGAN

- ▶ Demande d'une nouvelle gare

Le cahier d'acteurs de la Commune de Livry-Gargan demande : « Une gare à Livry-Gargan, c'est une question d'équité territoriale pour la Seine-Saint-Denis, de cohérence dans les pratiques de déplacement avec la grande couronne, comme d'amélioration du niveau de desserte communale. »

Cahier d'acteurs Ville de Livry-Gargan « Livry, la porte d'entrée Est du Grand Paris. »
CA n° 38, novembre 2010

Les gares du Val-de-Marne

Le maître d'ouvrage a entretenu une forte relation de concertation avec ORBIVAL, association constituée à l'initiative du Conseil général du Val-de-Marne pour étudier et promouvoir un métro en rocade dans ce département, et qui compte aujourd'hui 50 000 membres, dont toutes les communes, les universités et grandes écoles, de multiples entreprises et associations.

La SGP a décidé d'épouser le tracé prôné par ORBIVAL, et, dans ce cadre, cette association demande la création de 3 gares supplémentaires

CHAMPIGNY-SUR MARNE – BRY-SUR-MARNE – VILLIERS-SUR-MARNE

- ▶ Demande d'une nouvelle gare à Champigny-sur-Marne
- ▶ Présente dans la contribution État / Région

Les 3 villes de Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Bry-sur-Marne demandent que l'arrêt prévu à Villiers, en interconnexion avec le RER E, soit reporté sur Champigny, toujours en interconnexion, mais sur un espace libéré par la non-réalisation d'un ancien projet d'autoroute, comportant d'importantes possibilités de développement urbain.

Le cahier d'acteurs de la Ville de Champigny-sur-Marne décrit ce projet élaboré en coopération intercommunale : « Le projet actuel de la gare de Villiers-sur-Marne ne répond pas au besoin de développement des communes qui souhaitent favoriser le plus fort potentiel de développement économique et urbain possible, notamment grâce aux terrains disponibles sur la voie de desserte orientale. Une gare dénommée Champigny-Bry-Villiers permettrait une correspondance avec le RER E, mais également avec les futures lignes de bus en site propre. »

Cahier d'acteurs, ville de Champigny-sur-Marne « Avec les maires de Bry et de Villiers, nous souhaitons que la liaison vers Marne-La-Vallée ait une station Champigny-Bry-Villiers sur la voie de desserte centrale à la limite des trois communes. » CA n° 16, octobre 2010

SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS – CRÉTEIL

- ▶ Demande d'une nouvelle gare avec interconnexion à Saint-Maur-des-Fossés
- ▶ Présente dans la contribution État / Région à titre optionnel

Il s'agit d'assurer l'interconnexion avec la branche A2 du RER A, qui rejoint le Haut Val-de-Marne (Sucy-en-Brie) et le Plateau briard. La ville de Saint-Maur-des-Fossés s'est jusqu'ici déclarée opposée à la réalisation d'une nouvelle gare sur son territoire, mais le débat public a montré une forte demande sur ce point.

Cahiers d'acteurs, Conseil général du Val-de-Marne « Le projet Orbival comprend des stations complémentaires devant impérativement intégrer le tracé du futur métro de rocade : Villejuif-Louis Aragon et Saint-Maur – Créteil. » CA n° 12, octobre 2010

MAISONS-ALFORT – ALFORTVILLE – VERT-DE-MAISONS

- ▶ Demande de connexions pour 2 gares à Vert-de-Maisons, Maisons-Alfort-Alfortville ou création d'une gare à mi-chemin entre les 2

L'emplacement de la gare desservant Maisons-Alfort et Alfortville a été débattu lors de la réunion tenue dans cette dernière commune, le 24 novembre 2010. Trois sites sont en débat, dont les deux gares SNCF actuelles :

- ▶ Vert-de-Maisons, site préconisé par la SGP, sur l'axe desservant à l'Ouest le quartier en mutation des Ardoines et à l'Est la station de Créteil l'Échat ;
- ▶ Maisons-Alfort – Alfortville, site préconisé par le député maire de Maisons-Alfort ;
- ▶ un site intermédiaire mis en avant au cours du débat par la SNCF, qui fait valoir que les deux gares précédentes sont physiquement contraintes et poseront des problèmes de sécurité des usagers, alors qu'il existe entre ces deux gares des emprises foncières importantes qui pourraient être mises à profit.

VILLEJUIF-ARAGON

- ▶ Demande d'une gare optionnelle : Villejuif-Aragon
- ▶ Présente dans la contribution État / Région

La levée du caractère « optionnel » de la gare de Villejuif-Louis-Aragon de la ligne rouge, au terminus de la ligne 7, a été au cœur du débat public de Villejuif.

Ainsi, dans son cahier d'acteurs, ORBIVAL souligne « l'interconnexion qu'elle permettrait avec la ligne 7 du métro, le tramway, 10 lignes de bus, au centre de Villejuif. »

L'association pour le développement du pôle économique d'Orly-Rungis (ADOR), qui regroupe les principaux aménageurs et gestionnaires de sites d'activités du secteur (ADP, Altaréa, Ségécé, Semaris, Silic-Socomie, Sogaris) appuie cette demande dans son cahier d'acteurs.

Les gares des Hauts-de-Seine

CLAMART – ISSY-LES-MOULINEAUX – VANVES

- ▶ Demande d'une nouvelle gare ou interconnexion d'une gare existante : Clamart
- ▶ Présente dans la contribution État / Région à titre optionnel

Lors de la réunion publique d'Issy-les-Moulineaux, le 14 décembre 2010, les citoyens ont exprimé le souhait de prévoir une deuxième gare à implanter au fort d'Issy, compte tenu de l'opération immobilière en cours. Quelques-uns ont émis l'hypothèse d'une implantation en centre-ville pour desservir une zone de population plus dense.

À la réunion de Bagneux, comme dans son cahier d'acteurs, le maire de Clamart a plaidé pour la réalisation à Clamart d'une gare d'interconnexion avec la ligne N du Transilien. À la réunion d'Issy, plusieurs participants ont appelé l'attention sur l'intérêt d'une gare aux confins de cette commune avec Clamart et Vanves. Ce projet figure à titre optionnel dans la carte annexée à la contribution État-Région (annexe VIII, p. 188).

Cahiers d'acteurs, Communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest

« Une gare supplémentaire aux abords de Vanves et Issy-les-Moulineaux pourrait être proposée en interconnexion avec la gare transilien Clamart. »

CA n° 107, janvier 2011-02-28

BOULOGNE-BILLANCOURT – ÎLE SEGUIN

► Interconnexion d'une gare existante : Pont-de-Sèvres

Le dossier du maître d'ouvrage laissait ouverte l'option d'un arrêt soit à Pont-de-Sèvres, soit aux abords de l'Île Seguin. Lors de la réunion de Boulogne-Billancourt, plusieurs intervenants ont indiqué que la station Pont-de-Sèvres, riche d'interconnexions (ligne 9, gare routière) peut être une solution.

Cahier d'acteurs Communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest « Deux gares sont privilégiées : Pont-de-Sèvres avec un accès direct à l'Île Seguin, et Place Léon-Blum à Issy-les-Moulineaux. »

CA n° 107, janvier 2011

Cahier d'acteurs Coopération Seguin - Rives de Seine « Seguin-Rives de Seine, l'urbanisation en plein essor, les transports à la traîne. »

CA n° 73, décembre 2010

SURESNES

► Demande de nouvelles gares : Centre et Plateau (voir ligne verte)

► Présentes dans la contribution État / Région : Centre et Plateau

Il était envisagé d'ouvrir deux gares à Suresnes, l'une au centre, sur la ligne rouge, l'autre sur la ligne verte, aux confins de Rueil, sur le Plateau. La contribution État-Région ouvre, sur la ligne rouge, une option entre Centre et Plateau, problème évoqué à la réunion du 27 janvier à Suresnes.

Cahiers d'acteurs, Ville de Suresnes « L'implantation d'une station de métro à proximité du quartier Cité-jardin à Rueil-Malmaison, et le renforcement du réseau de transport local... »

CA n° 162, janvier 2011

II LA LIGNE BLEUE

Lors des débats, il n'y a pas eu d'opposition au tracé général proposé par la ligne bleue.

En revanche, la question de la redondance avec la ligne verte sur le tronçon Saint-Denis–Pleyel–Aéroport Paris Roissy Charles de Gaulle a été souvent soulevée.

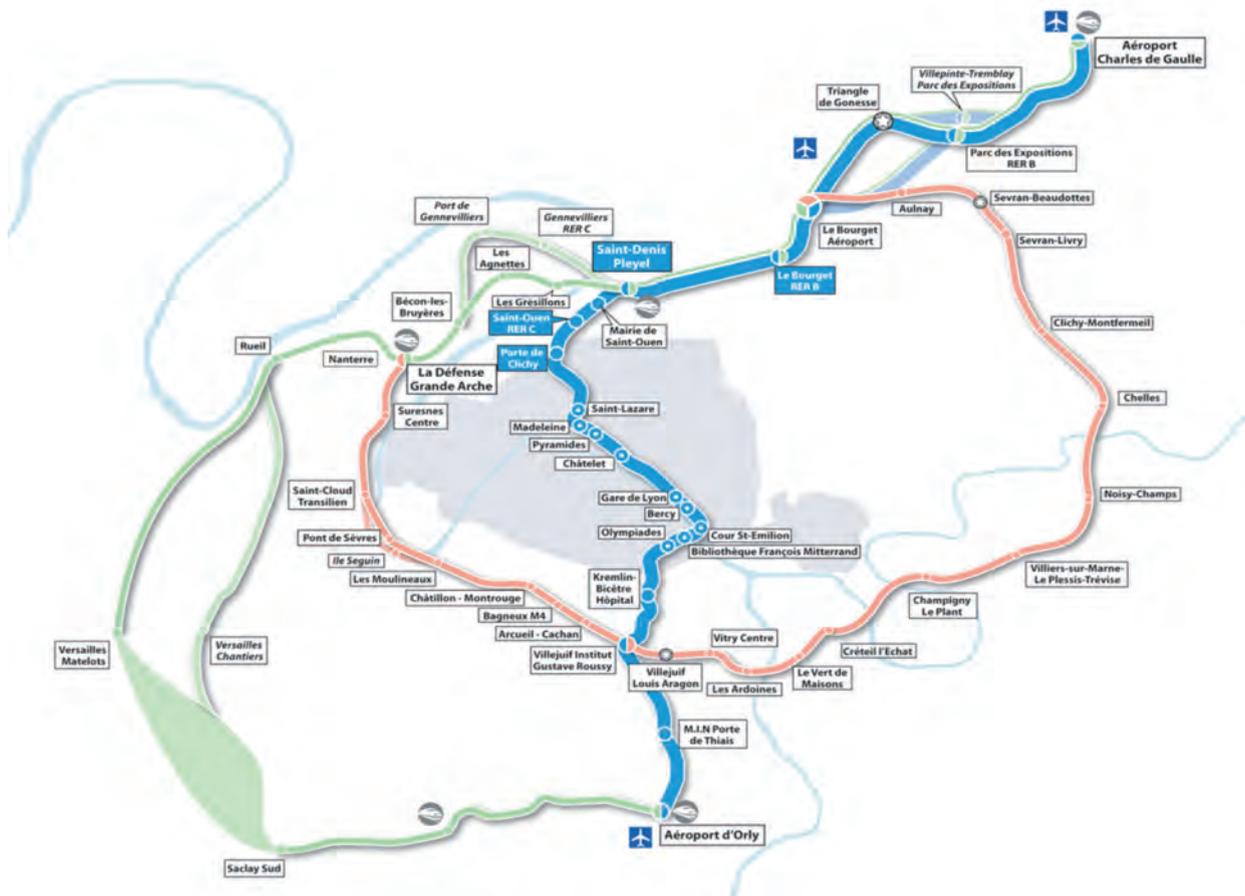
Le maître d'ouvrage a laissé entendre au fur et à mesure des débats que la solution envisagée consiste à faire de Pleyel le terminus nord de la ligne bleue, les passagers continuant vers Roissy après un changement quai à quai.

Un autre point a inquiété le public : le risque de saturation de la ligne : le maître d'ouvrage a toujours répondu qu'en augmentant les trains de 6 voitures à 8 voitures, à la fréquence à 85 secondes, la capacité de la ligne serait très largement augmentée.

Même sur le tronçon nord, a priori moins chargé, le fait de savoir que le prolongement de la ligne 14 vers Saint-Ouen et Pleyel va alléger la très encombrée ligne 13, conduit le public à penser que la ligne bleue sera surchargée dès le départ du fait de l'apport des voyageurs de la ligne 13.

Par ailleurs, la saturation c'est aussi le flux de passagers dans les stations. L'engorgement actuel de la station Gare de Lyon, signalée par une participante de la réunion de Villiers-sur-Marne, ne rassure pas le public pour l'avenir, malgré l'intervention de la SNCF qui a précisé sa stratégie de « désaturation » des gares parisiennes.

À la fin du débat, le maître d'ouvrage envisage de placer à Pleyel le terminus de la ligne bleue, les passagers continuant vers Roissy après un changement facile (quai à quai). C'est la solution figurant dans la contribution État / Région.



Les gares de Paris

ROME (Paris VIII^e)

- ▶ Demande d'une nouvelle gare

Certaines stations du réseau métropolitain peuvent bénéficier des effets de desserte d'une ligne 14 orientée Nord-Sud, c'est le position de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris.

Cahiers d'acteurs, CCI de Paris « La création d'une station de la ligne 14 à Rome doit être encouragée et la localisation de la nouvelle station Porte de Clichy devra, en outre, favoriser une bonne desserte du quartier Clichy-Batignolles. »

CA n° 184, décembre 2010

PONT-CARDINET (Paris XVII^e)

- ▶ Demande d'une nouvelle gare
- ▶ Présente dans la contribution État / Région

Lors de la réunion du 19 janvier à Clichy-la-Garenne, la maire du XVII^e arrondissement a rappelé la demande constante, formulée tant auprès de la SGP que du STIF, maître d'ouvrage d'Arc Express, pour que soit créée une station à Pont-Cardinet. Son argument réside dans les activités et l'habitat nouveaux qui vont caractériser ce quartier avec la réalisation de la ZAC des Batignolles, notamment du Tribunal de Grande Instance de Paris.

Cahiers d'acteurs, Ville de Paris « La zone d'aménagement des Batignolles, comptera des milliers d'emplois et de logements, avec un service public comme la cité judiciaire, et elle doit avoir une gare à Rome ou Pont-Cardinet. »

CA n° 93, décembre 2010

MAISON-BLANCHE (Paris XIII^e)

- ▶ Demande d'une nouvelle gare
- ▶ Présente dans la contribution État / Région à titre optionnel

La création d'une nouvelle gare sur la ligne bleue à la sortie Sud de Paris, en connexion avec la ligne 7 à Maison-Blanche, a été au cœur du débat de Vitry-sur-Seine, le 1er décembre 2010. Une telle gare permettrait en effet de mieux relier Vitry au réseau de la SGP. Elle figure à titre optionnel sur la carte de la contribution État / Région.

Le maire du Kremlin-Bicêtre fait valoir non sans humour qu'une liaison, directe et sans escale (par la ligne bleue), Maison-Blanche – le Kremlin aurait un côté hautement symbolique.

La question n° 76 rappelle que des réservations d'emprises ont été déjà faites en vue de cette interconnexion : « En 2003, lors de la couverture de la Petite Ceinture pour la réalisation complète du Jardin du Moulin de la Pointe un immense parvis a été créé côté avenue d'Italie. Ce parvis comporte dans ses infrastructures une salle d'échange prévue pour l'interface des lignes 14 et 7 à la station Maison Blanche. Cet équipement a été élaboré avec le cahier des charges de la RATP, en accord avec le STIF. »

Enfin, plus de 1 500 habitants du XIII^e arrondissement ont signé une pétition initiée par la mairie d'arrondissement en faveur de cette station.

Rappelons que cette gare nouvelle est demandée également par les cahiers d'acteurs du Rassemblement des collectivités du Val-de-Marne pour le prolongement de la ligne 14 et de la Communauté d'agglomération du Val-de-Bièvre.

Cahier d'acteurs Collectivités du Val-de-Marne pour le prolongement de la ligne 14

« Le prolongement de la ligne 14 au sud est nécessaire pour le territoire. »

CA n° 18, octobre 2010

Les gares du Val-de-Marne

LE KREMLIN-BICÊTRE

- ▶ Déplacement d'une gare

Le maire, soutenu par nombre d'intervenants, a plaidé pour le déplacement de l'entrée Est vers l'entrée Ouest du Centre hospitalier, de la station de la ligne bleue ; le maître d'ouvrage s'est montré ouvert à cette position.

Cahiers d'Acteurs, Syndicat CGT de l'Hôpital Bicêtre « L'implantation de cette station au cœur de l'hôpital aura pour effet de réduire le temps de transport par la proximité des relations. »

CA n° 202, janvier 2011

CHEVILLY 3 COMMUNES

- ▶ Demande d'une nouvelle gare : Villejuif – L'Haÿ-les-Roses– Chevilly-la-Rue
- ▶ Présente dans la contribution État / Région à titre optionnel

Le cahier d'acteurs du Rassemblement des collectivités du Val-de-Marne pour le prolongement de la ligne 14 demande une station supplémentaire à :

- ▶ Villejuif- L'Haÿ-les-Roses-Chevilly-Larue (Villejuif 3 communes), station soutenue par la mairie et de nombreux intervenants à la réunion publique de Chevilly-Larue, le 10 janvier 2011.

Cette station figure, avec la mention optionnelle, sur la carte annexée à la contribution État/Région.

PONT DE RUNGIS - LA FRATERNELLE

- ▶ Demande d'une nouvelle gare : Pont de Rungis – La Fraternelle

Le cahier d'acteurs du Rassemblement des collectivités du Val-de-Marne pour le prolongement de la ligne 14 demande une station supplémentaire à :

- ▶ Pont de Rungis (connexion RER C et interconnexion Sud TGV, 18 000 emplois), projet soutenu par le maire d'Orly et de nombreux intervenants à la réunion publique d'Orly, le 13 janvier 2011.

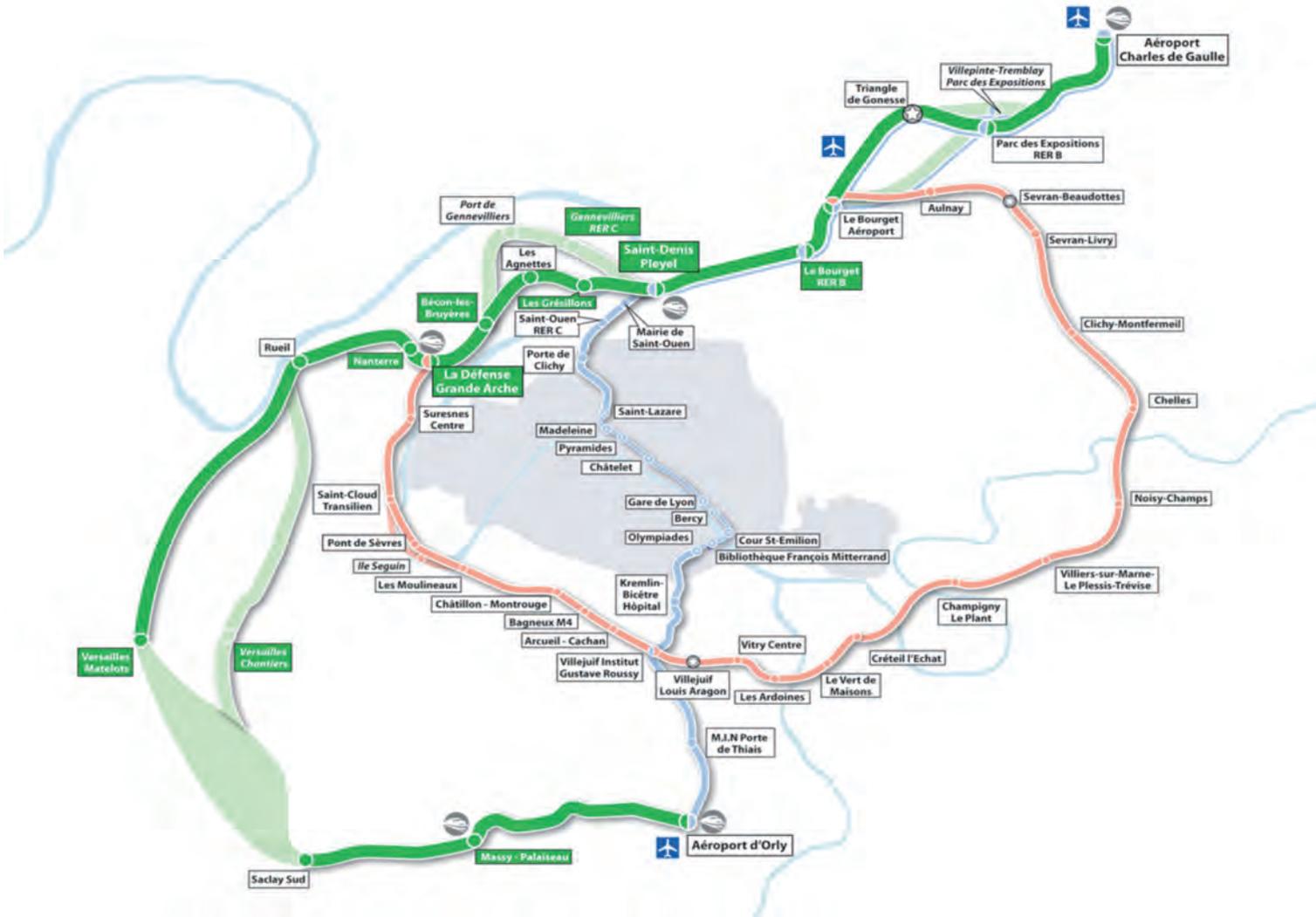
Cahier d'acteurs Association pour le développement Économique du Pôle Orly-Rungis (ADOR)

« L'interconnexion avec la ligne bleue du réseau du Grand Paris, à la station « Aéroport d'Orly », est indispensable. Ce maillage devrait être renforcé par la création d'un arrêt Orlyval au niveau de Rungis la Fraternelle et une prolongation par Cœur d'Orly jusqu'à Pont de Rungis. La prolongation le long du RER C jusqu'à Choisy-le-Roi RER mériterait d'être étudiée. Ainsi aménagée, cette liaison permettrait une desserte du Parc Silic, d'Orly Tech, de Cœur d'Orly et de Senia à partir de la station « aéroport d'Orly » de la ligne bleue et de la station RER d'Antony. »

CA n° 36, novembre 2010

III LA LIGNE VERTE

La ligne verte, dans sa partie ouest (de Rueil à Orly en passant par Versailles et Saclay) tout au moins, fait l'objet de contestation portant sur son utilité même. Néanmoins, dans sa partie nord notamment, elle fait l'objet de débats sur la création ou le positionnement des gares.



LE MESNIL-AMELOT

► Demande d'une nouvelle gare

► Présente dans la contribution État / Région à titre optionnel

Le prolongement de la ligne au-delà de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle jusqu'au Mesnil-Amelot avec implantation d'une station de maintenance est demandé dans tous les cahiers d'acteurs de ce territoire, principalement la communauté de communes de la Plaine de France, la communauté des Portes de la Brie et ville du Mesnil-Amelot, la ville de Dammartin-en-Goële et la ville d'Othis.

Cahier d'acteurs Ville de Dammartin-en-Goële « La création du métro peut être l'opportunité de renforcer l'effort local de développement économique si la gare est bien implantée. »

CA n° 109, décembre 2010

Pendant la réunion publique du Mesnil-Amelot, le 16 janvier 2011, au Mesnil-Amelot, les riverains de l'aéroport et des départements limitrophes ont confié leur difficulté de partager les installations de stationnement ou de déplacement de Roissy-Charles de Gaulle avec les voyageurs en transit. L'intervention du député de la 7^e circonscription de la Seine-et-Marne a fait part du commentaire suivant : « Si vous laissez la gare à l'intérieur de l'aéroport, qui va prendre le train ? Qui va aller prendre le métrophérique ? Pas l'usager, pas le riverain... »

Des élus picards se sont exprimés pour faire de la gare terminus de Mesnil-Amelot « une porte d'entrée de Paris ».

AÉROPORT CHARLES DE GAULLE - CDG 4

► Demande d'une nouvelle gare

Aéroports de Paris défend une option de prolongement des lignes bleue et verte différente de celle du Mesnil-Amelot et incompatible avec elle, à savoir un terminus du futur aéroport CDG 4, au nord de CDG 2.

À noter que cette proposition est également exclusive d'un prolongement vers la zone fret de CDG, qui pourrait en revanche être réalisé par la création d'une nouvelle gare sur la ligne B du RER, comme le demande la communauté de communes de Roissy-Porte de France dans son cahier d'acteurs.

Cahier d'acteurs Office du Tourisme Roissy - Clé de France « Il est fondamental que les travaux du Grand Paris commencent par Roissy dès 2014. »

CA n° 123, janvier 2011

Les gares de Seine-Saint-Denis

PARIS NORD VILLEPINTE - PARC DES EXPOSITIONS

► Déplacement d'une gare

La société gestionnaire du Parc des expositions de Villepinte (PIEX), Viparis, filiale commune d'Unibail-Rodamco et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, plaide clairement en faveur d'un positionnement de la nouvelle gare à l'emplacement de la gare actuelle du RER B, à partir de laquelle le plan-masse du Parc des expositions a été conçu.

Elle met en garde contre la « fausse bonne idée » que serait une nouvelle gare à l'arrière du Parc à l'Est, source de confusion pour les visiteurs.

Elle fait valoir incidemment les synergies que permettrait, pour le stationnement des voitures sur le PIEX en période de salons, au Bourget notamment, la liaison directe entre les deux sites par les lignes de la SGP.

TRIANGLE DE GONESSE

- ▶ Demande d'une nouvelle gare
- ▶ Présente dans la contribution État / Région

Les 3 réunions de proximité organisées dans l'est du Val-d'Oise (Roissy-en-France, Villiers-le-Bel, et Gonesse) ont suscité 25 interventions, questions, cahiers d'acteurs en faveur de cette gare optionnelle. Les principaux arguments développés durant les débats ont trait :

- ▶ au nécessaire désenclavement des populations de Gonesse et de Sarcelles-Villiers-le-Bel, qui se sentent exclues du bassin d'emploi de Roissy (débat de Gonesse) ; un nouveau transport en commun, étudié de longue date, le Barreau de Gonesse, serait « branché » sur cette station ;
- ▶ au projet Europa City (centre commercial à orientation culturelle), porté par le Groupe Auchan sur 80 ha au Sud du Triangle de Gonesse, dont l'investissement représente 1 700 M€, avec une perspective de 25 à 40 millions de visiteurs par an et 8 000 emplois nouveaux créés (réunion de Gonesse, le 9 décembre 2010, et cahier d'acteurs d'Immochan) ;
- ▶ au projet de réaliser 200 000 m² de bureaux sur le Triangle de Gonesse et d'y créer à terme 40 000 emplois sur 1,5 millions de m² d'immobilier d'entreprise.

Ces mêmes arguments sont repris dans dix cahiers d'acteurs, ceux de Val-de-France et de Gonesse, d'Aéroports de Paris, de la Communauté Vallée de Montmorency, du député de la IX^e circonscription du Val-d'Oise, d'Immochan, d'Europa City, de la communauté Roissy Porte de France, d'Aulnay-sous-Bois, et du Conseil général du Val d'Oise.

Le maître d'ouvrage s'est montré ouvert à la confirmation de cette station, dans le cadre de la réalisation effective de l'opération Triangle de Gonesse, organisée par un contrat de développement territorial.

Cahier d'acteurs Ville de Roissy-en-France « Il est indispensable de réaliser la gare prévue au Triangle de Gonesse et de l'interconnecter au futur barreau ferré de Gonesse. »

CA n° 171, janvier 2011

Cahier d'acteurs Conseil général du Val-d'Oise « Le Grand Paris a besoin du Val-d'Oise. »

CA n° 1, septembre 2010

LE BOURGET

- ▶ Interconnexion dans gare
- ▶ Présente dans la contribution État / Région

Lors de la réunion publique en janvier 2011 au Blanc-Mesnil, des intervenants ont soulevé la question que la ligne rouge puisse être prolongée jusqu'à la station Le Bourget RER B au lieu du Bourget-Aéroport, pour éviter une rupture de charge pour les voyageurs en transit (voir ligne rouge).

Cahier d'acteurs Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget « Le prolongement de la ligne 7 du métro parisien jusqu'à la gare et l'aéroport du Bourget est fortement demandé, notamment pour renforcer l'accès au musée de l'Air et de l'Espace. »

CA n° 122, janvier 2011

Cahier d'acteurs Foires, Salons, Congrès et Événements de France « (Nous militons) donc pour la création d'une gare Le Bourget Aéroport et pour la connexion des lignes automatiques à la station Parc des Expositions existantes du RER B. »

CA n° 166, janvier 2011

Cahier d'acteurs EBAA - Aviation d'Affaires « Le Grand Bourget dans le Grand Paris »

CA n° 149, janvier 2011

Cahier d'acteurs Ville du Blanc-Mesnil « Un arrêt pour l'aéroport du Bourget et les quartiers riverains de la RN2. »

CA n° 179, janvier 2011

SAINT-DENIS-PLEYEL

► Interconnexion d'une gare existante

► Présente dans la contribution État / Région

Les 23 maires de la Vallée de Montmorency et du Parisis ont dans leur cahier d'acteurs demandé un arrêt de la liaison SNCF Transilien H, moyen d'ouvrir sur le métro automatique une partie du Val-d'Oise.

La création d'une interconnexion a suscité l'intérêt du sud de la Picardie, la maire de Senlis, dans sa contribution évoque cette opportunité.

Cahiers d'acteurs Association Saint-Denis Environnement « Un projet architectural et d'urbanisation bien pensé pour faire le lien entre le quartier Pleyel et la Plaine Saint-Denis actuellement divisés. »

CA n° 115, janvier 2011

LA COURNEUVE

► Demande d'une nouvelle gare

► Présente dans la contribution État / Région à titre optionnel

Une gare a été demandée pour desservir la Cité des 4000, notamment dans le cahier d'acteurs de la communauté d'agglomération Plaine Commune ; cette station est prévue dans la contribution État / Région, avec une mention optionnelle.

Cahier d'acteurs Ville de La Courneuve « Le conseil municipal de La Courneuve demande que soit retenue la nécessité tant économique que sociale d'une gare du réseau de transport du Grand Paris sur la commune de la Courneuve. »

CA n° 236, janvier 2010

Les gares des Hauts-de-Seine

GENNEVILLIERS PORT

► Demande d'une nouvelle gare

Le cahier d'acteurs des Vallées de Montmorency et du Parisis coordonné par le maire de Franconville pour 23 communes du sud du Val-d'Oise demande : « L'adoption de la variante nord de la ligne verte par le port de Gennevilliers, qui (...) raccourcirait le temps de parcours des usagers valdoisiens pour rallier la Défense. Par ailleurs, le tracé de base, s'il dessert une zone plus peuplée, ne permet pas d'irriguer le site du Port de Gennevilliers qui présente des potentiels de développement importants. Une orientation du projet vers le choix de cette variante pourrait présenter un intérêt appréciable. »

Cependant, le Port de Paris semble opposé à une solution passant par l'emprise du port et la Ville de Gennevilliers affiche sa préférence pour le tracé de référence avec les deux gares des Agnettes et des Grésillons.

COLOMBES

► Demande d'une nouvelle gare au stade de Colombes

Lors des réunions publiques, et dans plusieurs cahiers d'acteurs, ont été développés des arguments en faveur d'une gare à Colombes, impliquant le choix d'une variante nord de la ligne verte.

Colombes, 83 000 habitants, quatrième ville des Hauts-de-Seine, sans RER, plaide fortement pour cette solution. Dans son cahier d'acteurs, l'Association Agir pour Colombes, précise : « La variante proposée par la SGP répond de manière plus adaptée aux enjeux de développement de Colombes, notamment en proposant une alternative dans la partie Nord des Hauts-de-Seine par le passage au « port de Gennevilliers » présentée dans la variante mais en la décalant légèrement à la limite de Colombes, à l'entrée du Port. La gare du stade de Colombes pourrait répondre à cette proposition en la déplaçant légèrement vers l'avenue de Stalingrad et donc vers le port de Gennevilliers et en prévoyant une interconnexion avec le Tram T1, projet présenté en 2002. »

En appui de cette solution, les 23 maires de la vallée de Montmorency, dans leur cahier d'acteurs, militent aussi pour cette gare au stade de Colombes.

Toutefois, cette solution ne rallie pas tous les suffrages, car des communes voisines préconisent plutôt le tracé sud proposé par la SGP, via Les Grésillons et Les Agnettes.

Ce tracé ne semble pas retenu par la contribution État / Région, ce qui a entraîné en fin de débat des réactions des habitants de Colombes.

Cahier d'acteurs Agir pour Colombes « Pour une station de métro automatique à Colombes !

Une ville de 84 000 habitants mérite un métro ! »

CA n° 34, novembre 2010

NANTERRE

► Demande d'une nouvelle gare au petit Nanterre

► Présente dans la contribution État / Région au titre de Nanterre-les-Groues

Le cahier d'acteurs de Nanterre, Métropole d'Avenir précise : « Dans un souci de désenclavement, il est nécessaire d'envisager une station pour desservir le Petit Nanterre, pauvre en transport collectif et riche de ses habitants. Cette nouvelle station offrirait un meilleur accès à l'université de Nanterre. Cette zone, classée ZUS (9 000 habitants) est proche de la Défense mais seules quelques lignes de bus sont connectées au centre d'affaires. L'ajout d'une station freinera la vitesse sur la ligne mais le temps perdu qui se compte en quelques minutes offrira l'accès au transport en commun et réduira, par conséquent, l'utilisation de la voiture dans les trajets liés à l'emploi. »

La contribution État / Région du 26 janvier évoque la desserte de Nanterre-les Groues.

Cahier d'acteurs Nanterre, Métropole d'Avenir « Bénéficiaire du métro automatique à Nanterre. »

CA n° 6, octobre 2010

RUEIL-MALMAISON

► Demande d'une nouvelle gare sur le Plateau : Cité jardins ou place du 18 juin

Le cahier d'acteurs de la ville de Suresnes, demande, au nom d' « une ville plus équitable », l'implantation d'une deuxième gare sur Rueil-Malmaison, pour desservir le quartier Cité-jardins situé sur les deux communes.

Parallèlement, le maire de Rueil-Malmaison demande, lui aussi, la création d'une gare supplémentaire à l'Est de la commune dans les quartiers du plateau –place du 18 juin. La mairie précise : « Qu'ils sont les plus denses de Rueil, comprennent de très nombreux habitats collectifs, dont une large part de logements sociaux et de résidences. »

Cahier d'acteurs Rueil commerce plus « Installer une nouvelle gare dans le secteur Plateau-Hauts de Rueil, à proximité de l'avenue du 18 juin 1940. »

CA n° 245, janvier 2011

Cahier d'acteurs Ville de Suresnes « Suresnes demande l'implantation d'une station de métro à proximité du quartier Cité-Jardins, à Rueil-Malmaison. »

CA n° 162, janvier 2011

ANTONY

► Demande d'une nouvelle gare à Antonypôle

Dans son cahier d'acteurs, la ville d'Antony demande une gare à Antonypôle, entre Orly et Massy : « Tel qu'il est conçu aujourd'hui, le projet de réseau ne présente que peu d'intérêt pour les habitants d'Antony et les salariés qui y travaillent, qui continueront d'utiliser leur voiture ou le RER B. La ligne verte du réseau traverse pourtant la pointe sud de la ville, mais sans qu'il soit prévu un arrêt à proximité. Les gares les plus proches sont Orly et Massy !

La ville d'Antony ne peut donc approuver le projet en l'état. Compte tenu du potentiel de développement d'Antonypôle et de sa situation à mi-chemin d'Orly et de Massy, la ville demande qu'une gare y soit implantée et que, comme c'est le cas sur l'essentiel du réseau, la traversée d'Antony s'effectue en totalité en souterrain. »

Cahier d'acteurs Ville d'Antony « Antony demande [...] qu'une gare soit implantée sur le site d'Antonypôle, à quatre kilomètres d'Orly et de Massy. »

CA n° 144, janvier 2011

Les gares des Yvelines

VERSAILLES

► Option Versailles-Chantiers ou Versailles-Matelots

Dans le projet, une option reste ouverte entre une implantation à Versailles-Chantiers et une à Versailles-Matelots, plus à l'ouest, en bordure Sud du Grand Parc.

Le site de Matelots, moins contraint que celui de Chantiers est susceptible de générer un projet économique et urbain important. C'est le point de vue développé par le maire de Versailles lors de la réunion publique de cette ville : « La ville de Versailles se prononce en faveur de Versailles-Matelots pour trois raisons. Premièrement, vous n'avez aucune possibilité de faire des parkings de dissuasion sur la gare de Versailles-Chantiers, qui est déjà complètement saturée. La gare des Chantiers est au milieu d'une ville historique. Nous ne pouvons pas pousser des bâtiments qui existent parfois depuis 200 ans. Autour de la gare des Matelots, des terrains très importants sont libérés aujourd'hui, notamment par l'armée : 63 ha sur le site des Matelots ; 20 hectares sur le site de Pion. Le maire de Saint-Cyr-l'École est bien conscient qu'il développe aujourd'hui des programmes immobiliers très importants, et que cette gare des Matelots est donc susceptible de drainer l'ouest de Versailles, ce qui est indispensable, car le concept même de ces gares est d'être des gares avec des parkings de dissuasion importants. »

Certains intervenants en revanche ont émis des doutes sur la faisabilité d'une gare à Matelots. **L'avis n° 339** précise ainsi : « La gare des Matelots [...] se trouve au milieu d'un couloir entre la ceinture boisée qui longe l'A86 au Sud et le parc du château de Versailles au Nord. Ce couloir est étroit et inaccessible par l'Est sans traverser le quartier Saint-Louis, secteur sauvegardé qui est déjà congestionné aux heures de pointe, et l'accès par l'Ouest (St Cyr) ne paraît guère plus favorable. Comme l'accès par le Parc est impossible, il ne reste que la solution d'ouvrir le Sud et de détruire l'horizon de forêt du Grand Parc. Cette perspective paraît impensable. Si cette hypothèse était maintenue les Matelots seraient alors une gare d'interconnexion avec la ligne C qui aurait alors des arrêts si proches (Chantier, Matelots et St Cyr) qu'elle en perdrait une grande efficacité. »

Le maire de Saint-Cyr-l'École a ajouté une observation technique (réunion publique de Versailles le 5 octobre 2010) : « Il y a un problème à Versailles-Matelots, car ne passent à l'heure actuelle par Versailles-Matelots que les trains qui viennent de Dreux-Plaisir. Les trains qui viennent de Saint-Quentin-Rambouillet passent sur la voie haute, étant donné qu'il ne peut pas y avoir, d'après la SNCF, de croisement au niveau de Saint-Cyr. »

Cahier d'acteurs Conseil général des Yvelines « Le site des Matelots qui permet de délester la gare de Versailles-Chantiers et de créer les conditions de la desserte de Satory, et du TGO (Versailles-Cergy) doit faire l'objet d'une étude approfondie de la part de la Société du Grand Paris. »

CA n° 139, janvier 2011

SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES – CENTRE

► Demande d'une nouvelle gare

La réunion tenue à Saint-Quentin-en-Yvelines, le 16 novembre 2010, a fait apparaître une demande générale de gare dans cette ville.

Cahier d'acteurs PDIE SAULES-SANGLIERS « Le réseau du Grand Paris se doit de desservir St-Quentin-en-Yvelines par une gare implantée au centre de l'agglomération en correspondance avec l'axe ferroviaire radial existant. »

CA n° 223, janvier 2011

Les débats ont aussi montré une forte opposition au projet de gare à La Minière, en raison notamment des risques qu'il présente pour le site protégé de la Bièvre.

Ainsi, le président de l'association ASEM-AVB affirme : « Vous arrivez à un creux, où il y a les étangs. C'est un site classé, depuis 2000. Nous allons, je suppose, faire un tunnel très profond pour descendre sous les étangs, mais je prédis que dans 4 ou 5 ans, on va venir nous dire que cela coûte beaucoup trop cher de faire un tunnel très profond. »

À la réunion de conclusion, le député maire d'Élancourt a souhaité « attirer l'attention sur la demande des entreprises. Saint-Quentin, c'est plus de 100 000 emplois, plus de 150 000 personnes. Avec le développement du Plateau de Saclay, avec tous ces chercheurs, il y a une synergie de très bon niveau, parce qu'à Saint-Quentin, vous avez des emplois de haute technologie, donc bien sûr, potentiellement, un vivier très important. Je pense que dans le projet actuel, même s'il a avancé, et nous ne pouvons qu'en féliciter tous les acteurs, la grande majorité des élus de Saint-Quentin souligne que la demande d'avoir une gare supplémentaire à Saint-Quentin est insuffisamment prise en compte. »

Cahier d'acteurs Communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines « L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines demande à être mieux reliée aux autres pôles de l'Île-de-France et aux aéroports de Roissy et d'Orly. »

CA n° 249, janvier 2011

IV LES AUTRES GARES

Plateau de Saclay

QUARTIER OUEST – ÉCOLE POLYTECHNIQUE

- ▶ Demande d'une nouvelle gare

Lors de la réunion publique à Gif-sur-Yvette (Plateau de Saclay), le 19 janvier 2011, des intervenants, entreprises et étudiants en majorité, ont montré les lacunes dans la desserte actuelle entre Paris et Saclay, inadaptée aux projets d'installation des établissements supérieurs de formation : problèmes de transports, de temps et de qualité.

Cahier d'acteurs Saclay côté étudiant « Affirmer la nécessité de la branche Saclay...

Cette branche devrait être enrichie de deux stations supplémentaires pour satisfaire un réel besoin des usagers... la gare du site polytechnique et de Saint-Quentin-en-Yvelines ».

CA 156, décembre 2010

Guyancourt

SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES-EST – VILLAROY

- ▶ Demande d'une nouvelle gare
- ▶ Présente dans la contribution État/Région au titre de Saint-Quentin-Est

Cette demande s'inscrit dans la continuité de la réunion publique à Saint-Quentin-en-Yvelines, le 16 novembre 2010, et des souhaits de la population d'une meilleure desserte de l'agglomération.

La ville de Guyancourt évoque le projet d'une gare intermodale qui favoriserait la reconversion des sites industriels de l'agglomération, avec notamment l'établissement, sur leur territoire, d'un constructeur automobile.

Cahier d'acteurs, ville de Guyancourt « L'implantation d'une gare de métro automatique sur Guyancourt doit s'inscrire dans une démarche de développement durable en conciliant un très fort potentiel de développement ».

CA 199, janvier 2011

Saint-Aubin

SOLEIL

► Demande d'une nouvelle gare

Située sur la commune de Saint-Aubin, la société Synchrotron SOLEIL formule, dans sa contribution du 18 décembre 2010, le souhait d'une desserte fine du territoire pour ses salariés avec « accès à partir des gares ou aéroports, et cela 7j/7 et pratiquement 24h/24. »

V LES STATIONS DE MAINTENANCE

Plusieurs acteurs ont manifesté leur intérêt pour les stations d'entretien et de maintenance du réseau de transport public du Grand Paris.

Ainsi, le maire de Massy et la Communauté d'agglomération Europ' Essonne, dans leurs cahiers d'acteurs, suggèrent un prolongement de la ligne bleue jusqu'à Massy Palaiseau, rebaptisée « Massy TGV », qui pourrait ainsi devenir le point d'articulation des lignes bleue et verte, le secteur disposant de facilités foncières incomparables par rapport au site très contraint de l'aéroport d'Orly.

Le problème, sans doute analogue sur l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (CDG), est abordé indirectement par les cahiers d'acteurs locaux (Communauté de communes de la Plaine de France, Ville de Dammarville-en-Goële, Ville d'Othis, Association Pays de Roissy CDG) avec la revendication d'un prolongement de la ligne bleue et de ses installations terminales jusqu'au Mesnil-Amelot.

Cahier d'acteurs Syndicat SIEP du canton de Dammarville-en-Goële « Le canton de Dammarville s'est construit au service de la métropole et de l'aéroport sans y être intégré. »

CA n° 81, décembre 2010

Le cahier d'acteurs du Pays de Roissy-CDG déclare ainsi : « L'association Pays de Roissy-CDG soutient l'implantation d'une gare de maintenance destinée à soutenir l'exploitation du train automatique en Seine-et-Marne. Ce point d'appui technique, destiné à la fois à abriter un dépôt et un site de maintenance, pourrait également servir de tête de réseau au niveau de la zone de rabattement, en projet sur la commune du Mesnil-Amelot, au profit des entrées Est sur la plateforme aéroportuaire. » De même, celui de la Commune d'Othis demande : « Pour ce faire, créer une nouvelle gare de retournement au Mesnil-Amelot pour permettre à la fois l'implantation d'un atelier-garage, d'une gare voyageurs, de parkings relais et ainsi connecter les territoires entre eux et garantir les financements parallèles nécessaires à l'amélioration de l'existant et à la réalisation des aménagements routiers prévus de longue date. »

Cahier d'acteurs Communauté des Portes de la Brie et Commune du Mesnil-Amelot « Les communes veulent participer à l'accueil des retombées économiques que la gare du Mesnil-Amelot suscitera. »

CA n° 160, janvier 2011

De même, la ville de Champigny-sur-Marne, la Communauté d'agglomération Marne-et-Chantier et l'Établissement public d'aménagement Epamarne EpaFrance se déclarent favorables à l'accueil d'installations de maintenance.

D'une superficie de 10 à 12 ha, ces équipements pourraient représenter jusqu'à 250 ou 300 emplois hautement qualifiés.

Cahier d'acteurs Ville de Champigny-sur-Marne « Un bon projet pour Champigny et l'est parisien. »

CA n° 16, octobre 2010

Chapitre 16 | Les choix techniques

I L'infrastructure

II Le matériel roulant

III L'exploitation du réseau

On notera tout d'abord l'avertissement général lancé par l'association Paris Métropole, représentative des collectivités locales dans leur diversité. Instruite, semble-t-il, par l'expérience du RER, elle pointe le risque de conception inadaptée des nouvelles lignes : « Il faut veiller à ne pas renouveler les erreurs du passé par la création de lignes trop complexes (systèmes de fourches comme pour la ligne 13 du métro) ou trop longues (RER C et D). Pour cela, les projets de création ou d'extension de lignes doivent être appuyés par des études poussées et des modélisations permettant d'évaluer le nombre de voyageurs attendus à court, moyen et long terme. Sur cette base, leur conception doit garantir des réserves de capacité y compris à moyen terme (10-15 ans) afin de ne pas aboutir à une saturation immédiate. »

Des questions d'exploitation ont été posées par des habitants de la grande couronne à la recherche de solutions pour accélérer les trajets au prix du court-circuit de certaines gares intermédiaires, ou par des acteurs comme Aéroports de Paris, soucieux de servir une clientèle spécifique exigeante, enfin par le STIF qui lors d'un des premiers débats s'est interrogé sur les choix technologiques de la SGP.

En dépit des imprécisions de la loi, qui dispose qu'une fois le projet réalisé, la Société du Grand Paris confie la gestion de l'infrastructure à la RATP et remet le matériel roulant en pleine propriété au STIF, renvoyant à un décret en Conseil d'État, la résolution des conditions contractuelles et financières reste à venir. Ainsi, lors de la réunion commune de Créteil du 20 octobre 2010, il a été déclaré par le Président du directoire de la Société du Grand Paris : « En clair, dès lors que le réseau du Grand Paris sera transféré, clé en main, à sa réalisation, à l'autorité organisatrice de transports, le STIF, je vois là un champ incontournable de travail en amont commun entre la SGP et le STIF. C'est évidemment avec celui qui, par la suite, aura la charge de lancer les consultations d'exploitation que les concepts techniques devront être arrêtés. Suis-je clair ? Cela ne peut pas être le simple fait de l'ingénieur, cela doit totalement intégrer les composantes, ensuite courantes, d'exploitation et de maintenance. »

I L'infrastructure

Passage en souterrain ou en aérien

Cahier d'acteurs Association Française des Tunnels et de l'Espace Souterrain « Le sous-sol offre des opportunités méconnues en tant que ressource d'espace. »
CA n° 65, novembre 2010

Le dossier du maître d'ouvrage indique page 149 que six tronçons, soit environ 20 km sur 155, sont prévus en aérien, à savoir :

- ▶ « Entre les pistes de l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle et le Parc des Expositions de Villepinte (tronc commun des lignes bleue et verte) ;
- ▶ entre le Parc des Expositions de Villepinte et l'aéroport du Bourget (tronc commun des lignes bleue et verte) ;
- ▶ entre Massy et les autoroutes A 10 et A 6 (ligne verte) ;
- ▶ entre le M.I.N. de Rungis et l'Institut Gustave-Roussy à Villejuif (ligne bleue) ;
- ▶ sur la RN 2 dans le secteur d'Aulnay-sous-Bois (ligne rouge) ;
- ▶ le long des berges de la Seine, entre Issy-les-Moulineaux et Saint-Cloud / Suresnes (ligne rouge). »

Le débat a révélé une préférence, voire une exigence, quasi-unanime, de passage en souterrain des lignes, au nom de la tranquillité du voisinage, du respect de ses potentialités de développement, et de la protection des espaces agricoles et écologiques.

Concernant le plateau de Saclay, plusieurs associations dans leurs cahiers d'acteurs manifestent leur opposition à une solution aérienne. Le Réseau Associatif du Plateau de Saclay indique : «... Menace de toute section à l'air libre : une coupure de plus, un risque d'urbanisation en plus, des terres agricoles en moins... », tandis que Jouy Écologie écrit « un risque : celui lié au coût considérable du métro automatique prévu en tunnel sous le plateau de Saclay, et qui de ce fait pourrait se transformer en métro aérien, coupant les espaces agricoles du plateau de Saclay. »

Seul l'Atelier international du Grand Paris (AIGP) énonce une proposition volontariste de construction de lignes en surplomb d'autoroutes urbaines. Son projet comprend notamment trois lignes à l'air libre, appuyées sur des infrastructures de transport existantes : Juvisy – Orly – Saclay, Versailles – la Défense – Roissy CDG et Le Bourget – Val de Fontenay – Orly. À l'appui de cette proposition a circulé dans plusieurs contributions une vue d'artiste d'une ligne aérienne construite en surplomb du Périphérique parisien, due à l'atelier de Christian de Portzamparc, membre de l'AIGP. Cette proposition fait écho aux propos de Roland Castro, membre de l'AIGP, à la réunion d'ouverture du 30 septembre 2010 : « Il y a une série de choses qui ont été dites par bêtise, à savoir la qualité d'un métro aérien, c'est-à-dire la capacité d'embellissement de la ville formidable offerte par un métro aérien. [...] Nous avons repris la proposition d'un métro aérien sur l'A 86. Nous avons proposé que toutes les lignes du métro urbain actuel se terminent sur l'A 86. »

Cahier d'acteurs Développement Culturel, Économique et Social CADECS « L'aérien doit devenir un levier reconnu pour imaginer des formes urbaines contemporaines, car l'espace du transport souterrain anxigène enferme l'utilisateur sous la ville. »

CA n° 164, janvier 2011

Sécurité et accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Face à ces dispositions, plusieurs habitants ont posé la question de la profondeur des stations et de leur sécurité.

Il est indiqué clairement dans le dossier du maître d'ouvrage :

« Leurs quais, équipés de portes palières d'accès aux trains, s'étendront sur 120 m de longueur. »

« Leur largeur sera, quant à elle, déterminée en fonction de la fréquentation de la gare. Les cheminements d'accès aux quais seront directs, lisibles et équipés à la montée comme à la descente d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs pour veiller à l'accessibilité et au confort de tous les voyageurs, y compris ceux à mobilité réduite. »

De nombreuses questions ont été posées durant les débats, traduisant l'importance de ces points pour la population. À chaque fois, le maître d'ouvrage a confirmé les dispositions de son dossier.

De nombreux intervenants, par exemple à La Défense (réunion publique du 18 octobre 2010) ont posé le problème de l'accès aux personnes en situation de handicap. Le maître d'ouvrage a répondu qu'elle relève désormais de l'application de la loi. La commission a constaté que l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est un problème qui se pose dans le parc existant, et qui est particulièrement mal résolu à Paris –si on le compare, par exemple, à Madrid et Barcelone.

II Le matériel roulant

Le dossier du maître d'ouvrage aborde cette question page 142. La présentation qui en est faite définit un certain nombre de paramètres techniques tels que le gabarit métro de 2,40 m, la longueur des trains de 8 voitures de 15 m, soit 120 m, une capacité de 1 000 places par train et une vitesse de pointe d'au moins 100 km/h.

On note, par exemple, à la réunion publique, de Villiers-sur-Marne, le 20 janvier 2011, que certains se demandent si ces grandes dimensions ne seront pas dépassées par les besoins, un peu comme le RER des années 70 l'a été.

Fer ou pneu ?

Si le choix du roulement pour les lignes verte et rouge reste ouvert, le développement de la ligne bleue, prolongement de la ligne 14 sur technologie pneu, suppose des investissements adaptés.

Comme il est indiqué à la page 142 du dossier du maître d'ouvrage, le choix du fer pour la ligne verte impliquerait dans ce cas un terminus à Pleyel pour la ligne bleue et donc une rupture de charge – changement quai à quai – pour les voyageurs allant au-delà, notamment à Roissy.

Dans les dernières réunions publiques, comme à Clichy-la-Garenne, le 19 janvier 2011, le maître d'ouvrage semblait se rapprocher de plus en plus nettement de cette solution, qui comporte d'autres avantages : modulation du service vers Roissy, moindre amplitude totale du trajet de la ligne bleue.

Tous ces points techniques ont fait l'objet de questions lors des réunions publiques, surtout de la part du STIF, à qui la SGP transférera le réseau à sa réception. Sur ce point précis, la SGP a clairement exprimé que le STIF sera largement impliqué dans les décisions sur les choix techniques finaux.

Durant le débat, le STIF a exprimé une position favorable au fer, qu'il qualifie comme plus économe en énergie que le pneu et plus aisément recyclable en fin d'usage. La SGP est restée moins catégorique, affirmant que les appels d'offres permettront de faire apparaître la meilleure solution.

Gabarit des rames

Si le gabarit (ou largeur) des rames annoncé dans le dossier du maître d'ouvrage est de 2,40 m (c'est-à-dire le gabarit métro), plusieurs questions et prises de position sont apparues lors des débats pour un gabarit RER de 2,80 m (gabarit standard SNCF).

Cette demande a été faite à plusieurs reprises par le STIF, notamment lors de la réunion commune de Créteil, le 20 octobre 2010 : « ... Cela a également d'autres avantages, dans le fonctionnement de la rame. 2,80 m ne paraît pas grand-chose par rapport à 2,40 m, mais cela améliore énormément la fluidité, les temps d'échange dans les stations. C'est très important pour le confort et pour la capacité globale de la ligne, et sa régularité qui vous le savez, est un des sujets qui nous préoccupent le plus. »

Cette position est aussi exprimée dans l'avis rendu par le Conseil du STIF le 13 décembre 2010 en application de l'article 3-III-2 de la loi du 3 Juin 2010, dans lequel le choix du gabarit de 2,40 m sur pneus est mis en cause.

Par ailleurs, plusieurs questions du public vont dans ce sens. Les **questions n° 300, 343 et 451** insistent sur ce gabarit de 2,80 m en faisant notamment valoir que durant les heures creuses, les voies pourraient être accessibles à d'autres types de convois.

Au contraire, la Communauté d'agglomération de Plaine Commune, dans son cahier d'acteurs, recommande :
« Il faut éviter de faire passer plusieurs lignes de métro dans un même tunnel (éviter l'erreur du tunnel Gare du Nord - Châtelet et du RER en général). »

Un examen attentif de tous les paramètres permettra à la SGP en liaison avec le STIF d'opter pour le meilleur choix, le gabarit de la ligne 14 étant de toute façon arrêté à 2,40 m du fait des gabarits des tunnels.

Bagages et vélos

Aéroports de Paris a posé, dans son cahier d'acteurs, la question des espaces réservés aux bagages dans les rames empruntant la ligne bleue. Plusieurs intervenants, par exemple à Clichy-la-Garenne, ont demandé si des espaces seraient prévus pour les vélos. Le maître d'ouvrage a répondu par la négative dans les deux cas.

III L'exploitation du réseau

Vitesse commerciale et distance inter-stations

Durant les débats, le maître d'ouvrage a toujours indiqué que pour maintenir une vitesse moyenne de 60 km/h, il devait maintenir une moyenne d'espacement entre stations de 3,5 km environ.

Lors des réunions de Créteil, Champaign-sur-Marne et Noisy-le-Grand, où la ligne rouge emprunte essentiellement le tracé du projet ORBIVAL, la question a été posée au maître d'ouvrage de savoir comment il allait maintenir cette vitesse moyenne de 60 km/h. Il a reconnu que cette vitesse ne pourrait sans doute pas être maintenue à ce niveau mais que cela ne pourrait être confirmé que lors du tracé définitif et des choix technologiques.

La multiplication des nouvelles gares demandées au cours du débat est évidemment de nature à compromettre l'objectif. Même si chaque gare prise isolément, ainsi que l'ont fait observer ses promoteurs, n'a qu'un impact modeste sur la vitesse moyenne.

Liaisons semi-directes et directes

Page 145 de son dossier, le maître d'ouvrage précise : « L'insertion de missions directes (c'est-à-dire des parcours directs sans arrêts intermédiaires) présenterait l'avantage de diminuer encore les temps de parcours pour les voyageurs les plus éloignés. D'une façon générale, le fait de ne pas marquer un arrêt permet à un train de gagner 45 à 55 secondes, en prenant en compte le temps de stationnement et les phases de décélération et d'accélération en entrée et en sortie de gare... Pour permettre le passage de trains directs, l'infrastructure devrait comporter sur certains segments au moins trois ou, le plus souvent, quatre voies (généralement au passage des gares), pour permettre aux trains de se doubler ».

Fonctionnement 24 h/24

De nombreux intervenants aux réunions publiques de Roissy-en-France, Sevran, Vitry-sur-Seine par exemple, ainsi que plusieurs cahiers d'acteurs, émanant d'entreprises comme VIPARIS, ont posé la question d'un service permanent, 24 h sur 24.

Le maître d'ouvrage ne s'y montre pas opposé : « L'hypothèse d'une exploitation nocturne peut être envisagée. Cette mesure permettrait de proposer aux populations travaillant en horaires décalés (aéroports, hôpitaux...) un moyen de transport

disponible en permanence, de suivre plus généralement l'évolution des modes de vie, et d'accompagner la Région Capitale dans sa mutation vers un monde "zéro carbone", en offrant une alternative, la nuit, aux déplacements automobiles. Des exemples d'une telle ambition existent à New York ou, depuis peu, à Copenhague.

Cependant, le maître d'ouvrage rappelle « qu'il est en particulier nécessaire de préserver de bonnes conditions pour les opérations de maintenance régulière des installations (voies, équipements en ligne, systèmes d'exploitation...), qui s'effectuent généralement lorsque le trafic voyageurs est interrompu la nuit sur les lignes à horaires traditionnels. ». Il signale aussi le surcoût important qu'impose ce dispositif : soit des dispositifs quatre voies comme à New York, soit des dispositifs monovoies durant les heures de maintenance avec les conséquences que cela a sur la gestion des automatismes et de l'alimentation électrique, l'organisation mono-quai des stations etc. Par ailleurs, il a aussi mentionné que l'ensemble des 155 km n'avait sans doute pas besoin de ce dispositif et que les études détaillées permettront d'approfondir le sujet.

Le fret

La question de la compatibilité du réseau avec un trafic fret est partiellement abordée dans le dossier du maître d'ouvrage, mais des questions ont été posées par le public lors des débats.

Des citoyens, comme l'auteur de **l'avis n° 43** (Saint-Leu-la-Forêt) s'interrogent : « Question peut-être hors-sujet : quid du fret urbain : peut-on mixer le transport de personnes avec les transports de marchandise ? »

Trois cahiers d'acteurs, ceux de la CGT, de RFF et celui du Cercle de l'Optimodalité pour l'Europe (COE), demandent que soit pris en compte cet aspect dans les réflexions du maître d'ouvrage.

Il convient de noter que ni RFF ni le COE ne demandent de faire passer des trains de fret sur les lignes du métro, tous deux connaissant sans doute les contraintes liées aux lignes elles-mêmes (gabarit, roulement...).

En revanche, RFF précise que « les objectifs nationaux du fret se déclinent en Île-de-France, où une articulation performante devra être trouvée avec les solutions offertes par le Grand Paris, notamment en matière de logistique urbaine. »

De même, COE écrit sur le thème circulation des marchandises : « Un enjeu du système de transport du Grand Paris, milite pour des hubs centrés sur les nouvelles mobilités des personnes et des biens : le projet, compris dans notre concept d'écomobilité, voudrait jeter les premières bases d'une intégration de la logistique urbaine dans les projets de transports en proposant les outils de modélisation permettant d'estimer les impacts économiques et financiers sur le foncier et sur l'urbanisme des territoires concernés par le nouveau mode de transport implémenté, mais aussi sur toutes les thématiques environnementales et sociales. »

Chapitre 17

La convergence des projets de l'État et de la Région

I La naissance de la convergence

II La contribution entre l'État et la Région Île-de-France

III Les premières réactions

I La naissance de la convergence

On constate pour les réunions communes avec Arc Express, que le sujet de la convergence a été abordé dès la réunion de lancement le 30 septembre 2010 par les présidents respectifs.

Une conseillère régionale, ministre, précise, le 30 septembre 2010 à Paris, à la réunion d'ouverture : « Je le dis au président de la Région et au président de la société du Grand Paris. Nous aimerions tous qu'au bout des deux débats, il y ait un seul projet de la région et l'État. Ce serait plus compréhensible. Je suis certaine que si nous parvenions à un seul projet d'infrastructure comme État / Région, nous trouverions alors les moyens à dégager pour le plan de mobilisation de transport de la région, afin de pouvoir moderniser également les transports, parce que l'État et la région travailleraient ensemble parce qu'ils mettraient leurs moyens ensemble au service des Franciliens, sans avoir à choisir à 10 ans ou à 20 ans. Nous serons, en effet, encore tous là à 20 ans, et nous aurons des enfants. »

Le sujet est repris lors de chacune des 11 réunions communes conduisant les deux maîtres d'ouvrage à préciser progressivement leur pensée en la matière.

Les réunions de proximité du Grand Paris ont montré, elles aussi, ce désir de convergence. Sur les 29 réunions, 15 ont abordé ce thème mais le sujet a fait l'objet de débats de plus en plus denses. En effet, si le sujet n'a été abordé que dans 2 réunions en octobre, il l'a été dans 3 en novembre et le nombre a été porté à 5 en décembre et 5 en janvier.

Les réunions générales qui se sont toutes tenues au début du débat n'ont abordé le sujet que dans 2 cas sur 5, ce qui montre, aussi, combien le sujet est venu progressivement à l'ordre du jour.

La multiplication des appels à la convergence des projets, et à l'amélioration de l'existant, lors des réunions de proximité qui ont succédé, a conduit les décideurs, État et Région, à surmonter toutes leurs divergences préalables, et à soumettre aux débats, avant la fin du débat public, une contribution commune.

Un grand nombre d'intervenants ont, donc, dès les premières heures du débat public, et tout au long de son déroulement, appelé à la convergence ou à la complémentarité des projets présentés respectivement par la Société du Grand Paris et par le Syndicat des Transports d'Île-de-France, et rappelé l'urgence de l'amélioration de l'existant.

Cahier d'acteurs Députés de la ligne D du RER « Procéder aux améliorations indispensables du réseau existant. »

CA n°134, janvier 2011

L'un des appels à la convergence les plus argumentés figure dans le cahier d'acteurs de la Communauté de communes Plaine Commune, en Seine-Saint-Denis (Aubervilliers, Epinay-sur-Seine, La Courneuve, L'Île-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Stains et Villetaneuse, 341 000 habitants).

Cahier d'acteurs Ville de Saint-Denis « Deux projets déterminants pour l'avenir des Dionysiens. »

CA n° 19, octobre 2010

Plaine Commune affirme que les 2 projets sont complémentaires et nécessaires : « La compatibilité entre les deux projets se trouve dans l'augmentation de l'offre de transport collectif pour les déplacements entre zones d'habitat (quartiers dont le développement est aujourd'hui freiné par l'absence de transports collectifs performants) et zones d'emploi (plateforme de Roissy et port de Gennevilliers). »

Dès le mois de janvier 2011, les participants aux réunions publiques réclamaient de connaître la tenue des travaux de l'État et de la Région. Conformément aux règles du débat public, les deux commissions ont porté à connaissance du public, la contribution des deux partenaires adressée à la CNDP sous forme d'un protocole.

II La contribution entre l'État et la Région Île-de-France

Ce débat a, donc, été marqué par la demande quasi-générale de rapprochement des deux projets de métro en rocade, ainsi que de la confirmation de la politique de modernisation du réseau existant.

Le protocole présenté le 26 janvier par l'État et la Région, et versé en tant que contribution au débat public, précise que « devant ces manifestations convergentes de l'opinion publique, l'État et le Conseil régional constatent le rapprochement de leurs points de vue dans les termes suivants... »

Ce document, figurant dans les annexes de ce compte rendu (Annexe VIII, p. 188), fait état des tracés et les gares du projet de rocade « sans se substituer ni anticiper sur le bilan dressé par les commissions de débat public, ni les actes motivés des maîtres d'ouvrage. »

L'État et la Région prennent acte de leur désaccord sur le développement et la desserte du Plateau de Saclay. L'État confirme son option pour le métro automatique, la Région confirme la sienne pour un transport en site propre pouvant évoluer vers un tramway.

La contribution précise ensuite le financement des investissements relatifs aux infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris et des opérations inscrites au Plan de Mobilisation, ces dernières faisant l'objet d'une liste précise et datée, ainsi que les coûts de fonctionnement générés par les unes et les autres.

Elle organise, entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et la Société du Grand Paris, la coordination technique et le partage de la maîtrise d'ouvrage « conformément aux contributions de chacun et dans un objectif d'efficacité opérationnelle », ainsi que la gouvernance de la SGP (mise en place du comité stratégique prévu par l'article 8 de la loi du 3 juin 2010).

En fait, le débat public s'est orienté vers une réflexion sur la politique des infrastructures de transport de l'Île-de-France avec une consultation en temps réel des usagers sur une période de seulement 4 mois. C'est ce que la contribution prend en compte de façon pragmatique, grâce aux deux maîtres d'ouvrage et à leurs présences aux réunions publiques communes. Ces 13 réunions ont permis de faciliter le rapprochement en établissant le dialogue sur des préoccupations entendues de façon simultanée par le STIF et la Société du Grand Paris.

Le président du Conseil général de Seine-Saint-Denis à Rosny-sous-Bois, le 17 janvier 2011, apporte un commentaire opportun quelque jours avant la diffusion de la contribution entre l'État et la Région Ile-de-France : « Je dois vous dire que c'est avec satisfaction que j'ai entendu le ministre Maurice Leroy, ministre de la ville dans le gouvernement actuel, venir au Conseil général, en Seine-Saint-Denis, pour reconnaître la nécessité des deux tracés. Il nous semblait en effet complémentaire d'avoir Arc Express qui permet de rattraper le retard accumulé sur ce département et le métro rapide qui permettra à la fois de desservir les quartiers populaires et à des populations fragilisées d'avoir accès à des pôles d'emplois qui se développeront dans les années qui viennent. Je crois que c'était important d'avoir cette complémentarité annoncée par le gouvernement, qui permettra, si les financements sont au rendez-vous, et j'ai entendu le représentant de la région l'affirmer, pour le département de la Seine-Saint-Denis en particulier d'avoir le court terme pris en compte, le moyen terme et le long terme. »

Cahier d'acteurs Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val-Maubuée « La priorité doit donc être dans la résorption du retard accumulé en Île-de-France dans l'amélioration du réseau via le plan de mobilisation du Conseil régional. »

CA n° 121, janvier 2011

Cahier d'acteurs Pôle Cinéma, Audiovisuel et Multimédia du Nord Parisien « Les deux projets [...] apporteraient dans le cadre d'une habile synthèse une nette amélioration des déplacements dans un territoire en requalification. »

CA n° 118, décembre 2010

III Les premières réactions

Trois réunions publiques ont eu lieu après le dépôt de cette contribution conjointe de l'État et de la Région Île-de-France : les réunions de Nogent-sur-Marne (26 janvier 2011), Suresnes (27 janvier 2011), et enfin la réunion de clôture à Paris (31 janvier 2011). Elles ont permis au public et aux élus de s'exprimer sur la contribution État / Région.

De ces réactions, il ressort plusieurs observations.

Nombre de participants expriment leur satisfaction devant une convergence qu'ils avaient souhaitée, et commencent à penser à l'application de l'accord entre l'État et la Région.

C'est le cas de la députée, adjointe aux transports du maire de Paris, qui, après avoir ouvert la réunion de clôture, le 31 janvier 2011, ajoute : « L'accord qui va être présenté, ce soir, reprend les urgences exprimées par tous les usagers. Il faut à présent prendre date pour que soient réellement engagés les financements nécessaires à la concrétisation de ces belles ambitions : réalisation des projets nouveaux et meilleur fonctionnement des réseaux existants. »

À la réunion de Nogent-sur-Marne, un habitant du Perreux-sur-Marne exprime « sa grande satisfaction concernant l'accord signé aujourd'hui entre la Région et l'État mais sa déception que la desserte de Val-de-Fontenay ne soit encore qu'optionnelle sur le tracé du Grand Paris. »

Cependant, l'accord suscite des oppositions, notamment celle d'Europe Ecologie-les Verts exprimée à Paris par son porte-parole au Conseil régional : « En effet, si le débat public a apporté beaucoup et conduit à la convergence, il faut se rappeler que les deux projets sont porteurs de philosophies différentes : desserte fine des territoires, privilégiée par Arc Express, versus vitesse et attractivité économique, mises en avant par le Grand Paris. »

Au final, il retient que c'est le projet gouvernemental qui va s'appliquer, sous les auspices de la SGP qui sera porteuse de l'essentiel du financement, et déplore cette solution.

Cahier d'acteurs Groupe Front de Gauche au Conseil Régional d'Île-de-France « Les débats publics doivent être l'occasion de faire valoir les besoins [...] pour obtenir le meilleur projet. »

CA n° 66, novembre 2010

Il a été rejoint notamment par un conseiller régional alternatif d'Île-de-France, qui critique le fait que la contribution État / Région ait été conclue avant la fin du débat public.

D'autres participants, sans rejeter la contribution, invitent ses auteurs à la réviser ou à la compléter sur certains points.

C'est le cas des habitants de la commune de Colombes, déçus que n'ait pas été retenue la variante nord de la ligne dans les Hauts-de-Seine. Ainsi, à la réunion de clôture, la présidente de l'association Vivre et travailler à Colombes dit : « Nous avons vu dans le journal que Colombes Nord a été un peu délaissée, que c'est le tracé sud qui est retenu. Nous nous

sommes mobilisés et nous avons recueilli près de 1 000 signatures. Nous sommes décidés à continuer nos actions pour que la ligne du métro passe à Colombes Nord, bien sûr, avec une gare soit au Stade soit au Centre : est-il possible encore de rectifier le tracé en faveur de Colombes Nord ? »

Enfin, les points restant ouverts dans la contribution État/Région feront l'objet de discussions : c'est le cas de la boucle Est, proche du tracé. De nombreuses interventions lors des réunions publiques tenues en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne ont fait ressortir une attente forte pour une double rocade à l'Est. Pour le maire du Perreux-sur-Marne et le premier adjoint au maire de Fontenay-sous-Bois, il apparaît nécessaire de désenclaver ces communes mais aussi celles d'Aulnay-sous-Bois, de Sevran, de Livry-Gargan, de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, comme le propose la Société du Grand Paris. De nombreuses questions rendent compte d'un besoin de desservir les quartiers populaires des communes de proche banlieue, notamment Montreuil, Vincennes ou Champigny-sur-Marne. Val-de-Fontenay a été perçu comme un point de passage entre les territoires proches du cœur de l'agglomération, comme le précise le vice président de l'association montreuilloise des usagers des transports collectifs (AMUTC) dans leur cahier d'acteurs commun aux deux débats publics.

Cette double boucle à l'Est qui est présente dans la carte de la contribution État/Région répond aux différentes préoccupations exprimées lors des réunions publiques qui se sont déroulées en Seine-Saint-Denis et en Seine-et-Marne, et s'inscrit dans le rééquilibrage du territoire souhaité par les deux maîtres d'ouvrage.

À une autre échelle, se pose le problème du plateau de Saclay, qui fait parti des points de désaccord entre l'État et la Région, mais dont certaines préoccupations semblent partagées, notamment la question du temps de trajet.

Les réunions de Rosny-sous-Bois, avant la présentation de la contribution État / Région, et de Nogent-sur-Marne, au soir même de sa publication, ont été l'occasion de débats sur le choix d'un tracé pour l'arc Est – proche entre le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis –, qui fait l'objet d'une mission devant rendre ses résultats le 31 mars 2011.

Enfin, la réunion de Suresnes du 27 janvier 2011, montre combien il est difficile, de choisir entre la gare au centre-ville et sur le Plateau, dès lors que celui-ci ne serait plus desservi par la ligne verte allant de Rueil-Malmaison à Versailles. Le président du Conseil local économique et social de Suresnes propose de rétablir le projet initial du maître d'ouvrage.

La contribution laisse ouverte les options de la desserte du Plateau de Saclay et soulève de nombreuses réactions.

Cahier d'acteurs Conseil général des Yvelines « Il est évidemment indispensable de prévoir une gare, entre Versailles et Saclay-sud. »

CA n° 139, janvier 2011

Ainsi, l'établissement Dassault Système, à Velizy, réagit rapidement à la contribution État / Région : « Velizy ne pourra tenir son rôle au sein de l'opération Paris-Saclay que si elle bénéficie, enfin, d'une desserte par les transports en commun en rapport avec son importance. Un lien rapide et efficace avec le futur réseau, en particulier avec le plateau de Saclay et Saint-Quentin, qui constituent les 2 pôles majeurs du projet de « cluster », mais aussi avec le nœud du Pont de Sèvres, pour fiabiliser les déplacements domicile-travail d'un grand nombre de salariés et décongestionner enfin le réseau autoroutier, est donc indispensable ».

Au contraire, une contribution d'Europe Ecologie-les Verts, Vallées et Plateaux, relance la critique de l'aménagement de Saclay et approuve sur ce point, au moins, la contribution.

Un député des Yvelines, lors de la réunion publique commune de clôture, le 31 janvier 2011, attire l'attention sur St-Quentin-en-Yvelines : « Plus de 100 000 emplois, plus de 150 000 personnes avec le développement du plateau

de Saclay, il y a une synergie... un vivier très important... la demande d'une gare supplémentaire à St Quentin est insuffisamment prise en compte ». Elle constitue une attente des entreprises.

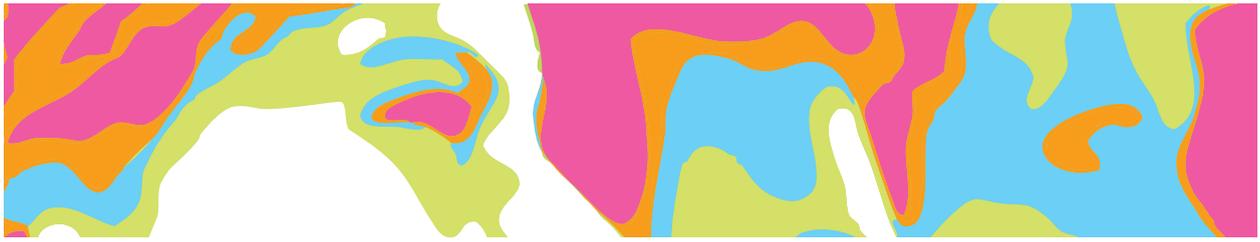
Cahier d'acteurs Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines « Le Grand Paris [...] se doit de desservir Saint-Quentin-en-Yvelines par une gare implantée au centre de l'agglomération, en correspondance avec l'axe ferroviaire radial existant. »

CA n° 129, janvier 2011

On notera, enfin, la contribution adressée à la commission, le 31 janvier 2011, par le Président du Conseil général de l'Essonne, qui se réjouit de la contribution État / Région, mais souligne qu'elle laisse sans solution la question de la desserte de Saclay : « Comme l'ensemble des acteurs économiques, universitaires et scientifiques de ce pôle majeur de l'Île-de-France, je suis convaincu que la réalisation d'un transport rapide sur le Plateau de Saclay est incontournable ; le potentiel exceptionnel, l'attractivité et le rayonnement international de ce territoire stratégique dédié à la recherche et à l'innovation l'imposeront. »

Cahier d'acteurs Communauté de communes de l'Ouest de la Plaine de France « La convergence des projets devrait permettre au Val-d'Oise de devenir partie intégrante d'une méga-région rayonnante. »

CA n° 25, décembre 2010



CONCLUSION

Au moment où s'achèvent le débat public sur le projet de Réseau de transport public du Grand Paris et le débat public sur le projet Arc Express, l'État et la Région Île-de-France ont versé au débat une contribution annonçant leur accord sur un programme qui comporte à la fois la modernisation de l'existant, notamment du RER, et la réalisation, d'ici 2023, d'un métro automatique en rocade.

Ce débat a revêtu une ampleur exceptionnelle : plus de 15 000 participants dans les 55 réunions publiques, environ 170 000 connexions internet, 255 cahiers d'acteurs, 835 questions, 151 avis et 171 contributions (140 du public et 31 des collectivités). Citoyennes et citoyens, usagers des transports, élus, chefs d'entreprises, syndicalistes, agriculteurs, universitaires et chercheurs, ont apporté leurs points de vue.

Tous les intervenants, sans presque aucune exception, dans ce débat public, ont demandé la « convergence » des projets. Un consensus s'est élaboré au fil des réunions publiques.

Tous, cette fois sans exception, ont demandé la mise en œuvre d'un plan d'amélioration du réseau actuel, en accumulant les témoignages sur le fonctionnement défectueux des transports publics, et l'encombrement routier qu'il entraîne.

C'est un véritable accord qui a été donné pour la mise à niveau des équipements existants.

Malgré le scepticisme qui marque les Franciliens dans le domaine des transports, les projets en rocade, présentés par la Société du Grand Paris comme par le Syndicat des Transports d'Île-de-France, ont été dans l'ensemble considérés comme capables de « désaturer » les réseaux. Ce scepticisme sera levé, si le souhait d'un réseau moderne et adapté aux déplacements des usagers est réalisé.

D'autres rocades ont été demandées, notamment une boucle en Seine-Saint-Denis, desservant les territoires plus proches du centre de l'agglomération, sans bien sûr, porter atteinte à la boucle passant par Clichy-Montfermeil. L'urgence de la boucle ouest, a, en revanche, été contestée.

De nombreuses gares supplémentaires ont été proposées, avec des arguments que le débat public a clarifiés. Le maillage des réseaux, principe de la loi du 3 juin 2010, devra devenir une réalité concrète si l'on est fidèle à la volonté des participants. Et elle devra être organisée avec le souci du bien-être des usagers.

Ce projet, maintenant conjoint, doit accompagner et anticiper les besoins du territoire.

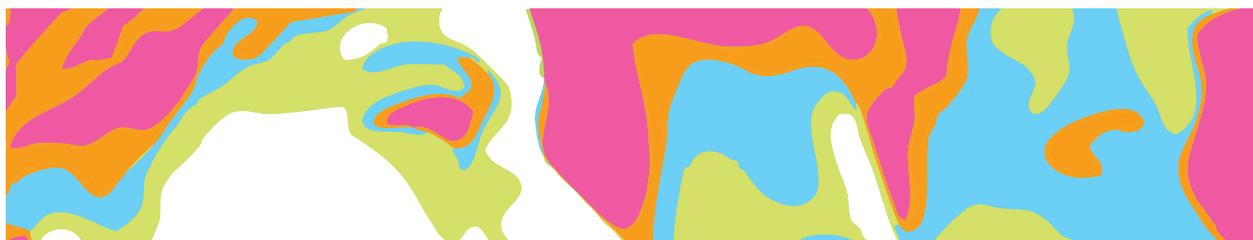
Les questions d'environnement et d'urbanisme n'ont peut-être pas été posées autant qu'elles auraient dû l'être, mais elles seront pourtant déterminantes dans la mise en œuvre des projets. Le cas du Plateau de Saclay sur lequel il n'y a pas eu d'accord entre l'État et la Région semble révélateur de ce besoin.

Des questions inquiètes ont été posées sur le financement et la future tarification du projet : les réponses qui y ont été apportées méritent d'être précisées et confirmées dans le temps. L'approche financière conjointe n'est qu'une première étape.

Enfin, pour la majorité des participants, la concrétisation en temps réel de l'apport d'un débat public à un projet d'infrastructure de transport, a été appréciée, pour autant le citoyen souhaitera être informé des développements ultérieurs.

Tels sont les principaux enseignements que la Commission particulière tire du débat.

Elle remercie la Commission nationale du débat public pour la confiance qu'elle lui a témoignée, et exprime sa reconnaissance à toutes celles et à tous ceux qui ont participé à ce débat, et qui l'ont aidée à le conduire.



ANNEXES

P. 162	I	Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris
P. 164	II	Décisions de la CNDP
P. 168	III	Entretiens préalables du Président et des membres
P. 174	IV	Nombre de participants aux réunions publiques
P. 178	V	Cartographie comparée des réunions publiques et des cahiers d'acteurs
P. 179	VI	Schéma du Réseau de Transport public du Grand Paris et positionnement des gares supplémentaires demandées pendant le débat public
P. 180	VII	Liste des cahiers d'acteurs par département
P. 188	VIII	Contribution État/Région
P. 197	IX	Abécédaire thématique

ANNEXE I – LOI n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Article 3

I. Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé au II de l'article 2 est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs établissements publics de coopération intercommunale, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, de l'association des maires d'Ile-de-France, du syndicat mixte « Paris-Métropole », du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de l'atelier international du Grand Paris.

Le public est également associé au processus d'élaboration de ce schéma. À cette fin, un débat public est organisé par la Commission nationale du débat public, conformément au présent article. Ce débat est lancé dans un délai de quatre mois suivant la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. La Commission nationale du débat public met en place une commission particulière dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze. L'établissement public « Société du Grand Paris » assume la charge matérielle et financière du débat, à l'exception du coût des expertises complémentaires, à la charge de la Commission nationale du débat public qui peut en demander le remboursement à cet établissement public.

Le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

II. Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris ». Il comporte tous les éléments nécessaires à l'information du public, notamment :

- les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris définies au II de l'article 2 de la présente loi ;
- l'exposé des enjeux socio-économiques, y compris au regard du rayonnement international de la région d'Ile-de-France et de la France ;
- l'estimation du coût et les modes de financement envisagés ;
- les prévisions de trafic ;
- l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire ;
- le rapport environnemental et l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable prévus par les articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.

L'établissement public « Société du Grand Paris » transmet le projet de dossier à la Commission nationale du débat public qui, par une décision rendue dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il convient d'y ajouter dans un délai qu'elle prescrit dans la limite d'un mois.

III. Dès publication de la décision prévue au dernier alinéa du II ou réception des éléments complémentaires demandés ou du refus motivé de l'établissement public « Société du Grand Paris » de transmettre ces éléments, et au plus tard un mois avant le début du débat public, la Commission nationale du débat public publie le dossier en indiquant, le cas échéant, les éléments complémentaires demandés ou le refus motivé de transmettre ces éléments, les modalités et le calendrier du débat.

À compter de la publication du dossier, la région et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, les départements d'Ile-de-France, les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, l'Association des maires d'Ile-de-France, le syndicat mixte « Paris-Métropole » ainsi que l'atelier international du Grand Paris disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis à la Commission nationale du débat public. À l'expiration de ce délai, leur avis est réputé favorable.

IV. Le président du tribunal administratif de Paris ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin peut désigner cinq observateurs parmi les personnes inscrites sur les listes d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévues par l'article L. 123-4 du code de l'environnement. Ces observateurs peuvent assister de plein droit aux réunions de la com-

mission particulière prévue au I du présent article. Ils sont astreints à un devoir de réserve vis-à-vis du projet objet du débat public pendant toute la durée de ce débat.

La durée du débat public est de quatre mois.

- V.** Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public en publie le compte rendu et le bilan, auxquels sont joints les avis exprimés par les personnes visées au second alinéa du III. Il en fait rapport aux commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires. Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte motivé qui est publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour le schéma d'ensemble qui a fait l'objet du débat public. Cet acte fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les personnes visées au second alinéa du III. Il précise le schéma d'ensemble retenu et les modifications éventuellement apportées ainsi que les conditions prévues pour sa mise en oeuvre. Le président du conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris » fait rapport aux commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires des conditions dans lesquelles l'acte prévu au présent alinéa a été élaboré, notamment la façon dont il a été tenu compte du débat public.
- VI.** Aucune irrégularité au regard des I à V ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte mentionné au second alinéa du V.
- VII.** La première phrase du premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de l'environnement est complétée par les mots :
« ainsi qu'au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris auquel est applicable la procédure de débat public prévue par l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ».
- VIII.** L'article L. 300-2 du code de l'urbanisme n'est pas applicable aux projets ayant fait l'objet du débat public organisé en application du présent article.
- IX.** La procédure de débat public engagée sur le fondement de l'article L. 121-8 du code de l'environnement portant sur un projet de rocade par métro automatique en Ile-de-France, dénommé « Arc express », et les dispositions du présent article sont coordonnées selon les modalités du présent IX.
La Commission nationale du débat public lance conjointement la procédure de débat public relative au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et celle relative à « Arc express » visée au premier alinéa.
Afin de mieux informer le public, la Commission nationale du débat public intègre aux dossiers respectifs de ces débats les éléments techniques et financiers des deux projets.
- X.** Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article.

ANNEXE II – Décisions de la CNDP

Nomination du président

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 JUIN 2010

DÉCISION N° 2010 / 46 / RTPGP / 1

PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS.

La Commission nationale du débat public,

- vu l'article 3 de la loi du Grand Paris définitivement votée par l'Assemblée nationale le 26 mai 2010 et le Sénat le 27 mai 2010,
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

Monsieur François LEBLOND, est nommé Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris, à compter du jour de promulgation de la loi.


Philippe DESLANDES

ANNEXE II – Décisions de la CNDP

Désignation des membres

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 7 JUILLET 2010

DÉCISION N° 2010 / 50 / RTPGP / 3

PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

La Commission nationale du débat public,

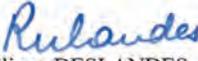
- vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et notamment son paragraphe I,
 - vu sa décision n° 2010/46/RTPGP/1 du 2 juin 2010 nommant M. François LEBLOND président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris,
-
- sur proposition de M. François LEBLOND,
 - après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris :

- Mme Lamia ABDEL NABY,
- Mme Marie Bénédicte AGUILA,
- M. Claude BERNET,
- M. Paul CARRIOT,
- Mme Joëlle FODOR ESKENAZY,
- Mme Laurence HENRIOT,
- Mme Marie-Laure JOUSSET,
- M. Michel ROSTAGNAT,
- M. Didier SERRAT,
- Mme Christine URIBARRI,
- M. Henri WATISSEE.


Philippe DESLANDES

ANNEXE II – Décisions de la CNDP

Calendrier du débat

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 7 JUILLET 2010

DÉCISION N° 2010 / 49 / RTPGP / 2

PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

La Commission nationale du débat public,

- vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- vu sa décision n° 2010/43/ARCEX/9 du 2 juin 2010 fixant le calendrier du débat public sur le projet Arc express,

- après en avoir délibéré,

- considérant que l'article 3 de la loi sus-visée dispose que le débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris est lancé dans un délai de quatre mois suivant la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et que les procédures de débat public relatives au projet de réseau de transport public du Grand Paris et au projet Arc Express sont lancées conjointement,

DÉCIDE :

Article unique :

Le débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris aura lieu du 1^{er} octobre 2010 au 1^{er} février 2011.



Philippe DESLANDES

ANNEXE II – Décisions de la CNDP

Dossier du maître d'ouvrage et modalités du débat

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 1^{er} SEPTEMBRE 2010

DÉCISION N° 2010 / 60 / RTPGP / 4

PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

La Commission nationale du débat public,

- vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
 - vu sa décision n° 2010/46/RTPGP/1 du 2 juin 2010 nommant M. François LEBLOND président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris et sa décision n° 2010/49/RTPGP/2 du 7 juillet 2010 relative au calendrier du débat public,
 - vu la lettre du Préfigurateur de la société Grand Paris en date du 27 août 2010 transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public ainsi que l'avis de l'Autorité environnementale,
 - vu le rapport environnemental transmis sous format électronique,
 - vu les éléments techniques et financiers du projet Arc Express établis par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif),
-
- sur proposition de M. François LEBLOND,
 - après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2 :

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées. Le débat aura lieu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011.

Le Président


Philippe DESLANDES

ANNEXE III – Entretiens préalables du Président (par ordre alphabétique)

Jacques	AILLAGON	Président de l’Etablissement public du musée et du domaine national de Versailles
Marie-Hélène	AMIABLE	Députée-Maire de Bagneux
Didier	ARNAL	Président du Conseil général du Val d’Oise
Philippe	AUGIER	Président de France Congrès
Pascal	AUZANNET	Chargé de mission Grand Paris DATAR
Pierre-Christophe	BAGUET	Député-maire de Boulogne-Billancourt
Claude	BARTOLONE	Président du Conseil général de la Seine-Saint-Denis
Jacques Alain	BENISTI	Maire de Villiers-sur-Marne
Eric	BERDOATI	Maire de Saint-Cloud
Jean-François	BERNADIN	Président Chambre de Commerce et de l’Industrie du Val d’oise
Michel	BERSON	Président du Conseil général de l’Essonne
Laurent	BETEILLE	Président de l’Union des maires de l’Essonne
Jean-Pierre	BLAZY	Maire de Gonesse
Anne	BOQUET	Préfète des Yvelines
Lahouri	BOUBEKEUR	Secrétaire régional de l’Union régionale CFDT Île-de-France
Jean-Claude	BOUCHERAT	Président du CERS Île-de-France
Philippe	BRAIDY	Directeur du développement territorial et du réseau de la Caisse des dépôts
Patrick	BRAOUEZEC	Président de la Communauté d’agglomération de la plaine commune
Jean-Marie	BRETILLON	Président de l’Association des maires du Val de Marne
Daniel	BREUILLER	Maire d’Arcueil
Nicole	BRICQ	Sénatrice de la Seine-et-Marne
Pascal	BUCHET	Mairie de Fontenay-aux-Roses
Robert	CADALBERT	Président de la Communauté d’agglomération de St Quentin-en-Yvelines
Jean pierre	CAFFET	Sénateur de Paris
Paul	CAMOUS	Préfet hors Classe
Michel	CAMUX	Préfet du Val-de-Marne
Daniel	CANEPA	Préfet de la région Île-de-France
Vincent	CAPO-CANELLAS	Président de la Communauté de communes de l’Aéroport du Bourget
Gilles	CARREZ	Deputé du Val-de-Marne - Maire du Perreux-sur-Marne
Gilles	CATOIRE	Maire de Clichy-la-Garenne
Philippe	CHAIX	Directeur Général de l’EPAD

ANNEXE III – Entretiens préalables du Président

Jean-Noel	CHAVANNE	Secrétaire général de la Préfecture du Val d'Oise
François	DE MAZIERES	Maire de Versailles, Président de la Communauté de Communes de Versailles-Grand Parc
Christian	DE PERTHUIS	Consultant
Michel	DE RONNE	Directeur de l'aéroport du Bourget
Vincent	DELAHAYE	Maire de Massy, Président de la Communauté d'agglomération Europ'Esonne
Jacques	DERMAGNE	Président du Conseil Economique social et environnemental
Christian	DESCHEEMAER	Président de la 7 ^{ème} chambre de la Cour des Comptes
Patrick	DEVEDJIAN	Président du Conseil général des Hauts-de-Seine
Claude	DILAIN	Maire de Clichy-sous-bois, Président d'association ville et banlieue, Président de la Communauté d'Agglomération de Clichy-Montfermeil
Jean-Michel	DREVET	Préfet de la Seine-et-Marne
Hubert	DU MESNIL	Président de Réseau Ferré de France
Jean-Pierre	DUPORT	Président du Comité de pilotage LGV Paris-Normandie
Christian	DUPUY	Maire de Suresnes, Président de la Communauté de Communes du Mont Valérien
Jean-Yves	DURANCE	Vice-Président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Paris en charge des Congrès et des Salons
Bruno	DURIEUX	Président du Comité national des conseillers du commerce extérieur de la France
Vincent	EBLE	Président du Conseil général de la Seine-Saint-Denis
Jean-Paul	EMORINE	Sénateur de la Saône-et-Loire, Président de la Commission spéciale sur le Grand Paris
Jean-Pierre	FARANDOU	Directeur général de la SNCF Proximité
Mireille	FAUGERE	Directrice générale de L'APHP
Christian	FAVIER	Président du Conseil général du Val de Marne
Antoine	FAYET	Directeur Général délégué au Grand Paris de ICADE Aubervilliers
Jean-François	FILLIATRE	Journaliste de Mégapolis
Jean-Pierre	FOURCADE	Sénateur des Hauts-de-Seine
Bernard	GAUDICHEAU	Maire de Vanves
Stéphane	GAUTHIER	Journaliste Les Nouvelles de Versailles
Jacques	GAUTIER	Mairie de Garches, Président de l'Association des Maires des Hauts-de-Seine, Président de la Communauté d'agglomération du Coeur-de-Seine
Sébastien	GENEST	Président de France Nature Environnement
Patrick	GERARD	Recteur de Paris

ANNEXE III – Entretiens préalables du Président

Christian	GERONDEAU	Président de l'Association pour le désenclavement du Plateau de Saclay (ADPS)
Dominique	GIORGI	Secrétaire général de l'AP-HP
Daniel	GOLBERG	Député de Seine-Saint-Denis
Pierre	GOSNAT	Maire d'Ivry-sur-Seine
Nicole	GOUETA	Vice-Présidente du Conseil Général des Hauts-de-Seine Conseillère municipale de Colombes
Pierre	GRAFF	Président d'ADP (Aéroport de Paris)
Etienne	GUYOT	Directeur de Cabinet du ministre de l'Espace rural et de l'Aménagement du territoire
Christophe	HILLAIRET	Président de la chambre régional et interdépartemental d'agriculture d'Île-de-France
Michel	HOUEL	Président de l'union des maires de Seine et Marne
Jean-Paul	HUCHON	Président du Conseil régional Île-de-France
Gérard	HUOT	Président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de l'Essonne
Jacques	JP MARTIN	Maire de Nogent sur marne - Président du Syndicat Paris Métropole
François	KOSCIUSKO- MORIZET	Maire de Sèvres
Jacques	KOSSOWSKI	Député-Maire de Courbevoie - Membre de la Commission spéciale sur le Grand Paris (Sénat)
Françoise	LABORDE	Sénatrice de la Haute-Garonne - Membre de la Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi relatif au Grand Paris
Serge	LAGAUCHE	Sénateur du Val-de-Marne
Christian	LAMBERT	Préfet de Seine-Saint-Denis
François	LAMY	Maire de Palaiseau, Président de la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay
Gérard	LARCHER	Président du Sénat, Sénateur des Yvelines
Jean-Luc	LAURENT	Maire du Kremlin-Bicêtre
Jean-Yves	LE BOUILLONNEC	Maire de Cachan
Colette	LE MOAL	Député des Yvelines
Dominique	LEFEVRE	Maire de Cergy-Pontoise, Président de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise
Bertrand	LEMOINE	Directeur de l'Atelier international du Grand Paris
Xavier	LEMOINE	Maire de Montfermeil
Annick	LEPETIT	Adjointe au maire de PARIS
Claude	LEROI	Président de la CCIP Hauts-de-Seine

ANNEXE III – Entretiens préalables du Président

Philippe	MANGEARD	Président du Cercle pour l'Optimodalité en Europe
Catherine	MARGATE	Maire de Malakoff
Jean-Jacques	MARION	Président de la Communauté d'agglomération de Marne-et-Chantereine
Michel	MERCIER	Ministre de l'Espace rural et de l'Aménagement du territoire
Jean-Loup	METTON	Maire de Montrouge, Président de la Communauté de Communes de Châtillon-Montrouge
Corinne	MINOT	Sous-Préfète des Yvelines
Pierre	MONGIN	Président de la RATP
Jean-Marc	NICOLLE	Président du Communauté de communes du Val-de-Bièvre, 1 ^{er} adjoint au maire du Kremlin-Bicêtre
Marie-Christine	OGHLY	Présidente du MEDEF Île-de-France
Patrick	OLLIER	Député - Maire de Rueil-Malmaison
François-Régis Manuel	ORIZET LECONTE	Directeur Régional de Réseau Ferré de France (RFF) Directeur Régional adjoint
Henri	PAGNOL	Député-Maire de Saint-Maur-des-Fossés
Guillaume	PASQUIER	Chef de mission de la Mission de préfiguration de l'établissement public de Paris Saclay
Yannick	PATERNOTTE	Maire de Sannois, Député du Val d'Oise, Président de l'Union des maires du Val d'Oise
Valérie	PECRESSE	Ministre de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche
Guy	PELISSIER	Président de l'Union des maires des Yvelines
Sébastien	PIETRASANTA	Maire d'Asnières-sur-Seine
Jean-Paul	PLANCHOU	Maire de Chelles
Gilles	POUX	Mairie de la Courneuve
Yves	POZZO DI BORGO	Sénateur de Paris
Jean-Claude	PRAGER	Directeur de l'Agence de diffusion de l'information technologique (ADIT)
Sophie	DE RAVINEL	Journaliste au Figaro
Jacques	REILLER	Préfet de l'Essonne
Patrick	RENAUD	Président de la Communauté de Communes de Roissy - Porte de France
Michel	RIOTTOT	Président de France Nature Environnement Île-de-France
Roger	ROMANI	Sénateur de Paris
Bernard	SAINT GIRONS	Président du Pôle de recherche et d'enseignement supérieur
Alain	SCHMITZ	Président du Conseil général des Yvelines
Gérard	SEGURA	Maire d'Aulnay-sous-Bois

Georges	SIFFREDI	Maire de Châtenay-Malabry, Président de la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre
Pierre	SIMON	Président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Paris
Jean-Pierre	SPILBAUER	Maire de Bry-sur-Marne
Patrick	STROZDA	Préfet des Hauts-de-Seine
Pierre	TAMBOURIN	Directeur Général de GENOPOLE
Michel	TEULET	Maire de Gagny
Manuel	VALLS	Député-Maire d'Évry, Président de la Communauté d'agglomération d'Évry
Pierre	VELTZ	Président de l'Établissement Paris Saclay
Jean-François	VIGIER	Maire de Bures-sur-Yvette
Jacques	VOISIN	Président de la CFTC

ANNEXE III – Entretien préalable des membres (par ordre alphabétique)

Dominique Jean-Denis	ADENOT CASTRO	Maire de Champigny Directeur de Cabinet
Alain	AUBRY	Maire du Mesnil-Amelot
Hayate	AZIZI	Assistante de Direction Pôle Image d'Aubervilliers
Daniel	BARNIER	Sous-préfet de l'Essonne (Palaiseau)
Fabrice	BEAU	Directeur de Cabinet de la Mairie de St-Ouen
Pascal	BERTHAUD	Directeur général, Epamarne
Simone	BIGORGNE	Présidente Fédération Nationale des Usagers de transports
Julien	BOUCLET	Directeur de Cabinet de la Mairie de Noisy Le Grand
Alix	BOUGERET	Directrice de Cabinet de la Mairie du 17 ^e
Michel	BOURNAT	Maire de Gif-sur-Yvette
Anne	CADIOU	Vice-Présidente de l'association Amis de la Vallée de la Bièvre
Alain	CALMAT	Maire de Livry Gargan
Laurent et Catherine	CATHALA THREVES	Maire de Créteil Directeur de cabinet
François	DUGENY	Directeur Général de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France,
Gérard Alain	LACOSTE MEYERE	Directeur Général adjoint Directeur département Mobilité et transports
Joelle	DURIEUX	Secrétaire général, Paris Europlace
Rémi	FARGEAS	Maire-adjoint de St Ouen, Plan de déplacement, transports, stationnement, circulation
Stéphane Claude	GATIGNON BRUNO	Maire de Sevran Directeur de Cabinet

Gilles	GRAPINET	Directeur général adjoint en charge des fonctions, Atos Origin
Olivier	GRUNBERG	Secrétaire général de Veolia Transport
Jean-Louis	HELARY	Directeur du CERTU, Co-directeur de la publication
Michel	HERBILLON	Mairie de Maisons-Alfort, Député de la 8 ^e circonscription du Val-de-Marne
Gabriel	LAPEYRE	Directeur adjoint du Cabinet de la Mairie de Rosny-sous-bois
Bernard Josselin	LEGENDRE AUBRY	Chef de projet ORBIVAL Chargé de communication
Dominique	LESPARRE	Maire de Bezons
Olivier	LUCAS	Président association des Amis de la vallée de la Bièvre
Dominique	MATHIOT	Directeur de Cabinet de la Mairie de Melun
Joëlle	MERKEAERT	Directrice de Cabinet de la Mairie de Clichy-sous-bois
Didier	MIGNOT	Maire du Blanc-Mesnil
Videlaine	MOROT	Directeur CCIP Seine-St-Denis
François	MOUTOT	Directeur Général de l'Assemblée permanente des chambres de métiers et de l'artisanat (APCMA)
Marie-José	NAVARRE	Cercle Optimodalité Europe
Bernard	OLLIVER	Directeur des établissements, Technocentre Renault
Christian	PAGE	Maire de Saclay
Patrick	RENAUD	Président de la Communauté de Communes Roissy Porte de France
Michel	RICART	Président du Syndicat d'Agglomération Nouvelle Val Maubuée
Nelly Olivier	ROLAND IRIBERRY GUYON	Maire de Villepinte Directeur de Cabinet
Jacqueline	ROUILLON	Maire de Saint-Ouen, Conseillère générale
Pierre	SALLENAVE	Directeur Général, ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine)
Jacques	SALVATOR	Maire d'Aubervilliers
Jean-Pierre	SCHOSTECK	Maire de Châtillon, Député des Hauts-de-Seine
Philippe	SENEQUE	Directeur des ressources humaines France Atos Origin
Maud	TALLET	Maire de Champs-sur-Marne
Jacques	TOUCHEFEU	Directeur général de l'Établissement public d'aménagement Orly- Rungis-Seine Amont (EPA ORSA)
André	TOULOUSE	Maire de Roissy-en-France
Didier	VAILLANT	Maire de Villiers-le-Bel
Maurice	VERET	Président de l'association de sauvegarde et cheminement des eaux à Fresnes (SECDEF)

Annexe IV – Nombre de participants aux réunions publiques

Réunion	Date	Nombre de participants	Nombre de questions posées par Internet	Nombre de questions posées par Internet et traitées à l'oral
1	30/09 - Paris	830	10	
2	05/10 - Versailles	230	10	4
3	07/10 - Melun	120	2	
4	11/10 - Paris	180	2	0
5	13/10 - Saint Denis	340	6	
6	18/10 - Cergy-Pontoise	150	5	2
7	20/10 - Créteil	400	9	
8	21/10 - Evry	200	7	3
9	25/10 - Chelles	220		
10	26/10 - Roissy-en-France/Villepinte	218		
11	26/10 - Nanterre	150	0	
12	27/10 - La Plaine-Saint-Denis	90	2	
13	02/11 Asnieres	105		
14	04/11 Arcueil-Cachan	220		
15	04/11 Noisy-Champs	160		
16	08/11 Bagneux	300		
17	10/11 Champigny	650		
18	15/11 Paris	220		
19	16/11 Saint-Quentin-en-Yvelines	260		
20	18/11 La Défense	550	2	
21	23/11 Massy	190		
22	23/11 Clichy-Montfermeil-Coubron-Gagny	450		
23	24/11 Alfortville-Maisons-Alfort	150		
24	24/11 Le Bourget-Drancy	300		
25	25/11 Sevrans-Livry-Gargan	180		
26	30/11 Jouy-en-Josas	280		
27	01/12 Vitry-sur-Seine	260	3	
28	02/12 Villiers-le-Bel	120		
29	02/12 Rueil-Malmaison	350		
30	03/12 Champs-sur-Marne	200		
31	07/12 Villejuif	281		
32	07/12 Sannois	260		

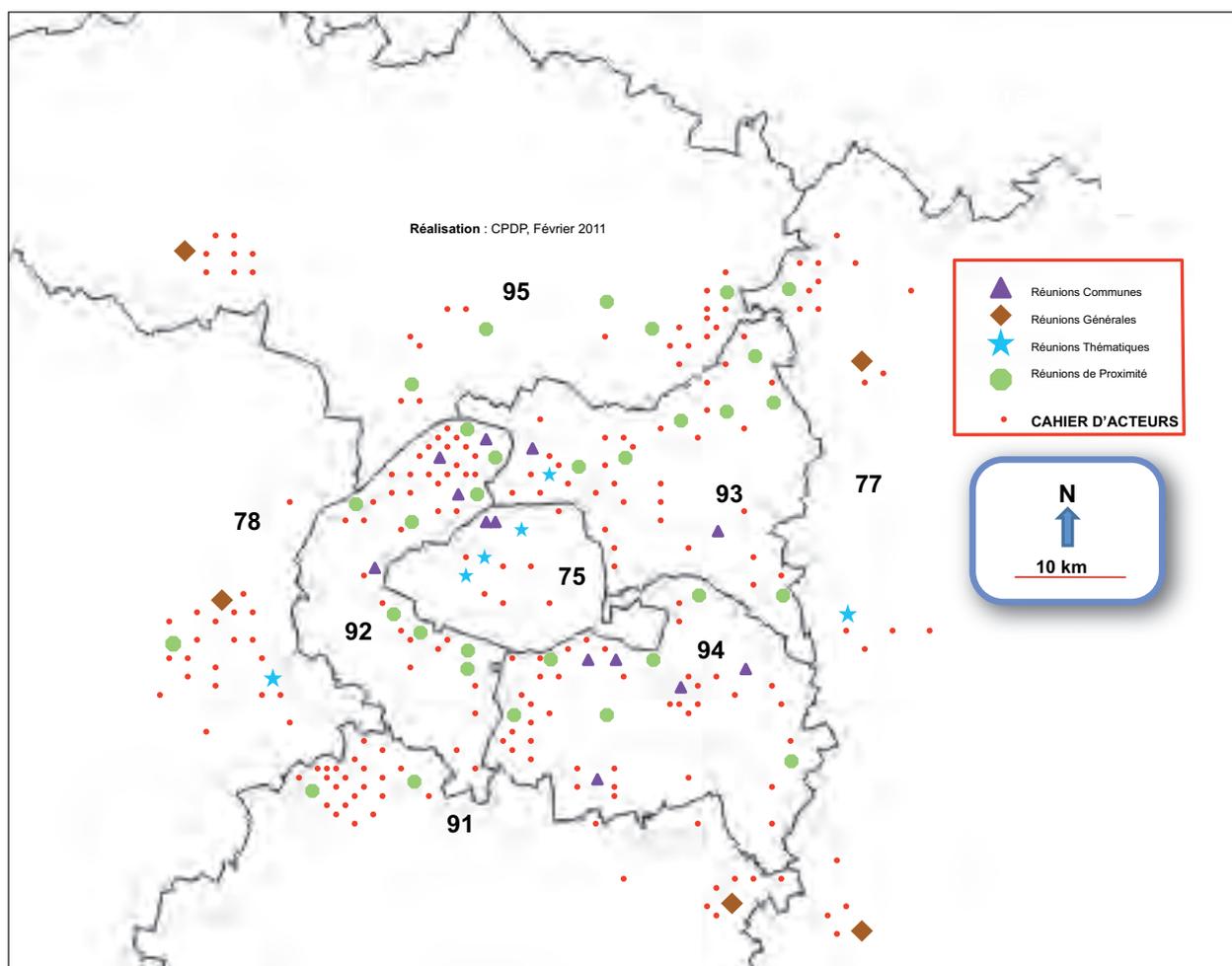
Nombre de questions posées par webcam	Nombre de questions posées à l'écrit	Nombre de questions orales	Nombre d'internautes ayant visionnés la réunion	Type de réunion
1	21			COMMUNE avec Arc Express
1	6	30		GÉNÉRALE
2	0	19		GÉNÉRALE
1	3	16		THÉMATIQUE
0	27	22		COMMUNE avec Arc Express
0	0	17		GÉNÉRALE
0	37	16		COMMUNE avec Arc Express
2	11	21		GÉNÉRALE
	0	17		GÉNÉRALE
	3	20		PROXIMITÉ
	5	18		PROXIMITÉ
	3	16		THÉMATIQUE
	1	18		PROXIMITÉ
	16	15		PROXIMITÉ
	0	14		PROXIMITÉ
	12	19		PROXIMITÉ
	35	22		COMMUNE avec Arc Express
	8	14		THÉMATIQUE
	9	21		PROXIMITÉ
	25	19		COMMUNE avec Arc Express/RER E Prol. à l'ouest
	9	23		PROXIMITÉ
	5	23		PROXIMITÉ
	2	23		PROXIMITÉ
	211	18		PROXIMITÉ
	5	23		PROXIMITÉ
	10	11		THÉMATIQUE
	10	12		COMMUNE avec Arc Express
	12	23		PROXIMITÉ
	12	19		PROXIMITÉ
	10	12		THÉMATIQUE
	9	18		COMMUNE avec Arc Express
	2	19		PROXIMITÉ

Annexe IV – Nombre de participants aux réunions publiques

Réunion	Date	Nombre de participants	Nombre de questions posées par Internet	Nombre de questions posées par Internet et traitées à l'oral
33	09/12 Gonesse	300		
34	13/12 Aulnay-sous-Bois	500		
35	14/12 Issy-les-Moulineaux	400		
36	15/12 Gennevilliers	105		
37	06/01 Le Mesnil Amelot	200		
38	10/01 Boulogne-Billancourt	500		
39	10/01 Chevilly-La-Rue	70		
40	11/01 Saint-Cloud	170		
41	12/01 Paris	450		
42	13/01 Orly	405		
43	13/01 Saint-Ouen	80		
44	17/01 Bois-Colombes	180		
45	17/01 Rosny-sous-Bois	311		
46	18/01 Argenteuil-Bezons	290		
47	18/01 Le Kremlin-Bicêtre	140		
48	19/01 Le Blanc-Mesnil	122		
49	19/01 Clichy-la-Garenne/Pont Cardinet	130		
50	19/01 Gif-sur-Yvette (Plateau de Saclay)	600		
51	20/01 Villiers-sur-Marne	110		
52	24/01 Châtillon	220		
53	26/01 Nogent-sur-Marne	250		
54	27/01 Suresnes	220		
55	31/01 Paris	750		
TOTAL		15117	58	9

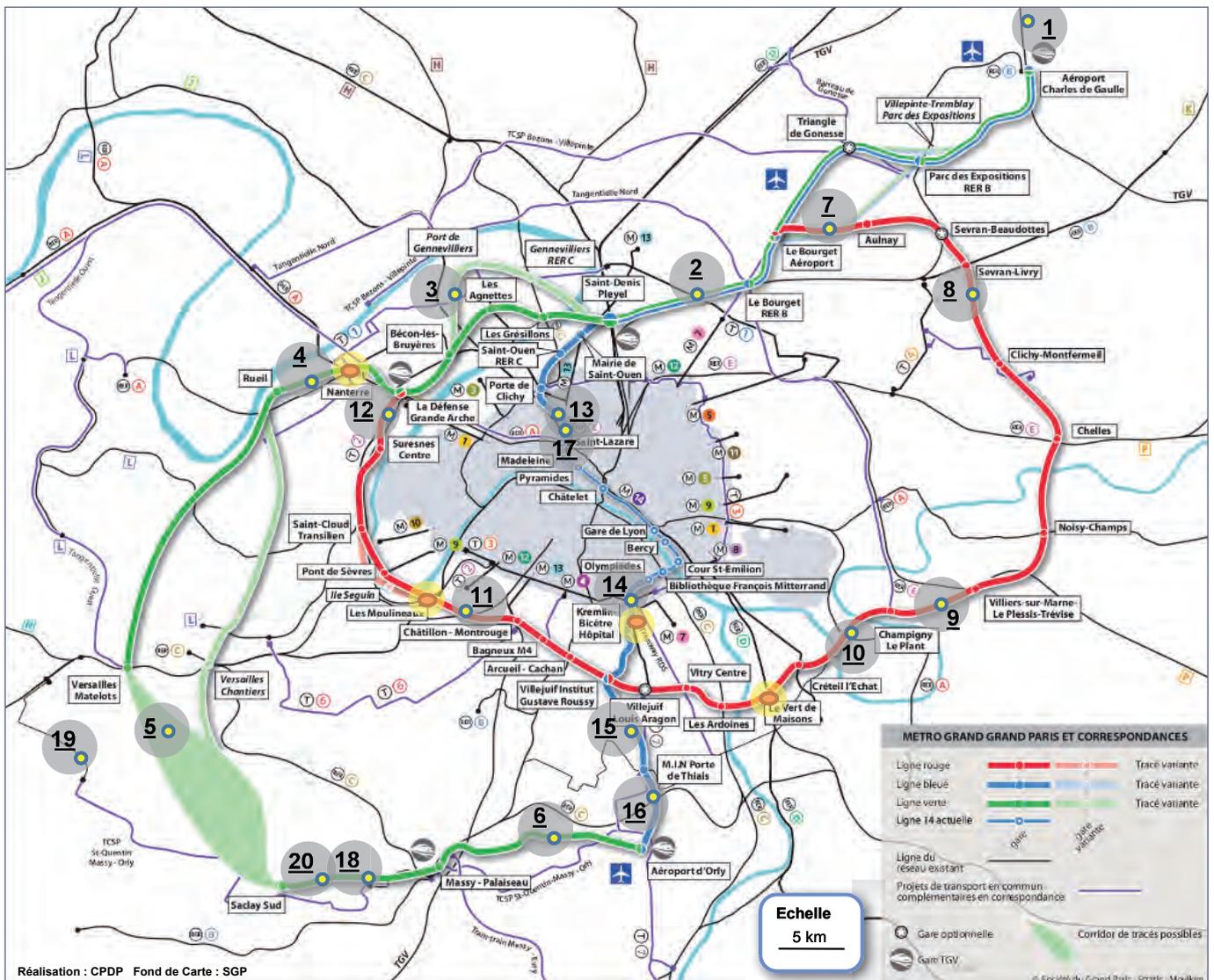
Nombre de questions posées par webcam	Nombre de questions posées à l'écrit	Nombre de questions orales	Nombre d'internautes ayant visionnés la réunion	Type de réunion
	15	26		PROXIMITÉ
	3	24		PROXIMITÉ
	16	25		PROXIMITÉ
	0	14		COMMUNE avec Arc Express
	0	20		PROXIMITÉ
	6	25		PROXIMITÉ
	0	23		PROXIMITÉ
	7	18		COMMUNE avec Arc Express
	2	19		COMMUNE avec Arc Express
	?	15		COMMUNE avec Interconnexion Sud LGV
	0	16		PROXIMITÉ
	4	21		PROXIMITÉ
	9	19		COMMUNE avec Arc Express
	0	21		PROXIMITÉ
	0	23		PROXIMITÉ
	0	16		PROXIMITÉ
	1	13		PROXIMITÉ
	15	27		PROXIMITÉ
	0	18		PROXIMITÉ
	3	19		SYNTHÈSE
	3	19		SYNTHÈSE
	0	21		SYNTHÈSE
	20			COMMUNE avec Arc Express
7	7423	1020		

Annexe V – Cartographie comparée des réunions publiques et des cahiers d'acteurs



Départements	Nombre de Réunions Publiques	Nombre de Cahiers d'Acteurs
Paris (75)	5	7
Seine et Marne (77)	4	19
Yvelines (78)	3	21
Essonne (91)	3	31
Hauts-de-Seine (92)	13	35
Seine-Saint-Denis (93)	10	34
Val-de-Marne (94)	11	35
Val d'Oise (95)	6	25
Région Île-de-France		46
Hors région		+2
TOTAL	TOTAL des réunions : 55	TOTAL des cahiers d'acteurs : 255

Annexe VI – Schéma du Réseau de Transport public du Grand Paris et positionnement des gares supplémentaires demandées pendant le Débat Public



-  Station supplémentaire proposée pendant le débat public
-  Déplacement de station proposé pendant le débat public

- | | | |
|--|---|--------------------------------------|
| 1. Le Mesnil-Amelot | 9. Bry-sur-Marne/Villiers-sur-Marne/Champigny-sur-Marne | 15. Chevilly 3 communes |
| 2. La Courneuve | 10. Saint-Maur-des-Fossés | 16. Pont de Rungis – la Fraternelle |
| 3. Colombes | 11. Clamart/Issy-les-Moulineaux/Vanves | 17. Rome |
| 4. Petit Nanterre | 12. Rueil-Malmaison/Fresnes (Mont Valérien) | 18. Plateau de Saclay |
| 5. Saint-Quentin-en-Yvelines/Est-Villaro | 13. Pont-Cardinet | 19. Saint-Quentin-en-Yvelines Centre |
| 6. Antony | 14. Maison Blanche | 20. SOLEIL |

Annexe VII – Liste des cahiers d’acteurs par département

Numéro	Cahiers d’Acteurs Grand Paris	Type
Cahiers d’Acteurs de la ville de Paris (75)		
93	Ville de Paris	Commun
184	CCIP - Paris Délégation de Paris de la chambre de commerce et d’Industrie	Commun
188	Mairie du 13e arrondissement de Paris	Grand Paris
208	Association pour le Désenclavement de la Gare Montparnasse (ADGM)	Grand Paris
Cahiers d’Acteurs du Département de la Seine et Marne (77)		
5	Conseil général de Seine-et-Marne	Commun
14	Communauté d’Agglomération Marne-et-Chantereine	Grand Paris
15	Association départementale des élus Communistes et Républicains de Seine et Marne	Grand Paris
22	Pôle de recherche et d’enseignement supérieur Université Paris-EST	Commun
52	EPA Marne - EPA France	Grand Paris
71	Ville d’Othis	Grand Paris
81	Syndicat Intercommunal d’Étude et de Programmation - Canton de Dammartin-en-Goële	Grand Paris
109	Ville de Dammartin-en-Goële	Grand Paris
110	Communauté de Communes de la Plaine de France	Grand Paris
121	Syndicat d’Agglomération Nouvelle de Marne-la-Vallée - Val Maubuée	Grand Paris
135	EuroDisney SCA	Grand Paris
160	Communauté des Portes de la Brie et ville du Mesnil-Amelot	Grand Paris
170	Ville de Mitry-Mory	Grand Paris
203	Groupe d’Action Roissy des Elus de Nord Seine-et-Marne (GAREN77)	Grand Paris
215	Rassemblement pour l’Étude de la Nature et l’Aménagement de Roissy-en-Brie et son district (RENARD)	Commun
233	Chambre de Commerce et d’Industrie de la Seine et Marne	Grand Paris
Cahiers d’Acteurs du Département des Yvelines (78)		
47	Renault - Etablissement de Guyancourt	Grand Paris
50	Association Jouy Ecologie	Grand Paris
64	Communauté d’Agglomération de Versailles Grand Parc	Grand Paris
113	Association SaDur	Commun
117	Syndicat Intercommunal d’Études, d’Aménagement et de Protection de la Vallée de la Bièvre	Grand Paris
129	Conseil de Développement de Saint Quentin en Yvelines (CODESQY)	Grand Paris
139	Conseil général des Yvelines	Grand Paris
183	Sauvegarde et Animation de Versailles et Environs (SAVE)	Grand Paris
191	Association de Bange-Houdon - Versailles - Le Chesnay	Grand Paris
198	Citoyens de Jouy-en-Josas	Commun

Numéro	Cahiers d'Acteurs Grand Paris	Type
199	Ville de Guyancourt	Grand Paris
200	Association bucoise pour la protection et l'amélioration du cadre de vie, de l'habitat et de l'environnement APACH de Buc	Grand Paris
212	Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière	Grand Paris
220	Entreprises de Clef Saint Pierre - Pissaloup	Grand Paris
223	PDIE Les Saules - Sangliers	Grand Paris
224	Institut National de la Recherche Agronomique (INRA)	Grand Paris
226	Les Elus de Mieux Vivre à Elancourt	Grand Paris
227	Les Entreprises de l'association Deltas de Saint Quentin en Yvelines (DEILTAS SQY)	Grand Paris
237	Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles-Val d'Oise	Commun
248	Commune de La Celle - Saint Cloud	Grand Paris
249	Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	Grand Paris
246	Association des élus de Seine Aval et Confluence (ESAC)	Grand Paris
Cahiers d'Acteurs du Département de l'Essonne (91)		
24	Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine	Commun
27	Association Citoyens Actifs et Solidaires	Grand Paris
29	Fondation de coopération scientifique Campus Paris-Saclay	Grand Paris
37	Association Tangentielle 8	Grand Paris
43	Institut Télécom	Grand Paris
54	Conseil général de l'Essonne	Commun
59	Collectif des Socialistes du Plateau de Saclay	Grand Paris
69	Réseau Associatif du Plateau de Saclay	Grand Paris
74	Communauté d'Agglomération Evry - Centre Essonne	Grand Paris
75	Ville de Massy	Grand Paris
78	Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne	Grand Paris
79	Centre CEA du Plateau de Saclay	Grand Paris
84	Agence d'Urbanisme et de Développement Essonne-Seine-Orge	Grand Paris
88	Collectif Opération d'Intérêt National (OIN) Saclay - COLOS	Grand Paris
89	Communauté d'Agglomération Europ'Essonne	Grand Paris
94	Etablissement Public Paris-Saclay	Grand Paris
96	Agence pour l'Économie en Essonne	Commun
101	Pôle d'Orly	Commun
116	Communauté d'Agglomération du Val d'Orge	Commun
124	Université Paris-Sud 11	Grand Paris
125	Mairie de Saclay	Grand Paris
126	PARISTECH Institut des Sciences et Technologies de Paris Pôle de Palaiseau-Jouy	Grand Paris
131	Communauté d'Agglomération Les portes d'Essennes	Commun

Numéro	Cahiers d'Acteurs Grand Paris	Type
155	Association de Sauvegarde de l'Environnement de Saclay (ASES)	Grand Paris
156	Association Saclay, Côté Etudiants	Grand Paris
158	Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres	Commun
181	Faculté de Médecine de l'Université Paris-Sud 11	Grand Paris
205	Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay	Grand Paris
247	Thales Research and Technology	Grand Paris
251	Danone Research	Grand Paris
Cahiers d'Acteurs du Département des Hauts-de-Seine (92)		
6	L'association Nanterre, Métropole d'Avenir	Grand Paris
13	Commune de Bagneux	Grand Paris
26	Ville de Gennevilliers	Commun
34	Association Agir pour Colombes	Commun
46	Ville de Neuilly-sur-Seine	Grand Paris
62	Ville de Rueil-Malmaison	Grand Paris
73	Coordination Seguin Rives de Seine	Commun
77	Fédération PCF 92	Grand Paris
97	Action Citoyenne pour les Transports et l'Environnement de la ville d'Issy-les-Moulineaux (ACTEVI)	Commun
98	Ville d'Asnières-sur-Seine	Commun
99	MODEM - Issy-les-Moulineaux	Commun
105	Ville de Courbevoie	Commun
106	Trois Communes pour Bécon-les-Bruyères et le Grand Paris	Grand Paris
107	Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest	Grand Paris
112	Association Rassemblement pour Colombes	Grand Paris
114	Association Sud Environnement	Commun
144	Ville d'Antony	Grand Paris
145	Ville de Clichy-la-Garenne	Commun
146	Communauté d'Agglomération des Hauts-de-Bièvre	Commun
162	Ville de Suresnes	Grand Paris
165	Ville de La Garenne-Colombes	Grand Paris
174	Ville de Colombes	Grand Paris
177	Ville de Saint Cloud	Grand Paris
180	Les conseils de quartiers du Plateau-18 juin 1940	Commun
187	Les entreprises de Rueil-Malmaison	Grand Paris
197	Environnement 92 - Union Départementale des Associations de l'Environnement	Commun
184	Union Départementale des Élus Socialistes & républicains (UDES 92)	Grand Paris

Numéro	Cahiers d'Acteurs Grand Paris	Type
206	Ville de Clamart	Commun
209	Naturellement Nanterre	Commun
211	Nouveau Centre à Asnières-sur-Seine	Commun
213	AT2S	Commun
219	Syndicat Intercommunal d'études et de projets du Territoire des Deux Seine (SIEP)	Commun
228	Commune de Fontenay-aux-Roses	Grand Paris
230	Commune de Nanterre	Grand Paris
245	Association des Commerçants de Rueil-Malmaison	Grand Paris
250	Action Environnement Boulogne-Billancourt (AEBB)	Grand Paris
Cahiers d'Acteurs du Département de la Seine Saint Denis (93)		
3	Communauté d'Agglomération Plaine commune	Commun
19	Ville de Saint-Denis	Commun
28	Commune de Neuilly-sur-Marne	Commun
38	Commune de Livry-Gargan	Grand Paris
45	Communauté d'Agglomération de Clichy sous Bois - Montfermeil	Grand Paris
48	Collectivités territoriales du Pôle du Bourget	Grand Paris
68	Ville de Noisy-le-Grand	Commun
72	Association Environnement 93	Commun
76	Ville de Stains	Commun
83	Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs (AMUTC)	Commun
86	Ville d'Aulnay-sous-Bois	Grand Paris
104	Conseil général de Seine-Saint-Denis	Commun
115	Association Saint Denis et Environnement	Grand Paris
118	Pôle Audiovisuel cinéma multimédia du Nord Parisien	Commun
122	Musée de l'Air et de l'Espace - Aéroport Paris - Le Bourget	Grand Paris
138	Association de Défense et de Sauvegarde de l'Environnement du Plateau d'Avron ADSEPA	Commun
140	Ville de Pantin	Commun
159	Ville de Saint-Ouen	Commun
163	Ville de Montreuil	Commun
167	Ville de Villepinte	Grand Paris
179	Ville du Blanc-Mesnil	Grand Paris
185	Ville de Bagnolet	Commun
186	Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Seine-Saint-Denis	Commun
190	Communauté d'Agglomération Est Ensemble	Commun
207	Collectif Autoroute A103	Grand Paris
214	Ville d'Aubervilliers	Commun

Numéro	Cahiers d'Acteurs Grand Paris	Type
229	Communauté d'Agglomération Plaine de France	Grand Paris
232	Cœur Economique Roissy - Plaine de France*	Grand Paris
234	Parc et Logistique Urbaine de Garonor : PSA Peugeot Citroën	Grand Paris
236	Ville de la Courneuve	Commun
240	Ville de Tremblay-en-France	Grand Paris
Cahiers d'Acteurs du Département du Val de Marne (94)		
4	Association Orbival	Grand Paris
12	Conseil Général du Val-de-Marne	Grand Paris
16	Ville de Champigny-sur-Marne	Commun
18	Rassemblement des Collectivités Val-de-Marnaises pour le prolongement de la ligne 14	Grand Paris
20	ACTEP Association des collectivités territoriales de l'Est Parisien	Commun
23	Ville de Créteil	Commun
30	Ville du Kremlin-Bicêtre	Grand Paris
31	Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre	Grand Paris
36	ADOR Association pour le Développement Economique du Pôle Orly-Rungis	Grand Paris
39	Association Métro aux Rigollots	Commun
44	Ville d'Arcueil	Commun
57	Association Seine Amont Développement	Commun
67	Ville de Villejuif	Commun
95	Ville de Valenton	Grand Paris
102	Association Saint-Maur Demain	Commun
111	Chambre de commerce et d'industrie de Paris Val-de-Marne	Commun
130	Ville de Cachan	Commun
132	Ville d'Ivry-sur-Seine	Commun
137	Ville de Fontenay-sous-Bois	Commun
141	Syndicat de la Plaine de Montjean	Commun
151	Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne	Commun
154	Ville de Gentilly	Grand Paris
173	Ville de Saint-Maur-des-Fossés	Commun
175	Ville d'Orly	Commun 2 débats
176	Communauté de Communes du Plateau Briard	Commun
181	Faculté de médecine Paris Sud 11	Grand Paris
194	Ville de Vitry-sur-Seine	Commun
196	Ville de Villiers-sur-Marne	Grand Paris
201	Association des Castors du Jardin Parisien - L'Hay-les-Roses	Commun
202	Section CGT de l'hôpital Bicêtre	Grand Paris

* À cheval sur les départements 93-95

Numéro	Cahiers d'Acteurs Grand Paris	Type
210	Communauté d'Agglomération de la Plaine centrale du Val-de-Marne	Commun
217	Conférence territoriale de la Vallée Scientifique de La Bièvre	Commun
222	Ville de l'Haÿ-les-Roses	Commun
239	Club Val de Bièvre entreprises	Commun
241	Centre Hospitalier Universitaire de Bicêtre	Grand Paris
256	Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Val-de-Marne	Grand Paris
Cahiers d'Acteurs du Département du Val d'Oise (95)		
1	Conseil général du Val d'Oise	Grand Paris
7	Communauté d'Agglomération Cergy-Pontoise	Grand Paris
9	Communauté d'Agglomération Argenteuil-Bezons	Commun
17	Communauté d'Agglomération Val de France et Gonesse	Grand Paris
25	Communauté de Communes de l'Ouest de la Plaine de France	Grand Paris
33	Association des Usagers des Transports d'Argenteuil	Grand Paris
49	Immochan - Projet Europa City	Grand Paris
58	Yanick Paternotte - Député du Val d'Oise	Grand Paris
60	Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency	Grand Paris
80	Communauté de Communes Roissy Porte de France et Roissy Développement	Grand Paris
82	Collectif - Vallée de Montmorency et le Parisis	Grand Paris
103	Association Pays de Roissy-CDG	Grand Paris
120	Parti Radical de Gauche du Val d'Oise	Grand Paris
123	Office du Tourisme « Roissy Clé de France »	Grand Paris
143	Europe Ecologie - Les Verts Val d'Oise	Grand Paris
148	Association Régional pour le Développement des Infrastructures économiques et de la Sécurité - ARDIES Val d'Oise	Commun
150	Syndicat Intercommunal d'Etude et de Programmation pour le développement de l'Est du Val d'Oise (SIEVO)	Grand Paris
152	UMP Val d'Oise	Grand Paris
161	Paris - Nord 2	Grand Paris
169	Ville de Garges-lès-Gonesse	Grand Paris
171	Commune de Roissy-en-France	Grand Paris
216	Association Val d'Oise environnement	Commun
225	Maison d'Emploi de l'est du Val d'Oise	Grand Paris
232	Cœur Economique Roissy - Plaine de France** 93-95	Grand Paris
244	Ville de Sarcelles	Grand Paris
253	Union des Maires du Val d'Oise	Grand Paris

Numéro	Cahiers d'Acteurs Grand Paris	Type
	Cahiers d'Acteurs à Vocation Régionale	
2	MEDEF Ile de France	Grand Paris
8	Collectif d'associations Grande et Petite Ceintures	Grand Paris
10	SNCF	Grand Paris
11	Association Alter Ekolo	Grand Paris
21	Syndicat mixte Paris Métropole	Grand Paris
32	Réseau Ferré de France	Commun
35	RATP	Commun
40	Aéroports de Paris	Grand Paris
41	Agence d'urbanisme Atrium - Cité	Grand Paris
51	Association Les Amis de la Terre	Grand Paris
53	Cercle pour l'Optimodalité en Europe	Grand Paris
55	Paris Ile de France - Capitale Economique	Grand Paris
56	Atelier international du Grand Paris	Commun
61	Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Paris-Île-de-France	Grand Paris
63	Viparis	Grand Paris
65	AFTES Association Française des tunnels et de l'espace souterrain	Commun
66	Groupe Front de gauche - Région Île-de-France	Commun
70	Klépierre Ségécé	Commun
85	L'Obsevatoire régional de l'immobilier d'entreprise en Île-de-France (Orie)	Commun
87	Association 4D - Dossiers et débats pour le développement durable	Commun 3 débats
90	Air France	Grand Paris
91	Association pour le Désenclavement du Plateau de Saclay (ADPS)	Grand Paris
92	Île-de-France Environnement (IDFE)	Commun
100	Société Immobilière de Location pour l'Industrie et le Commerce (SILIC)	Commun 3 débats
108	Association des Usagers des Transports - FNAUT Ile-de-France	Commun
119	AORIF - Union Sociale pour l'Habitat Île-de-France	Commun
127	Groupe La Poste - Ile de France	Grand Paris
128	Michelin	Grand Paris
133	Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, <i>Paris, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne</i>	Grand Paris
134	Les Députés de la ligne D du RER	Grand Paris
136	Etablissement Public Foncier Île-de-France	Grand Paris
142	Europe Ecologie / Les Verts Île-de-France	Commun
147	Coordination des Conseils de Développement Franciliens	Grand Paris
149	Association EBAA France - Aviation d'Affaires	Grand Paris

Numéro	Cahiers d'Acteurs Grand Paris	Type
157	Union Régionale Interprofessionnelle CFDT	Grand Paris
164	Coordination d'Associations de Développement Economique Culturel et Social de Paris et d'Île-de-France CADECSIF PARIS CADECS	Grand Paris
166	Foires, Salons, Congrès et Evénements de France (FSCEF)	Grand Paris
168	Groupe Caisse des Dépôts (CDC)	Grand Paris
172	ICADE - Parc de Plaine Commune	Commun
178	Unibail-Rodamco	Grand Paris
182	EDF, Section Recherche et Développement	Grand Paris
189	Association Naturellement Ile-de-France	Grand Paris
192	Conseil Economique, Social et Environnemental Régional d'Ile de France (CESER)	Grand Paris
193	Union Syndicale CGT RATP	Commun
195	Veolia Environnement	Grand Paris
218	Union Régionale du syndicat CGT Île-de-France	Grand Paris
231	Réseau Citoyen des Associations Franco-Berbères	Grand Paris
235	Aerotropolis Europe TM	Grand Paris
238	Organisation Professionnelles Agricoles d'Ile de France	Grand Paris
242	Etablissements Constitutifs des Musées des Neufs de Transilie	Grand Paris
243	Vinci Autoroutes	Grand Paris
254	Caisse Régionale d'Assurance Maladie Ile de France (CRAMIF)	Grand Paris
252	Comité National des Conseillers du Commerce Extérieur de la France	Grand Paris
Cahiers d'Acteurs à Vocation Extra-Régionale		
153	Chambred de Métiers et de l'Artisanat des régions Ile de France et Haute-Normandie	Grand Paris
221	Conférence des 8 Régions du Bassin Parisien	Grand Paris
255	Ville d'Orléans	Grand Paris

ANNEXE VIII

Contribution État-Région



PROTOCOLE

ENTRE L'ÉTAT ET LA RÉGION

RELATIF AUX TRANSPORTS

PUBLICS EN ÎLE-DE-FRANCE

Préambule¹

Les débats publics relatifs aux projets « Arc Express » et « Réseau du Grand Paris » se déroulent depuis le 30 septembre 2010 sous l'égide de la commission nationale du débat public (CNDP). Les réunions publiques qui ont d'ores et déjà eu lieu ont permis aux deux maîtres d'ouvrages, respectivement le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et la Société du Grand Paris (SGP) de présenter les principes et tracés des deux projets.

Au regard des réunions publiques et des cahiers d'acteurs d'ores et déjà transmis à la CNDP, s'est également exprimé le souci du public d'une amélioration rapide des infrastructures de transport existantes, tout particulièrement des réseaux RER, et de la réalisation, d'ici 2025, d'un projet en rocade structurant à l'échelle régionale.

Comme la CNDP l'a indiqué dans un communiqué en date du 1^{er} décembre 2010, les deux débats ont permis de mettre en exergue « le souci du public d'un projet commun d'évolution des modes de transport collectif en Île-de-France ».

Devant ces manifestations convergentes de l'expression publique, enrichies par la contribution de l'Atelier International du Grand Paris, l'État représenté par Maurice LEROY, Ministre de la Ville, chargé du Grand Paris, et le Conseil régional d'Île-de-France, représenté par son président Jean-Paul HUCHON, constatent le rapprochement de leurs points de vue dans les termes suivants :

A. Tracés du projet de rocade

L'État et la Région décident de porter ensemble à la connaissance de la CNDP une contribution sur les évolutions qui pourraient être apportées aux projets de métro automatique soumis aux débats publics en cours.

Cette contribution fait l'objet de la carte ci-jointe. Ce projet correspond à un coût prévisionnel de l'ordre de 22,7 Md€ et à une période de réalisation comprise entre 2010 et 2025. Elle ne se substitue, ni n'anticipe le bilan dressé par les commissions du débat public, ni l'acte motivé des maîtres d'ouvrage prévu à l'issue des débats publics en application des textes législatifs et réglementaires en vigueur.

¹ Sauf mention explicite contraire, les montants sont exprimés en euros CE 2008.

• Points d'accord

Les points d'accord portent sur la reprise des éléments convergents des projets Réseau du Grand Paris et Arc Express, permettant une desserte fine et équilibrée des territoires, soit :

- un « arc Sud », intégrant des éléments communs aux deux projets, proposé dans le cadre des travaux de l'association Orbival permettant d'assurer la desserte par métro automatique de grande capacité des gares suivantes :
 - *Saint-Maur**, • Créteil l'Echat,
 - Le Vert de Maison, • Les Ardoines,
 - Vitry-centre, • Villejuif Louis Aragon,
 - Villejuif Institut Gustave Roussy, • Arcueil-Cachan,

* Les gares en italique sont indiquées à titre optionnel, sous réserve d'études complémentaires.



- Bagneux M4,
- *Clamart / Issy / Vanves**,
- Boulogne-Pont de Sèvres permettant l'accès à l'Île Seguin,
- Saint-Cloud Transilien ;
- un « arc Nord » intégrant des éléments communs aux deux projets entre La Défense et Saint-Denis Pleyel, soit la desserte par métro automatique de grande capacité de :
 - Bécon-les-Bruyères,
 - Les Agnettes,
 - Les Grésillons ;
- un « arc Ouest », permettant la liaison de l'arc commun Sud ci-dessus avec La Défense depuis Saint-Cloud et la desserte, par métro automatique à grande capacité, soit de Suresnes Centre, soit de Rueil Mont-Valérien / Suresnes.

S'y ajoutent les éléments du projet Arc Express non inclus dans le projet de réseau du Grand Paris, soit :

- un « arc Est », permettant la desserte de l'est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny *via* Val-de-Fontenay, ou Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand, selon un tracé et des modalités techniques restant à définir à la suite d'une mission d'étude mandatée par le Ministre de la Ville, à conduire d'ici le 30 mars 2011. Cette desserte sera réalisée sous contrainte d'un montant d'investissement maximal de 2 000 M€ ;
- cette mission associera le Conseil général du Val-de-Marne, le Conseil général de Seine-Saint-Denis, l'Atelier International du Grand Paris, la SNCF, RFF, la RATP, le STIF, la SGP, ainsi que l'ensemble des collectivités concernées. Elle prendra en considération la proposition de tracé commune aux conseils généraux du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis.

S'y ajoutent les éléments du projet de Réseau Grand Paris non inclus dans le projet de réseau Arc Express, soit :

- la desserte de Rueil-Malmaison (secteur Rueil 2000) et de Nanterre (secteur des Groues) avec positionnement à Rueil du terminus de la ligne Rueil – La Défense – Saint-Denis Pleyel – Roissy ;
- le prolongement de la ligne 14 du métro, au Nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel, par reprise du tracé issu de la concertation menée par le STIF, avec desserte des gares de :
 - Pont Cardinet
 - Porte de Clichy
 - Saint-Ouen RER C
 - Mairie de Saint-Ouen
- la desserte, par métro automatique de grande capacité, de l'Aéroport d'Orly par prolongement de la ligne 14 avec desserte des gares de :
 - *Maison Blanche**,
 - Kremlin-Bicêtre,
 - Villejuif Institut Gustave Roussy,
 - *Villejuif-Chevilly-Larue-L'Hajj-les-Roses (Chevilly 3 communes)**,
 - Marché d'intérêt national de Rungis-Porte de Thiais ;
- la réalisation d'un « arc grand Est » permettant la desserte, par métro automatique à grande capacité, de :
 - Champigny-le-Plant,
 - Noisy-Champs,
 - Clichy-sous-Bois–Montfermeil,
 - Bry-Villiers-Champigny,
 - Chelles,
 - Sevran-Livry,

- Sevran-Beaudottes,
- *Le Blanc-Mesnil**
- Aulnay-sous-bois,
- Le Bourget-Aéroport ou le Bourget RER ;
- la desserte de Roissy, par prolongement de l'arc commun nord évoqué ci-dessus depuis Saint-Denis Pleyel avec desserte, par métro automatique de grande capacité, de :
 - *La Courneuve**,
 - Le Bourget Aéroport,
 - Villepinte-Parc des Expositions,
 - *Le Mesnil-Amelot**.

* Les gares en italique sont indiquées à titre optionnel, sous réserve d'études complémentaires.

Dans un premier temps, la liaison entre Versailles et La Défense sera assurée par la ligne U du Transilien. À terme, des solutions techniques permettant d'améliorer la liaison Versailles – La Défense seront étudiées.

Les tracés ont vocation à être assurés majoritairement en aérien, préférentiellement en viaduc, sous réserve des enquêtes publiques ainsi que des études techniques, environnementales et financières complémentaires détaillées, sur les segments suivants :

- Le Bourget-Aéroport – Villepinte Parc des Expositions ;
- une partie du segment Orly-Massy.

En termes technologiques, sauf sur les prolongements de la ligne 14 pour lesquels les choix technologiques dérivent de ceux en œuvre sur la Ligne 14 existante, les choix technologiques seront à déterminer dans le cadre des réponses industrielles aux appels d'offre des marchés de réalisation à venir.

• Point de désaccord

L'État et la Région prennent respectivement acte de leur désaccord sur les principes de développement et de desserte du Plateau de Saclay.

Pour l'État :

« La desserte du Plateau de Saclay dans les conditions prévues par la loi relative au Grand Paris de façon à relier ce territoire à Paris en moins de 30 minutes et à Roissy en moins de 50 minutes constitue une priorité, dans la perspective du développement maîtrisé du pôle d'excellence et de l'ensemble du plateau de Saclay.

Cette desserte doit être assurée au travers de la réalisation d'un métro automatique opérationnel dès 2020. Le tracé et les modalités de réalisation de cette infrastructure ne pourront pas créer de coupure nouvelle au sein de la zone de protection agricole, forestière et paysagère prévue aux articles 141-5 et suivants du code de l'urbanisme. »

Pour la Région :

« La desserte du plateau de Saclay appelle une réponse réaliste et équilibrée par la création d'un bus à haut niveau de service sur le plateau (dont certaines sections sont déjà mises en service), qui pourra évoluer par la suite vers un tramway. Ces projets du Plan de mobilisation offrent des connexions efficaces avec le réseau métropolitain et les pôles de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Orly. Cette solution correspond aux perspectives de développement du secteur. »

B. Financement des investissements en matière de transports publics²

(cf. annexe 2)

1. Financement des investissements relatifs au plan de mobilisation et au Réseau de transport du Grand Paris (RTGP)

L'État et la Région décident d'unir leurs efforts afin de permettre la réalisation d'ici 2025 :

- des opérations listées en annexe 1 qui sont inscrites au Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France et qui correspondent à un montant global d'investissement évalué à 18,9 Md€ sur 10 ans et 20,9 Md€ sur 15 ans ;
- des opérations relatives à la réalisation d'un projet de transport résultant des projets de métro automatique Arc Express et Grand Paris. Ces opérations correspondent à un montant global d'investissement évalué à 20,5 Md€.

Compte tenu des recouvrements entre le Plan de mobilisation et le métro automatique visé par le deuxième alinéa, le montant global consolidé des investissements concernés est évalué à 32,4 Md€.

I. Financement des investissements relatifs au plan de mobilisation – infrastructures de transport

1. Pour la période 2010-2013, correspondant à l'achèvement du contrat de projets en cours :

L'État et la Région s'engagent à mettre en œuvre la première partie du plan de mobilisation constituée :

- des financements inscrits au contrat de projets 2007-2013 pour les opérations de transport en commun, y compris les actualisations et les surcoûts ;

² Sauf mention explicite contraire, les montants mentionnés dans le présent chapitre sont exprimés en euros valeur 1^{er} janvier 2008 et correspondent aux cumuls sur la période de référence, soit 2010-2025.

- des financements prévus dans le cadre de la Dynamique Espoir Banlieues pour les grands projets de transport collectif, y compris les actualisations et les surcoûts ;
- des financements complémentaires destinés aux projets de modernisation urgente des RER C et D, le prolongement d'Eole à l'ouest, la poursuite des projets de tramways et de TCSP prévus au plan de mobilisation.

Ce programme complémentaire fera l'objet d'une convention particulière négociée entre l'État et la Région. Au total la convention portera les autorisations d'engagement de l'État à 1 084 M€ courant sur la période 2010-2013. Son financement intégrera par ailleurs une participation de 15 % sollicités auprès des départements et de RFF.

Dans la perspective de pouvoir engager des travaux dès l'horizon 2020, dans le cadre des provisions pour investissements incluses dans le plan de mobilisation, l'État et la Région conviennent également de réaliser d'ici fin 2013 les premières études relatives :

- au doublement du tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur les lignes B et D du RER ;
- à la réalisation d'une troisième paire de voies entre Paris et Juvisy, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur la ligne C du RER.

Ils conviennent également de réaliser d'ici la fin 2013 les études de faisabilité relatives aux connexions du réseau de transport collectifs au réseau à grande vitesse et d'une rocade ferrée en tram-train s'appuyant sur les lignes tangentielles en cours de réalisation.

2. Sur les périodes 2010-2020 et 2020-2025 de réalisation du Plan de mobilisation :

Hors ligne 14 et Arc Express, l'ensemble des investissements à réaliser s'élève à 9,9 Md€ d'ici 2020, dont :

- 6 400 M€ au titre des contrats de projets 2007-2013 et 2014-2020 ;
- 1 000 M€ pour la rénovation des lignes RER C et D ;
- 2 500 M€ pour le prolongement d'Eole à l'ouest.

Sur la période 2021-2025, l'État et la Région conviennent de prolonger leur effort afin de financer une provision pour investissements de 2 000 M€ supplémentaires.

Leur financement sera assuré par :

- des financements budgétaires de 9 080 M€, dont 5 090 M€ Région et 2 650 M€ de l'État, le solde de 1 340 M€ étant sollicité auprès de RFF et des départements ;
- la Région pourra le cas échéant s'appuyer sur la mobilisation exceptionnelle de la TIPP selon des modalités précisées à la section B.3. ;
- des ressources fiscales nouvelles issues de la modernisation de la redevance pour création de bureaux et de la part régionale de la modernisation de la taxe locale sur les bureaux estimé à environ 2 Md€. Ces dispositions ont été votées par le Parlement dans le cadre de la LFR 2010.

Ce financement pourra être complété par une ou plusieurs des dispositions précisées à la section B.3. ci-dessous (modulation de la TIPP, avances remboursables...).

Les financements de l'État sont inscrits sous réserve de la contrepartie de financements régionaux correspondante en application de sa quote-part, les ressources fiscales nouvelles créées par la loi permettant de compléter ces financements. Chaque projet fera l'objet d'un financement spécifique.

Dans le respect des compétences de RFF et de la RATP, le STIF est maître d'ouvrage des projets correspondants ou désigne la maîtrise d'ouvrage de ces projets en application des dispositions de l'article L.1241-4 du code des transports.

II. Financement des investissements relatifs au plan de mobilisation – accessibilité et matériel roulant

Les besoins prioritaires en exploitation et qualité de service sont évalués à 5 300 M€ pour la période 2010-2020 correspondant au Plan de mobilisation. Les investissements correspondant, listés en annexe 1, seront pris en

charge par le budget du STIF. Le programme d'investissement du STIF recouvre notamment les travaux d'accessibilité des réseaux, l'acquisition et le renouvellement du matériel roulant des opérations du plan de mobilisation, en particulier le matériel roulant du RER A.

Le financement de ces investissements intègre une participation indirecte de l'État estimée à 2 000 M€ sur la période 2010-2025 correspondant aux économies fiscales dont bénéficie le STIF au titre de la réforme de la taxe professionnelle (impact sur le Transilien et Optile uniquement) et de l'évolution de la TVA sur les subventions versées par le STIF. Ces économies fiscales sont soit intégralement compensées par le budget général de l'État aux bénéficiaires (cas de la taxe professionnelle), soit correspondent à une diminution des recettes du budget général de l'État.

III. Financement des investissements relatifs au RTGP

1. Financement de l'infrastructure

Le financement des infrastructures du réseau de transport du Grand Paris sera assuré à partir des ressources suivantes :

- des ressources fiscales à hauteur de 5 530 M€ en provenance de la taxe annuelle sur les bureaux et de la taxe spéciale d'équipement instituée en LFR 2010, ainsi que de ressources liées au foncier ou à la location de locaux commerciaux en gares, et sous réserve des avances que la SGP consentira pour le financement du Plan de mobilisation ;
- une dotation en capital de l'État d'un montant de 4 000 M€ versée au fur et à mesure des besoins de la société du Grand Paris ;
- une subvention indirecte à hauteur de 1 095 M€ de l'État prenant la forme de l'IFER RATP³ ;
- une participation de la région et des départements d'Île-de-France correspondant aux montants antérieurement réservés au financement du prolongement nord de la ligne 14 et au projet Arc Express ;
- le recours à l'emprunt ;
- la redevance d'usage prévue aux articles 9 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

2. Étanchéité de la dette

La redevance d'usage due à la SGP et mise à la charge des futurs exploitants du réseau en application des articles 9 et 20 de la loi relative au Grand Paris sera définie par décret pris en Conseil d'État en 2011. Ce décret fixera le plafonnement du montant annuel de cette redevance à 0,8 % du coût d'investissement.

2. Financement des coûts de fonctionnement relatifs au Plan de mobilisation et au RTGP

La mise en service des projets inscrits au Plan de mobilisation induira un accroissement très significatif des dépenses d'exploitation du réseau francilien à la charge du STIF. À l'horizon 2020, cet accroissement de charge pourrait représenter 650 M€ pour le plan de mobilisation (hors ligne 14 et Arc Express) et plus de 1 Md€⁴ avec la réalisation complète du RTGP.

S'agissant de cette dernière infrastructure, l'accroissement des charges annuelles induites par sa mise en service bénéficiera des économies fiscales mentionnées au B.1.ii., de l'effet volume induit sur les recettes tarifaires, de l'effet volume induit sur le produit du Versement transport.

Le reste de cet accroissement de charges devra être compensé :

- d'une part par la mise en œuvre, en temps utile, des recommandations non encore appliquées du rapport de Gilles CARREZ de septembre 2009 sur le financement des transports en Île-de-France ;
- d'autre part par une maîtrise des coûts de fonctionnement du réseau existant, conformément aux conclusions du rapport de la Cour des Comptes datant du 17 novembre 2010.

3. Clause de rendez-vous avant fin 2013

Conformément au I de l'article 2 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le Gouvernement remettra au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant les capitaux et les ressources nécessaires à la finalisation des investissements en matière de transport du Grand Paris.

³ L'IFER RATP est la contrepartie de l'économie fiscale dont bénéficie le STIF du fait de la réforme de la taxe professionnelle (part RATP). Cette dépense fiscale est neutre pour le STIF. Les effets de la réforme de la taxe professionnelle sont intégralement compensés par le budget général de l'État qui supporte donc indirectement l'intégralité de la charge correspondant à l'IFER RATP.

⁴ Coût d'exploitation du réseau de métro automatique estimé entre 400 et 500 M€ en application des coûts constatés sur la ligne 14 du métro automatique (technologie pneu).

Ce rapport analysera d'une part la mise en œuvre du Plan de mobilisation et du réseau de métro automatique, ainsi que le respect des engagements afférents.

L'État et la Région examineront, sur la base de ce rapport, les dispositions permettant :

- d'élargir aux projets listés à l'article 14 de la loi Grenelle I le bénéfice de la modulation de la TIPP dont la possibilité est ouverte à la Région dans le cadre des dispositions votées dans le cadre de la loi Grenelle II. Cette disposition permettrait de dégager une recette évaluée à 980 M€ et nécessite l'adoption d'une disposition législative ;
- pour la SGP, de consentir des avances remboursables destinées au financement du Plan de mobilisation. De telles avances pourraient être consenties sous réserve de la trésorerie disponible de la SGP. Elles seront remboursées

de façon à éviter que la SGP ne soit contrainte à s'endetter pour assurer le respect du calendrier de réalisation des projets dont elle est maître d'ouvrage. Dans l'hypothèse d'un remboursement plus tardif, l'ensemble des frais encourus par la SGP, et notamment les frais financiers de ses propres emprunts, seraient refacturés ;

- d'élargir les limites de la zone 1 du Versement Transport aux communes de petite couronne les mieux desservies par des moyens de transport public urbains de voyageurs.

Ce rapport fera également le point sur l'état de mise en œuvre des dispositions et recommandations du rapport de Gilles CARREZ de septembre 2009 sur le financement des transports en Île-de-France.

C. Coordination entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la Société du Grand Paris

1. Coordination technique entre la Société du Grand Paris et le Syndicat des transports d'Île-de-France

Un décret en Conseil d'État précisera les modalités d'application du I de l'article 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment les conditions de rémunération de l'établissement public Société du Grand Paris pour l'usage de ses lignes, ouvrages, installations ainsi que pour le transfert de propriété de ses matériels.

Ce décret fixera les modalités d'association du STIF aux choix techniques préalables à ces transferts ou usages.

À ce titre, le décret prévoiera en particulier :

- que l'avis du STIF sera sollicité sur les contraintes d'exploitation inclus

dans les spécifications fonctionnelles, ainsi que sur l'intégralité des spécifications relatives au matériel roulant ;

- que le STIF sera associé aux procédures d'appels d'offres portant sur le matériel roulant afin, notamment, d'expertiser les coûts d'exploitation du système à retenir ;
- les modalités de paiement du matériel roulant au fur et à mesure des débours de la SGP.

2. Exercice de la maîtrise d'ouvrage

L'État et la Région s'engagent à trouver les moyens d'un partage de la maîtrise d'ouvrage des projets sus mentionnés, conformément aux contributions de chacun et dans un objectif d'efficacité opérationnelle. Le cadre juridique de ce partage sera élaboré au cours du premier semestre 2011.

D. Mise en œuvre du schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

La région et l'État s'accordent pour la mise en œuvre d'une solution législative relative au schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF).

Afin de tirer pleinement parti des éléments constitutifs de la vision partagée de l'État et de la Région, compte tenu de l'avis du Conseil d'État relatif au projet de décret d'approbation du SDRIF, l'État et la Région souscrivent à la nécessité de proposer et faire adopter une disposition législative permettant de libérer les projets des collectivités territoriales et de l'État compatibles avec le projet SDRIF adopté par le Conseil régional d'Île-de-France et avec la loi

n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, jusqu'à l'approbation de la révision du SDRIF.

Le décret prévu au II de l'article 2 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris vaut mise en révision du SDRIF.

L'adoption d'une telle disposition ne devra pas empêcher la possibilité de mise en œuvre des dispositions de droit commun (Déclaration d'utilité publique, Déclaration de projet, Projet d'intérêt général et Contrats de développement territorial) permettant la réalisation de tels projets.

E. Gouvernance de la Société du Grand Paris

Afin d'associer à l'élaboration des projets de lignes nouvelles l'ensemble des acteurs concernés, la société du Grand Paris installera sans délai le comité stratégique prévu par l'article 8 de la loi sur le Grand Paris dont la compo-

sition et le fonctionnement sont fixés par le titre III du décret du 7 juillet 2010. À ce titre, il sera saisi en amont sur les orientations stratégiques prises tout au long de la réalisation de réseau de transport du Grand Paris.

F. Suivi de l'exécution du protocole

Enfin, la Région et l'État proposeront la mise en place d'un comité de pilotage rassemblant l'ensemble des acteurs concernés par ces opérations de

transports, afin de garantir la coordination et le suivi de la mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures.



Annexes au Protocole entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Ile-de-France

26 janvier 2011

Annexe 1

Périmètre du Plan de Mobilisation Transports en Ile-de-France

période 2007-2020

Infrastructures

Urgences

Schéma directeur du RER D	500 M€	2017
Schéma directeur du RER C	500 M€	2017
Etudes Tunnel Chatelet Gare du Nord/Paris-Juvisy	p.m.	p.m.
Prolongement L14 à Mairie de Saint-Ouen	1 000 M€	2017

(inclus dans le financement du réseau de métro automatique)

Opérations à accélérer sur 2007-2013

RER B + Nord	220 M€	2012
Gare Eole Evangile	120 M€	2015
Tangentielle Nord (phase 1)	450 M€	2014
Tram-train Massy-Evry	280 M€	2017
Métro L8 à Créteil Parc des Sports	85 M€	2011
Métro L4 à Bagneux (phase 2)	260 M€	2017
Métro L12 à Aubervilliers	150 M€	2017
Tramway T2 Pont de Bezons	200 M€	2012
Tramway T5 Saint-Denis-Garges-Sarcelles	160 M€	2012
Tramway T1 Asnières-Gennevilliers	130 M€	2012
Tramway T7 Villejuif-Juvisy (phase 1)	290 M€	2013
Tramway T6 Châtillon-Vélizy- Viroflay	350 M€	2014
Tramway T8 St-Denis-Epinay-Villetaneuse	220 M€	2014
Débranchement T4	150 M€	2016
TCSP Sénart-Evry	60 M€	2011
TCSP Pompadour-Sucy	80 M€	2012
BHNS Barreau de Gonesse	50 M€	2013
Pôle de Pompadour	35 M€	2013
Pôle de Versailles	70 M€	2015
Pôle de Nanterre Université (Phase 2)	40 M€	2015

Opérations à accélérer sur 2014-2020

Barreau de Gonesse ferroviaire	200 M€	2017
Tangentielle Nord (phase 2)	530 M€	2016
Tangentielle Ouest à Achères	250 M€	2016
Tram-train Massy-Evry à Versailles	50 M€	2020
Métro ligne 11 à Hôpital de Montreuil	480 M€	2018
Tramway T3 Porte d'Asnières	200 M€	2014
Tramway T1 à l'est Val de Fontenay	400 M€	2016
Tramway T7 Villejuif-Juvisy (phase 2)	180 M€	2015
Tram-train T4 Bondy-Noisy le sec	70 M€	n.d.
Tramway Tram'Y Evangile	200 M€	n.d.
Tramway RD5	200 M€	n.d.
TCSP Sénart Evry (suite)	90 M€	n.d.
TCSP Saint Quentin-Orly (suite)	200 M€	n.d.
Études (L1, L4, L7, L14, L9, Val Bréon...)	p.m.	n.d.
TCSP Massy Arpajon	p.m.	p.m.

Grands projets

Prolongement d'Eole à l'Ouest	2 500 M€	2020
-------------------------------	----------	------

Exploitation et qualité de service (investissements STIF)

Accessibilité des réseaux	2 000 M€
Renouvellement matériel roulant RER A	1 300 M€
Matériel roulant du Plan de mobilisation	2 000 M€

Période 2020-2025

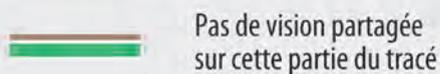
Réserve pour besoins 2020-2025	2 000 M€
--------------------------------	----------

Contribution de l'Etat et de la Région aux débats publics

Les couleurs de lignes ne présument pas des services



Synthèse des réseaux Grand Paris et Arc Express



Pas de vision partagée sur cette partie du tracé



CDG Express

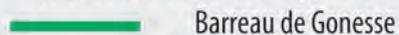


Variante

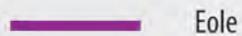


Gare optionnelle

Plan de Mobilisation :
Projets de rocade ferrées régionales



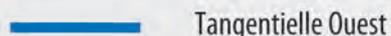
Barreau de Gonesse



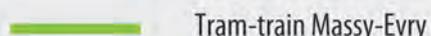
Eole



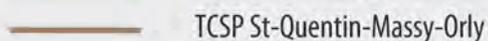
Tangentielle Nord



Tangentielle Ouest



Tram-train Massy-Evry



TCSP St-Quentin-Massy-Orly

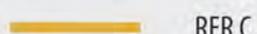
Lignes existantes



RER A



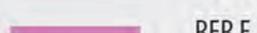
RER B



RER C



RER D



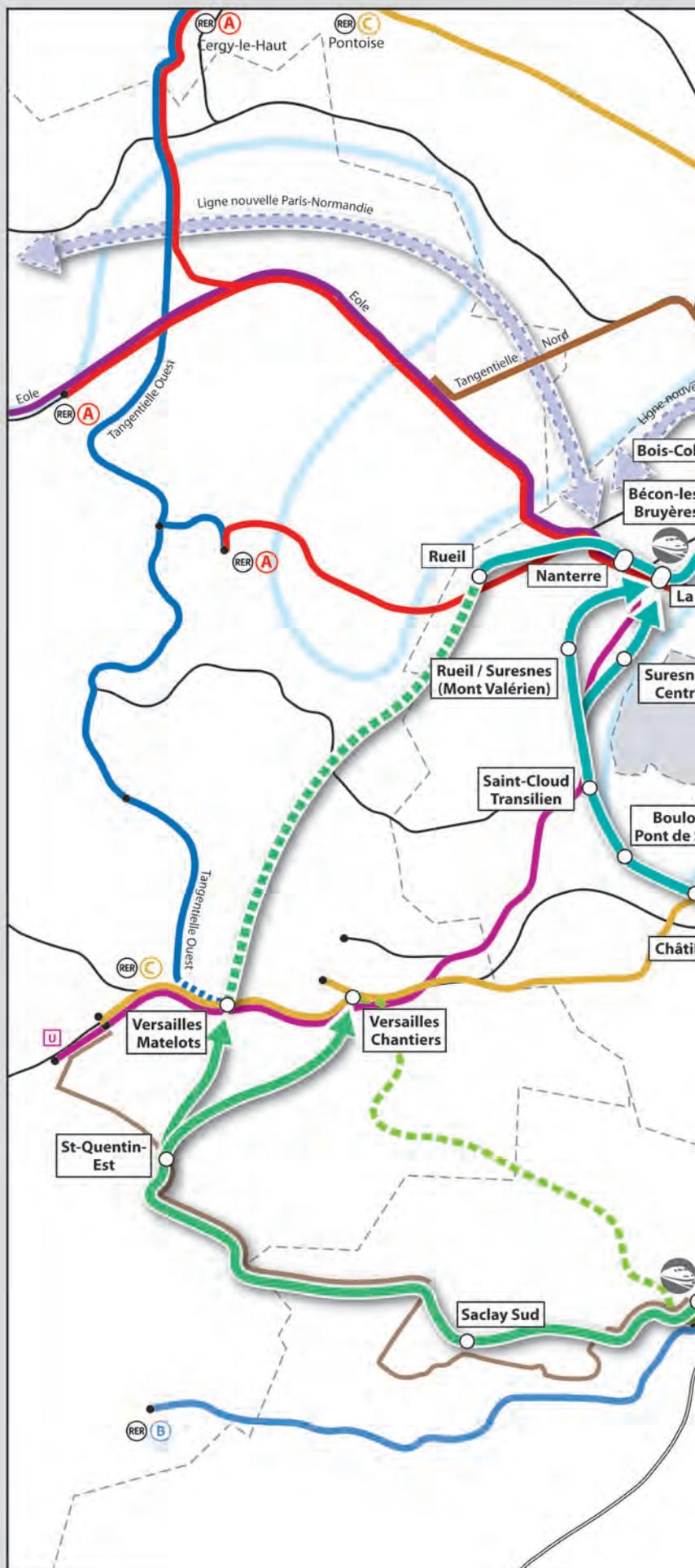
RER E



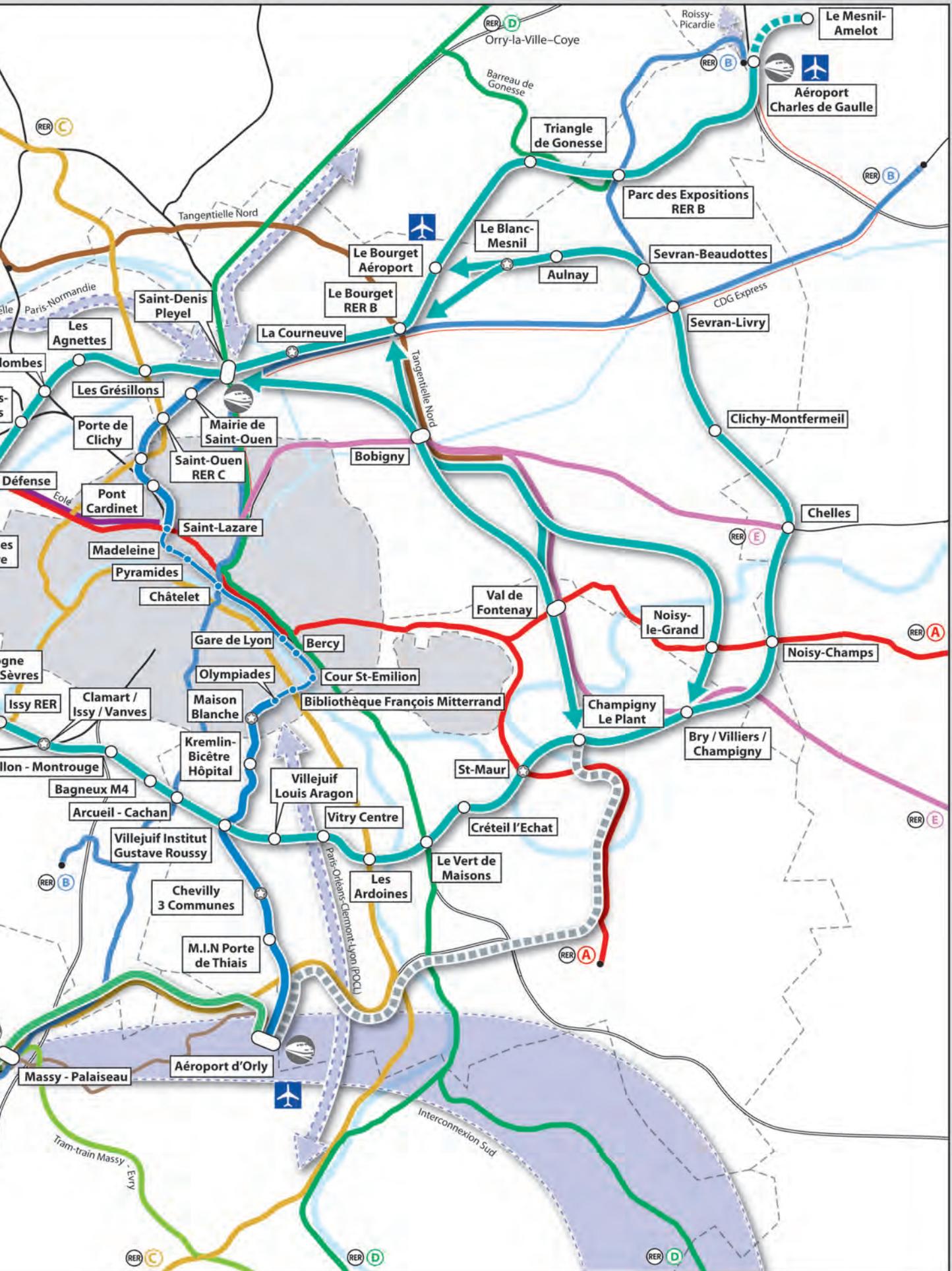
Ligne U



Projets de lignes nouvelles et de LGV



Annexe 3 Carte de la contribution commune



Annexe 2

Synthèse des engagements mutuels

Projets initiaux

- 20,9 Md€** Coût total du plan de mobilisation (modernisation du réseau existant + prolongement nord de la ligne 14 et arcs sud et partie d'arc nord d'Arc Express) à l'horizon 2025 ;
- 22,7 Md€** Coût total du projet de réseau de transport du Grand Paris (y compris matériel roulant).

Projets partagés

Les dépenses d'investissement (hors matériel roulant et hors STIF) sur la période 2010-2025 :

- 11,9 Md€** Coût du plan de mobilisation (modernisation du réseau existant) ;
- 20,5 Md€** Coût du réseau de métro automatique (y compris prolongements nord et sud de la ligne 14 et rocade).

**32,4 Md€ d'investissement
dans les transports d'Ile-de-France**

Les engagements de l'État dans le cadre de l'accord

- 2,65 Md€** Montant des contributions budgétaires de l'État sur la période 2010-2025 pour la modernisation du réseau existant ;
- 5,1 Md€** Montant cumulé de la dotation en capital de l'État au profit de la SGP (4 Md€) et de l'IFER RATP correspondant pour l'État à un abandon de ressources au profit de la SGP (1,1 Md€). Le montant de la dotation en capital devrait être libéré au fur et à mesure des besoins de financement de la SGP, soit à partir de 2014 au regard de l'échéancier prévisionnel des dépenses ;
- 2 Md€** (estimation) Montant des économies fiscales dont bénéficie le STIF au titre de la réforme de la taxe professionnelle (impact sur le Transilien et Optile uniquement) et de l'évolution de la TVA sur les subventions versées par le STIF. Ces économies sont soit intégralement compensés par le budget général de l'État aux bénéficiaires (cas de la taxe professionnelle), soit correspondent à une diminution des recettes du budget général de l'État.

Au total, l'État investit près de 10 Md€ au bénéfice des investissements en matière de transports en Ile-de-France.

Les engagements de la Région et des collectivités territoriales (hors matériel roulant)

- 8,8 Md€** Montant des financements de la Région, des départements et du STIF pour la modernisation du réseau de transport existant sur la période 2010-2025, ainsi que pour la mise en accessibilité du réseau (investissement STIF) d'ici 2020 ;

- 1,6 Md€** Montant des financements de la Région, des départements pour la réalisation du métro automatique sur la période 2010-2025 ;
- 0,8 Md€** Montant de la redevance d'usage payée par le STIF et plafonnée à 0,8 % du coût d'infrastructure.

Au total, la Région, les départements et le STIF s'engagent sur plus de 11 Md€ d'investissements pour les transports en Ile-de-France.

Le matériel roulant

- 1,3 Md€** Montant des engagements du STIF relatifs à la modernisation du matériel roulant du RER A ;
- 2 Md€** Montant des engagements du STIF relatifs à l'acquisition/renouvellement du matériel roulant des opérations inscrites au plan de mobilisation ;
- 2,2 Md€** Montant des engagements nécessaires à l'acquisition du matériel roulant du réseau de transport du Grand Paris.

Les ressources fiscales nouvelles

- 2 Md€** Montant estimé des ressources fiscales nouvelles au profit du financement du plan de mobilisation de la région dont :
- 1,7 Md€ modernisation de la redevance pour création de bureaux à terme ;
 - 0,3 Md€ part régionale de la modernisation de la taxe locale sur les bureaux à terme ;
- 5,5 Md€** Montant estimé des ressources fiscales nouvelles créées par le PLFR 2010 au profit de la réalisation du réseau de métro automatique, y compris prolongement au nord de la ligne 14 en vue de la désaturation de la ligne 13 dont :
- 1,7 Md€ taxe spéciale d'équipement ;
 - 3,8 Md€ modernisation de la taxe locale sur les bureaux ;
- 1,7 Md€** Montant des ressources fiscales nouvelles créées par la LFR 2010 au profit du fonctionnement du STIF (révision du zonage du Versement Transport).

**Au total 9,2 Md€ de ressources fiscales nouvelles
créées au profit des transports
en Ile-de-France sur la période 2010-2025.**

Clause de rendez-vous avant le 31 décembre 2013

- 1,0 Md€** Montant des recettes liées à la modulation Grenelle II de la TIPP qui pourrait être affectés aux projets de transport listés à l'article 14 de la loi Grenelle I ;
- 0,8 Md€** Montant des recettes liées à une extension de la zone 1 du Versement Transport aux communes de petite couronne les mieux desservies par des moyens de transport public urbain de voyageurs.
- Non chiffré :** poursuite de la mise en oeuvre du rapport de Gilles CARREZ.



Annexe IX – Abécédaire thématique

Urbanisme

- **Contrat de Développement Territorial (CDT)** : « définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements, ces contrats participent à l'objectif de construire [...] des logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain. » (Article 1, loi du 2010-597 du 3 juin 2010).
- **Autorité Administrative Indépendante (AAI)** : Une AAI est un « organisme administratif qui agit au nom de l'État et dispose d'un réel pouvoir, sans pour autant relever de l'autorité du gouvernement » (Rapport Public du Conseil d'Etat, 2001)
- **Contrats Etat-Région de Plan et de Projets (CPER)** : « Les CPER sont un mode de gestion publique par lequel l'Etat et une ou plusieurs régions s'engagent sur une programmation et un financement pluriannuels autour d'objectifs communs en matière d'aménagement du territoire. » (Union des acteurs et structures du développement local)
- **Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC)** : Un EPIC est une personne morale de droit public ayant pour but la gestion d'une activité de service public.
- **Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)** : Le SDRIF est un document d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui définit une politique à l'échelle de la région Île-de-France.
- **Le Plan de Mobilisation des Transports** est un document issu du SDRIF et traitant de la question des investissements à venir dans les transports publics.

Débat Public

(Les définitions citées dans cette partie proviennent des cahiers méthodologiques édités par la Commission Nationale du Débat Public (Paris, 2007)).

- **Cahier d'Acteurs** : Certaines des contributions, choisies par la Commission, sont publiées sous la forme d'un cahier d'acteur. Ceux-ci concernent toutes sortes de personnes agissant sur le territoire : associations, collectifs d'associations, de riverains, d'élus, organismes consulaires, organismes socioprofessionnels, collectivités territoriales, etc. La CPDP décide collégialement de la publication d'un cahier d'acteur, sans juger du fond, et motive sa décision en cas de refus. La réalisation des cahiers d'acteurs (mise en page, édition, et impression) est en outre intégralement prise en charge par la CPDP et elle se fait selon la charte graphique propre au débat public.
- **Maître d'ouvrage (MO)** : Le MO est la personne (personne morale, privée ou publique) pour le compte de laquelle sont réalisés les ouvrages de bâtiment ou d'infrastructure. Il en est le commanditaire et celui qui en supporte le coût financier. « Dans le cadre d'un débat public, le MO élabore le dossier de saisine puis le dossier de présentation du projet. [...] L'intérêt du débat pour le MO est de soumettre son projet à la critique sociale et de recueillir d'éventuelles suggestions de modification ou d'amélioration du projet. »

Sur le Débat du Grand Paris, le maître d'ouvrage est la Société du Grand Paris, un établissement public à caractère industriel et commercial.

• Réunions

- **Générale** : il s'agit d'une réunion qui « aborde l'ensemble des caractéristiques du projet ».
- **Proximité** : il s'agit d'une réunion qui « assure en public une expression libre des acteurs et des habitants. [...] Tous les participants souhaitant intervenir doivent pouvoir prendre la parole selon des modalités définies par la CPDP ».
- **Thématique** : ce type de réunion « permet d'approfondir un aspect du dossier avec l'aide d'experts sollicités par la CPDP, le maître d'ouvrage ou tout autre acteur ».
- **Conclusive** : ce type de réunion « permet de faire le point avant la réunion de clôture sur les apports du débat, les controverses soulevées ou dépassées grâce aux échanges ».
- **Clôture** : cette réunion est « l'occasion pour la CPDP de faire un premier point sur son futur compte-rendu et où le maître d'ouvrage présente ses premières conclusions ».

Transport

- **Hub** : Un Hub est un point central, un nœud, d'un réseau de transport. Il assure donc un maximum de correspondances.
- **Intermodalité** : L'intermodalité est un concept qui implique l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.
- **Matériel roulant**
 - **Vélib** : Vélib est le système de vélos en libre-service à Paris, disponible depuis juillet 2007. Mis en place par la Mairie de Paris, il est géré par le groupe industriel JCDecaux. Le système a été étendu à plusieurs communes de banlieue en 2009.
 - **Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** : Un BHNS est une ligne de bus conçue et exploitée dans le but de garantir un service proche de ce que peuvent offrir d'autres systèmes de transports en commun tels que les tramways ou les métros mais à un coût moindre.
 - **Transport en Commun en Site Propre (TSCP)** : Un TSCP est un transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé.
 - **Tramway** : Un tramway est une forme de transport en commun urbain ou interurbain circulant sur des voies ferrées et qui est implantée en site propre ou encastrée dans la voirie routière
 - **Tram-Train** : Le tram-train est un véhicule dérivé du tramway, apte à circuler à la fois sur des voies de tramway en centre-ville et sur le réseau ferroviaire.
 - **Métropolitain** : Un métro est un chemin de fer urbain souterrain ou sur viaduc
 - **Véhicule Automatique Léger (VAL)** : Un VAL est un métro sur pneus totalement automatique et fonctionnant de manière autonome. Il en existe 11 lignes dans le monde, dont 2 en Ile de France (Orly-VAL et CDG Express).
 - **Réseau Express Régional (RER)** : Le RER est un réseau ferroviaire desservant Paris et son agglomération. Il est géré historiquement par la SNCF (A-Ouest, B-Nord, C, D, E) et la RATP (A Est, B-Sud) et est issu de la jonction d'anciennes lignes de banlieue.
 - **Transilien** : Transilien, marque commerciale de la SNCF, s'applique aux trains de voyageurs et aux gares gérés par la direction Île-de-France de la SNCF. Le réseau de voies ferrées est la propriété de Réseau ferré de France (RFF).

Orbitale/Métrophérique/Orbival

- Le premier projet de ligne de rocade d'un métro de banlieue est proposé par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Île-de-France lors de la révision du schéma directeur de la région Île-de-France par l'État au début des années 1990. Sous le nom d'**Orbitale**, rétro-acronyme d' « organisation du bassin intérieur des transports annulaires libérés des encombrements », ce projet proposait de réaliser une double rocade en banlieue, à l'aide de tramways et d'un métro automatique de rocade. Cette ligne devait relier l'ensemble des lignes de métro radiales actuelles à une distance d'environ un kilomètre de Paris.
 - La RATP a présenté en octobre 2006 un nouveau projet de métro de rocade, appelé **métrophérique**, inspiré du projet Orbitale originel. D'après les tracés présentés par la RATP, ce métro aurait été situé un peu plus loin de Paris qu'Orbitale, à une distance moyenne de deux à cinq kilomètres du périphérique.
 - Orbival est une déclinaison locale et détaillée d'Orbitale soutenue par un consensus au Conseil Général du Val de Marne. Le projet consiste à relier Val-de-Fontenay (RER A et E) à Arcueil-Cachan (RER B) en reliant l'ensemble des lignes radiales traversant le département.
- **Pôle d'échanges (= plate-forme multimodale)** : Un pôle d'échanges est un lieu ou espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs. Les pôles d'échanges peuvent assurer, par leur insertion urbaine, un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transport.

Territoires

- **Cluster** : un cluster est une unité urbaine, un bloc urbain dont les activités sont homogènes, par exemple un Central business district (CBD)

- **Petite Ceinture** : La ligne de Petite Ceinture de Paris est une ancienne ligne de chemin de fer à double voie de 32 kilomètres de longueur qui faisait le tour de Paris à l'intérieur des boulevards des Maréchaux. Le trafic voyageurs a été interrompu en 1934 et le trafic marchandises a été stoppé en 1992. La ligne de Petite Ceinture est actuellement propriété de RFF.
- **Grande Ceinture** : La ligne de grande ceinture de Paris est une ligne de chemin de fer formant une boucle autour de Paris à une quinzaine de kilomètres en moyenne du boulevard périphérique. Au nord et à l'est, la ligne est dédiée au trafic marchandises. A l'ouest (Achères-Sartrouville) et au sud (Versailles-Juvisy), des services voyageurs sont assurés par le RER A et C.
- **Petite Couronne** : La petite couronne est la zone constituée des trois départements limitrophes de la ville de Paris : les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne. Elle a été urbanisée dès la fin du XIXe siècle et se caractérise par une très forte densité de population.
- **Grande Couronne** : La grande couronne est l'ensemble des quatre départements périphériques de l'Île-de-France, non limitrophes de Paris. Elle comprend la Seine-et-Marne, les Yvelines, l'Essonne et le Val-d'Oise.

Acteurs

- **Atelier international du Grand Paris (AIGP)** : « L'Atelier International du Grand Paris et des Projets Architecturaux et Urbains a pour mission de favoriser débats, recherches, initiatives, propositions sur les enjeux urbains du devenir du Grand Paris. [...] Il a vocation à associer à parité l'Etat et les collectivités territoriales ». (Site officiel de l'AIGP)
 - ➔ « L'Atelier International du Grand Paris dispose d'un délai de quatre mois pour faire connaître son avis à la Commission nationale du débat public ». (Article 3, loi 2010-597 du 3 juin 2010)
- **Autorité Environnementale (AE)** : « L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement » joue un rôle de conseil auprès des maîtres d'ouvrage soumis à évaluation environnementale. L'AE donne des avis sur l'évaluation des incidences des plans, des programmes et des projets sur l'environnement, et sur les mesures visant à éviter, atténuer ou compenser leurs impacts sur l'environnement. »
- **Collectivités Territoriales**
 - **Conseil Régional** : le conseil régional est l'assemblée délibérante d'une région.
 - **Conseil Général** : le conseil général est l'assemblée délibérante d'un département.
 - **Communauté d'Agglomération** : établissement public de coopération intercommunale regroupant plusieurs communes formant, à la date de sa création, un ensemble de plus de 50 000 habitants d'un seul tenant et sans enclave, autour d'une ou plusieurs communes centre de plus de 15 000 habitants.
 - **Communauté de Communes** : il s'agit d'un établissement public de coopération intercommunale regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave.
 - **Syndicat d'Agglomération Nouvelle** : établissement public de coopération intercommunale visant à organiser les villes nouvelles.
 - **Syndicat Intercommunal** : Un syndicat intercommunal à vocations multiples (SIVOM) est un établissement public de coopération intercommunale. Ce sont les représentants élus par les conseils municipaux des communes membres qui décident et pilotent les actions du SIVOM par le biais du comité syndical et des différentes commissions.
 - **Commune** : Une commune est une division administrative, formée d'un territoire clairement défini. La commune est la plus petite subdivision administrative de l'État et elle est gérée par un conseil municipal, lui-même dirigé par un maire.
 - ➔ **Cas Particulier, la ville de Paris** : A Paris, le département et la commune ne font qu'un. Le département de Paris n'a pas d'autre subdivision que la seule commune qui le compose. La commune est divisée en 20 arrondissements municipaux.
- **Commission Particulière du Débat Public (CPDP)** : « La CPDP, par délégation de la CNDP, assure le rôle d'animer le débat. Son président est nommé par la CNDP et les membres sont désignés par la CNDP, sur proposition du président de la CPDP. »

- **Commission Nationale du Débat Public (CNDP) :** La CNDP est une autorité administrative indépendante instituée par la loi Barnier (1995) sur la protection de l'environnement. La loi lui confie mission de « veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire », mais elle n'a pas à se prononcer « sur le fond des projets qui leur sont soumis » (Code de l'Environnement, L121-1)
 - ➡ « La Commission décide des suites à réserver aux saisines de débat dont elle fait l'objet et elle apporte des conseils méthodologiques. »
- **Conseil de Quartier :** pas une collectivité, le conseil de quartier n'a pas de pouvoir de décision, mais le maire et ses services peuvent le consulter sur les décisions affectant le quartier ou la ville. C'est donc un relais entre les services de la mairie et la population du quartier, sans en être un représentant, ni de l'un, ni de l'autre. Il est obligatoire dans les communes de plus de 80 000 habitants.
- **Institut d'Aménagement de la Région Ile de France (IAURIF) :** L'IAURIF est une fondation dont les missions sont celles d'une agence d'urbanisme. Elle est rattachée depuis 1983 au Conseil régional d'Ile de France, son président est de droit le président du Conseil régional. L'IAURIF élabore des études d'urbanisme, apporte une assistance technique au Conseil régional et fournit un service public documentaire.
- **Paris – Métropole :** Paris Métropole est un syndicat mixte d'études, créé en juin 2009, qui repose sur une démarche de coopération entre plus d'une centaine de collectivités d'Île-de-France de différents échelons : communes, intercommunalités, départements, région. Il ne s'agit cependant pas d'une nouvelle collectivité mais d'une structure d'études.
 - ➡ « Paris Métropole dispose d'un avis consultatif sur les contrats de développement territorial, outil nécessaire à la mise en œuvre d'aménagements pour la mise en place du réseau de transport » (Article 21, loi du 2010-597 du 3 juin 2010)
- **Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) :** La RATP est un établissement public à caractère industriel et commercial. La RATP remplit sa mission de transport public dans le cadre de contrats d'exploitation pluriannuels passés avec l'autorité organisatrice des transports de Paris, le STIF.
- **Réseau Ferré de France (RFF) :** RFF est un établissement public à caractère industriel et commercial créé en 1997 par une scission limitée à partir de la SNCF. Il est chargé de l'entretien, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur des voies ferrées françaises.
- **Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) :** La SNCF est un établissement public à caractère industriel et commercial qui est chargé de l'exploitation commerciale de services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.
- **Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) :** établissement public administratif, le STIF est l'autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France. Depuis 2006, l'Etat s'est retiré du conseil d'administration du STIF, qui est désormais présidé de fait par le président du Conseil Régional d'Ile de France

Autres Débats Publics concernant les projets de transports en Ile-de-France

- **30/09/2010 – 31/01/2011 : Arc Express :** « projet de métro automatique en proche couronne d'une soixantaine de kilomètres, maillant les lignes de transport collectif existantes »
- **01/10/2010 – 19/12/2010 : Prolongement du RER E à l'Ouest :** « prolongement de la ligne E du RER à l'ouest entre le terminus actuel de Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie. »
- **09/12/2010 – 20/02/2011 et du 04/04/2011 au 20/05/2011 : Interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France :** « Création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle reliant la ligne Atlantique aux autres lignes à grande vitesse, qui desservent le sud-est, l'est et le nord de la France. »

cndp
Commission particulière
du débat public
Réseau de transport
public du Grand Paris

www.debatpublic-reseau-GrandParis.org



DVD-rom du site Internet de la CPDP

L'ensemble des documents du débat public sont disponibles sur ce DVD-rom, annexé au compte rendu, à l'exception des enregistrements audio et vidéo des réunions publiques générales, thématiques et de proximité, consultables sur le site Internet www.debatpublic-reseau-grandparis.org.