

# GRAND PARIS EXPRESS

LE MÉTRO DU GRAND PARIS



## LIGNE ROUGE SUD

PONT DE SÈVRES <> NOISY - CHAMPS



# BILAN DE LA CONCERTATION AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE

AVRIL 2013

**BILAN**  
**DE LA CONCERTATION**  
AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE  
AVRIL 2013

# SOMMAIRE

## **SYNTHÈSE**

---

**4** Une concertation de grande envergure

## **PRÉAMBULE**

---

**6** Le Grand Paris Express, une concertation continue depuis le débat public

## **11 BILAN DE LA CONCERTATION AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE**

**DU 11 SEPTEMBRE AU 22 NOVEMBRE 2012**

---

### **13 1 - Les données générales**

15 Une concertation publique placée sous l'égide d'un garant indépendant

16 Les périmètres de la concertation

### **19 2 - Les modalités d'information et de concertation**

21 Les principes fondateurs de la concertation

22 Étape 1 : « faire savoir »

28 Étape 2 : « présenter et approfondir »

32 Étape 3 : « échanger et contribuer »

### **35 3 - L'analyse quantitative**

37 La méthode

38 Les données quantitatives

### **43 4 - L'analyse qualitative**

45 Sous-sommaire thématique

46 La concertation

48 Le projet : son opportunité et les études

52 Le projet : tracé, tunnel, ouvrages annexes

54 Les gares

65 Les sites industriels

66 Le calendrier

68 Le coût et le financement

70 Les impacts environnementaux

74 Les impacts socio-économiques

77 Les impacts fonciers

82 L'urbanisme

86 Les travaux et les nuisances

91 La nouvelle offre de transport

95 La relation aux autres modes de transport

## **103 COMPLÉMENT AU BILAN DE LA CONCERTATION**

**DE FIN NOVEMBRE 2012 À DÉBUT AVRIL 2013**

---

105 Les éléments de contexte

106 Des préoccupations analogues à celles de la concertation renforcée

108 Des échanges directs noués avec des associations et des habitants

109 6 mars 2013, la présentation du nouveau Grand Paris et la confirmation du projet

## **CONCLUSION**

---

**116** Une concertation essentielle et profitable à tous

119 Annexes

138 Table des matières

140 Crédits

# UNE CONCERTATION DE GRANDE ENVERGURE

Depuis la fin du débat public et l'adoption du schéma d'ensemble, la Société du Grand Paris a organisé une concertation continue sous diverses formes afin de recueillir les avis du public sur le projet. Du 13 septembre au 15 novembre 2012, pour la Ligne Rouge Sud du Grand Paris Express (Pont de Sèvres < > Noisy – Champs) en amont de l'enquête publique, cette concertation est entrée dans une nouvelle étape avec l'organisation d'un dialogue direct avec le grand public, prenant la forme de 21 réunions publiques et d'un site Internet permettant l'information de tous et le recueil des avis de chacun. De mi-novembre 2012 à début avril 2013, la concertation s'est poursuivie. Près de 200 questions et avis complémentaires ont été adressés à la Société du Grand Paris via le site Internet dédié. Au total, ce sont plus de 1 700 questions et avis que les équipes de la Société du Grand Paris ont pu prendre en considération et qui sont analysés et synthétisés dans ce document.

## UNE NOUVELLE ÉTAPE

Cette nouvelle étape de concertation s'est caractérisée par un très grand engagement de l'ensemble des acteurs publics et de la population.

Le dispositif mis en place a notamment :

- ▶ réuni plus de 6 500 habitants lors des réunions publiques, soit plus de 300 en moyenne par soirée ;
- ▶ permis à près de 30 500 internautes d'accéder à de l'information en ligne, par la consultation de plus de 200 000 pages vues (entre le 11 septembre 2012 et le 8 avril 2013) ;
- ▶ favorisé l'expression de 1 702 questions et avis écrits (sur le site Internet dédié et dans les urnes lors des réunions publiques) et oraux (en réunions publiques).

La réussite de ce vaste exercice de démocratie participative a été rendu possible grâce :

- ▶ au très fort engagement des collectivités locales, notamment par la mise à disposition des salles de réunion et à leur relais en communication ;
- ▶ à l'association et la mobilisation des partenaires de la Société du Grand Paris, les services de l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), la RATP, la SNCF et Réseau Ferré de France (RFF), présents à chacune des réunions.

On peut observer aussi l'intérêt suscité, tant par le projet que par la démarche de concertation, par la large médiatisation de la Ligne Rouge Sud, pendant cette période, dans la presse, avec près de 80 articles au total (dont 62 articles entre le 11 septembre et le 18 novembre 2012) :

- ▶ presse locale, quotidienne (*Aujourd'hui en France / Le Parisien, 20 minutes, Métro*) et en ligne ;
- ▶ presse professionnelle et spécialisée ;
- ▶ presse des collectivités locales (municipales, départementales, écrites et en ligne).

Au-delà de la stricte information, la démarche a surtout permis, à tous ceux qui le souhaitaient, d'exprimer leurs préoccupations, de faire part de leurs visions et d'apporter leurs contributions.

## DES ÉCHANGES DE GRANDE QUALITÉ

Tous les sujets étudiés auparavant par les acteurs locaux (le tracé, l'emplacement des gares et des ouvrages associés, les cheminements en gare, les services envisagés, l'insertion urbaine des émergences) ont ainsi pu être débattus avec les riverains et futurs bénéficiaires de la ligne.

Le Grand Paris Express et la Ligne Rouge Sud sont appelés des vœux de tous. Ainsi l'opportunité du projet, dans son principe, n'a pas été contestée. En premier lieu, ce sont le tracé, les gares et la relation de la ligne aux autres modes de transport qui ont focalisé l'attention des participants et internautes.

Bien informés, les Franciliens n'en ont pas pour autant oublié les besoins d'amélioration du réseau de transport existant. Près d'un cinquième des expressions recueillies concernent les partenaires de la Société du Grand Paris, au premier rang desquels le STIF.

Ainsi, la double préoccupation de réaliser le projet rapidement et de conduire le plan de mobilisation a été presque systématiquement rappelée par les élus locaux présents en réunion.

Pour permettre un accès aisé aux très nombreuses informations que ce bilan contient, la synthèse des avis est présentée en trois parties complémentaires :

- ▶ une présentation des données quantitatives, des questions et avis ;
- ▶ une analyse qualitative des thématiques traitées ;
- ▶ la conclusion du maître d'ouvrage.

Bonne lecture.

# LE GRAND PARIS EXPRESS, UNE CONCERTATION CONTINUE DEPUIS LE DÉBAT PUBLIC

La Société du Grand Paris a pris l'initiative dans le cadre du dispositif de concertation continue engagé depuis la fin du débat public de 2010-2011 d'engager un dialogue direct avec les habitants. La Ligne Rouge Sud du réseau de transport public du Grand Paris sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, est le premier tronçon du vaste ensemble qu'est le Grand Paris Express, à être soumis à une concertation renforcée avant enquête publique. Elle préfigure ainsi la démarche que la Société du Grand Paris mettra en œuvre sur les autres tronçons du projet.

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

Au terme du débat public sur le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (31 janvier 2011), la Société du Grand Paris a souhaité poursuivre les échanges avec tous les publics : élus, acteurs économiques et professionnels, associations et Franciliens.

Conformément à la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, deux mois après la fin du débat public, la Commission nationale du débat public (CNDP) et la Commission particulière du débat public (CPDP) ont publié leur bilan et leur compte-rendu du débat public. Deux mois plus tard, le 26 mai 2011, la Société du Grand Paris tirait les enseignements du débat et son Conseil de surveillance approuvait à l'unanimité l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble. Ce document et l'atlas cartographique qui l'accompagne ont été envoyés à tous les signataires d'un cahier d'acteurs.

### LA CONCERTATION AVEC LES COLLECTIVITÉS LOCALES ET LES PARTENAIRES

À l'échelle de chaque tronçon des lignes du Grand Paris Express dont elle assure la maîtrise d'ouvrage, la Société du Grand Paris a mis en place des comités de pilotage (COFIL) qui rassemblent : maires, présidents de communautés d'agglomération, présidents de conseils généraux et partenaires (les services de l'État, le STIF, RFF, la SNCF, la RATP et ADP).

Ils sont une instance de validation de chaque grande étape du projet et un lieu d'échange, de recherche des meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales. Chaque COFIL est préparé par 3 à 5 réunions en comités techniques (COTECH). Ce dispositif de concertation de grande ampleur a été très largement plébiscité par les élus.

À l'échelle de la Ligne Rouge Sud, ce sont près de 40 comités de pilotage et plus de 100 comités techniques qui ont été menés :

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



### LES CONFÉRENCES DE TRONÇON

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

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

Il s'agissait de présenter à chacun une information relative à la mise en œuvre du projet qui dépasse celle, très localisée, traitée dans les comités de pilotage, et de répondre aux questions des personnes présentes.

À l'occasion de ces réunions, la Société du Grand Paris a abordé différentes thématiques liées au projet et fait le point sur les sujets suivants :

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

DATE	TRONÇON
2 avril	Noisy – Champs < > Le Bourget RER
6 avril	Les Grésillons < > Le Mesnil-Amelot
10 avril	Pont de Sèvres < > Les Grésillons
10 avril	Olympiades < > Orly
12 avril	Pont de Sèvres < > Noisy – Champs
12 avril	Orly < > Versailles

### RÉUNIONS D'INFORMATION ET D'ÉCHANGE AVEC LES ACTEURS ÉCONOMIQUES

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

### CONSULTATION DES ASSOCIATIONS ENVIRONNEMENTALES

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

# UNE CONCERTATION POURSUIVIE ÉGALEMENT AVEC LE GRAND PUBLIC

### SITE INTERNET : UN RELAIS RÉGULIÈREMENT ACTUALISÉ ET FACILE D'ACCÈS

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

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

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

### CRÉATION D'UN ONGLET CONCERTATION SUR LE SITE INTERNET

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

### DIFFUSION D'UNE NEWSLETTER

Les internautes ont également été informés au moyen d'une Newsletter traçant les avancées du projet, au fur et à mesure qu'il se précisait. Fin 2012, dix Newsletters ont été diffusées à 2 246 internautes inscrits.

### UNE DÉMARCHE ENRICHIE ET COMPLÉTÉE

Le 6 septembre 2012, la Société du Grand Paris a mis en ligne un nouveau site Internet bénéficiant d'un positionnement moins institutionnel et valorisant de manière plus vivante le projet Grand Paris Express. La nouvelle version du site est consultable à l'adresse : [www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr). Outre les rubriques d'information, le site propose un espace de dia-

logue permettant aux internautes de poser des questions. Le site propose des contenus audio-visuels et multimédia et donne la possibilité aux internautes de s'inscrire à une lettre mensuelle d'information (par abonnement). Un espace dédié à la presse est également créé.

Le 11 septembre 2012, le site Internet dédié à la Ligne Rouge Sud a été mis en ligne. Il est consultable à l'adresse : [www.lignerougesud.fr](http://www.lignerougesud.fr). Ses contenus sont précisés dans le paragraphe « Modalités d'information et de concertation » (cf. p. 22).

### DE TRÈS NOMBREUSES RÉUNIONS D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES

À la demande des maires, la Société du Grand Paris a participé à différentes réunions publiques afin de faire un point de l'avancement du projet et de répondre aux questions des habitants.

DATE	RÉUNION PUBLIQUE PAR VILLE	NOMBRE DE PERSONNES
14 novembre 2011	Réunion publique à Cachan	200
8 décembre 2011	Réunion publique à Champigny Salle Tabanelli, présentation de la Société du Grand Paris	600
13 décembre 2011	Réunion publique à Saint-Mandé, Les acteurs de l'innovation de l'est parisien	150
16 décembre 2011	Conseil municipal de Champigny-sur-Marne	200
7 février 2012	Conseil municipal de Bagneux	40
9 février 2012	Réunion publique à Champs-sur-Marne	300
11 février 2012	Événement local au Kremlin-Bicêtre, futur emplacement de la Gare, suivi d'une présentation de la Société du Grand Paris	100
13 juin 2012	Bureau municipal de Malakoff	20

À la demande du Conseil général des Hauts-de-Seine, la Société du Grand Paris a participé le 20 juin 2012 à la plénière de clôture du Conseil du développement durable des Hauts-de-Seine (100 personnes).



---

# BILAN DE LA CONCERTATION AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE

DU 11 SEPTEMBRE AU 22 NOVEMBRE 2012

---



## LES DONNÉES GÉNÉRALES



## UNE CONCERTATION PUBLIQUE PLACÉE SOUS L'ÉGIDE D'UN GARANT INDÉPENDANT

Depuis le débat public qui s'est tenu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011, la Société du Grand Paris a tenu la CNDP régulièrement informée des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre, ainsi que de sa contribution à l'amélioration du projet, conformément à l'article L.121-13-1 du code de l'environnement.

La Société du Grand Paris a également demandé à la CNDP de désigner un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public. Cette initiative, qui dépasse le cadre qui s'impose aux maîtres d'ouvrages, vise à renforcer la transparence de la démarche de la Société du Grand Paris et à assurer neutralité et équité dans l'information du public.

La CNDP a désigné le 4 avril 2012 Monsieur Henri Watissée garant de la concertation. Indépendant de la Société du Grand Paris, son rôle est de :

- ▶ veiller à la qualité et à la sincérité des informations diffusées ;
- ▶ s'assurer des dispositions prises pour la diffusion des informations ;
- ▶ favoriser l'expression du public et s'assurer qu'il a la possibilité d'exprimer ses observations et propositions ;
- ▶ s'assurer de la transparence et de la qualité des réponses apportées ;
- ▶ rédiger un rapport remis à la CNDP, qui sera rendu public et joint avec le bilan de la concertation, au dossier d'enquête publique avant l'ouverture de celle-ci.



# LES PÉRIMÈTRES DE LA CONCERTATION

## LE TERRITOIRE

La Ligne Rouge Sud relie les gares de Pont de Sèvres à Noisy-Champs. Longue de 33 km en souterrain, elle traverse 4 départements : en premier lieu les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne, mais aussi la Seine-et-Marne et la Seine-Saint-Denis, soit 22 communes. Au total, 1 million d'habitants sont concernés.

La Ligne Rouge Sud inclut également 3 équipements industriels nécessaires au bon fonctionnement de la ligne, un Site de maintenance et de remisage des trains (SMR) et un Poste de commandement centralisé (PCC) situés sur la commune de Champigny-sur-Marne, ainsi qu'un Site de maintenance des infrastructures (SMI) à Vitry-sur-Seine.

## LES 22 COMMUNES TRAVERSÉES PAR LA LIGNE ROUGE SUD

- Alfortville
- Arcueil
- Bagneux
- Boulogne-Billancourt
- Bry-sur-Marne
- Cachan
- Champigny-sur-Marne
- Champs-sur-Marne
- Châtillon
- Clamart
- Créteil
- Issy-les-Moulineaux
- Maisons-Alfort
- Malakoff
- Montrouge
- Noisy-le-Grand
- Sèvres
- Saint-Maur-des-Fossés
- Vanves
- Villejuif
- Villiers-sur-Marne
- Vitry-sur-Seine



### UNE LIGNE QUI S'INSÈRE DANS LE RÉSEAU DE TRANSPORT EXISTANT

La Ligne Rouge Sud comporte 16 gares, toutes en correspondance avec le réseau lourd (RER, métros et tramways), actuel ou en projet, ainsi que de nombreuses lignes de bus. Elle améliore également l'accessibilité aux grands équipements régionaux comme l'Institut Gustave-Roussy à Villejuif, le Musée d'art contemporain « MAC/VAL » à Vitry-sur-Seine, l'hôpital Henri-Mondor à Créteil, etc. 300 000 voyages quotidiens sont attendus dès les premières mises en service.

## LES SUJETS SOUMIS À CONCERTATION

L'implantation des gares et leur insertion urbaine ont été arrêtées avec les élus et les partenaires. La Société du Grand Paris a souhaité partager ces choix avec les habitants et dialoguer sur les conditions de réalisation du futur métro : la construction de l'infrastructure, les précautions en matière environnementale, l'évacuation des déblais et bien sûr, les caractéristiques des gares. Autant de sujets qui intéressent le public et que la concertation peut faire évoluer.

Les habitants se sont exprimés pendant les réunions publiques sur le site [www.lignerougesud.fr](http://www.lignerougesud.fr)

Ces contributions sont recueillies et analysées par le maître d'ouvrage dans le présent bilan de la concertation qui sera joint au dossier d'enquête publique.

## LE CALENDRIER DE CETTE NOUVELLE ÉTAPE DE CONCERTATION PUBLIQUE

Du 13 septembre au 15 novembre 2012, la Société du Grand Paris a choisi d'organiser 21 réunions publiques de concertation. L'enquête publique qui s'ensuivra permettra de poursuivre le processus d'information auprès des habitants et le recueil de leurs avis. Ils pourront exprimer leurs appréciations, suggestions et propositions sur un registre d'enquête, par correspondance ou directement auprès du commissaire-enquêteur. Elle est un préalable nécessaire à l'obtention de la déclaration d'utilité publique.

DIALOGUE	ÉTUDES & CHANTIER
De septembre 2010 à janvier 2011 Débats publics et naissance du Grand Paris Express	
Mise au point du projet avec les collectivités locales et les autres partenaires	Études techniques et de préparation des travaux
<b>Du 13 septembre au 15 novembre 2012</b> <b>Nouvelle étape de concertation avec le grand public</b>	<b>CONCERTATION CONTINUE</b> avec les collectivités locales, les partenaires et le grand public.
Enquête publique puis déclaration d'utilité publique	
Information et échanges continus avec les riverains pendant les travaux	Travaux et essais
	Mise en service



# 2

## LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

La concertation publique engagée par la Société du Grand Paris sur la Ligne Rouge Sud s'inscrit dans la continuité des partis-pris décidés à l'échelle du Grand Paris Express, à savoir l'écoute, le dialogue et le travail en partenariat.

# LES PRINCIPES FONDATEURS DE LA CONCERTATION

## Une implication volontariste de l'ensemble des acteurs régionaux et locaux :

- ▶ l'ensemble des acteurs de la Ligne Rouge Sud du Grand Paris Express ont été associés à cette nouvelle étape de concertation, à savoir :
  - les représentants des services de l'État ;
  - les collectivités territoriales, élus et services concernés (Conseil régional et Conseils généraux, villes, communautés d'agglomération, communautés de communes et associations de collectivités, telles qu'Orbival) ;
  - les acteurs des transports et de l'aménagement (le STIF, mais aussi la RATP, la SNCF, ADP, RFF, l'EPA ORSA, l'EPA Marne, etc.) ;
- ▶ et ce, à de multiples niveaux :
  - présentation, en amont, des modalités d'information et de concertation (lors des « COPIL 3 ») ;
  - mise à disposition de l'ensemble des supports de communication réalisés ;
  - participation des acteurs aux réunions publiques ;
  - création d'un espace partenaires dédié sur le site Internet tronçon ;
  - partage des dispositifs afin de s'inscrire dans une logique de complémentarité et non de doublon (avec les villes et Orbival notamment).

## Un dispositif d'information et de concertation sur mesure, dimensionné par rapport aux enjeux du projet et du territoire :

- ▶ le territoire sur lequel s'inscrivent les 33 km de la Ligne Rouge Sud est composite et étendu ;
- ▶ le projet a évolué et a été précisé avec les acteurs locaux et partenaires depuis les phases de débat public auxquelles les habitants ont participé ;
- ▶ la Ligne Rouge Sud est le premier tronçon d'un projet très attendu par des millions de Franciliens ;
- ▶ le dispositif mis en place permet une couverture à tous les niveaux, régional, départemental et local, et permet de répondre aux trois grandes étapes d'une concertation :
  - annoncer la concertation ;
  - donner les moyens de s'informer ;
  - favoriser l'échange et l'expression d'avis.

## Une égalité de traitement sur l'ensemble du territoire concerné et un dispositif concerté :

- ▶ un dispositif proposé de manière systématique et équitable pour chaque commune de la Ligne Rouge Sud, et partagé avec les responsables locaux :
  - la prise en considération des habitudes locales d'information (lieux de distributions de tracts, etc.) et de concertation (choix des salles de réunions publiques, etc.) ;
  - un dispositif concerté avec l'ensemble des collectivités qui se sont fortement impliquées dans l'annonce et l'organisation des réunions publiques.

## Une inscription systématique de la communication Ligne Rouge Sud dans le projet d'ensemble Grand Paris Express :

- ▶ dans tous les supports d'information, la Ligne Rouge Sud a été présentée de façon détaillée, mais toujours par rapport au réseau d'ensemble Grand Paris Express.

## Un dispositif de communication à l'échelle du tronçon, adapté à chaque ville :

- ▶ des outils de communication génériques à l'échelle du tronçon (affiches, panneaux d'exposition, dépliant d'information, sites Internet, etc.) mis en place dès le lancement de la concertation ;
- ▶ des adaptations et déclinaisons locales, ville par ville ou gare par gare : affiches des réunions publiques et tracts avec le logo de chaque ville, panneaux d'exposition « gares » ou « équipements industriels », etc.

## Une complémentarité entre les médias on-line et off-line :

- ▶ mise en place dès le lancement de la concertation, d'un site Internet dédié à la concertation Ligne Rouge Sud ;
- ▶ le site [www.lignerougesud.fr](http://www.lignerougesud.fr) accessible et consultable sur *Smartphone* et tablettes numériques, a permis d'informer le public sur le projet et les réunions publiques en cours tout en permettant l'expression des avis et des questions ;
- ▶ les réseaux sociaux (page Facebook et compte Twitter notamment) ont largement été mis à contribution pour compléter ce dispositif d'information *on-line*.

# ÉTAPE 1 « FAIRE SAVOIR »

## UN POINT PRESSE DE LANCEMENT

Le 11 septembre 2012, soit deux jours avant la première réunion publique à Arcueil, le point presse a réuni une quinzaine de journalistes de la presse grand public et professionnelle. Le même jour, *Aujourd'hui en France / Le Parisien* sortait un dossier spécial accompagné d'une interview d'Étienne Guyot, dans l'édition régionale. Lors de ce point presse, le dispositif de concertation a été exposé en détail afin qu'il puisse être relayé auprès du plus grand nombre.

## LE SITE INTERNET LIGNE ROUGE SUD

Le site Internet dédié à ce premier tronçon, [www.lignerouge-sud.fr](http://www.lignerouge-sud.fr), a été mis en ligne le 11 septembre 2012, jour de la conférence de presse. Il s'inscrit en complémentarité du site Internet portail [www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr) qui est lui dédié à la présentation générale du Grand Paris Express et de la Société du Grand Paris.

- Le premier objectif de ce site dédié à la Ligne Rouge Sud est d'offrir au plus grand nombre un espace d'information accessible (entrées multiples afin d'en faciliter l'usage). Parmi celles-ci, citons :
  - une présentation générale de la Ligne Rouge Sud et des modalités de concertation (dates, lieux des réunions publiques, moyens d'expression, etc.) ;
  - un accès à une information détaillée sur le tronçon pour les internautes désireux d'aller plus loin (en ligne et/ou en téléchargement) ;
  - un formulaire permettant de poser des questions et d'émettre un avis en ligne ;
  - un espace de restitution des réunions publiques (présentations, comptes-rendus, photos et vidéos) ;
  - un espace dédié aux journalistes (dossier de presse, communiqués, visuels, etc.) ;
  - un espace de partage d'information dédié aux partenaires.

Cette tonalité informative est d'ailleurs lisible dès la page d'accueil du site, qui propose un « carrousel d'actualités », mis à jour quasi quotidiennement pendant les temps forts de ces 2 mois de réunions publiques : annonce du calendrier des réunions publiques, rappel de la prochaine réunion, actualité journalistique sur la réunion de la veille, etc.

- À noter parmi les principales fonctionnalités du site, mises en exergue dès la page d'accueil :
  - une carte interactive permettant d'accéder à des fiches synthétiques gare par gare ;
  - une fonction « agenda » des réunions publiques ;
  - une FAQ (Foire aux questions) et un formulaire pour poser ses questions ou émettre un avis en ligne ;
  - un lien direct vers les réseaux sociaux, Facebook et Twitter notamment.
- Afin de permettre un accès égalitaire et le plus large possible, le site est également :
  - accessible à toute personne en situation de handicap (site conforme aux normes W3C) ;
  - optimisé pour être accessible à partir de smartphones ;
  - doté d'un Flash Code web (ou QR code) qui a également été généré pour faciliter l'accès au site via la téléphonie, et reporté sur l'ensemble des supports de communication (affiches, dépliant, annonces presse, etc.).

Principales statistiques du site [www.lignerougesud.fr](http://www.lignerougesud.fr)\*

	TOTAL	MOYENNE MENSUELLE**
Visites	26 153	5 517
Visiteurs uniques	16 552	8 719
Pages vues	133 153	44 384,33
Pages/visite	-	5,1
Durée moyenne de la visite	-	5 min. 13 sec.
Taux de rebond***	-	30,11 %
Nouvelles visites (en %)	-	65,23 %

\* Statistiques au 18 novembre 2012

\*\* Sur la base des 3 premiers mois d'ouverture du site (septembre à novembre 2012)

\*\*\* Nombre de visiteurs quittant le site après avoir visité la page d'accueil

## PARTENAIRES ET COLLECTIVITÉS, DES RELAIS D'INFORMATION

Le site tronçon de la Ligne Rouge Sud comprend un espace « partenaires ». Véritable espace de partage privatif, il est accessible dès la page d'accueil [www.lignerougesud.fr](http://www.lignerougesud.fr). Il a fait l'objet de mailings pour annoncer la mise en ligne de nouveaux contenus (cartes, photos, supports d'information, etc.) auprès des services de communication des collectivités locales et de partenaires concernés.

The screenshot shows the website's layout with a top navigation bar (Glossaire, Questions/Réponses, etc.), a main header with the project name and logos, and a central content area featuring a news article and several informational modules.

# ÉTAPE 1 « FAIRE SAVOIR »

## UN DISPOSITIF MÉDIATIQUE COMPLET

### LES INSERTIONS DANS LA PRESSE

► La Société du Grand Paris a souhaité également compléter ce dispositif d'annonce de la concertation par une campagne presse dans le journal *Le Parisien*, premier support en diffusion en Île-de-France :

- une annonce générale des réunions publiques avec une invitation à se connecter sur le site Internet pour découvrir les dates. Parution dans toutes les éditions locales du *Parisien*, le 11 septembre 2012, jour du point presse pour optimiser la couverture média ;
- et 17 bandeaux de rappel des dates et lieux des réunions publiques, quelques jours avant chaque réunion (voir détail dans le tableau ci-après).

### EXEMPLE D'ANNONCE-PRESSE



½ page dans le cahier départemental, éditions 77, 92, 93 et 94.

## PLAN MÉDIA

ÉDITIONS	DATES PUBLICATION	VILLES CONCERNÉES PAR UNE RÉUNION PUBLIQUE	DATES DES RÉUNIONS PUBLIQUES
94	12 septembre	Arcueil	13 septembre
94	14 septembre	Bry-sur-Marne	18 septembre
92	21 septembre	Sèvres Issy-les-Moulineaux	24 septembre 25 septembre
92	3 octobre	Boulogne-Billancourt	5 octobre
94	5 octobre	Cachan	8 octobre
92	6 octobre	Malakoff	9 octobre
77	8 octobre	Champs-sur-Marne	10 octobre
94	9 octobre	Champs-sur-Marne Villiers-sur-Marne Vitry-sur-Seine	10 octobre 11 octobre 12 octobre
92	12 octobre	Vanves Bagneux	15 octobre 16 octobre
92	15 octobre	Châtillon Montrouge	17 octobre 17 octobre
94	16 octobre	Villejuif	18 octobre
94	19 octobre	Alfortville Maisons-Alfort Noisy-le-Grand	22 octobre 22 octobre 23 octobre
93	20 octobre	Noisy-le-Grand	23 octobre
94	2 novembre	Champigny-sur-Marne	6 novembre
94	9 novembre	Saint-Maur-des-Fossés	12 novembre
92	9 novembre	Clamart	13 novembre
94	13 novembre	Créteil	15 novembre

## UN TRÈS GRAND INTÉRÊT DE LA PRESSE LOCALE

Les médias locaux ont largement relayé la démarche de concertation initiée par la Société du Grand Paris.

Ainsi le journal *Aujourd'hui en France / Le Parisien* a publié près de 20 articles en amont des réunions afin de les annoncer et de procéder à un éclairage sur les gares. Il a également publié quelques articles thématiques consacrés par exemple à l'évacuation des déblais ou à l'interopérabilité entre les Lignes Rouge et Orange. Les quotidiens régionaux, parmi lesquels *Métro* et *20 minutes*, ont également consacré plusieurs articles à la démarche de concertation.

Le service presse de la Société du Grand Paris a par ailleurs répondu aux diverses sollicitations des journalistes pendant cette phase active de concertation.

### EXEMPLE DE PARUTION PRESSE DANS LE PARISIEN



Les collectivités locales, outre les informations relatives à la tenue des réunions, ont très souvent présenté la Ligne Rouge Sud dans leurs périodiques (grand public et économiques pour certains) et sur leurs sites Internet donnant un écho conséquent au projet. L'expression était de façon unanime très favorable au projet.

Plus de 60 articles ont été publiés sur ce sujet en 2 mois.

### L'ASSOCIATION ORBIVAL MOBILISÉE

À noter, l'association Orbival a été très présente et active tout au long de la concertation, à travers ses supports et actions de communication.

# ÉTAPE 1 « FAIRE SAVOIR »

## UN DISPOSITIF D’AFFICHAGE GÉNÉRIQUE ET LOCAL « SUR MESURE »

- ▶ À l’instar de la campagne presse, deux types d’affiches ont été réalisés et déployés sur le terrain pour un maillage optimisé et « toucher » les habitants au plus près :
  - une affiche générique d’annonce de la concertation renvoyant vers les moyens d’en savoir plus (Internet notamment), dans les gares RATP (RER et métros) en correspondance avec la future Ligne Rouge Sud ;
  - des affiches déclinées localement, par réunion publique, et adaptées aux formats d’affichage de chacune des collectivités locales concernées par les réunions et mises en place en amont du Jour J ;
  - toutes ces affiches proposent le lien direct avec le site de la concertation grâce à la mention du site Internet et à l’implantation du flash code.
- ▶ L’affiche générique a notamment été mise en place sur le réseau RATP, directement sur les quais voyageurs, du 26 septembre au 15 novembre 2012 avec un dispositif sur-mesure :
  - ligne A du RER à Noisy – Champs et Saint-Maur – Créteil ;
  - ligne 8 du métro à Créteil L’Échat ;
  - ligne 7 du métro à Villejuif Louis Aragon ;
  - ligne 13 du métro à Châtillon – Montrouge ;
  - ligne B du RER à Arcueil – Cachan ;
  - ligne 9 du métro à Pont de Sèvres.
 Elle a également été diffusée auprès des partenaires de la Société du Grand Paris.

## DES DISTRIBUTIONS DE TRACTS INSCRITES DANS LE TEMPS

En accord avec chacune des communes, un plan de distribution de tracts a été élaboré pour annoncer les réunions publiques au plus près des territoires (tract A5 en déclinaison des affiches locales). Les lieux de diffusion ont été retenus selon les critères de pertinence et d’affluence pour chaque ville : marchés, centres commerciaux et transports en correspondance avec la future Ligne Rouge Sud, etc. Au total, ce sont quelques 17 295 tracts d’annonce des réunions publiques qui ont été diffusés par les équipes composées de 2 personnes, sur 88 points, avec une présence sur site de 3h.

À noter, ce plan de distributions de tracts a été adapté et optimisé en concertation avec l’association Orbival, qui a également diffusé par ce biais un dépliant d’information annonçant les réunions publiques.

## DES ACTIONS MULTIMÉDIAS POUR FAVORISER LA DIFFUSION DE L’INFORMATION

Enfin, pour compléter ce dispositif d’annonce de la concertation, un dispositif d’information multimédias a également été mis en place, notamment basé sur :

- la mise à disposition des collectivités locales et partenaires du projet de bannières Internet pour mise en ligne sur leurs propres sites, afin d’annoncer les dates de la concertation ;
- une page Facebook Ligne Rouge et un compte Twitter\* Grand Paris Express ont permis de toucher un public présent sur les réseaux sociaux. Des comptes Flick’r et You tube ont également été alimentés en médias photos et vidéos tout au long de la concertation.

\* 753 abonnés sur twitter (au 18 novembre 2012).



## ÉTAPE 2 « PRÉSENTER ET APPROFONDIR »



### LE DÉPLIANT D'INFORMATION

Ce dépliant (format 10x21 cm / 4 volets) présente un bref rappel du projet Grand Paris Express, les principales caractéristiques de la Ligne Rouge Sud (tracé notamment), ainsi que les informations concernant la concertation et une incitation à y participer.

Ce dépliant a été boîté en septembre dans 643 000 foyers autour du tronçon et déposé en libre-service dans les 22 mairies concernées par les réunions.

### UNE EXPOSITION EN MAIRIES ET LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Dans chacune des 22 mairies concernées par le tracé de la Ligne Rouge Sud, une exposition composée de 6 à 9 panneaux a été installée en 2 temps :

- temps 1 : dès le mois de septembre, installation des 3 panneaux de présentation du Grand Paris Express, ainsi que de 2 panneaux sur la démarche de concertation (principales modalités et incitation à la participation) et la description des grandes caractéristiques de la Ligne Rouge Sud, afin de proposer rapidement aux habitants une information globale sur le projet concerté ;
- temps 2 : ces expositions ont été complétées de panneaux locaux présentant chaque gare et chaque équipement industriel. Au total 16 panneaux « gare » et 2 pour les sites industriels ont été réalisés.

À noter : un jeu de l'exposition a systématiquement été déployé lors de chaque réunion publique.

### PLAN DE DIFFUSION DES DÉPLIANTS

COMMUNES		QUANTITÉ BOÎTÉE	QUANTITÉ MISE À DISPOSITION DU PUBLIC EN MAIRIE
22 communes traversées par le tracé de la Ligne Rouge Sud	Alfortville	22 000	1 000
	Arcueil	9 700	1 000
	Bagneux	18 500	3 000
	Boulogne-Billancourt	64 000	7 500
	Bry-sur-Marne	21 600	500
	Cachan	13 000	1 000
	Champigny-sur-Marne	33 000	4 000
	Champs-sur-Marne	10 300	2 000
	Châtillon	16 500	300
	Clamart	24 500	1 500
	Créteil	39 500	100
	Issy-les-Moulineaux	34 000	5 000
	Maisons-Alfort	28 000	4 000
	Malakoff	16 500	2 000
	Montrouge	27 000	900
	Noisy-le-Grand	27 500	800
	Sèvres	10 800	2 500
	Saint-Maur-des-Fossés	38 000	4 000
	Vanves	15 000	6 000
	Villejuif	25 000	3 500
	Villiers-sur-Marne	11 500	800
	Vitry-sur-Seine	35 500	3 000
8 communes concernées par les zones d'influence des gares	Chennevières-sur-Marne	8 300	
	Choisy-le-Roi	18 400	
	Emerainville	2 900	
	Joinville-le-Pont	10 000	
	Le Kremlin-Bicêtre	13 300	
	L'Hay-les-Roses	13 400	
	Meudon	22 500	
	Thiais	12 800	
<b>TOTAL</b>		<b>643 000 ex.</b>	<b>53 400 ex.</b>



## ÉTAPE 2 « PRÉSENTER ET APPROFONDIR »

### DES RÉUNIONS PUBLIQUES D'INFORMATION, POINT D'ORGUE DE LA CONCERTATION

21 réunions publiques (dont 1 dédiée au puits de départ du tunnelier sur l'Île-de-Monsieur à Sèvres), ont été organisées pendant ces 2 mois de concertation, entre le 13 septembre à Arcueil et le 15 novembre à Créteil. D'un format de 2h20 environ, chaque réunion était divisée en 2 grandes parties :

PARTIE 1	Mot d'accueil (Maire)
Introduction et présentation (40 à 50 minutes environ)	Film de présentation du projet
	Introduction (Étienne Guyot, André Santini et Jean-Yves Le Bouillonnet)
	Prise de parole du garant de la CNDP (Henri Watissée)
	Présentation détaillée du projet par la Société du Grand Paris : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Grand Paris Express</li> <li>• La Ligne Rouge Sud</li> <li>• Le Grand Paris Express près de chez vous</li> </ul>
PARTIE 2	Réponses aux questions posées et avis exprimés par le public
Échange avec le public (1h30 environ)	

► Le choix a été fait dans la présentation de se concentrer sur la gare pour être au plus près des habitants.

- Les thématiques abordées :
- la desserte du territoire ;
  - l'implantation de la gare ;
  - les contraintes environnementales ;
  - les caractéristiques de l'infrastructure ;
  - l'évacuation des déblais ;
  - les caractéristiques du matériel roulant.



Le garant de la CNDP, M. Henri Watissée était présent en tribune à chacune des réunions, placé distinctement des équipes de la Société du Grand Paris, dirigées par Étienne Guyot, Président du directoire. Le Président du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, André Santini et le Président du Comité stratégique Jean-Yves Le Bouillonnet, ont également participé à la plupart des réunions publiques.

En moyenne, environ 300 personnes ont participé à chaque réunion publique.

- Les outils d'information associés à chaque réunion publique :
- diaporama animé de présentation du projet adapté à chaque ville ;
  - film d'introduction ;
  - exposition générique et locale de 6 panneaux ;
  - dépliant d'information sur la Ligne Rouge Sud (4 volets) ;
  - plan du Grand Paris Express (Z-card) ;
  - fiche « avis » et urne.

Lors de certaines réunions, des outils d'information complémentaires ont été diffusés, à l'instar d'Issy-les-Moulineaux où a été distribué un dépliant d'information réalisé par la ville.

### FRÉQUENTATION DES RÉUNIONS

VILLE	DATE	NOMBRE DE PARTICIPANTS
Arcueil	13 septembre 2012	150
Bry-sur-Marne	18 septembre 2012	300
Sèvres	24 septembre 2012	200
Issy-les-Moulineaux	25 septembre 2012	600
Sèvres (atelier)	26 septembre 2012	70
Boulogne-Billancourt	5 octobre 2012	400
Cachan	8 octobre 2012	250
Malakoff	9 octobre 2012	240
Champs-sur-Marne	10 octobre 2012	360
Villiers-sur-Marne	11 octobre 2012	230
Vitry-sur-Seine	12 octobre 2012	250
Vanves	15 octobre 2012	230
Bagneux	16 octobre 2012	250
Châtillon / Montrouge	17 octobre 2012	180
Villejuif	18 octobre 2012	300
Alfortville / Maisons-Alfort	22 octobre 2012	450
Noisy-le-Grand	23 octobre 2012	350
Champigny-sur-Marne	6 novembre 2012	500
Saint-Maur-des-Fossés	12 novembre 2012	450
Clamart	13 novembre 2012	260
Créteil	15 novembre 2012	300
TOTAL	-	6 320

### INTERNET AU CŒUR DU DISPOSITIF D'INFORMATION

En complément de sa fonction d'information sur l'existence de la concertation et de ses modalités, le site Internet tronçon a été un relais continu des réunions publiques et de ce qui s'y est dit :  
 ► une rubrique « restitution » a permis aux internautes d'avoir accès à la présentation faite en réunion, aux comptes-rendus détaillés et aux photos de la réunion ;  
 ► chaque réunion a par ailleurs fait l'objet d'une brève illustrée (photos d'ambiance à la « Une » du site dans le carrousel d'actualité).

Des films témoignant de l'ambiance des réunions publiques ont été mis en ligne sur le site Internet de la Ligne Rouge Sud et sur You Tube. 3 films ont été réalisés, à Arcueil, Bry-sur-Marne et Bagneux.

## ÉTAPE 3 « ÉCHANGER ET CONTRIBUER »



1



4



2



5



3



6

- 1 - Étienne Guyot, Président du Directoire de la Société du Grand Paris, lors de la réunion publique à Villiers-sur-Marne le 12 octobre 2012
- 2 - Jean-Yves Le Bouillonnet, Député-Maire de Cachan, Président du Comité stratégique de la Société du Grand Paris, et André Santini, ancien Ministre, Président du Comité de surveillance de la Société du Grand Paris, lors de la réunion publique d'ouverture à Arcueil le 13 septembre 2012
- 3 - Pierre Serne, 2<sup>e</sup> vice-président en charge des transports et des mobilités, au Conseil régional d'Île-de-France, lors de la réunion publique d'Arcueil, le 13 septembre 2012
- 4 - Séance questions-réponses à Bry-sur-Marne, le 18 septembre 2012
- 5 - Séance questions-réponses lors de la réunion publique à Cachan le 8 octobre 2012
- 6 - Une urne et des fiches « avis » à la disposition du public à chaque réunion (ici à Maisons-Alfort, le 22 octobre 2012)

### LES RÉUNIONS PUBLIQUES, DES TEMPS FORTS D'ÉCHANGES

Les réunions publiques sont bien évidemment le temps fort de la concertation pour l'échange avec les habitants. À l'issue de la phase d'introduction et de présentation du projet, plus d'1h20 a été consacrée au dialogue avec la salle lors de chacune des 21 réunions. Ces réunions ont été présidées et animées par les équipes de la Société du Grand Paris, sous le regard du garant de la concertation, M. Henri Watissée, nommé par la CNDP à la demande de la Société du Grand Paris. Tous ont systématiquement veillé à ce que la parole soit équitablement donnée aux habitants, aux usagers des transports en commun ainsi qu'aux associations. Les partenaires de la Société du Grand Paris, le STIF, la RATP, ADP, la SNCF et RFF, ont répondu aux sujets relevant de leurs compétences propres. Les élus locaux se sont généralement exprimés en introduction des réunions ou lorsqu'une question leur était destinée. En moyenne, ont été comptabilisées 25 à 35 interventions orales du public par réunion, chacune pouvant faire l'objet de plusieurs sous-questions.

### UNE ADRESSE E-MAIL POUR CONTACTER LE GARANT

Enfin, l'adresse e-mail du garant de la concertation a été systématiquement communiquée auprès du public lors des réunions publiques ainsi que sur le site Internet dédié, afin de permettre à tout un chacun de s'exprimer sur les modalités de la concertation. Cette correspondance est prise en compte dans le rapport d'Henri Watissée remis à la CNDP et disponible en libre consultation sur le site : [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

### UNE URNE POUR RECUEILLIR LES AVIS ÉCRITS

Une urne mise à disposition du public lors de chaque réunion a permis de recueillir plus de 315 formulaires.

### LES QUESTIONS EN LIGNE (FAQ)

Enfin, le site Internet dédié à la Ligne Rouge Sud a permis aux internautes de formuler des questions et avis pendant toute la durée de la concertation. 455 formulaires ont ainsi été complétés via Internet, chaque formulaire pouvant comporter plusieurs questions ou avis.

Une réponse personnalisée par les équipes de la Société du Grand Paris a été envoyée à toute personne ayant laissé ses coordonnées dans le temps de la concertation publique. Le garant de la CNDP, s'est assuré de la qualité des réponses apportées par les équipes de la Société du Grand Paris.

Pour les internautes donnant leur accord, les questions / réponses ont été publiées sur le site internet de la Ligne Rouge Sud, dans l'espace « Foire aux questions » (FAQ).

*Au total, plus de 700 formulaires recensés (urnes et site web).*

À noter : les internautes auront à l'issue de cette étape de concertation toujours la possibilité de pouvoir poser des questions en ligne. Cela se fera depuis les sites Internet [www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr) et [www.lignerougesud.fr](http://www.lignerougesud.fr) (rubrique « le projet avance donnez votre avis »).



# 3

## L'ANALYSE QUANTITATIVE

# LA MÉTHODE

Le très ample dispositif mis en œuvre (21 réunions publiques, annonces presse, site Internet dédié et intervention dans les médias sociaux) a généré un engouement et une participation sans précédent. Il en résulte plus de 1 500 avis et questions, recensés entre le 17 septembre et le 22 novembre 2012.

► **Face à une telle masse d'information, la Société du Grand Paris a souhaité mettre en place une démarche d'analyse des expressions :**

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

► **Ainsi le présent bilan croise deux types d'analyse :**

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

► **La décision d'une telle approche est motivée par :**

- le souhait d'être fidèle et éclairant pour le lecteur ; synthétique et accessible, permettant au lecteur de se repérer dans la masse d'informations.

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

- profil de l'intervenant : habitant, élu, représentant d'association ou d'organisation politique, représentant d'entreprise (ou non précisé) ;
- le thème (liste ci-dessous) ;
- la ville de la réunion publique : si précisé ;
- le département de référence : 77, 92, 93, 94, autre (ou non précisé) ;
- l'expression d'origine : orale (réunion publique) ou écrite (urne, Internet) ;
- l'échelle d'interpellation : Grand Paris Express / Société du Grand Paris, Ligne Rouge Sud, gare, autre (ou non précisé) ;
- la compétence sollicitée : État, STIF, Société du Grand Paris, RATP, SNCF, RFF, Ville(s), conseils généraux, EPA.

► **Le regroupement thématique retenu est le suivant :**

- la concertation ;
- l'opportunité et les études ;
- le tracé et le tunnel ;
- les gares ;
- les sites industriels ;
- le calendrier et les délais ;
- le coût et le financement ;
- l'environnement ;
- les impacts socio-économiques ;
- les impacts fonciers ;
- l'urbanisme ;
- les travaux ;
- la nouvelle offre de transport (Grand Paris Express / Ligne Rouge Sud) ;
- les autres modes de transport (existants, futurs, relation au Grand Paris Express).

# LES DONNÉES QUANTITATIVES

## LE MODE D'EXPRESSION DES QUESTIONS ET AVIS



- Questions écrites (urne et Internet) 57% (soit 855 questions)
- Questions orales (réunion) 43% (soit 655 questions)

### Une répartition équilibrée, renforcée par le web

La possibilité de recourir aux différents modes d'expression a été largement saisie par les riverains et futurs bénéficiaires du Grand Paris Express et de la Ligne Rouge Sud. Les avis des urnes et via internet ont permis de prolonger largement les échanges au-delà des réunions. Ainsi la concertation a permis à tous, même ceux qui ne pouvaient se rendre aux réunions, d'être entendus.

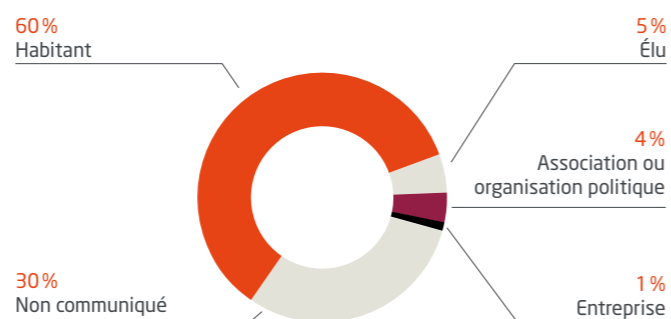
## LES DÉPARTEMENTS D'ORIGINE DES QUESTIONS ET AVIS



### Une mobilisation de tous les territoires.

Hauts-de-Seine et Val-de-Marne, territoires d'implantation du projet, sont « naturellement » très représentés. Il est à noter que l'importance du projet a aussi su mobiliser des habitants des départements riverains.

## LE PROFIL DU PUBLIC FAISANT PART DE SES QUESTIONS ET AVIS



### Une participation populaire

Plus de 60 % des personnes qui se sont spontanément identifiées se sont présentées comme « simple habitant ». En considérant que la répartition, des personnes qui ne sont pas identifiées, est semblable à celle de ceux qui l'ont fait, 85 % des questions et avis émanent des habitants.

## LE NOMBRE DE QUESTIONS ET AVIS PAR VILLE

VILLES	NOMBRE D'AVIS ET QUESTIONS
Non communiqué	744
Arcueil – Cachan	27
Bry-sur-Marne	32
Sèvres (2 réunions)	63
Issy-les-Moulineaux	61
Boulogne-Billancourt	37
Cachan	38
Malakoff	78
Champs-sur-Marne	29
Villiers-sur-Marne	28
Vitry-sur-Seine	47
Vanves	30
Bagneux	33
Châtillon – Montrouge	37
Villejuif	34
Vert-de-Maisons (Maisons-Alfort / Alfortville)	41
Noisy-le-Grand	45
Champigny-Sur-Marne	25
Saint-Maur-des-Fossés	30
Clamart	23
Créteil	27
TOTAL	1 509

# LES DONNÉES QUANTITATIVES

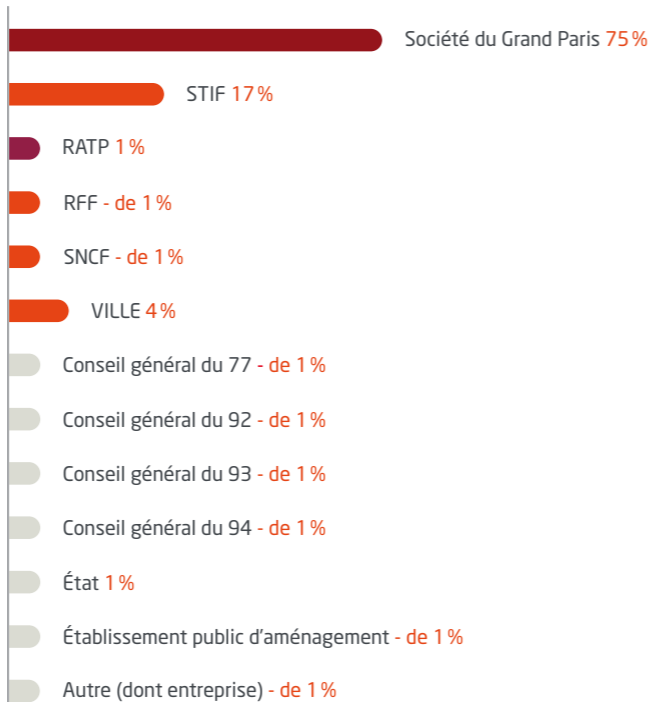
## LE NIVEAU (SUJET) DES QUESTIONS ET AVIS



### La Ligne Rouge Sud et les gares

Ainsi, la démarche de concertation a su concentrer les expressions sur son objet. L'exercice a également permis aux habitants de porter haut leurs préoccupations sans que les débats s'effectuent au détriment de l'objet de la concertation.

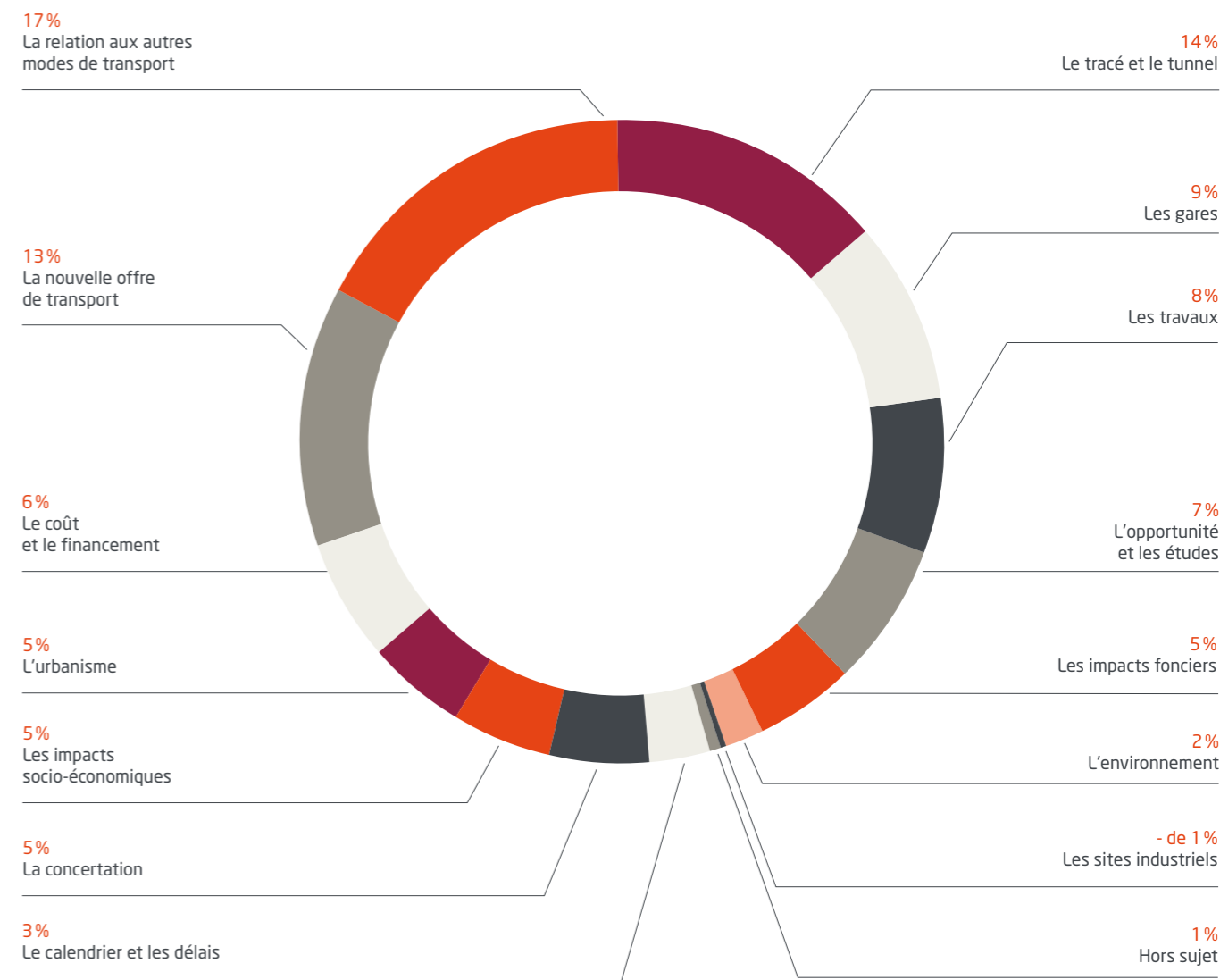
## LES COMPÉTENCES ET ACTEURS INTERPELLÉS



### Un effet d'entraînement

Initiateur de la démarche et porteur du projet, la Société du Grand Paris se trouve, sans surprise, en première ligne. Ensuite, le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, se trouve naturellement sollicitée et est concernée par près de 20 % des questions et avis, qui lui ont été transmis lorsque reçus par la Société du Grand Paris.

## RÉPARTITION DES QUESTIONS ET AVIS PAR THÈMES



### L'inscription dans le réseau existant

La nécessité de la Ligne Rouge Sud est admise et incontestée ; sa mise en œuvre rapide est appelée par tous. Ainsi les riverains et futurs utilisateurs de la ligne ainsi que les habitants des communes manifestent des préoccupations très concrètes. Le plus grand nombre de préoccupations porte sur l'insertion de la Ligne Rouge Sud au réseau de transports actuel et sa relation aux autres modes.

Ensuite viennent le tracé (14 %), les caractéristiques de la nouvelle offre de transports (13 %) du Grand Paris Express, ainsi que les préoccupations locales liées à l'implantation des nouvelles gares (9 %). À l'évidence l'actualité générale et les modalités de présentation du projet ont joué un rôle sur l'expression des préoccupations par les participants à la concertation publique. Les impacts sociaux-économiques représentent 5 % des interrogations. L'actualité économique et les inquiétudes suscitées sur le projet ont été apaisées par la prise en compte des engagements gouvernementaux postérieurs.

Ainsi, la prise en compte de ces éléments dans les présentations a limité les interpellations de la Société du Grand Paris sur ces sujets.

La présentation d'informations détaillées en matière de prise en compte de l'environnement, à l'échelle de chaque gare, a limité les questionnements sur ces aspects.

Nota méthodologique : certaines questions pouvaient parfois s'entendre à deux titres. C'est le cas de certaines préoccupations environnementales qui ont pu être exprimées au titre des « travaux » (déblais, nuisances sonores, etc.) et donc modifier d'autant la valeur relative des résultats de ces deux rubriques. Un phénomène analogue de basculement d'une catégorie à l'autre doit être pris en compte pour des préoccupations foncières (impact personnel) exprimées sous la forme d'une demande de précisions sur le tracé.



# 4

## L'ANALYSE QUALITATIVE

## SOUS-SOMMAIRE THÉMATIQUE

- 46 La concertation
- 48 Le projet : son opportunité et les études
- 52 Le projet : tracé, tunnel, ouvrages annexes
- 54 Les gares
- 65 Les sites industriels
- 66 Le calendrier
- 68 Le coût et le financement
- 70 Les impacts environnementaux
- 74 Les impacts socio-économiques
- 77 Les impacts fonciers
- 82 L'urbanisme
- 86 Les travaux et les nuisances
- 91 La nouvelle offre de transport
- 95 La relation aux autres modes de transport



# LA CONCERTATION

De nombreuses personnes ont exprimé leur satisfaction à l'égard du dispositif d'information et d'échanges mis en place. Cependant, l'objectif et le statut de ces échanges ont fait l'objet de questions. Le public se demande si son avis sera bien pris en compte ou si tout n'est pas déjà décidé. Il s'interroge également sur la suite du processus devant aboutir à la réalisation concrète de la Ligne Rouge Sud.

## L'OBJET DE LA CONCERTATION

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

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

Le schéma d'ensemble, qui comporte le tracé stabilisé du futur métro automatique et les gares, est donc arrêté et approuvé par décret en Conseil d'État et publié au Journal officiel en août 2011.

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

Ces comités rassemblent aux côtés de la Société du Grand Paris, les maires, les présidents de communautés d'agglomération, les conseils généraux, le STIF, les opérateurs de transport et les services de l'État. Les réunions de ces comités sont alimentées par les conclusions de comités techniques qui se réunissent préalablement et par les résultats des études de faisabilité réalisées parallèlement.

Ces comités ont permis de définir, commune par commune et dans le respect du schéma d'ensemble, les scénarios d'implantation précis des gares, des sites de maintenance et des ouvrages associés, ainsi que les variantes locales de tracé et l'insertion des lignes.

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

## LA PRISE EN COMPTE DES AVIS DU PUBLIC

« *Tout semble avoir été décidé en amont avec les élus. Il s'agit donc d'une réunion "d'information".* »

*Avis émis à Malakoff, le 9 octobre 2012.*

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

« *Enfin une réunion de toutes les tendances politiques pour un projet grandiose.* »

*Avis émis à Issy-les-Moulineaux, le 25 septembre 2012.*



## APRÈS LA CONCERTATION, L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Cette phase de concertation sur la Ligne Rouge Sud s'achèvera en amont de l'ouverture de l'enquête publique, qui aura lieu courant 2013. À cette date il ne sera plus possible de donner son avis ou de poser des questions sur le site Internet dédié à la concertation. La prise en compte des avis du public se fera dans le cadre de l'enquête publique.

Le dossier d'enquête publique sera consultable par l'ensemble des habitants, selon des modalités validées par la Commission d'Enquête. Il inclura le présent bilan de la concertation. L'enquête publique va permettre de poursuivre le processus d'information auprès des habitants et le recueil de leurs avis. Ils pourront exprimer leurs appréciations, suggestions et propositions sur un registre d'enquête, par correspondance ou directement auprès des commissaires-enquêteurs. L'enquête publique est un préalable nécessaire à l'obtention de la déclaration d'utilité publique qui constitue un acte indispensable à la poursuite du projet.

## LE CONTENU DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

La composition du dossier d'enquête publique est encadrée par des textes législatifs et réglementaires nationaux et européens. Le dossier comporte 10 pièces :

- l'objet de l'enquête et son contexte juridico-administratif ;
- le plan de situation du projet ;
- la présentation du programme (l'ensemble du Grand Paris Express) ;
- une notice explicative du projet (le tronçon) et les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- le plan général des travaux ;
- l'appréciation sommaire des dépenses ;
- les études d'impact environnemental (établies à la fois à l'échelle du Grand Paris Express et du tronçon concerné), comprenant chacune notamment l'état initial de l'environnement (la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, etc.), une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement, une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation, des compléments (atlas cartographiques et une étude d'incidences « Natura 2000 ») et annexes (schéma d'évacuation et étude de traitement des déblais, méthodologie de calcul pour l'estimation des émissions de CO<sub>2</sub>, enjeux géologiques, hydrogéologiques et géotechniques, etc.) ;
- une évaluation socio-économique ;
- les sous-dossiers des mises en compatibilité des plans d'occupation des sols (POS) ou plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes concernées et PV des réunions d'examen conjoint ;
- des annexes (consultation inter-administrative, synthèse des avis reçus, bilan du débat public qui a eu lieu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011 sur le schéma d'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris, le présent bilan de la concertation, rapport du garant de la concertation nommé par la CNDP).

# LE PROJET : SON OPPORTUNITÉ ET LES ÉTUDES

## LE PROJET : SON OPPORTUNITÉ ET LES ÉTUDES

« Accrochez-vous, on compte sur le super métro attendu avec impatience. »

Avis émis à Issy-les-Moulineaux, le 25 septembre 2012.

« C'est un projet lourd mais qui est nécessaire, même vital. Il permettra de déconcentrer Paris, de favoriser et diversifier le développement des communes. Le Grand Paris Express nous offrira à tous une nouvelle vie !!! »

Avis émis à Maisons-Alfort, le 22 octobre 2012.

Le projet est plébiscité par la quasi-totalité des participants. Quelques voix se sont néanmoins élevées contre le projet en lui-même ou contre certaines décisions concernant le tracé et le positionnement des gares.

La Société du Grand Paris a expliqué les enjeux du projet, les choix effectués et leurs raisons. Elle a réaffirmé que le projet, bénéficiant d'un large consensus et d'une volonté politique sans faille, était bel et bien en marche.

Elle a par ailleurs souligné que, parallèlement aux échanges avec les habitants, les élus et les partenaires, le projet avançait grâce à un considérable travail d'études permettant d'évaluer les impacts du projet dans ses très diverses dimensions (socio-économiques, environnementales, urbanistiques, etc.) et de trouver les meilleures solutions techniques pour le mener à bien.

## LA DISCUSSION SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

La Société du Grand Paris a rappelé que le grand débat public, tenu en 2010-2011, a confirmé l'opportunité du projet inscrit dans la Loi sur le Grand Paris (Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010) et en a précisé le schéma d'ensemble.

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

À une intervention soulignant que le Grand Paris Express, en créant des emplois, ferait venir les « forces vives » de Province vers l'Île-de-France, déséquilibrant ainsi gravement l'aménagement territorial national, la Société du Grand Paris a répondu que l'objectif du projet n'était pas de déséquilibrer l'emploi sur le territoire. Aujourd'hui, le phénomène de « métropolisation » crée de l'emploi. Mais ce n'est pas au détriment de la Province, dont la population augmente également pratiquement partout.

Par ailleurs, si le Grand Paris Express présente des avantages indéniables pour les Franciliens, il profitera également à l'ensemble des Français et aux nombreux visiteurs étrangers. Le tracé des lignes et l'implantation des gares ont en effet été réalisés de façon à permettre des continuités nationales et internationales. Huit gares du Grand Paris Express seront en correspondance avec des gares du réseau ferroviaire à grande vitesse, existantes ou projetées, et avec les trois aéroports de Roissy, d'Orly et du Bourget.

# LE PROJET : SON OPPORTUNITÉ ET LES ÉTUDES

## LE CHOIX DU TRACÉ ET DES GARES

À l'issue du débat public 2010-2011, le tracé et les gares ont été localisés (Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par décret le 24 août 2011).

L'heure n'est plus à la remise en cause du projet tel que présenté mais aux échanges sur les conditions de sa réalisation et sur la fonctionnalité des futures gares.

## LE GRAND PARIS EXPRESS VERSUS L'AMÉLIORATION DE L'EXISTANT

En réponse à une question sur l'opportunité de construire un nouveau métro plutôt que d'améliorer l'existant, il a été répondu que le protocole passé entre l'État et la Région le 26 janvier 2011, à l'issue des débats publics sur le réseau de transport du Grand Paris et sur Arc Express, s'accordait sur deux objectifs :

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

Sur un montant total d'investissement de 32,4 milliards d'euros, 11,9 milliards d'euros seront consacrés à l'amélioration de l'existant. La création du Grand Paris Express, par son effet de « désaturation » de réseaux existants aujourd'hui surchargés, va permettre, au-delà de leur modernisation, d'en améliorer le fonctionnement.

Par ailleurs, la création du Grand Paris Express, reposant largement sur des roades, répond à des objectifs que le réseau actuel, même amélioré, n'aurait pas pu remplir. Ce dernier est en effet construit en étoile. Il n'est pas adapté aux déplacements de banlieue à banlieue qui aujourd'hui représentent 70 % des déplacements en Île-de-France. (Source : Enquête Globale Transport 2010).

Faute d'offre, à peine le quart des déplacements en petite couronne se font aujourd'hui en transport en commun. De surcroît, nombreux sont les Franciliens obligés de passer par le centre de Paris pour aller de banlieue à banlieue, ce qui a pour conséquence de saturer les lignes de métro existantes.

## LE MÉTRO VERSUS LE TRAMWAY OU LE BUS

Parmi les contestations exprimées, quelques personnes auraient souhaité que l'on choisisse un autre mode de transport : le tramway ou le bus. Il a été répondu que ces modes de transport ne pouvaient pas remplir les mêmes objectifs, leurs capacités de transport étant moindres alors que le projet du Grand Paris Express vise une profonde révision de l'offre du transport à l'échelle régionale, en termes de desserte, de capacité et de vitesse. Par ailleurs, il a été souligné que le tramway nécessitait en zone urbaine dense des voies dédiées prises sur l'espace automobile. Or, il est prouvé que le ralentissement automobile provoque une augmentation de la pollution. A contrario, le Grand Paris Express permettra de réduire les émissions de NOx et de particules fines dans des proportions significatives.

## LE CHOIX DE DÉMARRER PAR LE TRONÇON LIGNE ROUGE SUD

La Société du Grand Paris a expliqué que l'association Orbival menait depuis 2006 une action volontariste pour relier les banlieues du Val-de-Marne et poursuivre son extension vers l'ouest. Ce tronçon répond à un vrai besoin des populations. Grâce à une entente des élus, le projet de la Ligne Rouge Sud est celui qui a progressé le plus rapidement.

## UN PROJET DÉFINI ET FONDÉ SUR LA BASE DE NOMBREUSES ÉTUDES

Le projet se fonde sur des évaluations et des hypothèses techniques qui s'affinent au fur et à mesure des études. Les études menées à l'heure actuelle sont des études de définition et des études préliminaires qui portent sur la faisabilité sociale, économique, technique et réglementaire du projet. S'y ajoutent les études environnementales spécifiques. L'ensemble de ces études permet d'apprécier tous les types d'impact (positifs et négatifs) du projet afin d'en présenter un bilan permettant de déterminer l'utilité publique à l'issue des phases de concertation préalable et d'enquête publique. Dans un second temps, des études complémentaires seront menées. On les appelle études d'avant-projet ou études projet. Leur niveau de définition sera supérieur. Elles permettront la réalisation des travaux.

# LE PROJET : TRACÉ, TUNNEL, OUVRAGES ANNEXES

Le tracé de la Ligne Rouge Sud a fait l'objet de nombreuses demandes de précision, les habitants cherchant à savoir si le métro passera sous leurs habitations. Concernant le tunnel, sa profondeur et son passage en zone de carrières ont été discutés. Le positionnement des puits de ventilation et de sécurité et leurs emprises ont également fait l'objet de nombreuses questions.

## LE TRACÉ

« *Quand le tracé exact sera-t-il connu ?* »

*Question posée à Vanves, le 15 octobre 2012.*

De nombreuses questions ont porté sur le tracé avec des demandes locales très précises. Les réponses ont été apportées au cas par cas. Le site Internet s'enrichissant au fur et à mesure des échanges, le tracé de la Ligne Rouge Sud tel qu'il est présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été mis en ligne et est disponible sur le site Internet depuis le 18 octobre 2012 ([www.lignerouge-sud](http://www.lignerouge-sud) : sur chaque page « Gare »).

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

Elle a expliqué que le tracé proposé à la concertation pouvait néanmoins encore être ajusté au vu des résultats attendus des études complémentaires. Il sera définitivement arrêté au cours de l'année 2013. Cependant, ces éventuels ajustements ne pourront être que mineurs en raison des nombreuses contraintes qui déterminent en grande partie le tracé. Il s'agit notamment de garantir les correspondances avec les gares actuelles et de positionner les ouvrages annexes (puits de ventilation et de sécurité) dans la mesure du possible sur l'espace public.

Il a été souligné que le site Internet présentait le tracé de la Ligne Rouge Sud avec un fuseau d'une épaisseur de 100 mètres. À la fin des travaux, le tunnel ne fera que 10 mètres de large. Le public sera informé de l'affinement du tracé lors de futurs temps d'échanges.

Enfin, il a été précisé que le tracé était entièrement souterrain sur la Ligne Rouge Sud comme les trois quarts du réseau du Grand Paris Express. Les sections qui font aujourd'hui l'objet d'une étude d'insertion de la ligne en surface par la Société du Grand Paris se trouvent entre Le Bourget et Roissy (Ligne Rouge) et entre Palaiseau et Saint-Quentin-Université (Ligne Verte). L'insertion de la Ligne Orange est quant à elle en cours d'étude par le STIF.

## LE TUNNEL

« *Y aura-t-il des nuisances au passage du futur métro ?* »

*Question posée à Villiers-sur-Marne, le 11 octobre 2012.*

Aux questions portant sur la profondeur du tunnel, il a été répondu que le tunnel serait situé en très grande profondeur à 30 ou 40 mètres, la plus faible profondeur étant de 15-20 mètres.

Cette profondeur est essentiellement liée à de fortes contraintes géologiques et au passage sous les réseaux de transport existants. Elle permettra de limiter les bruits et vibrations.

Concernant les carrières très présentes dans les sous-sols entre Issy-les-Moulineaux et Cachan, l'objectif a été de les éviter lorsque cela était possible. Cependant, le tracé très contraint et l'étendue importante des carrières obligent de passer au droit de zones de carrières. Dans ce cas, le tunnel a été approfondi afin de passer sous le plancher des carrières à une distance suffisante pour éviter les risques de mouvements de terrain. Un travail a été effectué avec l'Inspection générale des carrières (IGC) afin de déterminer avec précision les zones nécessitant une attention particulière.

## LES OUVRAGES ANNEXES (OU OUVRAGES ASSOCIÉS)

Le positionnement des puits de ventilation et de sécurité, leur taille et leurs éventuelles nuisances ont fait l'objet de questions récurrentes.

Chaque demande de précision locale a été traitée. Aujourd'hui, les ouvrages annexes figurent sur le tracé mis en ligne. Leurs emplacements sont stabilisés. Ils seront dans la mesure du possible implantés sur le domaine public. La Société du Grand Paris a rappelé que la réglementation impose d'avoir, tous les 800 mètres, des puits de sécurité. Ces derniers auront également vocation à ventiler le tunnel. Ces puits seront réalisés en souterrain et ne seront visibles en surface que par une grille d'environ 40 m<sup>2</sup>.

## ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

### SECTEUR ENTRE LA GARE FORT D'ISSY – VANVES – CLAMART ET LA GARE CHÂTILLON – MONTROUGE

Il a été décidé de localiser un puits dans le square Malleret-Joinville car c'était la seule solution pour respecter la réglementation (un puits d'accès pompiers tous les 800 mètres) au regard des nombreuses contraintes techniques relatives au tracé et à la présence du Fort de Vanves. Pendant les travaux qui dureront entre 18 mois et 2 ans, le square sera indisponible. Mais la Société du Grand Paris s'est engagée à valoriser ce dernier à l'issue des travaux. Une grille de 40 m<sup>2</sup> sera installée dans le square. Des aménagements autour de la grille la rendront moins visible. Il n'y aura pas de nuisances sonores pour les riverains : l'ouvrage sera implanté entre deux rues et les ventilateurs seront situés dans la partie basse du puits et comprendront des « insonorisateurs ».

### SECTEUR DE VITRY-SUR-SEINE

Certaines emprises d'ouvrages annexes serviront également de puits d'entrée et/ou de sortie de tunneliers. C'est le cas aux Ardoines, où l'ouvrage annexe positionné en bord de Seine servira également de puits d'entrée de tunneliers. Ce dernier sera intégralement recouvert à la fin des travaux. À terme, seule la grille au sol du puits de ventilation et d'accès de secours restera.

# LES GARES

Les gares suscitent naturellement de très nombreuses préoccupations locales. Un premier groupe de questions a porté sur leur emplacement et sur leurs accès depuis la ville. De nombreuses interventions ont également porté sur le dimensionnement des gares et des accès au vu du nombre de voyageurs à venir. Quant aux connexions avec le réseau actuel et à venir, elles ont été très largement abordées. Enfin quelques questions ont été posées sur les caractéristiques générales des gares et leur méthode de construction.

## LES EMPLACEMENTS DES GARES ET LES ACCÈS

Il a souvent été demandé pourquoi telle gare du Grand Paris Express n'était pas accolée ou fusionnée à telle autre déjà présente sur le territoire, pourquoi elle ne se rapprochait pas plus du tramway, pourquoi elle ne se trouvait pas de ce côté-ci plutôt que de ce côté-là, etc. La Société du Grand Paris a rappelé sa démarche et les critères qui ont présidé aux choix d'implantation des gares. Les grands principes de tracé et d'implantation des gares ont été actés dans le cadre du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris, qui s'est déroulé de fin septembre 2010 à fin janvier 2011. Un des critères de choix de la Société du Grand Paris en ce qui concerne l'implantation des gares a été l'interconnexion avec les modes lourds (RER, métro, Transilien).

De manière générale, les choix relatifs à l'implantation plus précise des gares se sont fondés sur une analyse multicritères portant sur les paramètres suivants :

- ▶ des critères de fonctionnalités, en termes :
  - de tracé et d'exploitation du réseau (performance du tracé de la ligne et temps de parcours) ;
  - d'efficacité (organisation du fonctionnement de la gare, à l'intérieur du bâtiment même et par rapport au contexte urbain) ;
  - de connectivité (correspondance entre la future gare et les modes ferrés existants et la prise en compte du potentiel d'organisation des autres modes de transport non ferrés) ;
  - d'insertion urbaine (qualité de l'insertion de la gare dans le tissu urbain environnant) ;
  - opportunités d'aménagement et de développement (services, commerces, etc.) ;

▶ des critères techniques, en termes de construction (méthodes et contraintes constructives) et de gestion du chantier (limiter les nuisances vis-à-vis des riverains et des activités voisines) ;

▶ des critères environnementaux (préservation de la ressource en eau, de la biodiversité, respect du paysage urbain, prise en compte des risques naturels, etc.).

Depuis le débat public, des réflexions ont été menées sur chacune des gares pour définir de manière précise leur positionnement et prendre en compte l'ensemble des besoins et contraintes du territoire. Ces réflexions ont été menées avec les collectivités territoriales, les partenaires (le STIF, la RATP, la SNCF et RFF notamment) ainsi que de nombreux experts.

## ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

### GARE PONT DE SÈVRES

Le choix d'implantation a été imposé par les contraintes techniques très importantes dans le secteur : le tunnel ne pouvait en effet pas passer sous les bâtiments de Boulogne-Billancourt car leurs fondations étaient trop profondes, et il devait franchir la Seine au plus vite pour éviter les fondations du pont de Sèvres et pour remonter le plus tôt possible sous la colline de Saint-Cloud et desservir la gare de Saint-Cloud Transilien à une profondeur raisonnable. Ces contraintes techniques ont imposé un emplacement sous le quai Georges Gorse à mi-chemin entre la station de métro M9 et le pont Renault, ce qui permet l'indispensable connexion à la ligne 9 et à la gare routière, mais également un accès vers l'île Seguin ainsi que la desserte des nouveaux quartiers du Trapèze.

### GARE ISSY RER

La gare a été positionnée à l'angle de l'avenue de Verdun et de la rue Aristide Briand, sur un tracé dicté par la nécessité de passer entre les arches du viaduc du RER C afin de ne pas les fragiliser. Les sorties au niveau de la ville sont de part et d'autre d'un bâtiment voyageur émergent excentré par rapport au volume souterrain des quais qui sont situés sous la rue Aristide-Briand. Le positionnement du volume souterrain sous la rue Aristide-Briand est par ailleurs compatible avec le prolongement possible de la ligne 12 sous l'avenue Verdun et la création d'une station à ce niveau.

### GARE FORT D'ISSY – VANVES – CLAMART

Le choix de l'emplacement est dicté par la volonté d'assurer la meilleure connexion possible avec le Transilien N. Il permet également aux habitants des 4 communes alentour (Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff) de pouvoir accéder à la gare malgré la présence de voies ferrées. C'est la raison pour laquelle il a été décidé de mettre le volume souterrain de la gare en travers, sous le faisceau ferré. Dès lors, depuis les 4 territoires, les voyageurs pourront accéder facilement à la salle d'échanges, ouvrant les correspondances vers le Grand Paris Express et le Transilien N. Il y a donc un accès depuis la gare actuelle de Clamart, un accès entre Clamart et Malakoff permettant d'aller directement vers le boulevard des Frères Vigouroux, un accès côté Issy / Vanves sur la rue du Clos Montholon, et un dernier accès à l'angle des rues du Professeur Calmette et du Général de Gaulle. Afin de bien desservir les 4 territoires, il n'était pas judicieux de mettre le volume de la future gare au niveau du bâtiment de la gare SNCF de Clamart.

### GARE BAGNEUX M4

Elle se situera dans un quartier en pleine mutation (ZAC Victor-Hugo) qui accueillera à terme une forte densité de population. Le projet est la construction d'un pôle de transport s'étendant sur l'avenue Henri-Barbusse, l'avenue Pasteur et la rue de Verdun. Il sera constitué de deux lignes de métro, la ligne 4 et le Grand Paris Express, ainsi que de plusieurs lignes de bus. Il y a donc deux projets : celui de la Société du Grand Paris pour le Grand Paris Express et celui de la RATP pour la ligne 4 et les bus. Les maîtres d'ouvrage mènent ces projets de manière coordonnée et en étroite concertation avec les élus.

### GARE VILLEJUIF INSTITUT GUSTAVE ROUSSY

Le département a facilité l'implantation de cette gare au sein du parc départemental des Hautes Bruyères en cédant 7 500 mètres carrés à la Société du Grand Paris. Cet emplacement au plus près de l'Institut Gustave Roussy répond au souhait de l'ensemble de la communauté médicale et scientifique. L'enjeu est non seulement de pouvoir desservir efficacement l'hôpital qui reçoit plusieurs milliers de personnes chaque jour, mais également de favoriser le développement du parc d'innovation thérapeutique Cancer Campus, et de le relier aux autres grands pôles de recherche du territoire (Kremlin-Bicêtre, l'Hôpital de Créteil, le plateau de Saclay) notamment par la réalisation des différentes lignes du Grand Paris Express. La gare de Villejuif Institut Gustave Roussy accueillera à terme la Ligne Rouge et la Ligne Bleue. Concernant les espaces verts, un travail est actuellement mené avec les urbanistes sur les liaisons douces qui relieront la gare et les grands parcs du secteur. Le parc des Hautes-Bruyères et les jardins familiaux seront préservés. Dans le cadre de l'émergence du futur pôle Cancer Campus avec la gare, des réflexions sont engagées par les collectivités, afin de rendre possible un accès au site Cancer Campus depuis les quartiers Est de Cachan, ce qui permettrait un accès à la gare de Villejuif IGR.

# LES GARES

## GARE VITRY CENTRE

Initialement, la Société du Grand Paris a travaillé sur la proposition d'Orbival plaçant la gare sous la RD5 et sous la future station de tramway. Mais la présence d'une canalisation d'eaux usées sous cette voie et de l'émissaire de Villejuif sous l'avenue du Moulin de Saquet posait de grandes difficultés. Aussi le positionnement de la gare a été décalé sous le parc municipal du Coteau-Marcel Rosette. Un engagement a été donné pour préserver la partie rénovée du parc, épargner les plus beaux arbres et les aires de jeux, ne pas toucher au pigeonnier et à la maison des Cygnes. De plus, l'accès à ce parc depuis l'avenue Maximilien-Robespierre et depuis la rue Édouard-Tremblay sera maintenu pendant la durée des travaux.

## GARE LES ARDOINES

La gare a été positionnée à l'ouest des voies ferrées, permettant d'éviter les difficultés techniques associées à une implantation sous les voies ferrées existantes (complexité de réalisation, impacts sur la circulation ferroviaire, interaction forte avec les installations techniques existantes de la SNCF en rive Est du faisceau ferroviaire, coûts et délais supplémentaires, etc.). La future gare sera accessible depuis l'Est du faisceau via un projet de franchissement des voies ferrées qui doit assurer une liaison de qualité et l'ouverture de la gare sur le quartier en développement.

## GARE DU VERT DE MAISONS

La gare se situe au croisement de la ligne RER D, sous l'actuel parvis de la gare RER du Vert de Maisons. La prise en compte de contraintes urbaines (zone pavillonnaire côté Alfortville, présence du Square Dufourmantelle, et projet de bureaux côté Maisons-Alfort) et techniques (canalisation d'eaux usées à 24 mètres de profondeur côté Alfortville) ont conduit au positionnement retenu.

## GARE SAINT-MAUR – CRÉTEIL

L'implantation de la gare a été définie dans le cadre d'un travail collaboratif avec la Ville de Saint-Maur, et avec les différents partenaires des territoires, notamment le Conseil Général du Val-de-Marne, le STIF et les opérateurs de transport public. Plusieurs contraintes majeures ont été prises en compte, afin d'insérer au mieux le tunnel et la gare dans le secteur : les contraintes environnementales, les voies du RER, la présence d'une canalisation pour les eaux usées sous la rue des Remises et le tissu urbain dense. La gare a donc été positionnée de manière à minimiser les impacts sur le bâti, tout en optimisant la correspondance avec le RER A et le TransVal-de-Marne (TVM). L'enjeu d'intermodalité implique un positionnement de la boîte au plus près des installations actuelles du RER.

La nouvelle gare se situe à côté de l'ancienne gare, et non dessous. Cette variante avait été étudiée, mais n'avait pas été retenue pour des raisons de coût et d'impact sur le trafic existant. Cela aurait imposé de faire de nombreux travaux sur les quais du RER, et aurait conduit à condamner l'utilisation du RER pendant la phase travaux.

## GARE CHAMPIGNY CENTRE

La gare est localisée sur la commune de Champigny-sur-Marne, sous la RD4, à l'ouest des voies de fret. Elle est située à environ 500 mètres de l'Hôtel de Ville de Champigny. La gare s'insère également à proximité de la ZAC des Bords de Marne, des logements collectifs du quartier du Maroc au sud, et du quartier des Quatre Cités au nord.

Elle sera donc une gare de desserte locale. La nouvelle infrastructure contribuera au dynamisme du centre ville et permettra des projets de densification en activités économiques ou en logements, par exemple le long de la RD4 ou bien dans le secteur de l'ancienne gare du Plant.

## GARE BRY – VILLIERS – CHAMPIGNY

Lors du débat public de 2010, les maires des communes de Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne ont manifesté le souhait de positionner la gare de Bry – Villiers – Champigny à l'intersection des trois communes. La gare est implantée à proximité de l'autoroute de l'Est (A4) ainsi que des voies ferrées du RER E et de la grande ceinture. L'emplacement de la gare permet d'optimiser la correspondance avec le projet de nouvelle gare de RER E, qui a vocation à compléter le pôle multimodal de Bry – Villiers – Champigny, ainsi qu'avec le projet de bus en site propre Altival. Les modalités de desserte de la gare à partir de « l'entre-deux ferroviaire » seront stabilisées dans le cadre de l'approfondissement des études de la gare du Grand Paris Express, en lien avec les études de la gare du RER E, d'Altival et des projets urbains conduits par les communes. En effet, le Grand Paris Express a pour vocation de mieux desservir certains territoires mal irrigués par les transports en commun afin de favoriser leur développement et de créer de nouveaux pôles d'attractivité. Cette gare répond donc à un objectif de désenclavement et de développement territorial : elle a pour but de créer une nouvelle centralité à l'aide d'un maillage fin (Grand Paris Express, RER E, Altival, etc.). La construction de cette gare s'accompagnera d'un certain nombre de projets urbains, menés par les villes, qui favoriseront le développement territorial.

## GARE NOISY – CHAMPS

La gare est localisée sur les communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne, sous le boulevard du Ru de Nesle. Son emplacement permet une optimisation de la correspondance avec le RER A et la future Ligne Orange. La gare est située au cœur du pôle de développement Descartes. La réalisation du réseau de transport du Grand Paris Express va amplifier la dynamique du pôle, comme celle de son environnement urbain. Les espaces émergents de la gare seront facilement accessibles. On pourra y entrer depuis différentes directions. Les voies du RER A restent une barrière physique, mais elles seront partiellement couvertes au droit de la gare. Les cheminements à l'intérieur de la gare seront fluides et permettront aux voyageurs de se répartir au mieux sur l'ensemble des quais. Par ailleurs, les voyageurs pourront également rejoindre le Grand Paris Express par les 2 accès actuels du RER A qui seront maintenus.

# LES GARES

## LES CORRESPONDANCES ET LA GESTION DES FLUX DE VOYAGEURS

De nombreuses questions ont porté sur les correspondances et les cheminements des voyageurs. Le bon dimensionnement des infrastructures a été un sujet de préoccupation fréquemment rappelé. Tous les intervenants souhaitent en effet que la circulation des voyageurs à travers les accès et dans les espaces de liaison soit fluide. De même, tous souhaitent des temps de correspondances réduits et des connexions évidentes avec les bus et tramways.

Un des objectifs du Grand Paris Express est de s'interconnecter le mieux possible avec l'ensemble du réseau de transport existant ou programmé (Métro, RER, lignes SNCF, Tram, Bus). Ainsi, toutes les gares proposent des correspondances qui sont par ailleurs intégrées aux coûts de construction du Grand Paris Express. Les temps de correspondance ont été réduits au maximum en tenant compte des spécificités et des contraintes propres à chaque lieu.

La Société du Grand Paris a rassuré le public sur le fait que les prévisions de trafic ont été établies sur le long terme, à l'horizon 2035, pour tenir compte de la montée en charge du nouveau réseau après sa mise en service. Les études réalisées tiennent compte des projets d'aménagement et des perspectives démographiques qui pourront influencer sur les flux de voyageurs en gare. Les flux prévisionnels d'échange des voyageurs en provenance ou vers les lignes en connexion ont été évalués suivant la même méthode.

La Ligne Rouge Sud transportera entre 250 000 et 300 000 voyageurs à sa mise en service. Les infrastructures et l'offre de transport répondront à cette demande prévisionnelle qui nécessite bien la mise en place d'un mode de transport à grande capacité.

## ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

### GARE PONT DE SÈVRES

Le temps de correspondance avec les quais de la ligne 9 sera d'environ 5 minutes, grâce à un lien souterrain dédié et mécanisé reliant la mezzanine située juste au-dessus des quais du Grand Paris Express à la salle des échanges RATP, ce qui permet d'atteindre les quais du métro en descendant quelques marches, ou bien de rejoindre la gare routière en remontant d'un niveau. Il est impossible, dans le cadre du projet actuel, d'envisager des liens directs entre la gare de tramway (T2) et la future gare de métro. La desserte des Sévriens vers le Grand Paris Express se fera par les 5 lignes de bus existantes (voire par d'autres liaisons à l'avenir). L'objectif est donc de créer un lien rapide entre les quais du futur métro et la gare routière. Par ailleurs, les modalités d'accès à la gare, à pied et en vélo feront l'objet d'une réflexion avec les partenaires de la Société du Grand Paris, dont notamment le STIF, la RATP, la ville et le conseil général. Il faut souligner que lorsque la Ligne Rouge sera prolongée jusqu'à La Défense, la liaison entre le sud des Hauts-de-Seine, le Val-de-Seine et le pôle d'activité de La Défense s'effectuera principalement avec cette Ligne Rouge, qui offrira une vitesse élevée. Cela réduira le nombre de voyageurs susceptibles d'emprunter le T2 en venant de la gare Pont de Sèvres de la Ligne Rouge.

### GARE ISSY RER

Le projet prévoit une correspondance dédiée permettant d'arriver jusqu'aux quais du RER C en moins de 4 minutes. Le positionnement du volume souterrain sous la rue Aristide-Briand est par ailleurs compatible avec le prolongement possible de la ligne 12 sous l'avenue Verdun et la création d'une station à ce niveau. Cela permettra de renforcer le caractère multimodal de ce pôle de transport. Pour ce qui concerne le lien avec le tramway T2, il pourra se faire par la correspondance avec une ligne de bus.

### GARE FORT D'ISSY – VANVES – CLAMART

Les prévisions de trafic mettent en avant le fait que 40 % des voyageurs fréquentant la gare Grand Paris Express à l'heure de pointe du matin seront des correspondants avec le Transilien N. C'est la raison pour laquelle le temps de correspondance a fait l'objet d'un travail minutieux : de l'ordre de 3 minutes du fait du positionnement de la salle des voyageurs sous les quais du Transilien.

### GARE CHÂTILLON – MONTROUGE

La correspondance avec la ligne 13 se fera en un peu plus de 4 minutes, essentiellement en raison de la profondeur de la gare Grand Paris Express. Cette correspondance se fera par un lien dédié et mécanisé (escalier mécanique) entre la salle d'échange Grand Paris Express et les quais, sans passer par l'actuelle salle des billets de la ligne 13 afin de séparer les flux et d'éviter une saturation des espaces.

### GARE DE BAGNEUX M4

La gare Grand Paris Express de Bagneux sera en correspondance avec la future gare de la ligne 4. Les études d'avant-projet du prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux sont plus avancées que les études préliminaires de la gare Grand Paris Express. L'insertion du terminus de la ligne 4 du métro ainsi que le profil en long du tracé sont d'ores et déjà figés. Ces éléments ont été pris en considération pour l'insertion de la gare Grand Paris Express de Bagneux. Les études d'avant-projet qui seront menées en 2013 par la Société du Grand Paris permettront d'optimiser la correspondance souterraine entre les deux gares. La question de l'intermodalité est en cours de réflexion avec le STIF, la RATP, le Conseil Général des Hauts de Seine et la ville de Bagneux pour insérer au mieux un pôle bus au cœur de l'îlot gare constitué par l'arrivée des deux métros.

### GARE ARCUEIL – CACHAN

Le temps de correspondance avec le RER B sera d'un peu plus de 4 minutes. Il s'explique principalement par la déclivité entre les quais du Grand Paris Express et les quais du RER. Le projet prévoit des escalators et ascenseurs qui augmenteront jusqu'à trois fois la capacité de l'accès aux quais du RER B en direction de la province ou de Paris.

### GARE DE VILLEJUIF LOUIS ARAGON

Le choix d'implantation a été motivé par l'indispensable connexion à la ligne 7 du métro et à sa station terminus de Villejuif Louis Aragon. La recherche d'une intermodalité efficace entre les différents modes de transport (métro, bus et tramway) a conduit à privilégier le positionnement au nord du pôle multimodal Aragon. La correspondance avec la ligne 7 se fera en 2min30 et avec le tramway en moins de 4 min.

### GARE VITRY CENTRE

Le choix d'implantation de la gare permet une correspondance efficace avec le futur tramway au niveau de la RD5. Ainsi, la correspondance avec le tramway se fera en 4 minutes environ. Deux solutions sont à l'étude : d'une part, un cheminement des voyageurs en correspondance via l'espace public, en surface. Le positionnement de la station de tramway en face de l'entrée de la gare permettrait de gérer correctement les flux de voyageurs (solution déjà développée avec le T3 à la gare RER B de Cité Universitaire à Paris, ou avec la ligne 4 du métro à Porte d'Orléans). D'autre part, une autre solution consiste à créer un couloir souterrain entre la gare et la station de tramway. Cette hypothèse pose des difficultés liées à l'insertion du futur couloir : nécessité d'implanter des ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite à chaque accès, ainsi que des lignes de contrôle. Ces deux solutions seront comparées dans la suite des études.

# LES GARES

## GARE LES ARDOINES

La gare a été dimensionnée en fonction des estimations des flux de voyageurs calculées en prenant compte du fort développement économique et urbain du secteur. La gare sera accessible depuis l'Est du faisceau via un projet de franchissement des voies ferrées, qui doit assurer une liaison de qualité et l'ouverture de la gare sur le quartier en développement. La correspondance avec le RER C est optimale : elle se fera en 3 minutes environ. Enfin, le projet de transport en commun du TZEN 5, dont le parcours est prévu sur le futur pont, a également été pris en compte : la correspondance sera assurée en moins de 5 minutes.

## GARE LE VERT DE MAISONS

Le choix d'implantation a été motivé par la recherche d'une correspondance efficace avec la gare existante. L'objectif a été de raccourcir au maximum les distances entre les deux gares. Les évaluations de trafic montrent que les voyageurs qui emprunteront la nouvelle gare seront majoritairement (à plus de 80 %) des correspondants avec le RER D.

## GARE SAINT-MAUR – CRÉTEIL

L'emplacement de la gare permet d'optimiser la correspondance avec le RER A et le Trans-Val-de-Marne. L'enjeu d'intermodalité implique de positionner la boîte au plus près des installations actuelles du RER.

## GARE CHAMPIGNY CENTRE

La gare de la Ligne Rouge permettra l'interconnexion avec la Ligne Orange. Deux schémas d'interconnexion sont possibles et font actuellement l'objet d'études conduites par la Société du Grand Paris et le STIF, en liaison avec les élus concernés.

**Une première hypothèse d'exploitation** prévoit que les trains de la Ligne Rouge circulent sur la Ligne Orange, et vice-versa. Autrement dit, les voyageurs peuvent passer de la Ligne Rouge à la Ligne Orange sans avoir à changer de train à la gare de Champigny Centre. Cette hypothèse s'appelle « l'interopérabilité des Lignes Rouge et Orange ». Avec cette hypothèse, lorsque les trains en provenance de Saint-Maur – Créteil arrivent à Champigny, un train sur deux par exemple continue sur la Ligne Rouge, en direction de Noisy – Champs et un train sur deux continue sur la Ligne Orange, vers Rosny-Bois-Perrier. C'est le principe de la fourche : il y aurait, dans cette hypothèse, un tronçon commun jusqu'à Champigny, desservi par des trains toutes les deux minutes, et deux branches, avec une fréquence qui pourrait être de l'ordre de 4 minutes.

**La deuxième hypothèse d'exploitation** est celle de la correspondance entre les Lignes Rouge et Orange. Dans ce schéma, tous les trains de la Ligne Rouge en provenance de Saint-Maur – Créteil poursuivent leur parcours vers Gare Bry – Villiers – Champigny et Noisy – Champs, et inversement. Les voyageurs en provenance de la Ligne Rouge qui souhaitent poursuivre le trajet sur la Ligne Orange, doivent faire une correspondance et changer de train. Dans ce cas, la fréquence sur la Ligne Rouge sera donc de deux minutes.

Le Gouvernement, par la voix de Madame Cécile Duflot, Ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, a fait savoir qu'il convient de privilégier l'interopérabilité, à chaque fois que c'est possible ; c'est donc l'objectif à atteindre. La Société du Grand Paris poursuit les études en ce sens, en liaison avec les équipes du STIF.

Par ailleurs, l'enquête publique sur le tronçon sud de la Ligne Rouge ainsi que la concertation sur la Ligne Orange menée en 2013 par le STIF permettront d'arrêter la meilleure solution. Le STIF indiquera alors ses choix concernant la Ligne Orange.

La Société du Grand Paris n'étant pas maître d'ouvrage de la Ligne Orange, a donc été conduite à présenter comme solution de référence, dans le dossier d'enquête publique, le scénario de correspondance (elle y était juridiquement obligée) mais avec les mesures préparatoires pour l'interopérabilité. Ces mesures permettront de préserver et de préparer la réalisation de la Ligne Orange.

## GARE BRY – VILLIERS – CHAMPIGNY

Cette gare a été conçue pour permettre une optimisation de la correspondance avec le projet de gare nouvelle sur le RER E à Gare Bry – Villiers – Champigny ainsi qu'avec le projet de bus Altival qui circulera sur le boulevard Jean-Monnet. L'objectif est de rapprocher les mises en service des deux gares mais le planning des travaux de la gare RER E n'est pas encore établi.

## GARE NOISY – CHAMPS

La gare assurera les correspondances avec le maximum d'efficacité en créant un système d'interconnexion efficace avec le RER A, la Ligne Orange, le futur « TCSP » (transport en commun en site propre) et la gare routière Bus. Les quais de la Ligne Rouge sont positionnés sous les voies ferrées du RER A existantes, perpendiculairement à ces dernières, le long du boulevard du Ru de Nesle. Leur réalisation nécessitera donc la reprise en sous-œuvre des infrastructures du RER.



# LES GARES

## LE TRAVAIL SUR LES CHEMINEMENTS DES VOYAGEURS

La Société du Grand Paris explique que l'objectif est de permettre l'usage du réseau de transport par tous et de la manière la plus autonome et simple possible. Cela se traduit par la recherche de parcours les plus courts, les plus directs et les plus intuitifs possibles et par la mise en place d'une organisation claire du parcours (repères visuels, sonores, tactiles et signalisation visuelle et sonore) pour assurer le confort physique et psychologique du voyageur lors du cheminement et de l'attente.

Il est notamment envisagé de développer une signalétique très lisible : en gros caractères, contrastée, à hauteur des yeux, disposée selon un jalonnement rapproché.

Des bandes d'éveil à la vigilance seront posées. Elles seront tactiles (plots avertissant du danger dû à la présence d'un dénivelé) et visuelles.

Enfin, les bords des quais seront équipés de façades avec des portes à ouverture automatique. Des dispositifs visuels, sonores et tactiles permettront de repérer facilement ces portes, leur ouverture et leur fermeture.

## LA SÉCURITÉ AUX ABORDS ET À L'INTÉRIEUR DES GARES

« Quels moyens seront mis en œuvre pour assurer la sécurité dans et autour des gares ? »

Question posée à Champigny-sur-Marne, le 6 novembre 2012.

La Société du Grand Paris a rassuré les usagers sur la sécurité des gares : tous les espaces seront vidéo-surveillés et des personnels habilités assureront la sécurité. Un travail est également réalisé sur la conception même des gares. D'autres réflexions portent sur le renforcement du confort et du sentiment de sécurité chez les voyageurs (choix des matériaux, éclairage, etc.). Concernant la sécurité aux alentours des gares, ce sujet fait l'objet d'une grande attention. Un Commissaire divisionnaire, intégré à la Société du Grand Paris, est en charge de ce sujet. Il travaille en lien étroit avec la Préfecture de police et les préfets de département.

## LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES GARES

« Quel aménagement est-il prévu à l'intérieur des gares ? »

Question posée à Saint-Maur-des-Fossés, le 12 novembre 2012.

Le concept de gare pour le Grand Paris Express est un concept de bâtiment unique où l'on retrouve tous les services et l'accueil regroupés au même endroit. Des études sont en cours pour déterminer le besoin de services de chaque gare (commerces, services publics, cabinets médicaux, garage à vélo, auto-partage, wifi, etc.). Elles prennent en compte la fréquentation attendue, la place de la gare dans le réseau, le profil des usagers de la gare, l'environnement urbain et l'offre de service déjà existante dans les environs, le potentiel foncier et les contraintes de l'infrastructure. Il s'agira d'intégrer cette offre de service nouvelle dans le tissu commerçant existant aux alentours de la gare sans lui nuire. Les élus locaux prendront part aux choix qui seront faits.

« On aimerait que les gares du Grand Paris Express soient belles ! »

Avis émis à Villejuif, le 18 octobre 2012.

La Société du Grand Paris a choisi le cabinet Jacques Ferrier pour l'accompagner en matière d'architecture et de design. Un travail a commencé sur l'esthétisme et le design des gares. Une attention précise sera portée à la signalétique, aux sons et aux couleurs notamment. Les gares devront témoigner à la fois de leur appartenance à un réseau (« un air de famille ») et refléter la personnalité du territoire dans lequel elles s'inséreront.

« Quel sera le nom de ma future station ? »

Question posée à Boulogne-Billancourt, le 5 octobre 2012.

Enfin, les noms de gares mentionnés dans le schéma d'ensemble sont provisoires. Le nom définitif sera fixé en concertation avec les communes concernées, et en tenant compte de la commodité d'usage pour les voyageurs utilisant le réseau. Ainsi, il paraît souhaitable que les gares en correspondance aient des noms identiques ou au moins similaires.

## LA CONSTRUCTION

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

# LES SITES INDUSTRIELS

Peu de questions ont porté sur les sites industriels nécessaires à la future ligne de métro. Il s'agit du SMR, (Site de maintenance et de remisage des trains) et du PCC (Poste de commandement centralisé) tous les deux situés à Champigny-sur-Marne ainsi que du SMI (Site de maintenance des infrastructures) situé à Vitry-sur-Seine. Quelques riverains souhaitent cependant en connaître les impacts visuels.

## LES PRINCIPES DE CONCEPTION DES BÂTIMENTS INDUSTRIELS

La Société du Grand Paris explique sa démarche pour la conception et la réalisation des sites industriels.

Elle s'attache d'une part aux questions environnementales. L'objectif est de maîtriser les consommations d'eau et d'énergie. Des études importantes sont menées sur les qualités énergétiques des bâtiments et les potentiels de chaque emplacement (géothermie, ensoleillement).

Elle prend en compte d'autre part les questions d'image et d'impacts visuels pour les habitants. Les sites respecteront l'environnement urbain dans lequel ils se situent (parc paysager à Champigny ou bâtiments industriels à Vitry) tout en étant clairement identifiables comme faisant partie du réseau du Grand Paris Express. Une charte architecturale et d'aménagement des sites industriels guidera la conception des bâtiments. Chacun aura donc des caractéristiques propres et des caractéristiques communes à tous.

## ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

### SMR DE CHAMPIGNY

Le site est en partie souterrain, dans son emprise située sous le parc départemental. Ensuite, le niveau de voie remonte pour atteindre le terrain naturel du nord de la parcelle. Les aménagements routiers font l'objet d'une étude concertée avec le Conseil Général du Val-de-Marne et les communes de Villiers-sur-Marne et Champigny.

En liaison avec l'agence de développement du Val-de-Marne, un travail est conduit pour trouver la solution la plus adéquate pour pouvoir relocaliser les entreprises qui vont être impactées par le SMR de Champigny.

### SMI DE VITRY-SUR -SEINE

Sur le SMI de Vitry, un travail conjoint entre la Société du Grand Paris et l'EPA Orsa est en cours pour faire en sorte que la réalisation du SMI s'intègre harmonieusement avec l'aménagement urbain de la ZAC des Ardoines.

## LE CALENDRIER\*

« Dans ce contexte de crise économique n'y a-t-il pas un risque de report complet ou partiel du projet ? »

Question posée à Créteil, le 15 novembre 2012.

« Alors que la Société du Grand Paris doit réexaminer la priorité et l'enchaînement des opérations, quelle est la crédibilité du planning des travaux ? »

Question posée à Cachan, le 8 octobre 2012.

De nombreuses personnes s'interrogent sur l'annonce d'une mise en service en 2018 qui, pour certaines, leur paraît un peu trop ambitieuse. D'autres questions ont porté sur le calendrier des travaux et sur les échéances du Grand Paris Express dans sa globalité.

\* Élément présenté au public en 2012, ne tenant pas compte de la nouvelle feuille de route présentée le 6 mars 2013 par le Premier ministre, lors de son discours sur le Nouveau Grand Paris. (cf. dernière partie du bilan de la concertation « complément au bilan de la concertation »).

### LA MISE EN SERVICE EN 2018

La Société du Grand Paris réaffirmait, fin 2012, que la mise en service progressive de la Ligne Rouge Sud sera bien au rendez-vous, à partir de fin 2018. Il s'agissait d'une volonté politique forte.

Depuis la création de la Société du Grand Paris, par la loi du 3 juin 2010, le projet progresse rapidement. Toutes les grandes étapes du projet ont été menées dans les délais prévus. La méthode mise en place par la Société du Grand Paris, à l'échelle globale du projet, est payante parce qu'elle est fondée sur la concertation qui permet d'avancer ensemble notamment au moyen de la tenue de nombreux comités de pilotages et de réunions techniques sur l'ensemble du tronçon. Ils permettent aux élus et aux partenaires d'arrêter les meilleures solutions techniques en fonction des enjeux du territoire.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris ne travaille pas en séquentiel, mais en simultané : les réunions publiques se tiennent alors que la préparation des consultations de maîtrise d'œuvre est en cours de finalisation et que les appels à candidature ont déjà été lancés. Il s'agit de pouvoir engager la maîtrise d'œuvre courant 2013 afin de continuer à respecter le calendrier.

La première partie du tronçon à être mise en service sera « Noisy – Champs – Les Ardoines » (nécessairement raccordée au SMR et au SMI). Sur la partie des Hauts-de-Seine, un décalage de 9 à 18 mois est envisagé en raison de difficultés techniques majeures (zones de carrières, etc.). Néanmoins l'objectif est bien la mise en service de façon progressive en fonction de l'état d'avancement des travaux.

### LE CALENDRIER DE TRAVAUX DE LA LIGNE ROUGE SUD

Plusieurs « fronts » ont déjà été ouverts :

- les implantations prévues pour les puits de départ et les emprises nécessaires pour faire descendre les tunneliers ont été discutées avec chaque collectivité et les autres partenaires des territoires. Un accord de principe a été obtenu dans les temps au sein des Comités de Pilotage ;
- les propriétaires concernés par les acquisitions foncières de surface du premier tronçon (33 hectares soit 358 parcelles dont 186 appartiennent à des privés et 172 à des personnes publiques) ont déjà été contactés, soit par l'opérateur foncier SEGAT/SCET mandaté par la Société du Grand Paris, soit directement par la Société du Grand Paris ;
- les sondages de sous-sols ont été réalisés (tous les 200 mètres sur l'ensemble du tracé de la Ligne Rouge Sud).

Dès 2014 débiteront les premiers travaux. Ils concerneront la déviation des réseaux concessionnaires (eau, gaz, électricité, etc.) qui seront modifiés par leurs gestionnaires ou propriétaires.

À partir de 2015, les gares seront construites à ciel ouvert, avant de faire passer les tunneliers. En parallèle commencera la construction des sites industriels.

À certaines phases du calendrier, sept tunneliers opéreront sur le tronçon de la Ligne Rouge Sud et travailleront, pour une grande part, simultanément. Plusieurs puits de départ de tunnelier vont donc être créés sur l'ensemble du tronçon.

### LE CALENDRIER GÉNÉRAL DU GRAND PARIS EXPRESS

« Après la Ligne Rouge Sud, quel sera le prochain tronçon ? »

Question posée à Boulogne-Billancourt, le 5 octobre 2012.

Le Gouvernement a souhaité déterminer les conditions et les modalités d'un phasage du réseau Grand Paris Express. **La ministre de l'Égalité des Territoires et du Logement, Madame Cécile Duflot a diligenté une mission technique destinée à expertiser les coûts de l'ensemble du projet du Grand Paris Express, à formuler des propositions sur le séquençage des réalisations des différents tronçons de façon à sécuriser les moyens de financement nécessaires à mettre en face.**

**Sur la base de cette expertise, le gouvernement statuera au début de l'année 2013.**

**La Société du Grand Paris est donc en attente de ces décisions sur les prochains tronçons à mettre en œuvre.**

La Société du Grand Paris s'est toutefois organisée pour pouvoir lancer, dès la décision gouvernementale sur le séquençage, les enquêtes publiques sur les prochains tronçons, de manière échelonnée. La méthode mise en œuvre pour la Ligne Rouge Sud sera appliquée aux autres tronçons.

# LE COÛT ET LE FINANCEMENT\*

« C'est un projet merveilleux, pratiquement un rêve à portée de main. Il ne faudrait pas qu'il soit remis en cause par des problèmes de financement ! »

Avis émis à Bagneux, le 16 octobre 2012.

« Quel sera le coût global du projet ? »

Question posée à Vitry-sur-Seine, le 12 octobre 2012.

## LE COÛT DE LA LIGNE ROUGE SUD

Le coût du tronçon Pont de Sèvres <> Noisy – Champs est évalué, aux conditions économiques de 2010, à 5,025 milliards d'euros pour les infrastructures et 270 millions d'euros pour les acquisitions foncières.

## LE FINANCEMENT DU PROJET PAR LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Le financement de la Société du Grand Paris est fondé sur :

- des recettes fiscales affectées ;
- une dotation de l'État ;
- des contributions de la Région, de la Ville de Paris et des départements de petite couronne, dans le cadre de l'enveloppe de 900 millions d'euros antérieurement réservée à la réalisation de la rocade automatique Arc Express ;
- le recours à l'emprunt.

Les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris (péages) ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.

Les recettes fiscales affectées sont de trois natures :

- une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER), assise sur les matériels roulants de transport ferré de voyageurs en Île-de-France, payée par le STIF ; elle représente actuellement environ 60 millions d'euros par an ;
- une taxe spéciale d'équipement : additionnelle aux taxes locales (habitation, foncier bâti, foncier non bâti et cotisation foncière des entreprises), elle est d'un montant fixe de 117 millions d'euros réparti sur les contribuables franciliens ;
- une fraction de la taxe annuelle sur les surfaces de bureaux, de commerce, de stockage et de stationnement : cette part est actuellement de 168 millions d'euros mais devrait croître à l'avenir, compte tenu de la dynamique de l'assiette de la taxe et de son barème.

En « régime de croisière », les recettes fiscales affectées à la Société du Grand Paris procureront entre 400 et 450 millions d'euros par an. En effet, elles lui procurent actuellement un peu moins de 350 millions d'euros par an mais un prélèvement exceptionnel de 95 millions d'euros par an institué au profit de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) prendra fin en 2013.

Concernant la dotation de l'État, le Premier Ministre a indiqué, le 30 octobre dernier à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris : « L'exercice d'actualisation des coûts et de priorisation des travaux a été engagé par Madame Cécile Duflot à ma demande (...). Nous disposerons de tous les éléments en début de l'année prochaine. Et sur ces bases, dès que cela sera nécessaire, et en 2015 s'il le faut, nous mettrons en place la dotation du milliard au capital de la Société du Grand Paris ».

Les collectivités locales, la région, et les départements, apporteront des concours complémentaires, notamment dans le cadre de l'enveloppe de 900 millions d'euros initialement prévue pour le financement de la première tranche du projet régional de rocade (Arc Express, projet fusionné en 2011 dans le Grand Paris Express).

Enfin, la Société du Grand Paris empruntera le reste des fonds nécessaires à la conception et la construction du réseau, et remboursera cet emprunt en phase d'exploitation. Elle disposera pour ce faire :

- des recettes fiscales affectées ;
- des redevances payées par les exploitants du service de transport (péages) ;
- des recettes complémentaires tirées notamment de l'exploitation commerciale des gares (publicité, commerces, etc.), voire d'autres services (infrastructures de communication numérique, etc.).

La dette sera ainsi intégralement amortie en une quarantaine d'années, en cohérence avec la durée de vie des actifs de la Société du Grand Paris.

\* Élément présenté au public en 2012, ne tenant pas compte de la nouvelle feuille de route présentée le 6 mars 2013 par le Premier ministre, lors de son discours sur le Nouveau Grand Paris. (cf. dernière partie du bilan de la concertation « complément au bilan de la concertation »).

# LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

« Quels seront les impacts écologiques du projet ? »

Question posée à Vitry-sur-Seine, le 12 octobre 2012.

La Société du Grand Paris a souvent été interrogée sur la dimension environnementale du projet. Les franciliens l'ont questionnée sur la prise en compte des risques d'inondation, des carrières, sur la protection de la faune et la flore, la gestion des chantiers et des déblais. Au-delà, ils ont souhaité connaître les effets du Grand Paris Express sur la réduction de la circulation automobile et donc sur la qualité de l'air que nous respirerons. Enfin, les bilans énergétique et carbone de la construction et de l'exploitation du Grand Paris Express ont également fait l'objet de quelques questions.

## L'ÉVALUATION STRATÉGIQUE ENVIRONNEMENTALE

D'un point de vue général, la Société du Grand Paris a souhaité expliquer sa démarche environnementale globale. En effet, elle a intégré très en amont et dans la conception même du Grand Paris Express, des préoccupations écologiques fortes de manière à s'assurer qu'elles seront pleinement prises en compte au stade le plus précoce du processus de conception du projet, aux côtés des considérations économiques et sociales (analyse socio-économique).

Cette volonté s'est traduite par une évaluation environnementale stratégique présentée dès le débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris. L'analyse a notamment porté sur la qualité de l'air, le bruit, la ressource en eau, les milieux naturels, les ressources minérales, les paysages, l'agriculture, le patrimoine architectural, les risques naturels et technologiques.

L'évaluation environnementale a éclairé les choix du maître d'ouvrage, lui permettant de ne retenir que des options techniquement réalisables et d'avoir une première appréciation des conditions de réalisation, de leur difficulté et des risques techniques. Par exemple, l'identification des contraintes (topographie, géologie, présence de nappes d'eaux souterraines, forages, etc.) auxquelles le chantier devra faire face a permis d'anticiper les mesures de prévention des risques, des pollutions et des nuisances.

## LES RISQUES D'INONDATION ET DE POLLUTION DES NAPPES PHRÉATIQUES

« Quelles précautions sont prises contre les inondations ou grandes crues ? »

Question posée à Vitry et à Sèvres, les 12/10 et 24/09/2012.

Le tunnel passera notamment sous la Seine à Sèvres mais également à Vitry-sur-Seine et Alfortville, puis sous la Marne à Créteil et Saint-Maur-des-Fossés. L'eau constitue donc un enjeu environnemental majeur, avec la présence de ces cours d'eau et de plusieurs nappes phréatiques (comme celle de Champigny). La construction en zone inondable impose des contraintes particulières et des études spécifiques seront effectuées : il faut en effet, d'une part, garantir que l'ouvrage construit n'aggrave pas le risque d'inondation et, d'autre part, adapter les méthodes de construction à ce risque. Les techniques de génie civil adaptées permettront d'éviter les phénomènes dits « de remontée de nappe » et des inondations liées aux travaux.

## ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

### GARE BRY – VILLIERS – CHAMPIGNY

La présence probable de sols pollués nécessitera une attention spécifique pendant les travaux ; les remblais des 4 premiers mètres du sol sont en effet susceptibles de contenir des hydrocarbures, des composés volatiles, des métaux et certains métalloïdes. Même si la nappe d'eau souterraine des calcaires de Champigny est a priori située à 28 mètres de profondeur, soit un peu au-dessous de celle de la gare, il conviendra de rester vigilant pour que les travaux n'entraînent aucun risque de pollution pour cette nappe particulièrement sensible. Ces sujets sont techniquement maîtrisés.

## LE CONTEXTE GÉOLOGIQUE

« La nature des sols a-t-elle déjà été étudiée sur tout le tracé de la Ligne Rouge Sud ? »

Question posée à Clamart, le 13 novembre 2012.

L'insertion du tunnel sous une immense zone de carrières souterraines entre Issy-les-Moulineaux et Arcueil – Cachan est sensible. Ces carrières souterraines de plusieurs niveaux n'ont été que partiellement remblayées après leur exploitation. L'identification des zones de carrières souterraines a permis d'adapter, en amont du projet, le tracé et la profondeur du tunnel, ainsi que les méthodes constructives afin de prévenir tout mouvement de terrain en surface. Ce travail a été effectué en coordination avec l'Inspection générale des carrières (IGC).

Après la gare d'Arcueil – Cachan, le tunnel s'inscrit dans une topographie extrêmement accidentée, avec une déclivité de 80 mètres sur une courte distance entre le fond de la vallée de la Bièvre et la butte de l'Institut Gustave Roussy. De ce fait la gare Villejuif Institut Gustave Roussy est la plus profonde du réseau. Les quais de la Ligne Rouge sont à 51 mètres de profondeur.

La nature des sols et sous-sols est bien connue en Île-de-France, elle a néanmoins été vérifiée et confirmée par la réalisation de sondages.

# LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

## LA PROTECTION DE LA FAUNE ET DE LA FLORE

Les études ont identifié de manière précise des espèces animales et végétales qui pourraient être impactées par les travaux, soit du fait de la destruction temporaire de leur habitat, soit du fait de la rupture d'une continuité écologique qui permet aux espèces de se déplacer au sein de leur territoire. Sur cette base, la Société du Grand Paris procédera avant le démarrage des travaux aux demandes d'autorisation de déplacement des espèces concernées. À la fin du chantier, les habitats seront reconstitués, les espèces réintroduites et leur évolution suivie.

La Friche de la « Bonne Eau », située près de la future gare Bry – Villiers – Champigny, abrite quatre espèces d'insectes protégés, dont la mante religieuse ou le phanéroptère méridional, qui ont conduit à son classement en zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique couramment appelée ZNIEFF. Sur la base de l'étude d'impact, des inventaires et études complémentaires seront effectués afin de garantir la protection de ce milieu, préservé depuis 2005 mais qui demeure fragile comme l'atteste l'évolution des prairies et friches qui constituent l'habitat des insectes au cours des dernières années.

## LA GESTION DES DÉBLAIS

La réalisation du Grand Paris Express produira environ 20 millions de m<sup>3</sup> de déblais provenant de l'excavation des gares et surtout des tunnels.

Dès la phase de conception du projet, des solutions de valorisation des déblais réutilisables ont été recherchées. Un premier inventaire des possibilités de valorisation en Île-de-France a été réalisé et des études complémentaires sont en cours. Par exemple, sur certaines parties du tracé, les déblais seront potentiellement valorisables en tant que matériaux de construction car on sait qu'à l'heure actuelle, la région Île-de-France est importatrice de ce type de matériaux. Les techniques appropriées de creusement seront donc mises en œuvre pour préserver la valorisation de ces matériaux. La plupart des autres déblais pourront être utilisés dans des projets d'utilité publique, comme par exemple les modelés paysagers, des ouvrages de type talus ou murs antibruit, les comblements de galeries ou la requalification de carrières arrivées en fin d'exploitation. Enfin, certains déblais, non valorisables ou issus de sols pollués, feront l'objet de traitements spécifiques ou de mise en décharge, conformément aux réglementations en vigueur.

Concernant le transport et l'évacuation de ces déblais, la proximité de voies d'eau sera systématiquement valorisée et le transport des déblais par la voie fluviale ou ferrée sera privilégié dans la mesure du possible. D'autre part, la Société du Grand Paris a procédé au recensement, sur les 10 ans à venir, de l'ensemble des sites qui, en Île-de-France et au-delà, disposent des capacités suffisantes pour accueillir et traiter ces déblais. Ces disponibilités, mises en regard du planning des travaux, permettront d'organiser en amont l'évacuation des terres issues du creusement : choix du mode d'évacuation (fleuve, rail, route), de l'installation de destination, d'un lieu de stockage temporaire ou de prétraitement, etc. Ce travail d'anticipation témoigne de la triple ambition de la Société du Grand Paris de réduire les nuisances du chantier pour les riverains, d'optimiser la gestion de ses déblais et d'en réduire ainsi le coût, et également de contribuer aux objectifs de rééquilibrage territorial visés par le Conseil régional dans le cadre des travaux en cours sur le PREDEC (plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics).

## L'IMPACT DU GRAND PARIS EXPRESS SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE ET LA QUALITÉ DE L'AIR

On estime que le Grand Paris Express entraînera une diminution de la circulation automobile de 1,4 %, soit 18 700 véhicules à l'heure de pointe du matin, permettant ainsi une réduction de 55 kilomètres de la longueur des axes congestionnés. En favorisant le report modal de la voiture vers les transports en commun, le projet entraînera une diminution de 1,4 % à 2 % du volume des principaux polluants issus du trafic routier. (Source : Enquête Globale Transport 2001).

## LE BILAN ÉNERGÉTIQUE ET BILAN CARBONE

« Quel sera le bilan énergétique du Grand Paris Express ? »

Question posée à Bry-sur-Marne, le 18 septembre 2012.

En prenant en compte la diminution de la circulation routière et la consommation d'énergie nécessaire au fonctionnement du Grand Paris Express, on estime que le nouveau réseau de métro permettra à l'horizon 2035 d'économiser entre 16 000 et 24 500 tonnes équivalent pétrole par an en considérant le Grand Paris Express seul. En considérant également les effets positifs induits par la densification prévue dans les contrats de développement territorial, le gain s'élève de 621 000 à 716 000 tonnes équivalent pétrole par an.

Concernant le bilan carbone, d'aujourd'hui à 2050, les résultats montrent qu'à elles seules, les améliorations induites au niveau de la mobilité en Île-de-France permettent de compenser les émissions liées à la construction et au fonctionnement de l'infrastructure (environ 5 millions de tonnes équivalent carbone). En effet, lorsque le Grand Paris Express sera en fonctionnement et que de nombreux automobilistes l'emprunteront abandonnant leur voiture individuelle, des gains importants se réaliseront. L'équilibre entre la production nécessaire à la construction et les gains se fera à partir de 2027.

Par ailleurs, si on ajoute les gains permis par la densification prévue dans les contrats de développement territorial, ce sont près de 30 millions de tonnes équivalent carbone qui pourront être économisées à l'horizon 2050.

# LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

De nombreuses questions ont été posées sur l'emploi généré par la construction de la Ligne Rouge Sud, et au-delà du chantier, par l'effet du Grand Paris Express sur le développement économique de l'Île-de-France. Par ailleurs, les conséquences de l'arrivée du métro sur la spéculation foncière et l'augmentation des loyers sont des sujets d'inquiétude qui ont été évoqués.

## L'EMPLOI

« La dimension sociale fait-elle partie des appels d'offre ? »

Question posée à Montrouge, le 17 octobre 2012.

« Je souhaite que ce chantier bénéficie aux entreprises françaises et aux jeunes à la recherche d'emploi. »

Avis émis à Bagneux, le 16 octobre 2012.

« Le projet va générer de nombreux emplois. Mais cela impose d'anticiper les compétences nécessaires et donc la formation. »

Avis émis à Champs-sur-Marne, le 6 novembre 2012.

« Dans quelle mesure les PME / TPE pourront-elles bénéficier de cette dynamique ? »

Question posée à Champs-sur-Marne, le 10 octobre 2012.

## LES TRAVAUX GÉNÉRATEURS D'EMPLOIS, LES MARCHÉS PUBLICS, LA FORMATION

L'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris indique que « le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui (...) promeut le développement économique créateur d'emplois de la région capitale ». Le souhait commun largement exprimé est que le chantier du métro bénéficie notamment aux entreprises françaises et à l'emploi local, dont celui des jeunes.

Il a été répondu que le chantier allait créer environ 20 000 emplois par an pendant 10 ans.

Afin de favoriser au mieux l'emploi local, notamment celui des jeunes, une réflexion est en cours depuis plusieurs mois avec les communes et les services de l'État (notamment la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi, DIRECCTE, Pôle Emploi et Alliance Ville Emploi). Il s'agit de mettre en place les formations qui permettront de postuler aux emplois générés par le chantier du Grand Paris Express. Cette réflexion sur la formation va être poursuivie avec les fédérations professionnelles.

Dans le cadre des procédures de passation de marchés que la Société du Grand Paris engage et va engager pour la conception et la réalisation des projets d'infrastructures du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris rappelle que les règles de publicité et de mise en concurrence s'appliquent, conformément aux directives européennes. La Société du Grand Paris fait en sorte que le plus grand nombre d'entreprises (y compris les PME) puisse participer à ses consultations. Cette volonté se matérialise notamment par une politique d'allotissement (à titre d'exemple, les travaux de sondages de reconnaissance géologique des sols ont fait l'objet d'une division en 9 lots). Des entreprises de taille intermédiaire pourront se regrouper et des PME pourront intervenir soit directement, soit dans le cadre d'une sous-traitance. En particulier, la sous-traitance joue un rôle important pour l'amélioration de l'accès des PME aux grands marchés. Elle permet d'encourager l'accès des PME à la commande publique.

Par ailleurs, des clauses d'insertion seront insérées dans les marchés passés par la Société du Grand Paris. Ces clauses, qui consistent en des engagements des titulaires de marchés à réserver une part du temps de travail nécessaire à l'exécution des marchés, à une action d'insertion d'une certaine durée, permettront de renforcer la cohésion sociale et territoriale et de faciliter l'accès ou le retour à l'emploi de personnes en parcours d'insertion professionnelle et rencontrant des difficultés particulières. Elles concerneront principalement les marchés de travaux. Mais elles commenceront à être développées, à partir du début de l'année prochaine, pour les marchés de maîtrise d'œuvre. À titre d'exemple, ces clauses seront également insérées dans les marchés concernant la sécurisation et la gestion des parcelles à acquérir.

## LES EMPLOIS LIÉS À LA FUTURE EXPLOITATION DE LA LIGNE ROUGE SUD

À l'heure actuelle, les emplois en gare et sur la Ligne Rouge Sud sont difficilement quantifiables. Ces derniers dépendront du futur exploitant. Néanmoins, il est déjà envisagé que les trois infrastructures de la Ligne Rouge Sud (site de maintenance et de remisage, poste de commandement centralisé, site de maintenance des infrastructures) génèrent plus de 550 emplois. Les emplois liés aux services en gare sont difficilement quantifiables aujourd'hui.

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

Au niveau de la région Île-de-France, on estime qu'entre 115 000 et 315 000 emplois nouveaux seront liés au dynamisme économique induit par le projet du Grand Paris Express.

Le développement des activités se traduira par un Produit intérieur brut (PIB) supplémentaire et des surcroûts de productivité liés à l'augmentation de la densité des activités.

La création du réseau du Grand Paris Express aura également un effet sur l'attractivité de la France pour les investisseurs internationaux, tant industriels, de bureaux que résidentiels. À cela doit être ajouté l'impact positif du projet sur l'attractivité touristique grâce notamment à l'amélioration des accès aux aéroports de Paris.

## LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

### LA SPÉCULATION FONCIÈRE

« Le risque d'inflation immobilière autour des gares est-il estimé ? »

Question posée à Arcueil, le 13 septembre 2012.

La spéculation foncière liée à l'arrivée du métro inquiète les habitants. Il est évident que la desserte d'un territoire par des transports en commun valorise les propriétés proches des lignes de transport et apporte de la valeur aux quartiers.

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

Les collectivités territoriales disposent des outils juridiques pour maîtriser la spéculation foncière.

Les Contrats de développement territorial (CDT) sont également un outil à disposition de l'État et des collectivités territoriales pour accompagner le développement en Île-de-France d'ici 2030 en termes d'emplois et de logements.

### LE MONTANT DES LOYERS

« Le Grand Paris Express va-t-il provoquer une augmentation des loyers ? »

Question posée à Bagneux, le 16 octobre 2012.

Ce sujet ne relève pas de la compétence de la Société du Grand Paris. Beaucoup d'éléments rentrent en ligne de compte sur cette question du prix de l'immobilier et des loyers (qualité de vie, fiscalité, niveau de transport, etc.).

Concernant les baux actuels : les loyers sociaux sont fixés par la loi et les loyers « libres » sont dorénavant également très encadrés (décision récente annoncée par la ministre en charge de l'Égalité des Territoires et du Logement, Madame Cécile Duflot).

## LES IMPACTS FONCIERS

De nombreux riverains ont demandé des précisions sur les achats de parcelles de surface nécessaires à la réalisation de la Ligne Rouge Sud et sur les acquisitions des volumes de sous-sols (tréfonds). Les référés préventifs, permettant d'établir un état des lieux des immeubles avant travaux afin d'indemniser les propriétaires en cas d'éventuelles dégradations imputables aux travaux de construction du métro, ont également fait l'objet de questions. Enfin, les franciliens ont demandé quelle était l'influence du projet sur le montant des taxes d'habitation et des taxes foncières.

### LES ACQUISITIONS FONCIÈRES

Pour mener à bien le Grand Paris Express, la Société du Grand Paris doit procéder à deux types d'acquisitions foncières : d'une part les parcelles (terrains en surface et voiries) nécessaires à la réalisation des gares, des ouvrages associés et des sites industriels et d'autre part les tréfonds aussi appelés « lots de volume » (en sous-sol) pour le passage du tunnel. Ces terrains et sous-sols peuvent appartenir à des personnes privées (particuliers, entreprises privées), ou publiques (État, collectivités locales ou établissements publics). Chaque acquisition fait l'objet d'une étude au cas par cas.

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

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

### LES ACQUISITIONS DE PARCELLES

« Quand les propriétaires de parcelles à acquérir seront-ils prévenus ? »

Question posée à Noisy-le-Grand, le 23 octobre 2012.

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

De nombreuses personnes ont demandé si leur habitation était concernée par l'acquisition de parcelles. Il a été répondu que tous les propriétaires des parcelles de surface avaient été contactés par l'opérateur foncier SEGAT/SCET avant les réunions publiques, les emprises nécessaires pour les gares, les ouvrages annexes et le chantier étant aujourd'hui identifiés.

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

La Déclaration d'Utilité Publique permettra à la Société du Grand Paris d'engager des expropriations si les négociations préalables n'ont pas abouti. Des indemnités seront alors fixées par le juge de l'expropriation.



# LES IMPACTS FONCIERS

## ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

### GARE FORT D'ISSY – VANVES – CLAMART

La parcelle la plus importante à acquérir (pour l'implantation de la gare et le puits de départ du tunnelier) appartient à RFF. Quelques parcelles privées devront être rachetées pour la construction de la gare. Les propriétaires ont tous déjà été contactés. Les trois ouvrages annexes réalisés entre cette gare et celle d'Issy RER se situent sur des parcelles publiques.

### GARE BAGNEUX M4

Seule la réalisation de la gare nécessitera quelques acquisitions de surface à proximité de la tour Pasteur et au nord du parc Robespierre pour le départ d'un tunnelier. À Cachan, les ouvrages (gare et puits) sont majoritairement implantés sur des propriétés publiques. La réalisation de la gare nécessitera l'acquisition de quelques commerces en complément du marché municipal.

### GARE VITRY CENTRE ET ARDOINES

Les ouvrages annexes se situent tous sur des propriétés publiques appartenant à la commune de Vitry-sur-Seine, au département du Val-de-Marne ou à l'État.

### GARE CRÉTEIL L'ÉCHAT

La gare est positionnée sur des terrains appartenant exclusivement à des personnes publiques (ville de Créteil, Conseil général du Val-de-Marne, etc.).

### GARE CHAMPIGNY CENTRE

Quelques acquisitions de propriétés sont nécessaires en complément de celle du centre technique municipal.

### GARE DE GARE BRY – VILLIERS – CHAMPIGNY

Des acquisitions de propriétés sont nécessaires rue des Hauts Bonne Eau, à la limite de Champigny-sur-Marne et de Villiers-sur-Marne. Les numéros concernés vont du 127 au 131. Pour information, la Société du Grand Paris précise que des bornages vont être effectués sur deux propriétés pour délimiter exactement les besoins sur la parcelle. En fonction et en accord avec le propriétaire, soit la parcelle sera intégralement rachetée, soit la partie seulement utile sera acquise. Une distinction est à opérer entre propriétaires et occupants. Pour les propriétaires, la situation est complexe à cet endroit, car certains sont difficilement identifiables, les parcelles occupées n'ayant pas été réclamées ou revendiquées depuis fort longtemps. Un travail est à mener sur ce point, parfois avec l'aide de cabinets de généalogie. Les propriétaires identifiés, quant à eux, ont déjà été approchés par l'opérateur foncier SEGAT, et les contacts se poursuivent. Enfin, concernant les occupants, la Société du Grand Paris se préoccupera de les aider à se relocaliser, à se reloger.

### GARE NOISY – CHAMPS

Pour les villes de Champs-sur-Marne et de Noisy, il n'existe pas de propriétés privées concernées par d'éventuelles acquisitions. Toutes les emprises nécessaires à la réalisation de l'infrastructure de transport sont publiques.

## LE CAS PARTICULIER DES COMMERCES ET ENTREPRISES

« Les commerçants impactés par les travaux seront-ils indemnisés ? »

Question posée à Saint-Maur-des-Fossés, le 12 novembre 2012.

En dehors du prix d'acquisition des murs, alloué au propriétaire, les titulaires de baux commerciaux obtiendront soit une indemnisation pour cessation d'activité s'ils ne souhaitent pas poursuivre leur activité commerciale, soit une indemnisation pour relocalisation en cas de poursuite d'activité. D'autre part, la Société du Grand Paris étudie des modalités d'indemnisation pour les pertes d'exploitation éventuelles subies par les commerces durant le chantier.

## ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

### GARE D'ISSY RER

Certains commerces devront être rachetés sur la pointe Verdun-Léon Blum. Des discussions sont en cours pour trouver des réimplantations proches. À ce stade, il n'est pas prévu que cette gare accueille des commerces de proximité.

### GARE ARCUEIL – CACHAN

Les travaux nécessiteront l'utilisation de l'emplacement du marché municipal de Cachan et l'acquisition de quelques commerces privés. Les commerçants seront indemnisés ou il leur sera proposé un nouveau lieu d'implantation. Le marché sera reconstitué à proximité de son implantation actuelle, avant la démolition.

### GARE LES ARDOINES

Autour de cette gare et du Site de maintenance industriel (SMI) des acquisitions de bâtiments d'activité vont avoir lieu. Des possibilités de réimplantation des entreprises utilisatrices seront étudiées sur la commune de Vitry-sur-Seine. La Société du Grand Paris prendra en charge financièrement l'accompagnement des entreprises qui pourraient être partiellement déplacées.

# LES IMPACTS FONCIERS

## L'ACQUISITION DES TRÉFONDS

« Les propriétaires sont-ils prévenus quand le tunnel passe sous leur propriété ? »

Question posée à Champigny-sur-Marne, le 6 novembre 2012.

La réalisation du tunnel imposera l'acquisition des tréfonds nécessaires (volumes en sous-sol) car en droit français le propriétaire du sol est également propriétaire du sous-sol, sans limite de profondeur.

Actuellement un tracé de principe a été établi par les équipes de la Société du Grand Paris. Il va être précisé au cours de l'année 2013. L'opérateur foncier SEGAT/SCET prendra contact avec les propriétaires concernés par des acquisitions en tréfonds dès que le tracé sera connu avec suffisamment de précision.

La vente des tréfonds n'a aucun effet sur les droits du propriétaire en surface. Ces droits sont totalement maintenus.

Si le propriétaire refuse de vendre, la Société du Grand Paris recourra à l'expropriation du lot de volume en sous-sol. Le tracé tel qu'il est présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (qui sera rendu en 2013) est disponible sur notre site Internet à l'adresse suivante : [www.lignerougesud.fr](http://www.lignerougesud.fr) (médiathèque / Cartes / Cartes-implantation du tunnel et des ouvrages annexes).

## LES RÉFÉRÉS PRÉVENTIFS AVANT TRAVAUX

L'ensemble des propriétés situées à l'aplomb ou à proximité du tracé feront l'objet de référés preventifs par la Société du Grand Paris avant le démarrage des travaux. Ainsi tout désordre même minime qui pourrait être la conséquence des travaux, sera constaté rapidement et donnera lieu aux mesures nécessaires, y compris au versement éventuel d'indemnités.

## L'IMPACT SUR LES IMPÔTS FONCIERS ET LOCAUX

« Le projet va-t-il avoir un impact sur les taxes locales ? »

Question posée à Villiers-sur-Marne, le 11 octobre 2012.

Une taxe spéciale d'équipement a été instituée par la loi de finances rectificative pour 2010 au profit de la Société du Grand Paris. Pour les particuliers, elle se présente comme une taxe additionnelle, en Île-de-France, à la taxe d'habitation et aux impôts fonciers. Son montant total est fixé à 117 millions d'euros. Il est réparti au prorata des impôts locaux existants, et représente une charge modeste, estimée à 11 euros par an pour un ménage francilien moyen. Cette taxe est, d'ores et déjà, payée par tous les contribuables franciliens, sans considération de la desserte de leur commune ou de leur quartier par le réseau de transport du Grand Paris.

La Société du Grand Paris explique par ailleurs que la création du réseau, indépendamment de la contribution de l'ensemble des franciliens, ne se traduit pas pour les communes par des dépenses supplémentaires, mais plutôt par des ressources fiscales supplémentaires liées au développement d'activités ou à la création de logements, favorisées ou induites par le projet.

# L'URBANISME

Avec l'arrivée des nouvelles gares, les habitants se demandent comment leur ville va évoluer. Des projets d'aménagement sont-ils envisagés ? Quels en sont les décideurs ? Les habitants seront-ils associés à la transformation éventuelle de leurs quartiers ? La densification urbaine est-elle programmée ? Le développement du logement autour des gares et plus généralement en Île-de-France intéresse bien sûr de nombreux franciliens. Ce thème fait écho aux difficultés à se loger, surtout près des lieux où se trouvent les emplois. Rapprocher physiquement son lieu d'habitation de son lieu de travail reste un souhait de très nombreux habitants de l'Île-de-France.

## LE RÔLE DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS DANS L'AMÉNAGEMENT URBAIN

« La Société du Grand Paris peut-elle imposer ses règles d'urbanisme et influencer sur le PLU de la ville ? »

Question posée à Malakoff, le 9 octobre 2012.

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

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

La loi sur le Grand Paris a prévu que la Société du Grand Paris pouvait, en complément de sa mission principale de construction du réseau de transport, conduire des opérations d'aménagement ou de construction dans deux cas de figure : lorsque le Contrat de développement territorial (CDT) conclu entre l'État et un groupement de communes le prévoit ; ou, en l'absence de CDT, dans un rayon de 400 mètres autour des gares. Dans ce cas, les opérations d'aménagement ou de construction sont faites en respect des règles d'urbanisme telles qu'elles sont définies par la commune. La Société du Grand Paris ne pourra pas modifier, de sa propre initiative, les règles d'urbanisme applicables autour des gares en vue de ces opérations d'aménagement ou de construction.

La Société du Grand Paris insiste sur un point : son droit d'exproprier conféré par la Déclaration d'utilité publique (DUP) à intervenir ne concerne que l'infrastructure de transport. Cette DUP ne pourra permettre la modification des règles d'urbanisme que pour la réalisation de son infrastructure de transport.

## L'AMÉNAGEMENT AUTOUR DES GARES

« Qu'est-il prévu en termes d'aménagement autour des gares ? »

Question posée à Villiers-sur-Marne, le 11 octobre 2012.

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

À ce jour, une dizaine de gares du tronçon Pont de Sèvres <> Noisy – Champs offrent un potentiel d'aménagement pour la Société du Grand Paris. Au-delà de ces aménagements sur ou aux abords immédiats des gares, la Société du Grand Paris réfléchit à la valorisation des gares elles-mêmes avec une offre de commerces ou de services innovants.

Cette réflexion fait l'objet d'un travail partenarial, avec les élus locaux et les habitants. L'objectif est de répondre de manière très fine aux besoins locaux.

## ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

### GARE PONT DE SÈVRES

Un CDT est en cours d'élaboration sur GPSO. Une enquête publique sera engagée à partir du 1<sup>er</sup> trimestre 2013, avant son adoption définitive.

### GARE CHÂTILLON – MONTRouGE

Il n'y a pas de projets d'urbanisme particuliers à Montrouge.

### VILLEJUIF INSTITUT GUSTAVE ROUSSY

L'opération Cancer Campus prévoit d'étendre le parc des Hautes Bruyères. Les jardins ouvriers de l'Épi d'Or seront préservés. Le CDT « Le Campus Sciences et Santé » a été validé le 30 novembre 2012. Une enquête publique est prévue au 1<sup>er</sup> trimestre 2013.

### GARE LES ARDOINES

Une ZAC a été créée dont l'aménageur est l'EPA ORSA.

### GARE LE VERT DE MAISONS

Le parc de Vert de Maisons (2,5 hectares en plein cœur du quartier à côté de la gare du RER D) sera maintenu en l'état. Un immeuble de bureaux existe déjà à côté de la gare RER. Les projets actuels sont : la construction d'immeubles de bureaux de l'autre côté de la future place de la gare, la construction d'immeubles de logements rue Jean-Jaurès, le prolongement de la piste cyclable vers Créteil et la rénovation des trottoirs rue Jean-Jaurès. L'ambition affirmée est un urbanisme à taille humaine. Du côté d'Alfortville, plusieurs projets sont envisagés : aérer le cours Beethoven en faisant peut-être une percée sur la base de Choisy pour en améliorer la circulation automobile, reconstruire une place dans le quartier Chantereine Paul-Langevin qui accueillera le bus 103 et des stations d'Autolib'.

### GARE BRY – VILLIERS – CHAMPIGNY

Des programmes sont actuellement en cours d'étude entre les villes de Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne, et l'EPA Marne. Ils seront présentés prochainement aux habitants des communes concernées. La gare du Grand Paris Express va s'insérer dans un renouvellement urbain. De ce fait, il est possible que des programmes supplémentaires soient envisagés à proximité de la gare elle-même.

### GARE NOISY – CHAMPS

Les parcs de la Butte Verte et du Bois Saint-Martin ne seront pas impactés par les travaux. Quelques arbres devront être abattus au nord du boulevard Ru de Nesles mais la Société du Grand Paris s'est engagée à tous les replanter. Des études sont menées par les communes et l'EPA Marne sur l'urbanisation du secteur autour de la gare.

# L'URBANISME

## LA QUESTION DE LA DENSIFICATION URBAINE

« Ce métro ne risque-t-il pas de renforcer les déséquilibres territoriaux entre Paris et la banlieue ? »

Avis émis à Champs-sur-Marne, le 10 octobre 2012.

Le SDRIF, Schéma directeur de la région Île-de-France, est un texte portant sur la programmation d'aménagement du territoire à échéance 2030 (urbanisation, logements, emplois, transports, etc.). Le projet de SDRIF a été adopté le 25 octobre dernier par la Région Île-de-France et encourage une densification urbaine aux alentours des gares du Grand Paris Express. L'objectif fondamental est la création d'emplois et la dynamisation du tissu économique local par l'installation d'entreprises. En corollaire, des logements seront également créés. Le projet de SDRIF doit faire ensuite l'objet d'une enquête publique et sera adopté par décret en Conseil d'État.

Des études sont menées par les services de l'État (DRIEA), l'architecte-urbaniste Philippe Panerai et la Société du Grand Paris sur les potentiels de densification autour des gares. Elles visent à la fois à renforcer l'offre de logements, d'activités et d'équipements en profitant de la future infrastructure de transport, mais aussi à limiter l'étalement urbain. Il s'agit là d'un objectif largement recherché par le projet du nouveau SDRIF.

## LA QUESTION DE L'IDENTITÉ URBAINE

Cette question a été soulevée même si elle n'a pas été un thème majeur de débat. Le respect de l'identité urbaine dans la conception des gares est une préoccupation de la Société du Grand Paris.

La Société du Grand Paris travaille avec le cabinet Jacques Ferrier qui élabore actuellement des chartes sur l'architecture et le design des gares. Ces chartes permettront de donner « un air de famille » aux différentes gares (matériaux, signalisation, mobilier, ambiance sonore et visuelle, etc.) afin que le réseau soit identifiable. Différentes équipes d'architectes seront amenées à travailler sur les gares. En collaboration avec les villes, il leur appartiendra de faire en sorte que la gare s'intègre à son environnement urbain et respecte les identités territoriales.

La Société du Grand Paris précise que le futur métro étant souterrain, seules les gares seront visibles depuis l'extérieur. Le paysage urbain le long du tracé ne sera donc pas impacté par ce nouveau transport en commun.

## LE LOGEMENT

« Je m'inquiète du fait que la Ligne Rouge Sud soit un véritable aspirateur pour La Défense et qu'elle aggrave les déséquilibres emplois-logements. »

Avis émis à Sèvres, le 24 septembre 2012.

### RÉÉQUILIBRER LE TERRITOIRE EN RENFORÇANT LA MIXITÉ EMPLOIS-LOGEMENT

La situation en Île-de-France se caractérise par un déséquilibre entre les emplois à l'Ouest et les logements à l'Est.

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

Pour cela, la Loi du Grand Paris a créé les CDT chargés de développer les territoires sur une logique mixte logements-emplois. Ces contrats sont passés entre l'État, les communes et les intercommunalités. Ce sont des documents de programmation, de planification, conclus pour 15 ans. Ils portent sur tous les points de développement : équipements publics, route, emploi, formation professionnelle, logement, tourisme, habitat, etc. Aujourd'hui, 13 protocoles d'accords ont été signés entre l'État et les collectivités, la majorité étant situés à l'Est, au Nord et au Sud de la Région. Avant adoption définitive, chaque projet de CDT doit faire l'objet d'une enquête publique, dont l'arrêté d'ouverture devra être pris avant le 31 décembre 2013, conformément aux dispositions prévues par la loi Duflo n°2013-61.

Parallèlement, la loi du Grand Paris planifie la construction de 70 000 logements par an en Île-de-France dont plus de 38 000 seront réalisés dans les périmètres des CDT.

## PROPOSER DES LOGEMENTS ET DU TRAVAIL PRÈS DES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS

« Il est essentiel de veiller à rééquilibrer travail et habitat autour des gares. »

Question posée à Cachan, le 8 octobre 2012.

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

Selon les études menées il serait possible de construire chaque année jusqu'à 11 000 logements à proximité des futures gares du Grand Paris Express (dans un rayon de 800 mètres), et entre 500 000 et 900 000 m<sup>2</sup> de locaux d'activités (entreprises, commerces, services).

Il reviendra à chaque CDT, voire à chaque commune (9 gares ne sont pas dans un périmètre de CDT) de préciser ses objectifs en termes de développement économique en fonction des atouts de son territoire et des activités économiques existantes et en termes de création de logements.

# LES TRAVAUX ET LES NUISANCES

Les nuisances liées au chantier et plus particulièrement le bruit sont un sujet de préoccupation relayé par de nombreux habitants. L'évacuation des déblais est source d'inquiétude pour les habitants à cause des nuisances que cela provoquera, notamment lorsque le transport se fera par camions. Les habitants sont également nombreux à s'inquiéter des vibrations que pourrait engendrer le creusement du tunnel et des risques alors encourus par les habitations.

## L'ANTICIPATION ET LA RÉDUCTION DES NUISANCES

« Avez-vous mesuré l'importance des nuisances que vont provoquer les travaux ? »

Question posée à Malakoff, le 9 octobre 2012.

Dans le cadre de la préparation du futur chantier qui durera environ 5 ans (dont trois à quatre ans pour les gares), la Société du Grand Paris a réalisé une étude visant à évaluer, au plus tôt, les incidences potentielles du projet dont les impacts des travaux sur le voisinage. Cette anticipation permettra d'organiser au mieux les chantiers dans l'objectif d'en réduire les nuisances.

La Société du Grand Paris explique par ailleurs que le mode de réalisation choisi pour cette infrastructure, c'est-à-dire le tunnelier, permet d'éviter une grande partie des nuisances. En effet, les travaux de creusement du tunnel se passeront sous terre, très en profondeur, sans aucun impact sur la surface. Ces travaux pourront ainsi se dérouler de nuit. Cependant, les gares et les ouvrages de sécurité seront quant à eux réalisés à ciel ouvert.

## LA LIMITATION DU BRUIT

« Quelles seront les nuisances sonores des travaux ? »

Question posée à Créteil, le 15 novembre 2012.

Il est impossible, en phase de chantier, de supprimer totalement les nuisances sonores. Toutefois, des dispositions spécifiques seront mises en place et imposées aux chantiers pour limiter au maximum les nuisances pour les riverains.

La mise en place de solutions de types silencieux, grilles acoustiques ou capotages permettront de réduire à la source le bruit des équipements. Des écrans anti-bruit ou végétalisés ont démontré leur efficacité et seront également installés pour protéger les riverains.

En outre les horaires de chantier seront fixes, impératifs et contrôlés dans le cadre d'un plan de management qui planifiera notamment les opérations en fonction de leur niveau sonore et les regroupera en dehors de plages dites sensibles comme les horaires de repas. Les travaux se dérouleront de jour et en semaine, au sein d'une plage horaire maximum de 7 à 20 heures (hormis pour les tunneliers qui évolueront sous terre et pourront être actifs 24 heures sur 24).

Un dossier « Bruit de chantier » qui dressera l'état des lieux des nuisances sonores et permettra de mettre en place les mesures les plus efficaces sera communiqué aux habitants, au préfet et aux élus avant le démarrage des travaux. Un suivi du bruit sera ensuite effectué pendant toute la durée du chantier. Au fil du chantier, les riverains seront informés des mesures prises pour prévenir les éventuels désagréments.

## LE MAINTIEN DE LA CIRCULATION AUTOUR DES CHANTIERS

La Société du Grand Paris rassure sur le fait que, pendant la phase de travaux, des solutions seront trouvées pour maintenir la circulation automobile.

### ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

#### GARE PONT DE SÈVRES

Le tunnelier partira de l'île de Monsieur, et sortira à Fort d'Issy – Vanves – Clamart. L'objectif est de minimiser au maximum les gênes pour les habitants des bateaux-logements et les utilisateurs de la base nautique. Le fonctionnement du parking de l'île sera maintenu. Seul le parking « VIP » sera supprimé. Concernant le T2, les travaux n'auront aucun impact sur son exploitation.

#### GARE ISSY RER

La circulation automobile sur la rue Aristide-Briand ne sera pas interrompue pendant les travaux.

#### GARE CHÂTILLON – MONTRouGE

La Société du Grand Paris s'engage à redonner de l'espace sur les voiries départementales dès lors que les parois moulées et les dalles de couverture seront faites. La gêne occasionnée pour la circulation automobile sera donc temporaire.

#### GARE ARCUEIL – CACHAN

La zone de chantier RATP située entre les gares d'Arcueil – Cachan et Laplace ne sera pas utilisée comme base de travaux.

#### GARE LES ARDOINES

L'ambition est de réaliser les travaux, sans impact sur la circulation des trains (RER C) et sans bloquer l'accès aux quais.

#### GARE SAINT-MAUR – CRÉTEIL

À Saint-Maur-des-Faussés, la Société du Grand Paris a indiqué que le chantier n'aurait pas d'impact sur la rue des Remises et a confirmé le maintien de la rue Bobillot, avec des fermetures ponctuelles. D'éventuelles modifications du plan de circulation s'effectueront en lien avec les services de la Ville.

#### GARE NOISY – CHAMPS

Les travaux du terminus et de la gare seront importants. Toutefois, l'emprise pour le terminus permettra une déviation pour les circulations propres au chantier. Et ce chantier sera phasé. Les circulations autour du chantier feront l'objet d'un examen avec les services des Conseils généraux de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne, et avec les communes. L'objectif est de minimiser les nuisances du chantier pour les villes.

# LES TRAVAUX ET LES NUISANCES

## LE TRANSPORT DES DÉBLAIS

« Qu'est-il prévu pour limiter les nuisances dues à l'évacuation des déblais ? »

Question posée à Noisy-le-Grand, le 23 octobre 2012.

« Est-il envisageable de combler les carrières avec les déblais des travaux ? »

Question posée à Clamart, le 13 novembre 2012.

L'évacuation des déblais est source d'inquiétude pour les habitants à cause des nuisances que cela provoquera, notamment lorsque le transport se fera par camions.

## LE TRANSPORT DES DÉBLAIS PAR VOIES FLUVIALES ET FERRÉES : UNE PRIORITÉ

La Société du Grand Paris a expliqué que le transport des déblais avait fait l'objet d'une attention particulière pour limiter au maximum les nuisances. L'objectif est d'utiliser de manière prioritaire la voie fluviale, puis la voie ferrée, et en dernier ressort la route.

C'est pourquoi, la proximité de voies d'eau ou de voies ferrées sera systématiquement valorisée en y implantant préférentiellement les bases chantiers.

Ainsi, l'installation de plates-formes de transbordement fluvial sur l'Île de Monsieur et aux Ardoines, ainsi que l'utilisation d'une installation de Ports de Paris à Issy-les-Moulineaux permettra d'évacuer environ 2,3 millions de m<sup>3</sup> de déblais sur les quelques 6 millions de la Ligne Rouge Sud.

## LE TRANSPORT DES DÉBLAIS PAR CAMIONS

Les horaires de chantier s'étendront au maximum sur la plage horaire de 7 heures à 20 heures mais ils seront très encadrés afin de regrouper en dehors des plages sensibles les opérations générant des nuisances liées au bruit et à la circulation des camions.

### ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

#### GARE PONT DE SÈVRES

Un puits d'accès du tunnelier sera positionné sur l'île de Monsieur. L'évacuation se fera par voie fluviale vers l'Ouest. Sur l'île de Monsieur, cela représentera 1 barge par jour (2 500 tonnes de déblais) et cela permettra l'économie d'environ 47 000 camions pendant toute la durée du chantier. Tout sera mis en œuvre pour limiter les nuisances, minimiser au maximum les gênes pour les habitants des bateaux-logements et ne pas compromettre l'utilisation de la base nautique. Les accès à la base seront également maintenus pendant toute la durée de la phase de chantier.

L'évacuation des déblais d'excavation de la gare se fera par voie fluviale et le transbordement est envisagé au niveau du quai Georges-Gorse. L'objectif est d'avoir un transbordement au plus près de la gare. Pour information, cela permettra d'éviter la circulation de 13 000 camions par jour pendant la phase de chantier. Au total sur le secteur du Pont de Sèvres, le transbordement fluvial utilisé pour le tunnelier et pour la construction de la gare, fera économiser environ 60 000 camions sur la durée du chantier.

#### GARE FORT D'ISSY – VANVES – CLAMART

L'objectif est d'évacuer les déblais par voie ferrée. Une étude est actuellement menée sur sa faisabilité, avec la SNCF et RFF. Les horaires de circulation des trains de chantier ne sont pas encore déterminés à ce jour.

#### GARE BAGNEUX M4

Afin de ne pas congestionner un secteur en pleine mutation (ZAC Victor Hugo, gare du Grand Paris Express, Ligne 4) l'objectif sera d'évacuer les déblais, le plus vite possible par la D920, puis l'A86 et l'A6.

#### GARE CRÉTEIL L'ÉCHAT

L'évacuation de déblais ne concernera que les déblais issus du creusement de la gare. Les déblais issus du creusement des tunnels seront évacués au niveau de Bry – Villiers – Champigny et des Ardoines. La Société du Grand Paris a déjà identifié les installations vers lesquels les déblais dus au creusement de la gare seront évacués. La circulation au cœur de la ville n'est pas encore établie puisqu'il n'appartient pas à la Société du Grand Paris de la définir seule. Elle sera précisée avant le lancement des travaux, en lien avec la ville de Créteil. Il est évident qu'il est impossible d'éviter les nuisances, mais il existe un plan de management de chantier et un dossier spécifique aux bruits de chantier. Ils seront présentés aux élus et aux riverains concernés : le dossier précisera les conditions selon lesquelles les déblais seront évacués, à savoir les heures préférentielles de circulation des camions et les horaires durant lesquels il n'y aura aucune circulation.

#### GARE SAINT-MAUR – CRÉTEIL

L'évacuation des déblais concerne exclusivement le creusement de la gare. Cela représente environ 100 000 m<sup>3</sup> de déblais à évacuer, soit 40 camions par jour. La majorité des déblais du creusement du tunnel sera évacuée au niveau des puits d'accès du tunnelier (secteur Gare Bry – Villiers – Champigny).

#### GARE BRY – VILLIERS – CHAMPIGNY

L'évacuation des déblais ne pourra se faire que par la route. L'idée à ce stade est de rejoindre au plus vite l'A4. Un travail est actuellement mené avec les élus pour envisager le meilleur scénario de circulation afin de minimiser les nuisances pour les riverains. Cela représentera environ 75 camions par jour. Lorsque les déblais seront inertes, c'est-à-dire sans danger, ils serviront au comblement de carrières, notamment en Seine-et-Marne et en Seine-Saint-Denis. En revanche, si les analyses montrent des traces de pollution, ils seront pris en charge par une installation spécialisée seine-et-marnaise.

#### GARE NOISY – CHAMPS

L'évacuation par camion est la seule solution pour ce site. L'évacuation se fera exclusivement en journée et, au pic du chantier, cela concernera 80 camions répartis sur la journée. La manière de rejoindre l'A4 sera envisagée en concertation étroite avec les élus des communes concernées. Les informations liées aux nuisances possibles et aux solutions préconisées par la Société du Grand Paris seront transmises, avant le démarrage des travaux, aux élus et aux habitants des communes concernées.

## LES TRAVAUX ET LES NUISANCES

### LES RISQUES DE VIBRATION

« Quelles seront les conséquences des travaux sur les habitations en surface ? »

Question posée à Cachan, le 8 octobre 2012.

La Société du Grand Paris a expliqué que le tunnelier allait « grignoter » des sols en grande profondeur (entre 15 et 40 mètres contre 10 mètres en moyenne pour le métro parisien). C'est pourquoi les risques de désordre en surface et de nuisances sonores liées au passage du tunnelier sont très faibles.

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

### LES MESURES DE PRÉVENTION VIS-À-VIS DES RISQUES DE VIBRATION

Des études précises seront cependant menées dans les mois à venir afin de confirmer les premières conclusions des modélisations effectuées dans l'étude environnementale. Cette dernière sera jointe au dossier d'utilité publique. Les zones qui présentent un niveau de sensibilité particulier, du fait par exemple de la présence d'installations hospitalières, ont déjà fait l'objet de premières simulations. Deux zones ont par ailleurs été identifiées comme nécessitant une attention particulière de la part de la Société du Grand Paris : au droit de l'Institut Gustave Roussy à Villejuif, et dans une zone de carrières vers Arcueil - Cachan. Aucune zone n'a été identifiée sur la partie Est de la Ligne Rouge Sud. Mais les investigations se poursuivent pour confirmer les premiers résultats obtenus.

Par ailleurs, avant le creusement, des capteurs seront installés le long du tracé afin de détecter les éventuels impacts des travaux sur les constructions, en cas de mouvements de sols. Ces capteurs peuvent percevoir des déplacements de bâtiments inférieurs au millimètre.

Des études détermineront également l'état initial de tous les bâtis. Cela fera l'objet de constatations de la part d'experts du tribunal administratif (référés préventifs).

Pendant le creusement, les mouvements éventuels du sol seront surveillés, permettant de réagir au plus vite et si besoin d'adapter les méthodes utilisées.

Dans tous les cas où un risque, propagation d'ondes vibratoires ou mouvement de sol aura été identifié, la Société du Grand Paris prendra des mesures de prévention spécifiques : dispositifs spécifiques pour la pose des voies de circulation du métro, injections de sol, ou remplissage de carrières pour sécuriser les terrains situés au-dessus du tunnel.

## LA NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT

De nombreuses questions ont porté sur les caractéristiques du futur métro, sur son exploitation et sur sa tarification. La Société du Grand Paris a apporté ainsi de nombreuses et diverses précisions. Les nuisances que pourrait provoquer le futur métro, lorsque celui-ci sera en fonctionnement, est un sujet qui a également été soulevé à de nombreuses reprises. La question de l'accessibilité au réseau du Grand Paris Express par tous a enfin été abordée à de nombreuses reprises par les futurs voyageurs.

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

#### LA LIGNE ROUGE SUD : NI RER, NI MÉTRO

« S'agit-il d'un métro dont les rames ont une contenance limitée ou plutôt d'un RER ou d'un Transilien dont les rames ont un gabarit supérieur ? »

Avis émis à Issy-les-Moulineaux, le 25 septembre 2012.

Le Grand Paris Express n'est ni un métro comme celui de Paris, ni un RER. Il combine les meilleurs aspects de chaque mode : il sera donc plus large que le métro avec la possibilité de passer d'une voiture à l'autre, omnibus (comme le métro) et très rapide (vitesse moyenne de 55 à 60 km/h). Il pourra transporter environ 1 000 voyageurs par train (mais ne sera pas à étage). Il sera alimenté par caténaires (une ligne aérienne de contact de 1 500 volts en courant continu) et il sera automatique avec des portes palières (comme pour la ligne 14 du métro parisien).

Dans sa première période de mise en service, la Ligne Rouge Sud pourra être exploitée, à l'heure de pointe, avec un intervalle de l'ordre de 3 à 4 minutes entre deux trains. Cette fréquence permet d'assurer une offre de transport répondant à la demande initiale prévue sur la ligne et de garantir un bon niveau de service aux voyageurs. À terme, avec la mise en service progressive du reste du réseau Grand Paris Express, la ligne pourra être exploitée en heure de pointe avec un intervalle réduit à 2 minutes entre deux trains. La Ligne Rouge Sud reliera Pont de Sèvres à Noisy - Champs en 35 minutes seulement.

Toutes les lignes du Grand Paris Express seront omnibus mais les systèmes de transport des Lignes Bleue, Rouge et Verte ne seront pas identiques. Ils s'adapteront aux territoires desservis (fréquentation, topographie). De plus, le système de la Ligne Bleue prolongée devra être identique à celui du tronçon central existant.

### LA TARIFICATION

« Quelle tarification sera pratiquée ? »

Question posée à Montrouge, le 17 octobre 2012.

« Je propose un tarif unique pour l'ensemble du réseau de transport francilien. Il n'est pas juste que plus on habite loin, plus on soit pénalisé. »

Avis émis à Noisy-le-Grand le 23 octobre 2012.

Seul le STIF est l'autorité compétente pour définir les règles de tarification. À ce titre, il a indiqué que le Grand Paris Express sera totalement intégré au réseau de transport de la région Île-de-France et qu'il appliquera la même règle tarifaire.

Cependant, le STIF a souligné que la création d'un métro en rocade l'amènera à revoir la tarification par zones qui existe actuellement car celle-ci est plus adaptée à un réseau en radiales qu'à un réseau de banlieue à banlieue (sans passer par Paris).

La Région et le STIF ont déjà entamé des réflexions pour faire évoluer le système tarifaire vers une tarification unique sur la base d'unités de transports. Des évolutions sont déjà expérimentées pour les titulaires du pass Navigo (dézonage le week-end) depuis le 1<sup>er</sup> septembre. À noter que depuis septembre 2012 plus de 200 000 voyageurs ont déjà utilisé ce système de dézonage. La création d'un porte-monnaie électronique, contenant ces unités de transports, est également à l'étude.

# LA NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT

## LES HORAIRES

« Le métro fonctionnera-t-il en continu ? »

Question posée à Créteil, le 15 novembre 2012.

L'amplitude horaire de service n'est pas encore fixée. Afin de préserver la bonne réalisation des opérations de maintenance fréquentes et régulières (voies, équipements en ligne, systèmes d'exploitation, etc.), le trafic voyageur devra être interrompu la nuit pendant quelques heures. Cependant, le service pourra être maintenu en continu toute la nuit à certaines occasions (événement exceptionnel ou politique de service définie par le STIF).

## LES AVANTAGES D'UN MÉTRO AUTOMATIQUE

Le métro automatique, sans conducteur, permet une qualité de service optimale en conjuguant régularité, adaptabilité à la demande, confort et haut niveau de sécurité. Il permet d'adapter à tout moment la fréquence des trains ; il permet de réduire l'incertitude d'exploitation avec des temps de trajet maîtrisés ; il offre une plus grande sécurité aux voyageurs grâce aux « façades de quai » ; il permet d'optimiser les coûts d'exploitation en adaptant mieux l'offre à la demande et en autorisant un meilleur pilotage du mouvement des trains, donc une récupération plus efficace de l'énergie et une minimisation des consommations énergétiques.

## LES QUAIS

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

## LES INFRASTRUCTURES TÉLÉCOMS

La loi sur le Grand Paris dispose que les tunnels doivent permettre le déploiement d'un réseau de communication électronique à très haut débit pour y développer l'ensemble des services qui pourront être offerts dans les rames et dans les gares (3G, 4G, etc.). Une réflexion est menée actuellement sur ce sujet.

## L'INFORMATION VOYAGEURS

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

## LA GESTION DES PANNES DE TRAIN

Le Site de maintenance et de remisage (SMR) assurera le bon fonctionnement des trains. Cependant, des voies d'évitement (des voies supplémentaires), à l'intérieur du tunnel, seront également créées pour pouvoir récupérer d'éventuels trains défectueux. Elles permettent également de garer provisoirement des rames de métro pour pouvoir, en cas de problèmes, réinjecter des rames et maintenir ainsi la régularité du métro.

## LE PIRATAGE INFORMATIQUE

Le Poste de commandes centralisées (PCC), disposera de toutes les mesures de sécurité nécessaires. Il sera surveillé et ouvert aux seuls agents habilités. De plus, un PCC de repli sera prévu en cas d'attaques du système. Son emplacement est en cours d'étude.

## L'EXPLOITANT DE LA LIGNE ROUGE SUD

L'exploitant sera choisi au terme d'une mise en concurrence organisée par le STIF. La loi prévoit que la RATP sera gestionnaire de l'infrastructure.

## LE CONSTRUCTEUR DU MATÉRIEL ROULANT

Le choix du matériel roulant fera l'objet en 2014 d'un appel d'offres en respect de la réglementation européenne.

## LE FRET

Le Grand Paris Express ne pourra pas servir au transport de marchandises. La fréquence des trains sera très élevée (un train toutes les deux minutes à terme). Il ne sera donc pas possible d'y insérer du fret. Par ailleurs, la nuit servira à l'entretien et à la maintenance des voies.

« Quelles seront les modalités de l'interconnexion avec la Ligne Orange ? »

Question posée à Champigny, le 6 novembre 2012.

## L'INTEROPÉRABILITÉ ENTRE LA LIGNE ROUGE ET LA LIGNE ORANGE EN GARE DE CHAMPIGNY-CENTRE

La Société du Grand Paris et le STIF en tant que maîtres d'ouvrage respectifs de la Ligne Rouge et de la Ligne Orange, partagent l'objectif de permettre l'interopérabilité entre ces deux lignes. L'interopérabilité permettra aux voyageurs de passer d'une ligne à l'autre sans changer de train. L'enquête publique sur le tronçon sud de la Ligne Rouge qui se tiendra en 2013, ainsi que la concertation sur la Ligne Orange menée en 2013 par le STIF permettront d'arrêter la meilleure solution. Dans cette optique, la Société du Grand Paris a présenté dans le dossier d'enquête publique de la Ligne Rouge Sud le scénario de correspondance tout en prévoyant les mesures préparatoires à l'interopérabilité.

## L'UTILITÉ DES TERMINUS DE NOISY - CHAMPS

Sur une ligne structurante à fort trafic, il est indispensable de disposer d'un terminus à chacune des extrémités de la ligne pour permettre le cadencement régulier des trains à une fréquence élevée, l'injection et le retrait des trains sur la ligne à n'importe quel moment de la journée ; ainsi que le rattrapage des petits retards. Les terminus de Noisy - Champs assureront cette mission.

## LES COULEURS DES LIGNES

Le STIF travaille aujourd'hui sur une représentation graphique de l'ensemble du réseau de transport, quel que soit l'exploitant. Les couleurs des lignes dans le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris, utilisées pour la phase étude, ne seront pas forcément celles retenues pour la mise en service opérationnelle.



## LA NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT

### L'ACCESSIBILITÉ

« Quelles sont les mesures prévues pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et notamment les personnes malvoyantes ? »

Question posée à Vanves, le 15 octobre 2012.

« Veillez à ce que les gares offrent suffisamment d'ascenseurs et d'espaces pour les personnes handicapées ou celles se déplaçant avec bagages ou poussettes. »

Question posée à Vanves, le 15 octobre 2012.

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

► Ainsi, on retiendra deux nécessités fondamentales :

- la prise en compte de toutes les personnes à mobilité réduite (PMR) : ce sont les personnes atteintes de handicap moteur (en particulier les utilisateurs de fauteuils roulants / UFR), sensoriel (visuel, auditif) ou cognitif, mais également les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes accompagnées d'enfants en bas âge (y compris en poussette), les personnes encombrées d'objets volumineux (bagages, paquets, etc.) ;

- le traitement de l'intégralité de la chaîne du déplacement : le cadre bâti, la voirie, les espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité. L'objectif est d'assurer à tous l'autonomie de déplacement et d'usage du transport et des services associés.

- Dans les gares, il s'agit de concevoir :
  - des parcours les plus courts possibles, directs et intuitifs, linéaires et structurés ;
  - une organisation des lieux claire, qui assure le confort physique et psychologique du cheminement et de l'attente.

Par exemple, les ascenseurs seront disposés par couple de deux appareils pour garantir l'accessibilité y compris en cas de panne ou d'interventions de maintenance.

Concernant l'accessibilité du réseau de transport en commun francilien en général, il faut distinguer d'une part les bus et les gares SNCF dont la mise en accessibilité est en cours et d'autre part le métro existant qui, pour des raisons techniques, ne pourra pas être totalement accessible.

### LES BUS

La Loi de 2005 rend obligatoire, d'ici 2015, l'accessibilité des réseaux de transports de surface aux personnes à mobilité réduite. Ainsi, l'ensemble du réseau de bus de Paris et de la petite couronne sera entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite. Des interventions sur le matériel roulant seront faites pour permettre les entrées et sorties des fauteuils roulants, et sur la voirie pour que les hauteurs de trottoir soient adaptées.

### LES GARES SNCF

En 2009, le STIF a adopté un schéma directeur d'accessibilité pour l'ensemble des réseaux. Il fixe les dispositions à prendre dans les gares pour installer des ascenseurs, et améliorer l'accès aux quais et la jonction entre les quais et les trains. Le budget est de 2 milliards d'euros pour toutes les gares SNCF avec un objectif de fin de travaux en 2020.

## LA RELATION AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT

Au-delà de l'attente suscitée par la Ligne Rouge Sud, les voyageurs sont très en demande d'une amélioration rapide et profonde du réseau de transports existants. Une très forte demande porte sur un réseau de bus performant permettant d'amener les voyageurs jusqu'aux nouvelles gares du Grand Paris Express. De même de très nombreux voyageurs souhaitent pouvoir se rendre facilement à pied ou en vélo jusqu'aux gares et pouvoir y garer leur bicyclette. L'offre de stationnement pour les voitures individuelles est enfin une question récurrente que l'on retrouve dans près de la moitié des réunions.

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

Le Grand Paris Express s'inscrit dans un contexte régional d'amélioration, de modernisation et d'extension du réseau de transport en commun existant. Sa mise en œuvre est étroitement associée aux réflexions relatives à cette évolution de l'offre de transport qui relèvent de la compétence du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports.

### L'OBJECTIF DE DÉSATURER LES RADIALES

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

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

### ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

#### T2 - GARE PONT DE SÈVRES

Le Grand Paris Express proposera un itinéraire alternatif efficace pour les liaisons entre le nord et le sud des Hauts-de-Seine. À ce titre, il permettra de rééquilibrer l'usage des transports en commun dans le département, en diminuant notamment le niveau de sollicitation du tramway T2.

#### VOGUÉO - GARE PONT DE SÈVRES

Concernant la création de liaisons fluviales (projet Voguéo), une première expérimentation s'est tenue à l'Est de Paris. Une variante est à l'étude pour l'Ouest, avec un arrêt des mouvements de bateaux venant de Paris à Issy-les-Moulineaux.

#### RER C ET GARE LES ARDOINES

Un travail est mené sur l'amélioration du matériel roulant. 100 rames seront totalement renouvelées en 2016. Le cadencement du RER C doit encore faire l'objet d'un travail d'amélioration.

#### LIGNE N - GARE FORT D'ISSY – VANVES – CLAMART

Concernant la correspondance entre la ligne N et le Grand Paris Express, un travail partenarial étroit a été conduit. Aujourd'hui, il y a 4 trains par heure, en heure de pointe. Ils ne suffiront pas à absorber l'afflux de populations avec le Grand Paris Express. C'est la raison pour laquelle il est envisagé de faire circuler 8 trains par heure à horizon 2025. La ligne N a été fortement améliorée ces derniers mois. Enfin, à partir de 2014, les « petits gris » vont être changés par du matériel à deux niveaux.

# LA RELATION AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT

## LIGNE 13 DU MÉTRO - GARE CHÂTILLON – MONTROUGE

Deux projets importants sont en cours, et contribueront à améliorer de manière durable le fonctionnement de la ligne. Il s'agit d'une part du prolongement de la ligne 14 au Nord (sur 6 km) avec la création de 3 nouvelles stations. Ce projet permettra de soulager la ligne 13 et d'améliorer son fonctionnement global. La mise en service est attendue pour 2017. Il s'agit d'autre part, des travaux de modernisation engagés sur la ligne 13. Une douzaine de stations dans le centre de Paris ont été équipées de façades de quais. La signalisation et le matériel roulant ont été entièrement renouvelés. Courant 2013, un nouveau système d'exploitation sera partiellement mis en place, permettant de réduire l'écart entre les trains. Il sera totalement mis en place en 2014.

## LIGNE 4 DU MÉTRO - BAGNEUX M4

Le chantier de la Ligne Rouge Sud n'aura aucune incidence sur les travaux de prolongement de la ligne 4. Ce dernier devrait arriver à Bagneux avant ou simultanément à l'ouverture de la Ligne Rouge. Les financements sont garantis, et les études projet sont en cours de finalisation.

## RER B - GARE ARCUEIL – CACHAN

Les dispositions d'amélioration du fonctionnement du RER B vont être proposées au conseil du STIF au printemps prochain. Il s'agit notamment d'améliorations de l'infrastructure et de la signalisation. L'arrêt systématique de tous les trains dans la gare d'Arcueil – Cachan est envisagé dans le cadre des réflexions sur le schéma directeur du RER B Sud. Ce projet de rénovation n'est pas remis en question par la réalisation du Grand Paris Express et les études sont largement engagées. Actuellement, le matériel roulant est en cours de renouvellement alors que la mise à niveau de tous les quais pour faciliter les entrées et les sorties de voyageurs dans les gares au nord de Paris sont terminées permettant des arrêts plus courts et une meilleure régularité de la ligne.

## LIGNE BLEUE DU GRAND PARIS EXPRESS GARE VILLEJUIF INSTITUT GUSTAVE ROUSSY

La création de la ligne Bleue du réseau Grand Paris Express par prolongement de la Ligne 14 répond à l'enjeu de disposer d'un axe rapide nord-sud, qui permet d'une part de relier directement les nouvelles liaisons de rocade (Rouge, Verte, Orange) au centre de Paris, les aéroports d'Orly et de Roissy et d'autre part de soulager les liaisons diamétrales existantes assurées par le RER B et le RER D.

Le STIF est maître d'ouvrage, avec la RATP de son prolongement de Saint-Lazare à mairie de Saint-Ouen. La Déclaration d'Utilité Publique vient d'être obtenue.

## T7 - GARE VILLEJUIF LOUIS ARAGON

Il est en cours de construction et reliera fin 2013 le terminus de la ligne 7 (puis la gare du Grand Paris Express) au futur pôle d'échanges bus / tramway d'Athis-Mons.

## LIGNE DE BUS 183 - GARE VITRY CENTRE

57 000 voyageurs empruntent cette ligne chaque jour. L'objectif est de la transformer en tramway. La concertation sur ce projet a débuté en octobre 2012.

## RER D - GARE LE VERT DE MAISONS

L'objectif est un passage de 8 trains par heure en 2014, puis de 20 trains par heure à la mise en service de la Ligne Rouge (au lieu de 4 trains par heure aujourd'hui). Le schéma directeur du RER D (120 millions d'euros d'ici 2014) prévoit de remettre à niveau les infrastructures, de moderniser les installations, la signalisation, les postes d'aiguillage, etc. Cela impose des travaux d'infrastructures lourds. Certains projets sont à l'étude, comme le doublement des voies du tunnel Châtelet – Gare du Nord par exemple.

Dans le cadre du schéma directeur du RER D, il a été décidé d'investir sur une nouvelle infrastructure, la gare de Créteil – Pompadour qui remplacera la gare actuelle de Villeneuve – Prairie. La gare devrait être ouverte en décembre 2013. Elle connaîtra une desserte de 16 trains par heure.

## RER A - GARES SAINT-MAUR – CRÉTEIL ET NOISY – CHAMPS

Un investissement important (650 millions d'euros) est réalisé actuellement sur le matériel roulant. Le schéma directeur du RER A prévoit également de remettre à niveau l'exploitation vieillissante de la ligne. Il apporte des solutions pour désaturer la ligne, avec notamment un projet d'automatisation sur le tronçon central. Dans un second temps, il est prévu de prolonger le RER E jusqu'à La Défense, doublant ainsi le RER A pour mieux le désaturer.

## LIGNE ORANGE DU GRAND PARIS EXPRESS GARES CHAMPIGNY CENTRE ET NOISY – CHAMPS

Le STIF est maître d'ouvrage de la Ligne Orange, qui relie Champigny Centre et Noisy – Champs à Rosny-Bois-Perrier et Saint-Denis – Pleyel. Ce sera un métro souterrain. La Ligne Orange n'interfère donc pas avec la ligne du RER E existante, et permettra même d'alléger le trafic sur cette dernière.

## RER E - GARE BRY – VILLIERS – CHAMPIGNY

La ligne RER E sera prolongée vers La Défense et Mantes-la-Jolie. Les études du schéma de secteur du RER E à l'Est sont en cours. Les premières conclusions seront présentées à l'État et à la région prochainement, puis transmises aux conseils généraux ainsi qu'aux élus concernés, avant de présenter au public les éléments de ce schéma de secteur à l'Est.

# LA RELATION AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT

## LA DESSERTE BUS

« Les interconnexions sont un point clé pour le succès du projet. Les lignes T, RER, M sont privilégiées mais il faut aussi améliorer le maillage bus. »

Question posée à Arcueil, le 13 septembre 2012.

Le réseau de bus permettant la desserte de la Ligne Rouge Sud fera en 2013 l'objet d'une étude de restructuration menée par le STIF en collaboration avec la Société du Grand Paris et les collectivités territoriales. L'objectif est d'adapter et de renforcer le réseau de bus afin qu'il assure une desserte fine permettant de relier les territoires voisins aux gares du Grand Paris Express.

Des aménagements de voirie seront nécessaires pour que le réseau de bus soit performant. De même les arrêts de bus seront réétudiés aux abords des gares.

## ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

### GARE CHÂTILLON – MONTROUGE

Vu l'implantation du volume souterrain de la gare, il est impossible de maintenir la gare routière en fonctionnement pendant la phase des travaux. Cet espace-là devra être modifié. Cependant, les accès au pôle transport seront maintenus. Toutes les lignes qui seront en activité à ce moment-là seront réparties le long des avenues principales, à savoir l'avenue Jean Jaurès, l'avenue Marx Dormoy et l'avenue de la République. Cela devra être affiné, avec le STIF, la RATP et les communes concernées. Une fois les travaux terminés, la gare routière sera replacée à son emplacement actuel et requalifiée. Conformément à la demande du STIF, son fonctionnement et les postes à quais seront également revus.

### GARE GARE BRY – VILLIERS – CHAMPIGNY

Outre Altival (actuel projet d'un bus en site propre qui reliera notamment Noisy-le-Grand, Sucy - Bonneuil, Chenevières, Villiers-sur-Marne, Champigny et Sucy) et Est TVM, d'autres lignes de bus desserviront la nouvelle gare. Des études seront lancées par le STIF dès 2013 de sorte à ce qu'à la mise en service de la future gare, ces lignes soient opérationnelles. Elles concerneront aussi bien les habitants de Villiers-sur-Marne que les habitants de Bry-sur-Marne, de Champigny et de Chenevières.

### GARE NOISY – CHAMPS

La gare routière située devant le bâtiment actuel du RER A à Champs-sur-Marne sera certainement déplacée au plus près de la nouvelle gare du Grand Paris Express. Toutefois, les lignes de bus qui passeront à la nouvelle gare ne sont pas encore connues. Ce travail sera mené par le STIF, à l'échelle territoriale, pour garantir la meilleure accessibilité possible.

## LE DÉVELOPPEMENT DES MODES DOUX

« Qu'est-il prévu pour les piétons et les cyclistes autour des gares ? »

Question posée à Boulogne-Billancourt, le 5 octobre 2012.

« N'oubliez pas de prendre en compte les piétons. »

Avis émis à Vanves, le 15 octobre 2012.

## LES CHEMINEMENTS PIÉTONNIERS ET PISTES CYCLABLES

La Société du Grand Paris souhaite encourager le recours aux modes de transport doux (piétons, vélos) pour se rendre aux gares du Grand Paris Express. Cependant, l'aménagement de cheminements piétonniers ou de pistes cyclables ne relève pas de sa compétence. Les aménagements des itinéraires à destination des gares sont réalisés par les collectivités territoriales.

## LES PARKINGS À VÉLO PRÈS DES GARES

Le STIF dispose d'un schéma directeur définissant les grands principes de complémentarité entre les vélos et les transports en commun structurants. L'ambition est de fortement développer le rabattement en vélo grâce à une offre de stationnement sécurisé et au développement de pistes cyclables amenant aux gares.

Le STIF a ainsi lancé le programme « Véligo ». Il s'agit de créer des consignes sécurisées pour les vélos, bénéficiant de vidéo-surveillance à proximité de toutes les stations de métro et des points de transport en commun de la région. À l'horizon 2020, 20 000 places seront créées. Les gares du Grand Paris Express bénéficieront de ces consignes.

À ce stade des études, il est trop tôt pour fournir des éléments précis sur les caractéristiques des emplacements vélos qui équiperont les gares du Grand Paris Express.

## ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

### GARE VILLEJUIF INSTITUT GUSTAVE ROUSSY

L'accès de la gare pour les habitants du Sud-Est de Cachan, notamment par des liaisons douces, fait partie des réflexions en cours.

# LA RELATION AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT

## L'OFFRE DE STATIONNEMENT

« Il est indispensable de prévoir des stationnements conséquents au niveau des gares pour drainer ceux qui n'ont pas de transports en commun à proximité de chez eux. »

Avis émis à Bry-sur-Marne, le 18 septembre 2012.

« Il faut dès à présent envisager des parkings avec des bornes pour les véhicules électriques. »

Avis émis à Sèvres, le 24 septembre 2012.

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

Selon le schéma directeur des parcs-relais établi par le STIF, la création de nouveaux parkings publics concernera de manière préférentielle les secteurs extérieurs aux premières couronnes soit les zones 4 et 5 qui disposent d'un réseau de transport en commun de rabattement moins dense, n'offrant pas toujours une alternative à l'usage de l'automobile.

Une analyse relative aux parkings a néanmoins été menée sur l'ensemble de la Ligne Rouge Sud par la Société du Grand Paris. Des études complémentaires sont en cours sur certaines gares au regard de leurs situations géographiques particulières et des projets urbains programmés.

## ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

### GARE PONT DE SÈVRES

Aucun parking intégré à la gare n'est prévu. Par contre, la capacité des parkings existants n'est pas modifiée.

### GARE LES ARDOINES

Du fait de la proximité de l'A86, une étude spécifique a été lancée pour dimensionner le besoin en rabattement des personnes venant en voiture. A minima, la capacité actuelle de stationnement du parking des Ardoines se trouvant devant la gare, et dans la future ZAC Gare Ardoines, devrait être maintenue.

### GARE CHAMPIGNY CENTRE

Aucun parking n'est prévu pour la gare car les voies de la RD4 sont déjà très encombrées. Certes, il y aura un dépose-minute, mais ce sera tout. L'ensemble des partenaires s'accorde sur le fait qu'étant une gare locale, elle sera plutôt accessible à pied ou en bus.

### GARE BRY – VILLIERS – CHAMPIGNY

Les premières études menées par la Société du Grand Paris sur le stationnement, ont conclu à la nécessité de créer des places de stationnement à proximité de la gare de Gare Bry – Villiers – Champigny à l'horizon de la mise en service. Dans les phases ultérieures d'étude il sera nécessaire de mener une réflexion à l'échelle du secteur, prenant en compte les nouveaux besoins liés aux projets urbains ainsi que les éventuelles réserves de capacités sur les parcs de stationnement existants.

### GARE NOISY – CHAMPS

Trois parkings de rabattement existent déjà ainsi que 4 000 places sur la voirie dans un rayon de 500 mètres autour de la gare. Cependant l'ensemble des partenaires (Société du Grand Paris, EPAMarne et villes) s'accordent sur le fait qu'un nouveau parking de rabattement est nécessaire. La dalle qui recouvre le terminus sera dimensionnée pour pouvoir supporter 1 ou 2 niveaux de parking. Les études de génie civil se poursuivront dans les mois à venir pour déterminer le nombre de places à accueillir en fonction des besoins, et le mode d'exploitation du parking. Ce parking sera payant. Une partie du parking sera dévolue au rabattement sur la gare et une tarification spéciale sera mise en place permettant à la fois d'entrer sur le système de transport et de garer sa voiture.

### GARE CRÉTEIL L'ÉCHAT

La partie nord de l'actuel parking de l'Échat sera utilisée pour l'implantation du nouveau bâtiment d'accueil de la gare, ainsi que pour la création du parvis permettant d'accueillir les voyageurs. Le STIF et la Société du Grand Paris mèneront des études approfondies pour définir l'opportunité de déployer un nouveau parking destiné aux usagers qui souhaitent se rabattre sur le réseau du Grand Paris Express.

### GARE SAINT-MAUR – CRÉTEIL

Les travaux de construction de la gare impacteront les deux niveaux du parking souterrain. Des solutions de remplacement devront donc être trouvées pendant le chantier. L'objectif est, à la fin des travaux, de restituer le même nombre de places qu'aujourd'hui.



# GRAND PARIS EXPRESS

LE MÉTRO DU GRAND PARIS

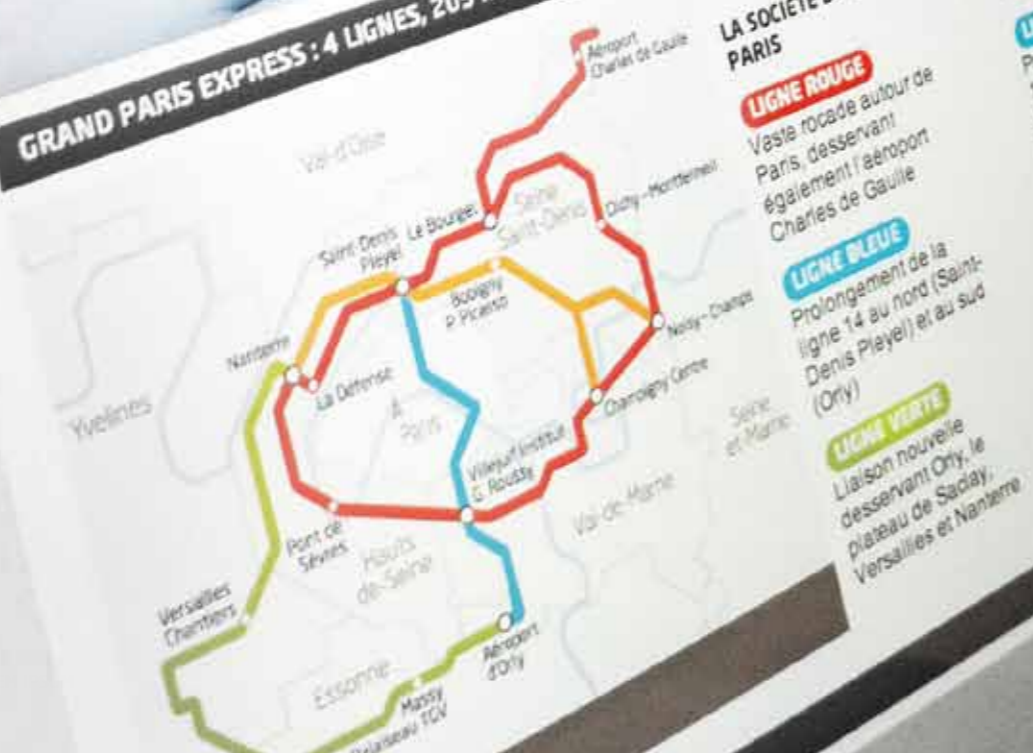
ESPACE PRESSE +

LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS | PROJET | ACTEURS | INFOS & PUBLICATIONS



29 août 2012  
RESTEZ CONNECTÉS AVEC LA SOP !  
Suivez le Grand Paris Express et la Ligne Rouge sur les réseaux sociaux !  
[ En savoir ]

**GRAND PARIS EXPRESS : 4 LIGNES, 205 KM DE LIGNES ET 72 GARES NOUVELLES**  
**2 maîtres d'ouvrage pour 4 lignes**  
**LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS**



**LIGNE ROUGE**  
Vaste rocade autour de Paris, desservant également l'aéroport Charles de Gaulle

**LIGNE BLEUE**  
Prolongement de la ligne 14 au nord (Saint-Denis Pleyel) et au sud (Orly)

**LIGNE VERTE**  
Liaison nouvelle desservant Orly, le plateau de Saclay, Versailles et Nanterre

**LE STIF**  
Autorité organisatrice des transports en Île-de-France

**LIGNE BLEUE**  
Prolongement de la ligne 14 au nord (Marie de Saint-Ouen) en co-maîtrise d'ouvrage avec la RATP

**LIGNE ORANGE**  
Rocade à l'Est proche de Paris

# COMPLÉMENT AU BILAN DE LA CONCERTATION

DE FIN NOVEMBRE 2012 À DÉBUT AVRIL 2013

Travaux

## LES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

L'expression du public sur la période de novembre 2012 à avril 2013 s'est poursuivie dans le contexte d'attente des arbitrages gouvernementaux sur la réalisation du Grand Paris Express, sujet qui avait déjà marqué la phase des réunions publiques, à l'automne 2012. Au moyen du site Internet dédié, les habitants ont prolongé leur mobilisation en faveur de la Ligne Rouge Sud. Certains riverains ont également rencontré les équipes de la SGP pour évoquer des préoccupations locales liées à la mise en œuvre du projet.

Depuis mi-novembre 2012, la concertation sur la Ligne Rouge Sud s'est poursuivie en marge des arbitrages gouvernementaux et avant la présentation du Nouveau Grand Paris, par le Premier Ministre le 6 mars 2013, confirmant la réalisation intégrale du Grand Paris Express d'ici 2030.

La Société du Grand Paris a activement contribué au groupe de travail interministériel qui a permis de préparer les décisions du Gouvernement, à la suite de la publication, en décembre 2012, d'un rapport sur le coût et le financement du réseau Grand Paris Express.

La presse s'est faite l'écho de la mobilisation des élus pour la desserte de leurs territoires et des pistes de travail envisagées pour réduire le coût du projet.

Pendant cette période (de mi-novembre 2012 à avril 2013), la concertation s'est poursuivie sur le site Internet [www.ligne-rougesud.fr](http://www.ligne-rougesud.fr) générant notamment plus de 130 échanges entre les internautes et les responsables de la Société du Grand Paris.

Cet échange se poursuivra jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique préalable à l'obtention de la déclaration d'utilité publique. À partir de l'ouverture de l'enquête publique, l'émission des avis du public sera possible sur la base du dossier d'enquête, selon les modalités propres définies par la commission d'enquête (permanences des commissaires-enquêteurs, registres mis à disposition du public, etc).

# DES PRÉOCCUPATIONS ANALOGUES À CELLES DE LA CONCERTATION RENFORCÉE

Selon le principe de la concertation continue, la Société du Grand Paris a continué, après les réunions publiques à recevoir des avis et questions de la part des citoyens et à y répondre, via internet.

133 contributions ont été relevées du 21 novembre 2012 au 8 avril 2013, soit 193 questions ou avis, chaque contribution n'étant pas limitée à une seule thématique. Ces questions et avis représentent 15 % du total des avis des deux séquences (séquence de la concertation renforcée - réunions publiques - et séquence postérieure). La répartition des interrogations est globalement analogue à celle de la période de concertation renforcée. De façon identique à cette période, des réponses personnalisées ont été adressées aux internautes, notamment pour les questions locales.

Projet, offre de transport, impacts économiques, environnementaux ou fonciers sont évoqués dans des proportions qui ne modifient pas sensiblement les valeurs relatives de chacune des préoccupations déjà exposées auparavant dans ce document.

Deux thèmes évoluent plus sensiblement que les autres :

- ▶ le nombre de questions relatives au tracé représente 26 % sur cette deuxième période, alors que ce sujet représentait 14 % des questions posées lors de la phase de concertation renforcée ;
- ▶ inversement le nombre de questions sur la relation aux autres modes de transport diminue et passe de 17 % à 7 %.

« Bonjour, la future Ligne Rouge va passer comment entre Noisy-Champs et Villiers. C'est-à-dire en aérien ? En enterré ? On peut en avoir un tracé plus précis ? »

Question posée sur Internet, le 27 janvier 2013.

Il est à noter cependant qu'une trentaine de questions ou de suggestions porte sur le réseau de transport francilien en dehors de la Ligne Rouge Sud. Parmi ces contributions une petite dizaine concerne la Ligne Orange, ce qui s'explique probablement par la tenue, du 11 février au 30 mars 2013, de la concertation sur cette ligne organisée par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

L'appropriation et la popularité du projet étant grandissantes, les questions générales cèdent le pas au profit des questions particulières.

« Lors d'une concertation publique à Malakoff au mois d'octobre 2012 une proposition a été émise par l'un des participants de profiter de la nouvelle gare de Clamart de la Ligne Rouge pour créer un nouvel accès de la gare SNCF côté Paris depuis le carrefour du Clos Montholon. En effet cet accès permettrait aux habitants de Vanves, Malakoff et Châtillon de diminuer leur temps de parcours pour accéder à cette gare. L'extrémité Nord des quais de cette gare se situe juste au-dessus de ce carrefour. Y a-t-il une réflexion ou un début d'études entre la Société du Grand Paris et RFF suite à cette proposition ? »

Question posée sur Internet, le 14 mars 2013.

Des publics diversifiés apparaissent parmi lesquels les collégiens et lycéens (médiats aidant) à la recherche d'informations complémentaires pour leurs exposés demandés en classe.

On observe cependant que ces incursions en décalage avec l'objet de la concertation demeurent marginales. Ainsi les « questions d'actualités » ou réactions aux annonces et décisions gouvernementales sont limitées :

- ▶ 7 interventions rebondissent sur la présentation du Premier ministre du 6 mars ;
- ▶ 2 interventions s'interrogent en amont de la présentation sur les difficultés du projet.

Au total, ces 9 avis représentent moins de 1 % du total des questions ou interventions.

	PÉRIODE DU 21 NOVEMBRE 2012 AU 8 AVRIL 2013		PÉRIODE DU 11 SEPTEMBRE AU 20 NOVEMBRE 2012
La concertation	10	5 %	5 %
L'opportunité et les études	23	12 %	7 %
Le tracé et le tunnel	51	26 %	14 %
Les gares	16	8 %	9 %
Les sites industriels	0	0 %	1 %
Le calendrier et les délais	16	8 %	3 %
Le coût et le financement	12	6 %	6 %
L'environnement	4	2 %	2 %
Les impacts socio-économiques	7	4 %	5 %
Les impacts fonciers	3	2 %	5 %
L'urbanisme	4	2 %	5 %
Les travaux	11	6 %	8 %
La nouvelle offre de transport	18	9 %	13 %
La relation aux autres modes de transport	14	7 %	17 %
Hors sujet	4	2 %	1 %
<b>TOTAL</b>	<b>193</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

# DES ÉCHANGES DIRECTS NOUÉS AVEC DES ASSOCIATIONS ET DES HABITANTS

M. Henri Watissée, garant indépendant de la concertation désigné par la Commission nationale du débat public, a été sollicité par certains habitants qui souhaitent rencontrer les équipes de la Société du Grand Paris, au sujet de préoccupations locales notamment liées au futur chantier et à l'exploitation de la Ligne Rouge Sud.

Le 23 novembre 2012, une première rencontre a été organisée en présence de M. Watissée entre les équipes de la Société du Grand Paris et l'association des bateaux logements de Sèvres à propos de l'installation de la base de transbordement des déblais et du déplacement de bateaux logements.

Une réunion s'est également tenue le 11 décembre 2012, avec des habitants de Clamart qui se sont depuis constitués en association (Association des Riverains de la Gare de Clamart / ARGC), pour évoquer notamment les risques vibratoires sur la zone de Clamart à Malakoff.

La Société du Grand Paris, s'est engagée à revenir vers ces habitants et cette association de riverains au fur et à mesure de l'avancée des études.

Dans le cadre du dispositif de concertation continue, des rencontres régulières avec les habitants et riverains seront organisées sur l'ensemble du tronçon, pendant toute la durée de mise en œuvre du projet.

# 6 MARS 2013, LA PRÉSENTATION DU NOUVEAU GRAND PARIS ET LA CONFIRMATION DU PROJET

Le 6 mars 2013, le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, présentait le Nouveau Grand Paris et remettait ses arbitrages sur le Grand Paris Express. Ce dernier devient une composante essentielle du Nouveau Grand Paris avec le Plan de mobilisation pour l'amélioration et l'extension des transports existants. Le Premier Ministre a confirmé la réalisation de ce nouveau réseau à horizon 2030 et précisé son calendrier de mise en service.

## UN PROJET D'ENSEMBLE POUR LES TRANSPORTS FRANCILIENS, COHÉRENT, MAÎTRISÉ ET FINANCÉ

L'amélioration et le développement des transports en Île-de-France fait désormais l'objet d'un projet d'ensemble qui comprend la modernisation du réseau existant, son extension ainsi que la création des nouvelles lignes de métro automatique (le Grand Paris Express). Ce projet est appelé le Nouveau Grand Paris. Il est porté par le Gouvernement et les collectivités territoriales franciliennes.

► Le Nouveau Grand Paris reprend et consolide l'ensemble des projets en cours et programmés :

- l'amélioration à court terme (horizon 2017) de l'information aux voyageurs et de la robustesse d'exploitation du réseau pour une meilleure qualité de service
- la poursuite de la modernisation et de l'extension du réseau existant selon le Plan de mobilisation historique de plus de 12 milliards d'euros convenu entre la Région Île-de-France, l'État, les départements et le Syndicat des transports d'Île-de-France en 2011, dont 7 Milliards d'euros à engager d'ici 2017. Cela comprend notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements de ligne de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER et l'amélioration du Transilien.

► Le Premier ministre, dans ses annonces sur le Nouveau Grand Paris, a réaffirmé la réalisation intégrale du Grand Paris Express tout en demandant que soient étudiées certaines optimisations permettant d'en réduire le coût.

L'objectif des optimisations est de sécuriser le financement du projet et donc sa réalisation en réduisant son coût global de l'ordre de 3 milliards d'euros (conditions économiques de 2012) pour respecter un coût d'objectif arrêté à 22,625 milliards d'euros. Cette enveloppe sera allouée à la réalisation des Lignes sous maîtrise d'ouvrage Société du Grand Paris, ainsi que du tronçon Est de la Ligne 15 (compris entre Saint-Denis - Pleyel, Rosny-Bois-Perrier et Champigny, actuellement sous maîtrise d'ouvrage STIF et dont le Premier ministre a proposé qu'elle soit confiée à la Société du Grand Paris). Des études techniques sont en cours pour répondre à cet objectif qui peut être compatible avec le schéma d'ensemble tel qu'il a été approuvé par décret en août 2011.

La Société du Grand Paris contribue par ailleurs :

- au prolongement de la Ligne 14 entre les stations Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen à hauteur de 450 millions d'euros ;
- à l'adaptation des réseaux existants, une provision de 450 millions d'euros étant prévue à cet effet ;
- au plan de mobilisation à hauteur d'un milliard d'euros ;
- au projet Eole à hauteur d'un milliard d'euros.

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

Ces coûts sont estimés aux conditions économiques de 2012.

Le financement du projet repose sur des recettes fiscales affectées et le recours à l'emprunt.

Les recettes fiscales affectées déjà mises en place sont de trois natures :

- une fraction de la Taxe locale sur les bureaux (TLB) en Île-de-France qui est assise sur les surfaces à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage, de stationnement. Indexée sur l'indice du coût de la construction, cette recette fiscale bénéficie d'une dynamique puissante. En 2013, la fraction affectée à la Société du Grand Paris est plafonnée à 168 millions d'euros mais cette recette devrait atteindre plus de 350 millions d'euros dès 2014 à la suite de la disparition de ce plafond annoncée par le Premier ministre le 6 mars ;
- la Taxe spéciale d'équipement (TSE), taxe additionnelle aux taxes locales dont le montant est fixé à 117 millions d'euros par an ;
- une composante de l'Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) assise sur le matériel roulant exploité par la RATP, pour 61 millions d'euros par an.

Ainsi, dès 2014, la Société du Grand Paris percevra plus de 500 millions d'euros de recettes fiscales affectées par an.

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



# 6 MARS 2013, LA PRÉSENTATION DU NOUVEAU GRAND PARIS ET LA CONFIRMATION DU PROJET

Dans un deuxième temps, la Société du Grand Paris aura recours à l'emprunt, qu'elle remboursera par la suite grâce aux recettes fiscales affectées, ainsi que, à compter des mises en services, des redevances d'usage payées par les exploitants (péages) et des recettes complémentaires tirées notamment de l'exploitation commerciale des gares (publicité, commerce, etc.) ou d'autres services.

## LES PRINCIPES D'ORGANISATION DU RÉSEAU POSÉS DANS LE NOUVEAU GRAND PARIS

Le Grand Paris Express est constitué de trois ensembles de projets interconnectés aux Lignes existantes :

- **la Ligne 15** : ligne de rocade proche de Paris (métro de grande capacité) qui assure la désaturation des réseaux de transport existants en zone urbaine dense ;
- **les Lignes 16, 17 et 18** : lignes de métro à capacité adaptée qui desservent des territoires en développement (Est de la Seine-Saint-Denis, Grand Roissy, Sud-Ouest francilien) ;
- **les Lignes 14 et 11** : prolongement de lignes de métro existantes, la Ligne 14 prolongée au nord (jusqu'à Saint-Denis - Pleyel) et au sud (jusqu'à Orly) et la Ligne 11 à l'Est jusqu'à Noisy - Champs (\*).

### LA LIGNE 15

Les tronçons les plus chargés des Lignes Rouge et Orange sont regroupés au sein d'une ligne de rocade assurant tout particulièrement la désaturation des réseaux de transport en commun en cœur d'agglomération. Cette liaison est désignée comme devant devenir la Ligne 15 du réseau de métro d'Île-de-France. Elle est composée de la section Noisy - Champs - Villejuif IGR - Pont de Sèvres - La Défense - St-Denis - Pleyel de la Ligne Rouge et de la section Saint-Denis - Pleyel - Rosny-Bois-Perrier - Champigny Centre de la Ligne Orange.

D'une longueur d'environ 75 km, la Ligne 15 traverse ainsi directement les trois départements de proche couronne ; elle est également raccordée à l'ouest de la Seine-et-Marne en son terminus de Noisy - Champs. Elle assure ainsi des déplacements de banlieue à banlieue efficaces, sans avoir à transiter par le centre de Paris.

Cette nouvelle ligne est en correspondance avec l'ensemble des lignes de métro, RER et Tramway qu'elle croise et les autres lignes du Grand Paris Express.

Les trains circulant sur les liaisons constituant la future Ligne 15 seront à roulement fer. Afin de répondre à la demande de transport prévisionnelle attendue, l'intervalle prévu entre deux trains à l'heure de pointe du matin serait de l'ordre de 120 secondes (2 minutes). Il faudra environ 80 minutes (1h20) pour parcourir la Ligne 15 dans sa totalité.

### LA LIGNE 16

La Ligne 16, métro automatique à capacité adaptée, est composée de la section Saint-Denis - Pleyel / Le Bourget RER / Noisy - Champs de la Ligne Rouge. La Ligne 16 a une longueur d'environ 25 km et comporte un tronçon commun d'environ 5,5 km avec la Ligne 17, entre Saint-Denis - Pleyel et Le Bourget RER.

Elle contribue au désenclavement de l'Est de la Seine-Saint-Denis. Elle est en correspondance avec les radiales ferrées desservant la Seine-et-Marne (RER A, RER E, RER B, Lignes Transilien) et permet une liaison directe vers les pôles du Bourget et de la Plaine Saint-Denis.

Le matériel roulant à utiliser sur cette ligne devra présenter les mêmes caractéristiques que celui de la Ligne 17, avec laquelle elle partage un tronçon commun. Les synergies possibles, en termes d'acquisition comme de maintenance du matériel roulant, entre le parc de trains des Lignes 16 et 17 et celui de la Ligne 15 en rocade seront également examinées. En fonction de l'offre de transport mise en place, cette ligne pourrait être exploitée, à l'heure de pointe du matin, avec un intervalle entre deux trains pouvant s'établir entre 3 et 4 minutes. L'offre serait alors deux fois plus importante sur le tronçon commun Lignes 16 et 17 Saint-Denis - Pleyel / Le Bourget RER (intervalle inférieur ou égal à 2 minutes).

## LE NOUVEAU GRAND PARIS : LIGNE ROUGE SUD OU « LIGNE 15 SUD »

Dans le Nouveau Grand Paris, la Ligne Rouge Sud est renommée pour mieux s'intégrer à l'ensemble du réseau de métro francilien et devient la ligne 15 Sud.

Le calendrier est fixé. L'enquête publique préalable à l'obtention de la déclaration d'utilité publique aura lieu à l'automne 2013, les travaux débuteront début 2015 et l'intégralité du tronçon Pont-de-Sèvres / Noisy - Champs (ligne 15 Sud) sera mis en service d'ici fin 2020.

À partir de 2015, les travaux de construction des gares, du tunnel et des sites industriels (SMR-SMI) commenceront. Les travaux préparatoires (déviation des réseaux d'eau, de gaz, d'électricité, etc.) auront été menés au préalable.

### LA LIGNE 17

La Ligne 17 est composée de la section Saint-Denis - Pleyel / Le Bourget RER / Le Mesnil-Amelot. D'une longueur totale de près de 25 km, elle comporte un tronçon commun d'environ 5,5 km avec la Ligne 16, entre Saint-Denis - Pleyel et Le Bourget RER.

La Ligne 17 assure la desserte des territoires du Bourget, de Gonesse et du Grand Roissy, en les reliant directement à la Plaine Saint-Denis.

Principalement souterraine, la Ligne 17 est cependant envisagée avec une partie en aérien. Il s'agit de la section entre la gare Triangle de Gonesse et l'entrée sous l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Métro automatique à capacité adaptée, les caractéristiques (en termes de capacité et de fréquence) de la Ligne 17 sont similaires à celles de la Ligne 16.

### LA LIGNE 18

La Ligne 18 correspond à la Ligne Verte du schéma d'ensemble. Elle assure la desserte des pôles scientifiques et technologiques du plateau de Saclay ainsi que des grandes zones d'habitat et d'emplois des Yvelines et de l'Essonne.

La Ligne 18 reliera, dans un premier temps (à horizon 2023) le CEA Saint-Aubin à Massy, puis sera prolongée (à horizon 2027) jusqu'à l'aéroport d'Orly, où elle sera en connexion avec la Ligne 14. Enfin, à horizon 2030, la liaison à l'ouest du CEA Saint-Aubin à Versailles Chantier sera mise en service. La Ligne 18 aura alors une longueur d'environ 35 km, entre Orly et Versailles.

Ultérieurement, la Ligne 18 sera prolongée au nord en direction de Rueil et Nanterre pour atteindre une longueur totale d'environ 50 km.

La section de la Ligne 18 entre Palaiseau et Satory fait l'objet d'une étude d'insertion en aérien, le reste de la ligne étant prévu en souterrain.

Métro à capacité adaptée, la Ligne 18 pourrait bénéficier d'un intervalle entre deux trains inférieur ou égal à 150 secondes (2 minutes 30).

### LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14

Le prolongement de la Ligne 14 du métro parisien (Saint-Lazare - Olympiades) assurera la liaison entre le centre de la capitale, le pôle d'affaires de Saint-Denis - Pleyel au nord et l'aéroport d'Orly au sud.

La Ligne 14 est prolongée au nord jusqu'à Saint-Denis - Pleyel et au sud jusqu'à Orly, soit 15 km supplémentaires par rapport à la première étape du prolongement de la ligne, jusqu'à Mairie de Saint-Ouen. Au total, la Ligne 14 se déploie sur plus de 30 km en souterrain et son prolongement offre des correspondances avec les autres lignes du Grand Paris Express (Lignes 15, 16, 17 et 18). Elle constitue l'épine dorsale du nouveau réseau et assure les correspondances avec le métro parisien. La Société du Grand Paris est le maître d'ouvrage du prolongement de la Ligne 14 au nord entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis - Pleyel et au sud entre Olympiades et l'aéroport d'Orly. Le STIF et la RATP sont co-maîtres d'ouvrage du prolongement de la Ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen.

Le matériel roulant de la Ligne 14 prolongée sera compatible avec les caractéristiques du métro existant sur cette ligne (métro sur pneu, d'une largeur de 2,45 m).

Il est prévu qu'à l'horizon de réalisation du réseau Grand Paris Express dans son intégralité, la ligne 14 soit exploitée à pleine capacité, c'est-à-dire avec un intervalle de 85 secondes entre deux trains à l'heure de pointe du matin, afin de répondre à la demande prévisionnelle attendue.

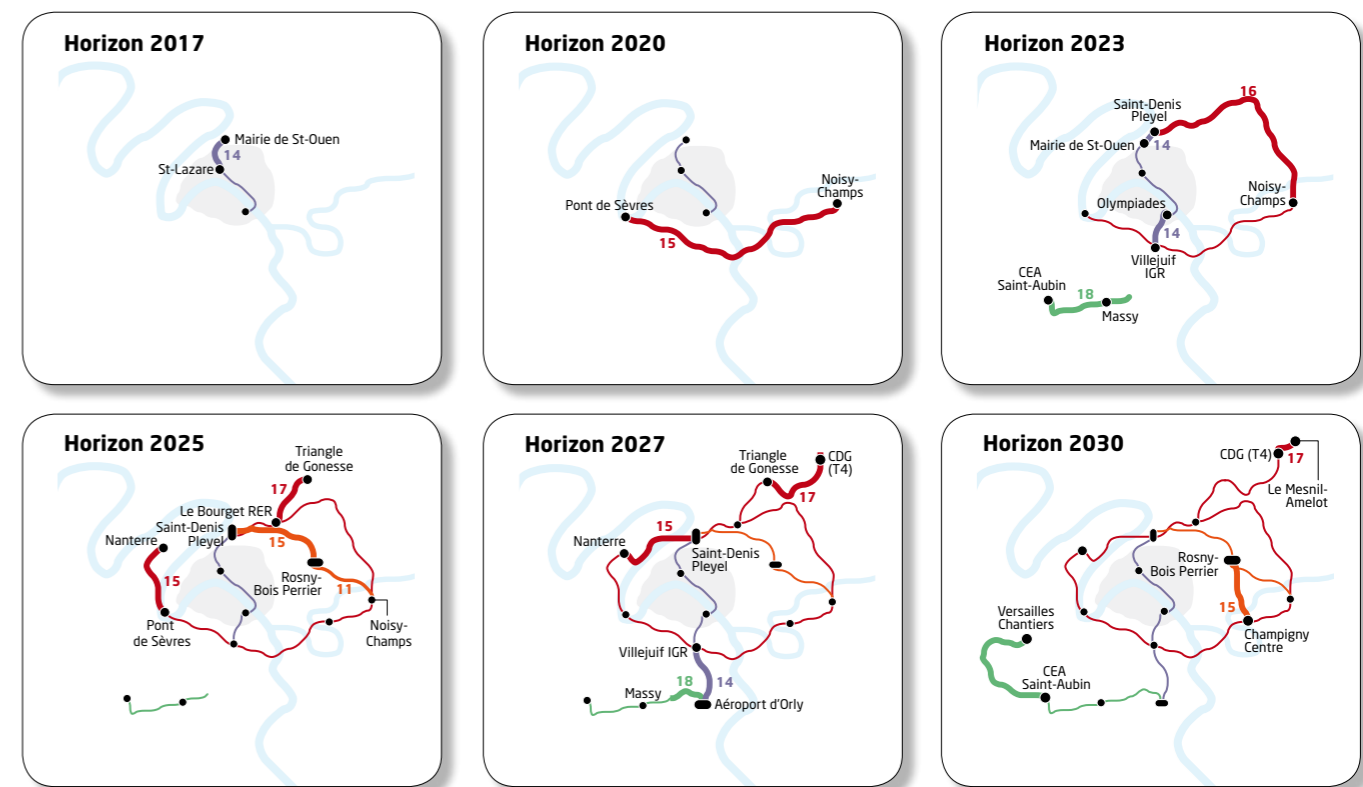
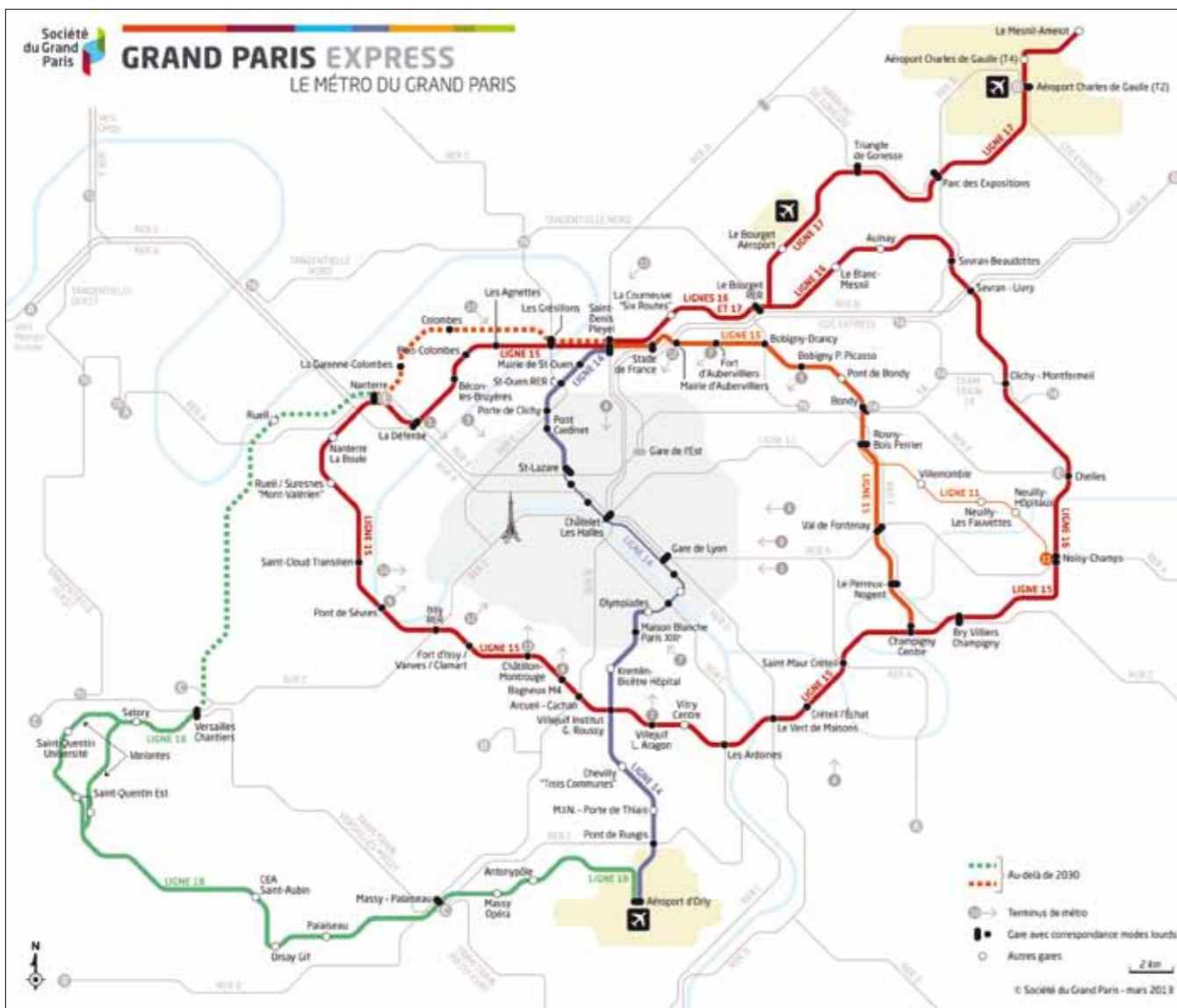
### LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11

Sous réserve de confirmation de cette option, la Ligne 11 serait prolongée jusqu'à Noisy - Champs, soit environ 10 km supplémentaires par rapport au premier prolongement de la ligne jusqu'à Rosny-Bois-Perrier. Ce prolongement de la ligne 11 se substituerait à la section Rosny-Bois-Perrier - Noisy - Champs du réseau complémentaire structurant (Ligne Orange).

Cette configuration de projet est en cours d'examen dans le cadre des suites de la concertation menée par le STIF sur la ligne orange en février et mars 2013.

\* Le principe consistant à assurer la liaison entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy - Champs par le prolongement de la Ligne 11 a été proposé par le gouvernement lors de la présentation du « Nouveau Grand Paris ». Cette solution technique doit être analysée et étudiée dans le cadre des suites de la concertation menée par le STIF sur la Ligne Orange en février et mars 2013.

**LES OBJECTIFS DE MISE EN SERVICE DU GRAND PARIS EXPRESS**



Consultez le dossier de présentation du Nouveau Grand Paris : [www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr) (rubrique « Infos et Publications » : Médiathèque / Documents de référence)

## LE CALENDRIER DU NOUVEAU GRAND PARIS

Le 6 mars 2013, le Premier ministre a présenté le calendrier de réalisation du Grand Paris Express. Les travaux sur les différents tronçons commenceront de manière échelonnée et se poursuivront avec des périodes de recoupement d'un tronçon à l'autre. Les tronçons s'enchaîneront les uns aux autres, en commençant par le tronçon Sud de la Ligne 15 (Pont de Sèvres / Noisy – Champs).

## LE CALENDRIER, LIGNE PAR LIGNE :

### LIGNE 14

**TRONÇON ST-LAZARE / MAIRIE DE ST-OUEN**  
**Enquête publique :** du 16 janvier au 17 février 2012  
**Début des travaux :** 2014  
**Objectif de mise en service :** horizon 2017

**TRONÇON MAIRIE DE ST-OUEN / ST-DENIS-PLEYEL**  
**Enquête publique :** d'ici fin 2015  
**Objectif de mise en service :** horizon 2023

**TRONÇON OLYMPIADES / VILLEJUIF IGR**  
**Enquête publique :** d'ici 2015  
**Objectif de mise en service :** horizon 2023

**TRONÇON VILLEJUIF IGR / AÉROPORT D'ORLY**  
**Enquête publique :** d'ici fin 2015  
**Objectif de mise en service :** horizon 2027

### LIGNE 15

**TRONÇON PONT DE SÈVRES / NOISY – CHAMPS**  
**Enquête publique :** fin 2013  
**Déclaration d'utilité publique :** 2014  
**Lancement des travaux :** 2015  
**Objectif de mise en service :** horizon 2020

**TRONÇON ST-DENIS-PLEYEL / ROSNY-BOIS-PERRIER**  
**Enquête publique :** d'ici fin 2015  
**Démarrage des travaux :** avant 2020  
**Objectif de mise en service :** horizon 2025

**TRONÇON PONT DE SÈVRES / NANTERRE**  
**Enquête publique :** d'ici fin 2015  
**Démarrage des travaux :** avant 2025  
**Objectif de mise en service :** horizon 2025

**TRONÇON NANTERRE / ST-DENIS-PLEYEL**  
**Enquête publique :** d'ici fin 2015  
**Démarrage des travaux :** avant 2025  
**Objectif de mise en service :** horizon 2027

**TRONÇON ROSNY-BOIS-PERRIER / CHAMPIGNY CENTRE**  
**Enquête publique :** d'ici fin 2015  
**Démarrage des travaux :** avant 2030  
**Objectif de mise en service :** horizon 2030

### LIGNE 16 (NOISY – CHAMPS / ST-DENIS-PLEYEL)

**Enquête publique :** d'ici fin 2015  
**Démarrage des travaux :** avant 2020  
**Objectif de mise en service :** horizon 2023

### LIGNE 17

**TRONÇON LE BOURGET RER / TRIANGLE DE GONESSE**  
**Enquête publique :** d'ici fin 2015  
**Objectif de mise en service :** horizon 2025

**TRONÇON TRIANGLE DE GONESSE / AÉROPORT CHARLES DE GAULLE T4**  
**Enquête publique :** d'ici fin 2015  
**Objectif de mise en service :** horizon 2027

**TRONÇON AÉROPORT CHARLES DE GAULLE T4 / LE MESNIL-AMELOT**  
**Enquête publique :** d'ici fin 2015  
**Objectif de mise en service :** horizon 2030

### LIGNE 18

**TRONÇON CEA SAINT-AUBIN / MASSY**  
**Enquête publique :** d'ici fin 2015  
**Démarrage des travaux :** avant 2020  
**Objectif de mise en service :** horizon 2023

**TRONÇON MASSY / AÉROPORT D'ORLY**  
**Enquête publique :** d'ici fin 2015  
**Objectif de mise en service :** horizon 2027

**TRONÇON VERSAILLES CHANTIERS / CEA SAINT-AUBIN**  
**Enquête publique :** d'ici fin 2015  
**Objectif de mise en service :** horizon 2030

# UNE CONCERTATION ESSENTIELLE ET PROFITABLE À TOUS

« Je suis particulièrement attentive à recueillir la parole de celles et ceux pour qui ce projet voit le jour. De la même manière que la ville n'appartient pas aux aménageurs, mais bien à ceux qui la vivent, le Grand Paris Express est d'abord la propriété des personnes qui auront à l'emprunter. »

M<sup>me</sup> Cécile Duflot, *Ministre de l'Égalité des Territoires et du Logement*  
Le 11 septembre 2012

## LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

La concertation a confirmé le caractère exceptionnel du Grand Paris Express et l'importance de la Ligne Rouge Sud dans le réseau. La fréquentation des réunions, l'intérêt manifesté par les populations, l'énergie et la disponibilité déployées par tous les acteurs ont été à la mesure des attentes de chacun. La très forte mobilisation de la population lors de cette concertation témoigne à elle seule de l'utilité d'une telle démarche. 6 300 personnes se sont déplacées lors des réunions publiques. 30 487 internautes ont fait de même sur le site internet dédié à l'opération. Nous nous félicitons de ce que près de 85 % des participants étaient des habitants.

Au-delà de cette dimension quantitative, nous tirons plusieurs enseignements de cette étape :

► en premier lieu, nous pouvons affirmer que le **Grand Paris Express et la Ligne Rouge Sud sont des projets qui suscitent un très fort consensus**, qu'ils sont souhaités et attendus. Nous en avons le sentiment profond, nous en avons eu la confirmation. Ce désir partagé s'est exprimé dans un climat serein et avec une très grande qualité d'écoute mutuelle lors des réunions. L'important travail de pédagogie mené en amont, souhaité par la Société du Grand Paris et ses partenaires, a porté ses fruits. Cette mobilisation des acteurs institutionnels au service des populations, dont la nécessité a été réaffirmée, devra être engagée dans des termes analogues pour les autres tronçons et renouvelé lors des prochaines phases d'avancement de la Ligne Rouge Sud ;

► en second lieu, parce que le projet est admis et voulu, **les premières préoccupations exprimées ont porté sur le tracé**. En avance de phase sur l'étape d'enquête, les habitants directement concernés par de possibles acquisitions foncières ont d'ores et déjà réclamé une information plus détaillée. **Des questionnements éminemment concrets ont également été exprimés au sujet du système de transport, de son exploitation et de l'offre de services des gares**. Nous travaillons à un métro à la pointe du progrès et de nombreuses caractéristiques du Grand Paris Express sont en cours d'étude et de définition. Parce que la population a le métro parisien pour référence et que le Grand Paris Express est porteur d'innovations destinées à améliorer le confort des voyageurs, nos réponses ont pu générer des frustrations temporaires. Ainsi, d'autres moments d'échanges, et peut-être aussi d'autres formes d'association des habitants et des voyageurs à la poursuite de nos travaux, doivent pouvoir être envisagés ;

Étienne Guyot, *Président du Directoire*,  
Pierre-Alain Jeanneney et Didier Bense, *membres du Directoire*

► en troisième lieu, **c'est l'intégration du Grand Paris Express et de la Ligne Rouge Sud au système de transport actuel** qui a suscité le plus grand nombre de questions et avis. Qu'il s'agisse, **des temps de correspondance, de la tarification, du cadencement des trains des lignes actuelles ou du redéploiement des bus**. Il est à noter que riverains et habitants appréhendent la mobilité dans toutes ses acceptions. Les questions très fréquentes relatives **au stationnement des voitures et des vélos, mais aussi des circulations piétonnes** nous imposent d'explorer et de répondre finement, localement, à ces demandes sensibles. Sur ce point nous retenons l'invitation qui nous est faite de prolonger le travail partenarial déjà à l'œuvre. Pour être au rendez-vous, la proximité avec nos partenaires devra être maintenue. La concertation va se poursuivre.

**Souvent ces interpellations ont été mises en relation avec l'impérieuse nécessité de réussir la modernisation de l'existant**. Toutes les gares de la Ligne Rouge Sud étant en correspondance avec un mode lourd, les populations, de chacun des territoires desservis, ne conçoivent pas d'envisager la création des nouvelles gares sans disposer, dans le même temps, de réponses sur l'évolution des gares existantes, de leurs abords, de leurs services.

**Enfin, la perspective des travaux, de leur impact sur la vie quotidienne et l'environnement en général, a provoqué aussi de nombreuses questions**. Sur ces sujets aussi les réponses disponibles ont été exposées. Un travail au long cours, déjà esquissé mais à détailler, sur l'information chantier est à anticiper et conduire avec attention.

L'actualité a aussi pris place dans nos échanges. Ainsi, le contexte économique, les préoccupations relatives aux impacts sociaux-économiques du projet en termes d'emploi ont été très présents dans le débat.

La population a également manifesté son inquiétude face à l'hypothèse d'un financement qui ne serait plus au rendez-vous. Les annonces du Premier ministre du 6 mars 2013 pour le Nouveau Grand Paris ont apporté des réponses très claires et rassurantes.

Merci à tous les participants.

## ANNEXES

---

1. Présentation à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre depuis la fin du débat public et des actions à venir, puis demande de désignation d'un garant - 12 mars 2012
2. Décision de la CNDP relative à la désignation de M. Henri Watissée en qualité de garant de la concertation - 3 avril 2012
3. Présentation à la CNDP des modalités d'information et de participation du public lors de la phase de concertation préalable à l'enquête publique du tronçon Pont-de-Sèvres < > Noisy - Champs - 27 juin 2012
4. Approbation par la CNDP des modalités d'information et de participation du public - 4 juillet 2012



### Le Président du directoire

Monsieur Philippe Deslandes  
Président de la Commission nationale  
du débat public (CNDP)  
20 avenue de Ségur  
75007 Paris

Saint-Denis, le 12 MARS 2012

**Objet :** Concertation publique

Monsieur le Président,

*cher Philippe,*

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

La Société du Grand Paris a entrepris de constituer les dossiers des enquêtes publiques préparatoires aux déclarations d'utilité publique des tronçons du réseau de transport public du Grand Paris.

L'article L. 121-13-1 du code de l'environnement prévoit que le maître d'ouvrage doit informer la Commission nationale du débat public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre ainsi que de sa contribution à l'amélioration du projet. Conformément à ces dispositions, je vous prie de trouver en annexe à la présente lettre une note qui expose les modalités de la concertation que la Société du Grand Paris a mise en œuvre depuis la fin du débat public ou entend mettre en œuvre jusqu'au début des enquêtes publiques.

Ce même article du code de l'environnement ajoute que la Commission peut émettre des avis et recommandations sur ces modalités et leur mise en œuvre. Je vous serais donc reconnaissant de me faire connaître, si vous l'estimez souhaitable, vos avis et recommandations sur les modalités d'information et de participation du public présentées en annexe.

---

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS  
Le Cézanne  
30 avenue des Fruitiers 93200 Saint-Denis  
Siret : 525 046 017 00022



Enfin, comme le même article en offre la possibilité, il me semblerait souhaitable que la Commission désigne un garant qui serait chargé à partir du mois de septembre 2012, de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

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

*Bien à vous*

Etienne GUYOT

---

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS  
Le Cézanne  
30 avenue des Fruitiers 93200 Saint-Denis  
Siret : 525 046 017 00022



## ANNEXE

### Modalités d'information et de participation du public mises en œuvre depuis la fin du débat public et présentation des actions à venir :

#### Invitation à poursuivre le dialogue après la fin du débat public et l'adoption du schéma d'ensemble

Au terme du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris qui s'est achevé le 31 janvier 2011, la Société du Grand Paris a adressé ses remerciements aux franciliens pour leur participation et leur mobilisation. Dans une annonce presse publiée dans 20 Minutes et Métro, elle concluait son message de remerciement par « le projet avance, le dialogue continue » témoignant ainsi de sa volonté de poursuivre les échanges avec les publics intéressés au projet : les élus, les acteurs économiques et professionnels, les associations et l'ensemble des franciliens.

Deux mois après le débat public, la CNDP et la CPDP ont publié leur bilan et leur compte-rendu du débat public. Deux mois plus tard, le 26 mai 2011, la Société du Grand Paris tirait les enseignements du débat et les membres de son Conseil de Surveillance approuvaient à l'unanimité l'acte motivé, prévu par l'article 3 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. **Ce document et l'atlas cartographique qui l'accompagne ont été envoyés à tous les signataires d'un cahier d'acteurs.**

#### Création du site Internet « [societedugrandparis.fr](http://societedugrandparis.fr) »

Depuis le 31 mai 2011, l'acte motivé est en ligne sur le site Internet de la Société du Grand Paris. Les internautes ont la possibilité de le télécharger ou de le feuilleter en ligne, en sélectionnant les chapitres qui les intéressent. Dès sa publication, le décret du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble a également été mis en ligne sur ce site.

Le site Internet de la Société du Grand Paris est à double entrée. Il s'adresse à tous les publics qui recherchent de l'information d'ordre institutionnel sur l'établissement public et à ceux qui souhaitent s'informer sur le projet. Une rubrique « le métro et vous » permet aux internautes de s'informer sur le projet à l'échelle de chaque département et d'y trouver une analyse sur l'amélioration des déplacements et le soutien à l'activité économique pour les 8 départements d'Ile-de-France.

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS  
Le Cézanne  
30 avenue des Fruitières 93200 Saint-Denis  
Siret : 525 046 017 00022



## 1 La concertation avec les « acteurs »

### 1.1 La mise en place des comités de pilotage avec les maires

Des comités de pilotage ont été mis en place pour traiter des sujets qui intéressent les 57 gares du tracé. Ces comités de pilotage rassemblent les maires, les directeurs des services techniques de leur collectivité, les présidents de communautés d'agglomération, les conseils généraux, le STIF et les services de l'Etat, aux côtés de la Société du Grand Paris. Ils sont un lieu d'échange, de recherche des meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales, et restent également vigilants sur la maîtrise des coûts, des délais et des risques. 49 comités sont aujourd'hui actifs. Ils se sont réunis une fois en 2011 et une fois au premier semestre 2012 pour définir précisément l'emplacement du volume de la gare. Des « COPIL 3 » sont prévus à partir de juin 2012. Chaque COPIL est préparé par 3 à 5 réunions en comités techniques. Ce dispositif de concertation de grande ampleur fait déjà la preuve de son efficacité dans la prise de décision et il est très largement plébiscité par les élus.

Les directeurs institutionnels de la Société du Grand Paris sont chargés de faire l'interface avec les élus. Issus du monde des projets et connaissant bien les territoires d'Ile-de-France, les quatre directeurs des relations institutionnelles couvrent les huit territoires d'Ile-de-France. Aux côtés des pilotes techniques que sont les directeurs de projet, ils animent les comités de pilotage.

### 1.2 La participation à des salons professionnels

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

- Aux côtés du ministère de la ville, elle a participé :
  - aux journées nationales d'échanges des acteurs de la rénovation urbaine les 14 et 15 juin derniers. Ces journées ont permis d'échanger sur le projet avec les élus, les bailleurs sociaux, les partenaires financiers, les associations d'habitants et les services de l'Etat ;
  - au salon des maires et des collectivités locales du 22 au 24 novembre 2011 : ce salon a permis d'échanger avec les maires et les élus de la France entière.
- A titre individuel, elle a participé :
  - au salon de l'habitat francilien, organisé par l'AMIF au parc floral de Vincennes, les 29 novembre, 1<sup>er</sup> et 2 décembre derniers ; une conférence de présentation du Grand Paris Express réunissant le président du directoire de la Société du Grand Paris et la directrice générale du STIF a été organisée dans le cadre de ce salon. La Société du Grand Paris avait un stand de 42 m<sup>2</sup> présentant le réseau et ses gares.
  - Au salon de l'immobilier d'entreprise (SIMI), du 1<sup>er</sup> au 3 décembre dernier ; la SGP a organisé deux conférences à l'occasion de ce salon sur les thèmes suivants :

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS  
Le Cézanne  
30 avenue des Fruitières 93200 Saint-Denis  
Siret : 525 046 017 00022



« Le Grand Paris : un levier de valorisation de la région capitale » ;  
 « Les gares du Grand Paris : un accélérateur de dynamique urbaine ».  
 Ces conférences ont réuni chacune environ 150 personnes.

### 1.3 Les réunions d'information et d'échange avec les acteurs économiques

Avec l'appui des préfetures de département, la Société du Grand Paris organise des réunions d'échanges avec les acteurs économiques dans les départements d'Ile-de-France. Là où elles se sont déjà déroulées, ces réunions ont rassemblé 150 à 200 participants, chefs d'entreprises pour la plupart. Ces réunions permettent d'échanger sur le projet :

- Le 10 octobre 2011 réunion avec les entreprises du 93 à l'initiative du MEDEF,
- Le 24 novembre 2011 en Seine-Saint-Denis (cette réunion a été organisée à l'initiative du Conseil Général de Seine-Saint-Denis),
- Le 6 février 2012 dans les Hauts-de-Seine,
- Le 9 février 2012 réunion avec Paris Ile de France Capitale Economique,
- Le 14 février 2012 dans le Val-de-Marne,
- Le 15 mars 2012 dans les Yvelines,
- Le 22 mars 2012 dans l'Essonne.

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

### 1.4 La consultation des associations environnementales

Dans le cadre des études environnementales en cours pour alimenter les études d'impact (notamment les études Natura 2000), la directrice de l'ingénierie environnementale et de la qualité a mis en place un comité de pilotage associant notamment l'ensemble des gestionnaires des sites et les associations environnementales intéressées. Ces partenaires peuvent ainsi intervenir aux étapes clés des études.

### 1.5 La diffusion de « clés info »

Pour informer le public des différents sujets liés au projet, la Société du Grand Paris a mis en place les « clés infos ». Cet outil d'information rapide tient sur un recto verso. Il vise à donner l'essentiel de l'information sur un sujet précis lié au projet.

---

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS  
 Le Cézanne  
 30 avenue des Fruitiers 93200 Saint-Denis  
 Siret : 525 046 017 00022



## 2 Les modalités d'information et de participation du grand public

### 2.1 La création d'un onglet concertation sur le site Internet

En janvier dernier, la page d'accueil du site Internet de la SGP a été refondue de façon à y intégrer un onglet concertation. En cliquant sur le bouton « le projet avance, la concertation continue, exprimez-vous », l'internaute a accès à un formulaire lui permettant d'exprimer un avis ou de poser une question.

Depuis sa mise en ligne, la fréquentation du site est régulière. Elle se stabilise aujourd'hui à 600 visites par jour. Les questions posées reçoivent chacune une réponse individualisée.

### 2.2 La diffusion d'une newsletter

En s'inscrivant à la Newsletter les internautes peuvent s'informer sur les avancées du projet : chaque mois, les dernières actualités sont présentées à travers un court article de Une, des brèves et la rencontre d'un collaborateur de la Société du Grand Paris ou d'une personnalité extérieure.

### 2.3 Les réunions d'information et d'échange

A la demande des maires, la Société du Grand Paris a participé à différentes réunions publiques afin de faire un point de l'avancement du projet et de répondre aux questions des habitants :

- 15 février 2011, réunion publique à la mairie de Thiais sur l'implantation de la future gare, 150 personnes ;
- 14 novembre 2011, réunion publique à Cachan, 200 personnes ;
- 8 décembre 2011, réunion publique à Champigny Salle Tabanelli, présentation SGP, 600 personnes ;
- 13 décembre 2011, réunion publique à Saint-Mandé Les acteurs de l'innovation de l'est Parisien 150 personnes ;
- 16 décembre 2011, conseil municipal de Champigny-sur-Marne, 200 personnes ;
- 7 février 2012, conseil municipal à Bagneux, 40 personnes ;
- 11 février 2012, manifestation locale au Kremlin-Bicêtre, futur emplacement de la Gare, suivie d'une présentation SGP 100 personnes ;
- 15 février 2012, réunion publique à Villiers le Bâcle, 220 personnes ;
- 24 novembre 2011 : le projet de réseau de transport public du Grand Paris est présenté dans le cadre du débat public sur la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN) ;
- le projet a également été présenté à Neuilly et à Nanterre lors de réunions de concertation sur le projet Eole.

---

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS  
 Le Cézanne  
 30 avenue des Fruitiers 93200 Saint-Denis  
 Siret : 525 046 017 00022





### 3 Les actions de concertation à venir

#### 3.1 Des insertions dans la presse francilienne pour inviter le public à s'exprimer via internet

Pour attirer l'attention du public sur la possibilité qui lui est offerte de s'informer et de s'exprimer sur le projet via Internet, la Société du Grand Paris prévoit d'acheter des espaces dans quelques journaux (Le Parisien, Métro, 20 minutes, Direct Matin, Grand Paris Développement) et de faire passer un message simple et clair : « le projet Grand Paris Express avance, exprimez-vous sur le futur métro ».

Ces annonces ont commencé à paraître courant mars.

#### 3.2 Renforcement de l'information avant les enquêtes publiques

En amont de chaque enquête publique, à compter de septembre 2012, la Société du Grand Paris renforcera l'information et la concertation avec le grand public en organisant des réunions publiques sous le contrôle d'un garant désigné par la CNDP. Il s'agit pour la Société du Grand Paris de se rapprocher du public de manière à mieux cerner ses sujets de préoccupation et à mieux préparer les enquêtes.

Cette phase de la concertation pourra également avoir lieu en ligne avec des sites dédiés à chaque tronçon, et éventuellement des blogs par collectivité, de façon à favoriser une information la plus fine possible et à encourager la participation.

#### 3.3 Une rencontre avec les associations de personnes handicapées

L'accessibilité étant un thème majeur pour la conception du nouveau métro, la Société du Grand Paris envisage de réunir les associations de personnes handicapées pour évoquer le sujet avec elles. Cette rencontre devrait avoir lieu dans les semaines qui viennent avec des organisations représentatives des personnes handicapées.

#### 3.4 Une concertation avec l'association des usagers des transports (FNAUT Ile de France)

Afin de répondre à la demande de l'association des transports FNAUT Ile de France, des échanges seront organisés avec cette association, qui porteront sur les gares et en particulier sur les enjeux d'intermodalité au niveau des grandes gares de correspondance.

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS  
Le Cézanne  
30 avenue des Fruitiers 93200 Saint-Denis  
Siret : 525 046 017 00022



#### 3.5 Des rencontres avec les élus par tronçon

A partir du mois d'avril, une série de six grandes réunions sera organisée par la Société du Grand Paris avec les élus concernés par l'implantation de gares sur chaque tronçon. Il s'agit de donner à chacun une information qui dépasse celle très localisée traitée dans les comités de pilotage. A l'occasion de ces réunions, la Société du Grand Paris abordera différentes thématiques liées au projet : études en cours, méthode de travail, délais, financement.

#### 3.6 Une présence dans les salons professionnels

En mars 2012, la Société du Grand Paris sera présente au MIPIM, salon international de l'immobilier, sur un stand de 466 m<sup>2</sup> qu'elle occupe avec les établissements public d'aménagement d'Ile-de-France et l'AFTRP. Ce salon rassemble chaque année les investisseurs et les promoteurs du monde entier. L'espace Grand Paris sera l'occasion de montrer à ces acteurs économiques internationaux qu'une dynamique d'aménagement puissante est à l'œuvre en Ile-de-France. Le public aura la parole à l'occasion des conférences qui se dérouleront en continu sur le stand.

La Société du Grand Paris sera également présente avec un stand :

- Au salon de la ville nouvelle organisé en avril 2012 par l'AMIF au parc floral de Vincennes ;
- Au salon de la mobilité et des transports public en juin 2012 porte de Versailles ;
- Au SIMI, salon international de l'immobilier d'entreprise en décembre prochain.

Ces salons sont l'occasion de présenter au public les avancées du projet et d'échanger avec lui sur des thèmes qui l'intéressent plus particulièrement. Par exemple, au salon de la mobilité au mois de juin, la Société du Grand Paris organisera sur son stand des présentations sur une innovation dont elle est l'auteur concernant l'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub>.

### CONCLUSION

Depuis la fin du débat public, la Société du Grand Paris a mis en place des actions de différentes natures, auprès des différents publics concernés et intéressés par le projet, de façon à informer, recueillir des avis et des témoignages. Ces rencontres ont permis de continuer à faire progresser le projet dans un esprit d'ouverture et d'échanges.

La Société du Grand Paris s'adresse aujourd'hui à la CNDP dans l'objectif de mettre en place une phase de concertation renforcée avec le grand public, avant les enquêtes publiques, afin de mieux préparer ces rendez-vous cruciaux pour le projet.

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS  
Le Cézanne  
30 avenue des Fruitiers 93200 Saint-Denis  
Siret : 525 046 017 00022



Paris, le 3 avril 2012

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint copie de la décision, adoptée par la Commission nationale du débat public lors de sa séance du 3 avril, sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

La Commission nationale a décidé de désigner M. Henri WATTISSEE en qualité de garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public.

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

*Amitiés*

*Rulandes*  
Philippe DESLANDES

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

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 AVRIL 2012

DÉCISION N° 2012 / 15 / RTPGP / 5

**PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC  
DU GRAND PARIS**

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-13-1,
  - vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
  - vu le bilan établi par le Président de la Commission nationale du débat public et le compte rendu présenté par le Président de la Commission particulière du débat public publiés le 31 mars 2011 sur le débat public relatif au projet de réseau de transport public du Grand Paris,
  - vu la délibération n° CS 2011-4 du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011,
  - vu le décret 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris,
  - vu la lettre en date du 12 mars 2012 du Président du directoire de la Société du Grand Paris sollicitant la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
- après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article unique :**

De désigner M. Henri WATTISSEE en qualité de garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le Président

*Rulandes*  
Philippe DESLANDES



## Le président du directoire

Monsieur Philippe Deslandes  
Président de la Commission Nationale  
du Débat Public (CNDP)  
20 avenue de Ségur  
75007 Paris

Saint-Denis, le **27 JUIN 2012**

**Objet :** Concertation sur le tronçon Pont-de-Sèvres – Noisy-Champs

Monsieur le Président, *Cher Philippe*

Depuis la fin du débat public, la Société du Grand Paris évolue dans un cadre de concertation continue.

A ce titre, comme je vous le rappelais dans mon courrier du 12 mars dernier, elle a travaillé avec l'ensemble des partenaires institutionnels et économiques du projet et a continué à informer le grand public sur l'état d'avancement du projet.

C'est dans le cadre de cette concertation continue que la Société du Grand Paris souhaite aujourd'hui ouvrir une nouvelle phase de dialogue et d'échanges avec le grand public afin de mieux préparer les enquêtes publiques du Réseau de Transport public du Grand Paris

Aussi, je soumetts à votre avis les modalités d'information et de participation du public que nous souhaitons mettre en œuvre à partir du mois de septembre prochain, dans le cadre de la concertation sur le tronçon Pont-de-Sèvres – Noisy-Champs. Cette concertation se déroulera sous le contrôle de M. Watissée, garant désigné par la CNDP.

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

*Antoine*  
  
Etienne Guyot

**SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS**  
Immeuble « Le Cézanne »  
30, avenue des fruitiers – 93200 Saint-Denis  
Siret : 525 046 017 00030



## Modalités d'information et de participation du public lors de la phase de concertation préalable à l'enquête publique du tronçon Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs du Réseau de Transport public du Grand Paris.

Date : 21 juin 2012  
Auteurs – Denis Couty, DCOM

### Introduction

A la suite du débat public qui s'est tenu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011 sous l'autorité Indépendante de la Commission Nationale du Débat Public et conformément aux dispositions de la loi du 3 juin 2010, la Société du Grand Paris a adopté le 26 mai 2011 un acte motivé. Ce document indique les conséquences qu'elle tire du bilan du débat public et précise le schéma d'ensemble retenu. Ce schéma a été approuvé par le décret en Conseil d'Etat, le 24 août 2011.

Depuis, la Société du Grand Paris a entrepris de constituer les dossiers des enquêtes publiques préparatoires aux déclarations d'utilité publique des tronçons du réseau de transport public du Grand Paris. Le 1<sup>er</sup> tronçon concerné concerne la liaison Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs.

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

Ainsi, en complément des informations transmises le 12 mars dernier relatives aux modalités de concertation continue mises en œuvre par la Société du Grand Paris depuis la fin du débat public, vous trouverez ci-dessous une présentation du dispositif d'information et de participation du public prévu lors de la phase de concertation préalable à l'enquête publique du tronçon Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs.

### 1. Une nouvelle étape de concertation

Le 1<sup>er</sup> tronçon concerné par cette nouvelle phase de dialogue avec le grand public est celui qui relie les gares de Pont de Sèvres à Noisy-Champs au sud de la ligne rouge du GRAND PARIS EXPRESS, le réseau de transport du Grand Paris. Ce tronçon de 33 km comprend 16 gares et traverse 23 communes et 4 départements (Hauts-de-Seine, Val-de-Marne, Seine Saint-Denis, Seine-et-Marne).

En termes de calendrier et d'échéances :

- Mai-juin 2012 : organisation des 3<sup>èmes</sup> comités de pilotage avec les maires du tracé afin de dégager un consensus sur les différentes émergences et d'aborder les problématiques foncières liées au tracé et à l'implantation des gares.
- Juillet 2012 : transmission du dossier d'enquête publique au préfet de région.
- Mi-septembre-mi-novembre 2012 : une nouvelle étape de concertation centrée sur des réunions publiques dans les communes concernées.
- Fin 2012: début de l'enquête publique.

### 1.1 Les objectifs

Cette nouvelle étape de concertation, qui se déroulera entre mi-septembre et mi-novembre 2012, vise à recueillir les observations du public et à répondre aux questions relatives au projet et à sa mise en œuvre. Un bilan de l'ensemble de la concertation sera préparé par la SGP et joint au dossier qui sera soumis à enquête publique.

Ce processus précédera l'enquête publique qui vise quant à elle, à recueillir les avis du public sur un dossier d'enquête publique défini par les textes en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du réseau de transport. Cette enquête devrait ouvrir sur ce tronçon fin 2012. Elle sera conduite par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête. A l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur rédigera un rapport et formulera un avis motivé. L'objectif est d'obtenir fin 2013 la déclaration d'utilité publique du projet, adoptée par décret en Conseil d'Etat.

### 1.2 Une concertation sous la houlette d'un garant de la CNDP

M. Watissée, garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public, veillera à ce que la concertation favorise la libre expression du public et la pluralité des avis dans un souci de qualité, de transparence et d'ouverture.

Le garant interviendra pour réguler et arbitrer les débats.

### 1.3 L'organisation interne mise en place

Cette nouvelle phase de concertation sera organisée en mode « projet » sous l'autorité du directoire de la Société du Grand Paris.

- Les directeurs des relations institutionnelles seront chargés du pilotage et de la coordination de la démarche en lien avec les différentes directions opérationnelles de la SGP concernées. Ils s'assureront de la cohérence générale de la séquence de concertation.
- Les directeurs de projet et (ou) leurs représentants, notamment les responsables développement des gares, participeront à chaque réunion de concertation. Ils seront en charge de la présentation du projet. La direction de l'ingénierie environnementale et de la qualité ainsi que la direction de l'urbanisme seront également sollicitées.
- La direction de la communication définira et mettra en œuvre le plan de communication. Elle accompagnera le processus tout au long de son déroulement.

Les réunions seront animées par la SGP.

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

## 2. Le dispositif de concertation et de communication

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

### 2.1 Une vingtaine de réunions publiques envisagées

Elles seront organisées entre la mi-septembre et mi-novembre.

La détermination des lieux et la programmation des dates devraient être arrêtées début

juillet.

Liste des communes		Dates des réunions
1	Boulogne - Billancourt	En cours de définition
2	Sèvres	En cours de définition
3	Issy-les-Moulineaux	En cours de définition
4	Vanves	En cours de définition
5	Clamart	En cours de définition
6	Malakoff	En cours de définition
7	Châtillon	En cours de définition
8	Montrouge	En cours de définition
9	Bagneux	En cours de définition
10	Arcueil	Conseil municipal le 6 octobre
11	Cachan	8 octobre 2012
12	Villejuif	En cours de définition
13	Vitry-sur-Seine	En cours de définition
14	Alfortville	En cours de définition
15	Maisons-Alfort	En cours de définition
16	Crétell	En cours de définition
17	Saint-Maur-des-Fossés	En cours de définition
18	Champigny-sur-Marne	25 septembre 2012
19	Bry-sur-Marne	18 septembre 2012
20	Villiers-sur-Marne	11 octobre 2012
21	Noisy-le-Grand	En cours de définition
22	Champs-sur-Marne	En cours de définition

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

- Accueil par le maire
- Historique du projet et objectifs de ce temps de concertation
- Présentation succincte du Grand Paris Express
- Principales caractéristiques du métro
- Présentation du tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs
  - Descriptif et caractéristiques principales du tronçon
  - Méthodes de réalisation (travaux en souterrain, tunnelier, chantiers à ciel ouvert, forages...)
  - Le planning
  - La ou les gare(s) de la commune
  - Point d'avancement des études d'insertion urbaine de la gare (principe fonctionnel, principe de desserte, principe de correspondance, temps de parcours)
  - Comment aménager et construire autour de la gare ? (emprises du chantier, calendrier)
  - Les ouvrages annexes
  - Les aspects fonciers
  - Les impacts du chantier sur la ville
  - Les enjeux environnementaux au niveau de la commune
- Questions - réponses avec le public



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

## 2.2 Les autres actions d'information & de concertation

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

### Une identité graphique « concertation »

Une charte graphique propre à la concertation du projet Grand Paris Express sera créée pour identifier la démarche dans sa globalité et permettre une déclinaison par tronçon. L'ensemble des actions et supports d'information et de concertation diffusés respecteront cette charte graphique, afin que le grand public identifie bien la démarche mise en œuvre.

### Une exposition dans chaque commune

Un jeu de 6 panneaux d'exposition sera mis en place dans chaque mairie du tronçon (23 communes) et éventuellement dans d'autres lieux publics (à définir). Ces panneaux présenteront : le projet Grand Paris Express ; les acteurs et le financement du projet ; la démarche de concertation engagée ; le tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs ; le calendrier du projet, les enjeux environnementaux et urbains, l'aménagement des gares, les émergences, les emprises de chantier...

Ils resteront en place pendant toute la durée de concertation.

### Un dépliant d'information diffusé sur l'ensemble du tronçon

Un dépliant de présentation du tronçon qui présentera également le calendrier et les modalités de la concertation sera édité. Largement diffusé auprès des habitants, ce dépliant sera mis à disposition dans les lieux publics des 23 communes et éventuellement « boîti » et tracté sur des sites stratégiques (à définir avec le prestataire lorsque celui-ci sera retenu).

### Des affiches et tracts diffusés dans chaque commune

Des affiches et des tracts personnalisés annonceront chacune des 22 réunions publiques (version personnalisée par commune).

### Un portail web « concertation »

Un portail web sera dédié à la concertation des différents tronçons du Grand Paris Express. Il présentera les grandes lignes du projet de Grand Paris Express puis renverra sur les sites web de chaque tronçon soumis à concertation.

### Un site web dédié à la concertation du tronçon Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs

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

### Adaptation du site web aux tablettes numériques et Smartphone

Une version mobile du site Internet sera développée, afin qu'il puisse être accessible et lisible sur Smartphone et tablettes numériques.

### Une présence sur les réseaux sociaux

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



### Une communication transversale et partenariale

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

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

### Relations presse

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

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



Paris, le 4 Juillet 2012

Monsieur le Président du Directoire,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint copie de la décision, adoptée par la Commission nationale du débat public lors de sa séance du 4 juillet 2012, sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

La Commission a décidé d'approuver les modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre pendant la phase postérieure au débat public. Elle demande toutefois que le public soit informé, pendant la concertation et à l'occasion des réunions publiques, que le dossier d'enquête publique a déjà été transmis au Préfet de Région mais que le bilan de la concertation, dressé à l'issue de celle-ci, sera joint au dossier de l'enquête publique avant son ouverture.

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

*Reulandes*  
Philippe DESLANDES

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

20, avenue de Ségur, 75007 Paris ☎ : 01 42 19 20 26 📠 : 01 42 19 17 90  
🌐 : [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr) - [contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 JUILLET 2012

DÉCISION N° 2012 / 34 / RTPGP / 6

PROJET DE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC  
DU GRAND PARIS

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
  - vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
  - vu la délibération n° CS 2011-4 du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011,
  - vu le décret 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris,
  - vu la lettre en date du 12 mars 2012 du Président du directoire de la Société du Grand Paris sollicitant la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
  - vu sa décision n° 2012/15/RTPGP/5 du 4 avril 2012 désignant Monsieur Henri WATISSEE en qualité de garant,
  - vu la lettre en date du 27 juin 2012 du Président du directoire de la Société du Grand Paris informant la Commission des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique,
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

**Article 1 :**

D'approuver les modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre pendant la phase postérieure au débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris (tronçon Pont-de-Sèvres/Noisy-Champs).

**Article 2 :**

Elle demande que le public soit informé, pendant la concertation et à l'occasion des réunions publiques, que le dossier d'enquête publique a déjà été transmis au Préfet de Région mais que le bilan de la concertation, dressé à l'issue de celle-ci, sera joint au dossier de l'enquête publique avant son ouverture.

Le Président

*Reulandes*  
Philippe DESLANDES

# TABLE DES MATIÈRES

## SYNTHÈSE

### 4 Une concertation de grande envergure

- 5 Une nouvelle étape
- 5 Des échanges de grande qualité

## PRÉAMBULE

### 6 Le Grand Paris Express, une concertation continue depuis le débat public

### 7 Une concertation continue avec les collectivités locales et les acteurs économiques et sociaux

- 7 La concertation avec les collectivités locales et les partenaires
- 8 Les conférences de tronçon
- 8 Réunions d'information et d'échange avec les acteurs économiques
- 8 Consultation des associations environnementales

### 9 Une concertation poursuivie également avec le grand public

- 9 Site Internet : un relais régulièrement actualisé et facile d'accès
- 9 Création d'un onglet concertation sur le site Internet
- 9 Diffusion d'une newsletter
- 9 Une démarche enrichie et complétée
- 9 De très nombreuses réunions d'information et d'échanges

## 11 BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

### AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE (11/09-22/11/2012)

### 13 1 - Les données générales

### 15 Une concertation publique placée sous l'égide d'un garant indépendant

### 16 Les périmètres de la concertation

- 16 Le territoire
- 17 Les sujets soumis à concertation
- 17 Le calendrier de cette nouvelle étape de concertation publique

### 19 2 - Les modalités d'information et de concertation

### 21 Les principes fondateurs de la concertation

- 21 Une implication volontariste de l'ensemble des acteurs régionaux et locaux
- 21 Un dispositif d'information et de concertation sur mesure, dimensionné par rapport aux enjeux du projet et du territoire
- 21 Une égalité de traitement sur l'ensemble du territoire concerné et un dispositif concerté
- 21 Une inscription systématique de la communication Ligne Rouge Sud dans le projet d'ensemble Grand Paris Express
- 21 Un dispositif de communication à l'échelle du tronçon, adapté à chaque ville
- 21 Une complémentarité entre les médias on-line et off-line

### 22 Étape 1 : « faire savoir »

- 22 Un point presse de lancement
- 22 Le site Internet Ligne Rouge Sud
- 24 Un dispositif médiatique complet
- 24 Plan média
- 25 Un très grand intérêt de la presse locale
- 25 L'association Orbival mobilisée
- 26 Un dispositif d'affichage générique et local « sur mesure »
- 26 Des distributions de tracts inscrites dans le temps
- 26 Des actions multimédias pour favoriser la diffusion de l'information

### 28 Étape 2 : « présenter et approfondir »

- 28 Le dépliant d'information
- 28 Une exposition en mairies et lors des réunions publiques
- 29 Plan de diffusion des dépliants
- 30 Des réunions publiques d'information, point d'orgue de la concertation
- 31 Fréquentation des réunions
- 31 Internet au cœur du dispositif d'information

### 32 Étape 3 : « échanger et contribuer »

- 33 Les réunions publiques, des temps forts d'échanges
- 33 Une adresse mail pour contacter le garant
- 33 Une urne pour recueillir les avis écrits
- 33 Les questions en ligne (FAQ)

### 35 3 - L'analyse quantitative

#### 37 La méthode

#### 38 Les données quantitatives

- 38 Le mode d'expression des questions et avis
- 38 Les départements d'origine des questions et avis
- 38 Le profil du public faisant part de ses questions et avis
- 39 Le nombre de questions et avis par ville
- 40 Le niveau (sujet) des questions et avis
- 40 Les compétences et acteurs interpellés
- 41 Répartition des questions et avis par thèmes

### 43 4 - L'analyse qualitative

#### 45 Sous-sommaire thématique

#### 46 La concertation

- 46 L'objet de la concertation
- 46 La prise en compte des avis du public
- 47 Après la concertation, l'enquête publique
- 47 Le contenu du dossier d'enquête publique

#### 48 Le projet : son opportunité et les études

- 49 La discussion de l'opportunité du projet
- 50 Le choix du tracé et des gares
- 50 Le Grand Paris Express versus l'amélioration de l'existant
- 51 Le métro versus le tramway ou le bus
- 51 Le choix de démarrer par le tronçon Ligne Rouge Sud
- 51 Un projet défini et fondé sur la base de nombreuses études

#### 52 Le projet : tracé, tunnel, ouvrages annexes

- 52 Le tracé
- 52 Le tunnel
- 53 Les ouvrages annexes (ou ouvrages associés)

#### 54 Les gares

- 54 Les emplacements des gares et les accès
- 58 Les correspondances et la gestion des flux de voyageurs
- 62 Le travail sur les cheminements des voyageurs
- 62 La sécurité aux abords et à l'intérieur des gares
- 63 Les caractéristiques générales des gares
- 64 La construction

#### 65 Les sites industriels

- 65 Les principes de conception des bâtiments industriels

#### 66 Le calendrier

- 66 La mise en service en 2018
- 67 Le calendrier de travaux de la Ligne Rouge Sud
- 67 Le calendrier général du Grand Paris Express

### 68 Le coût et le financement

- 68 Le coût de la Ligne Rouge Sud
- 69 Le financement du projet par la Société du Grand Paris

### 70 Les impacts environnementaux

- 70 L'évaluation stratégique environnementale
- 71 Les risques d'inondation et de pollution des nappes phréatiques
- 71 Le contexte géologique
- 72 La protection de la faune et de la flore
- 72 La gestion des déblais
- 73 L'impact du Grand Paris Express sur la circulation automobile et la qualité de l'air

### 73 Le bilan énergétique et bilan carbone

### 74 Les impacts socio-économiques

- 74 L'emploi
- 74 Les travaux générateurs d'emplois, les marchés publics, la formation
- 75 Les emplois liés à la future exploitation de la Ligne Rouge Sud
- 75 Les conséquences du Grand Paris Express sur le dynamisme économique de l'Île-de-France

### 76 La spéculation foncière

### 76 Le montant des loyers

### 77 Les impacts fonciers

- 77 Les acquisitions foncières
- 77 Les acquisitions de parcelles
- 79 Le cas particulier des commerces et entreprises
- 80 L'acquisition des tréfonds
- 80 Les référés préventifs avant travaux
- 81 L'impact sur les impôts fonciers et locaux

### 82 L'urbanisme

- 82 Le rôle de la Société du Grand Paris dans l'aménagement urbain
- 82 Les prérogatives de la Société du Grand Paris concernant l'aménagement des espaces environnant les gares
- 82 L'aménagement autour des gares
- 84 La question de la densification urbaine
- 84 La question de l'identité urbaine
- 85 Le logement
- 85 Rééquilibrer le territoire en renforçant la mixité emplois-logement
- 85 Proposer des logements et du travail près des gares du Grand Paris Express

### 86 Les travaux et les nuisances

- 86 L'anticipation et la réduction des nuisances
- 86 La limitation du bruit
- 87 Le maintien de la circulation autour des chantiers
- 88 Le transport des déblais
- 88 Le transport des déblais par voies fluviales et ferrées : une priorité
- 88 Le transport des déblais par camions
- 90 Les risques de vibration
- 90 Les mesures de prévention vis-à-vis des risques de vibration
- 91 La nouvelle offre de transport
- 91 Les caractéristiques du futur métro, la tarification et l'exploitation

- 91 La Ligne Rouge Sud : ni RER, ni métro
- 91 La tarification
- 92 Les horaires
- 92 Les avantages d'un métro automatique
- 92 Les quais
- 92 Les infrastructures télécoms
- 92 L'information voyageurs
- 92 La gestion des pannes de train
- 92 Le piratage informatique
- 92 L'exploitant de la Ligne Rouge Sud
- 93 Le constructeur du matériel roulant
- 93 Le fret
- 93 L'interopérabilité entre la Ligne Rouge et la Ligne Orange en gare de Champigny-Centre
- 93 L'utilité des terminus de Noisy – Champs
- 93 Les couleurs des lignes
- 94 L'accessibilité
- 94 Les bus
- 94 Les gares SNCF
- 95 La relation aux autres modes de transport
- 95 Un contexte d'amélioration globale des transports en Île-de-France
- 95 L'objectif de désaturer les radiales
- 98 La desserte bus
- 99 Le développement des modes doux
- 99 Les cheminements piétonniers et pistes cyclables
- 99 Les parkings à vélo près des gares
- 100 L'offre de stationnement

## 103 COMPLÉMENT AU BILAN DE LA CONCERTATION (11/2012-04/2013)

### 105 Les éléments de contexte

### 106 Des préoccupations analogues à celles de la concertation renforcée

### 108 Des échanges directs noués avec des associations et des habitants

### 109 6 mars 2013, la présentation du nouveau Grand Paris et la confirmation du projet

- 109 Un projet d'ensemble pour les transports franciliens, cohérent, maîtrisé et financé
- 110 Les principes d'organisation du réseau posés dans le Nouveau Grand Paris
- 112 Les objectifs de mise en service du Grand Paris Express
- 114 Le calendrier du Nouveau Grand Paris
- 114 Le calendrier, ligne par ligne

## 116 CONCLUSION

### 116 Une concertation essentielle et profitable à tous

- 117 Les principaux enseignements

### 119 Annexes

### 138 Table des matières

### 140 Crédits

# CRÉDITS

Conception et réalisation graphique : bdcconseil / Ecedi.

Rédaction : Odile Chamussy, Denis Couty, Véronique Magnand, Camila Naeck-Roussey, Tristan Gaillot, Frédéric Chaussée.

Crédits photo et icono : DR Société du Grand Paris / Michel Aumercier / Sébastien d'Halloy.

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





**www.lignerougesud.fr**

Suivez nous sur :

 [www.facebook.com/lignerouge.GPE](http://www.facebook.com/lignerouge.GPE)

 [www.twitter.com/GdParisExpress](http://www.twitter.com/GdParisExpress)

[www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr)

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

