

GRAND PARIS EXPRESS

Ligne Rouge Sud

Pont de Sèvres – Noisy-Champs

Concertation avant enquête publique

Période Avril 2012- Mai 2013

Rapport de Henri WATISSEE

Garant de la concertation



Documents et décisions de référence :

-Courrier du 12 mars 2012 de la Société du Grand Paris à la CNDP présentant les modalités d'information du public mises en œuvre depuis la fin du débat public de 2010-2011, les actions à venir et la demande de nomination d'un garant.

-Décision de la CNDP N°2012/15/RTPGP/5 du 4 Avril 2012 désignant M. Henri WATISSEE comme garant de la concertation.

- Note du 21 Juin 2012 de la Société du Grand Paris à la CNDP détaillant les 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.

-Décision de la CNDP N°2012/34/RTPGP/6 du 4 juillet 2012 approuvant les modalités d'information et de participation du public et demandant que le bilan de la concertation, dressé à l'occasion de celle-ci, soit joint au dossier d'enquête publique avant son ouverture

Préambule

Le projet Grand Paris Express (GPE) ligne Sud, Pont de Sèvres-Noisy Champs constitue le premier tronçon à réaliser dans le cadre du vaste projet de transport public du Grand Paris.

Ce premier tronçon, long de 33 kilomètres en souterrain, relie les gares du Pont de Sèvres à Noisy-Champs. Il traverse 22 communes et 4 départements. Plus d'un million d'habitants sont concernés. 16 gares sont prévues en correspondance avec les métros existants, les RER, et les gares du Transilien.

Historiquement, le projet initial de Projet de Transport public du Grand Paris, porté par la Société du Grand Paris et donc par l'Etat, a fait l'objet d'un débat entre septembre 2010 et janvier 2011. En parallèle à ce débat et sur la même période, la Région Ile de France a, elle aussi, soumis à débat son projet Arc Express.

Ces deux débats, leurs enseignements et la volonté générale d'aboutir à un projet cohérent et unique, ont conduit à l'accord Etat-région de Janvier 2011 et à l'émergence d'un projet commun, le Grand Paris Express. Ce projet commun a donné naissance au schéma d'ensemble approuvé par le décret en Conseil d'Etat du 24 Aout 2011.

Depuis cette date, la Société du Grand Paris, en concertation avec les autorités régionales, départementales, les élus et les collectivités territoriales a organisé des comités de pilotage et a lancé les études préliminaires du premier tronçon ligne rouge Sud : pont de Sèvres – Noisy Champs afin d'affiner le tracé, positionner les gares, les ouvrages annexes et préparer le dossier préalable à l'enquête publique.

Conformément à l'article L. 121-13-1 du code de l'environnement, la Société du Grand Paris a informé dans son courrier du 13 Mars 2012, la Commission Nationale du Débat public des modalités d'information et de participation du public qu'elle a mise en œuvre en 2011 et début 2012.

Pour les actions à venir jusqu'à l'enquête publique, présentées dans le même courrier, la Société du Grand Paris a sollicité la CNDP pour la nomination d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

Dans sa décision N°2012/15/TRPGP/5 du 4 Avril 2012, la CNDP a désigné Monsieur Henri Watissée, garant de la concertation 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.

Les modalités d'information et de participation du public prévues par la Société du Grand Paris entre Avril 2012 et l'enquête publique, comportent la poursuite des comités de pilotage, la mise en place d'un site Internet dédié assorti d'un dispositif de questions/réponses, et surtout le renforcement de la concertation avec le public par l'organisation de 21 réunions Publiques dans les communes concernées par le tronçon de la ligne Rouge Sud. Ces réunions publiques sont prévues entre le 13 Septembre 2012 et le 15 Novembre 2012 afin d'ouvrir une nouvelle phase de dialogue et d'échanges avec le grand public.

Afin de préparer cette phase de dialogue et d'échanges avec le Public, La société du Grand Paris, en liaison avec le garant, a préparé en mai et Juin 2012 le détail des modalités d'information et de participation du public envisagées dans le cadre de ces réunions. Conformément à l'article L. 121-13-1 du Code de l'environnement, ces modalités ont été soumises par note du 21 Juin 2012 pour avis et recommandations à la CNDP

Dans sa décision N°2012/34/RTPGP/6 du 4 juillet 2012, la CNDP a approuvé les modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public et a demandé que « le public soit informé, pendant la concertation et à l'occasion des réunions publiques, du fait que le dossier préalable à l'enquête publique a déjà été transmis au Préfet de Région mais que le bilan de la concertation, dressé à l'occasion de celle-ci, sera joint au dossier d'enquête publique avant son ouverture ».

Le présent rapport a pour objet de rendre compte de la façon dont la Société du Grand Paris s'est acquittée de la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public prévues et de la perception par le garant de la qualité de cette concertation, eu égard aux trois questions centrales suivantes :

- Le public a-t-il été suffisamment informé du projet, de ses enjeux, de ses caractéristiques et de ses impacts ?
- Le public a-t-il pu s'exprimer, poser des questions, obtenir des réponses satisfaisantes afin de pouvoir formuler des remarques, faire des suggestions et donner son avis sur la consistance et les impacts de ce projet ?
- Au vu de la concertation et des thématiques soulevées lors des échanges entre le public et le maître d'ouvrage, le bilan dressé par le maître d'ouvrage est-il bien le reflet des interrogations, avis et suggestions émis par le public ?

Sommaire

1-Un contexte de concertation continue exemplaire	5
2 –Préparation de la concertation	6
Les réunions de travail avec la maîtrise d’ouvrage.....	6
Rencontres avec les acteurs	7
Bilan de la phase de préparation.....	7
3 –Organisation de la concertation	7
Les documents de la concertation et la diffusion.....	7
Le site Internet www.lignerougesud.fr	7
Les urnes.....	7
Les réunions publiques.....	8
L’enregistrement audio des réunions publiques	8
Le périmètre du projet et la diffusion des documents	8
Un planning contraint.....	8
La concertation avec le public continue jusqu’à l’enquête publique	8
L’avis du garant sur les modalités, la qualité des documents et la diffusion	9
4 –Déroulement de la concertation.....	9
Les réunions publiques.....	9
Les questions/réponses sur Internet.....	10
Un public très concerné	10
Une articulation peu comprise entre « dossier de concertation » et « projet de dossier préalable à l’enquête publique »	11
Une couverture presse satisfaisante	11
Des éléments pouvant déstabiliser le débat lors des réunions publiques : le « milliard » manquant.....	12
Une information peu ressentie : l’avis de l’autorité environnementale	12
Un planning et un budget remis en cause : le rapport Auzannet.....	12
L’avis du garant sur le déroulement de la concertation	13
5 –Les principaux points soulevés par le public pendant la période.....	13
Un projet consensuel attendu avec impatience.....	13
L’imprécision relative au tracé présenté laisse certains participants insatisfaits	14
Des gares acceptées et une gare mal comprise : la gare du Pont de Sèvres et la non interconnexion T2 ..	14
Une préoccupation importante : les nuisances sonores, vibratoires et les risques de dégradations des bâtiments.	14
Une inquiétude de la population : le passage des zones de carrières	15
Une question compliquée et peu traitée : les parkings.....	15
Un souci de la population : l’évacuation des déblais, notamment à Clamart	15
Des suggestions pour des emplacements de puits de sécurité.....	16
Des solutions à trouver pour les « accès » de diverses gares.....	16
Des décisions d’acquisitions foncières attendues	16
L’interopérabilité ligne rouge/ligne orange à Champigny : un choix à faire.	16
L’intermodalité : une thématique évoquée partiellement.....	16
La station « terminus » de Noisy-Champs et les questions en suspens	17
Des doutes sur le financement, les coûts et le calendrier	17
Des retombées du chantier : l’emploi	17

La tarification.....	17
Un public avide de connaître les caractéristiques du métro.....	17
Les autres projets urgents en cours et l'amélioration de l'existant.....	18
Les plans d'aménagement urbains.....	18
6- le bilan du maître d'ouvrage	18
7-Conclusions.....	18

1-Un contexte de concertation continue exemplaire

Il faut d'abord rappeler le débat public important organisé fin 2010 début 2011 par la Commission Particulière nommée par la Commission Nationale du Débat Public. Ce débat a comporté 56 réunions publiques et a rassemblé 17500 personnes.

Lors de ce débat, le public a confirmé l'opportunité du projet de transport et le besoin de rapprochement des deux projets, celui de l'Etat et celui de la Région. Ce résultat a contribué à la signature de l'accord Etat-région de Janvier 2011 conduisant au projet d'ensemble dénommé «Grand Paris Express », schéma approuvé par le décret du Conseil d'Etat du 24 Aout 2011.

Dès la publication des enseignements tirés du débat public, en Mai 2011, la Société du Grand Paris a mis en place un dispositif de concertation continu :

- Publication sur son site Internet de l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble retenu et permettant aux internautes de s'informer du projet et du schéma d'ensemble.
- Création de 45 comités de pilotage pour traiter des sujets qui intéressent toutes les gares du tracé. Ils rassemblent les maires, les directeurs de services techniques des communes, les Présidents de communautés d'agglomération, les Conseils généraux, le STIF, les services de l'Etat et la Société du Grand Paris.
- Tenue des comités de pilotage, précédés de 3 à 5 réunions techniques. Pour le tronçon Sud soumis à la présente concertation, les comités de pilotage N°3 se sont tenus en juin-juillet 2012 pour valider la position et les emprises des 16 gares du tronçon. ***Pour avoir directement participé, en tant que garant, à 6 des 16 comités de pilotage en juin et juillet 2012, nous pouvons affirmer que l'ensemble des participants ont unanimement salué l'efficacité de ce dispositif de concertation dans la prise de décision.***
- Tenue de nombreuses réunions d'information et d'échange avec les principaux acteurs économiques et les associations environnementales
- Mise en place, à la demande des maires, de réunions publiques d'information dans les Conseils Municipaux et dans certaines des communes concernées par le tracé de la ligne sud

Fin mars 2012 et conformément à l'article L. 121-13-1 du Code de l'environnement, la Société du Grand Paris a rendu compte de toutes ces dispositions à la Commission Nationale du débat public qui en a pris acte.

Ce dispositif de concertation continue a donc été largement plébiscité par l'ensemble des acteurs concernés par le projet, qu'il s'agisse des services de l'Etat, des collectivités territoriales et des partenaires comme le STIF, RFF, SNCF, RATP.

Un tel contexte prépare évidemment dans les meilleures conditions possibles la phase de concertation avec le public que la Société du Grand Paris a décidé d'organiser avant l'enquête publique et que le garant a accompagnée.

2 –Préparation de la concertation

Dès la nomination du garant (décision N°2012/15/TRPGP/5 du 4 Avril 2012), des réunions de travail régulières entre La Société du Grand Paris et le garant ont été organisées, afin de confirmer le périmètre et le contenu de la concertation envisagée et surtout définir l'ensemble des modalités d'information et de participation du Public pendant cette phase.

De ces réunions de travail, il en est résulté la note du 21 Juin 2012 de la Société du Grand Paris soumise à la CNDP en vue d'obtenir son avis et son approbation. Cette note détaille les 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. Ces dispositions et modalités ont été approuvées par la CNDP dans sa décision N°2012/34/RTPGP/6 du 4 juillet 2012.

Les réunions de travail avec la maîtrise d'ouvrage

Etant donné l'expérience acquise par la Société du Grand Paris lors du débat public de 2010-2011, les valeurs défendues par la CNDP (neutralité, transparence, débat argumenté et débat citoyen) ont été facilement intégrées dans les modalités de la concertation.

De même, les dispositions à définir et à mettre en oeuvre pour une diffusion la plus ouverte possible et la plus compréhensible pour tous n'ont posé aucune difficulté.

Ainsi, suite à ces différentes réunions, les modalités suivantes ont été retenues :

- 21 réunions publiques organisées dans les communes concernées par le tracé et à mener sur 2 mois, entre le 15 septembre 2012 et le 15 Novembre 2012, dont deux semaines de vacances scolaires.
- Un site Internet dédié à la concertation www.lignerougesud.fr avec informations sur le tronçon, plans, présentations faites lors des réunions publiques et rubriques d'échanges (questions/réponses)
- Un jeu de panneaux d'exposition dans chaque mairie concernée par le tracé
- Un dépliant d'informations sur le tronçon diffusé à l'ensemble des habitants
- Une charte graphique spécifique
- Des affiches et tracts spécifiques à une réunion publique

Il a été aussi convenu que le site Internet www.lignerougesud.fr continuerait à rester ouvert et actif au niveau questions/réponses jusqu'à l'enquête publique de façon à garantir une concertation continue avec le public même après la fin des réunions publiques.

Rencontres avec les acteurs

En dehors des réunions publiques elles même, les rencontres entre le garant et les acteurs ou leurs représentants ont eu lieu essentiellement lors des 6 comités de pilotage auxquels il a assisté. Environ une cinquantaine d'acteurs ont été ainsi rencontrés permettant au garant de se rendre compte des enjeux principaux de ce tronçon sud. De même, c'était pour le garant l'occasion de se faire connaître et de donner ses coordonnées afin de pouvoir être contacté si besoin.

Bilan de la phase de préparation

Pendant toute la phase de préparation, les échanges entre le garant et les organisateurs de la concertation se sont toujours déroulés dans l'échange et l'écoute. La Société du Grand Paris et ses équipes, très au fait de l'intérêt d'une concertation avec le public et des valeurs défendues par la Commission Nationale du débat public, s'est entièrement mobilisée pour préparer, organiser, diffuser les documents et dans le même temps affiner ses interventions. La mission du garant n'en a été que facilitée, son rôle se bornant essentiellement à valider les documents et à veiller à ce que les modalités prévues soient respectées.

3 –Organisation de la concertation

Les documents de la concertation et la diffusion

Pour les besoins de la concertation, la Société du Grand Paris a réalisé un dépliant (format 10x21, 4 volets) présentant les caractéristiques du tronçon.

Ce dépliant a été diffusé par boîtage dans 30 communes (22 communes traversées par la ligne rouge Sud et 8 communes voisines) à hauteur de 643 000 exemplaires.

- Des dépôts de ce dépliant ont aussi été constitués dans les 22 communes concernées, soit plus de 96000 exemplaires

Le site Internet www.lignerougesud.fr

Mis en ligne le 11 septembre 2012, le site internet www.lignerougesud.fr est totalement dédié à la concertation et à la présentation du tronçon.

Offrant de multiples entrées, le site comprend une présentation générale de la ligne, les cartes du tracé, un espace « dialogue » permettant de poser des questions et de revoir les présentations des réunions et les compte rendus, un espace « actualités/presse » avec le renvoi sur de nombreux articles

Les urnes

A l'entrée de chaque réunion publique, une urne a été mise à la disposition du public, afin que ceux qui le souhaitent, puissent consigner leurs remarques ou observations par écrit. Contrairement à d'autres concertations, les urnes ont eu du succès avec une moyenne de 15-20 questions déposées par réunion. Plusieurs explications peuvent être formulées :

- N'arrivant pas à poser oralement leur question durant les réunions (trop de monde ou trop de bras levés), les participants se rabattent sur les urnes.
- Ne pouvant participer à l'ensemble de la réunion, certains participants mettent par écrit leur question et les posent dans l'urne.

Les réunions publiques

Sur un total de 21 réunions publiques, 20 se sont déroulées dans des communes concernées par au moins une gare, sachant qu'une gare peut concerner plusieurs communes (Issy-Vanves-Clamart-Malakoff par exemple, mais aussi Chatillon-Montrouge, Arcueil-Cachan, Bry Villiers Champigny).

La seule commune n'ayant pas de gare sur son territoire, mais où s'est déroulée une réunion, a été Sèvres.

Ces 21 réunions se sont tenues chaque fois à 20h00 pour se terminer vers 22H15/22H30. Elles ont toujours donné lieu à des échanges très fournis entre le public et le maître d'ouvrage, le nombre de questions par réunion se situant en moyenne à 25-30 questions.

L'enregistrement audio des réunions publiques

L'enregistrement audio des réunions publiques a été effectué à chaque réunion. Synthétisés dans les jours qui ont suivi une réunion, ils ont donné lieu à un bilan détaillé mis à disposition du public directement sur le site Internet www.lignerougesud.fr

Lors des 10 premières réunions publiques, la mise à disposition sur le site Internet des bilans a été quelque peu tardive, le premier bilan n'étant rendu disponible qu'environ 3 semaines après la réunion. Ce délai a été très sensiblement amélioré après la 10^{ème} réunion, le délai étant ramené à une semaine en fin de concertation.

Le périmètre du projet et la diffusion des documents

Le périmètre du projet est le linéaire de 33 kms entre le Pont de Sèvres et la future gare de Noisy-Champs. La fréquentation soutenue aux réunions publiques avec 300 personnes en moyenne par réunion montre que le dispositif de diffusion par boîtage, le tractage et les relais via les différentes communes a été très concluant.

Un planning contraint

Organiser et tenir 21 réunions publiques sur une période de deux mois entrecoupée de deux semaines de congés scolaires a conduit la Société du Grand Paris à tenir un programme très serré de réunions. Entre le 5 octobre et le 18 octobre, soit 10 jours ouvrés, se sont tenues 10 réunions, une chaque soir dans une commune différente. Néanmoins, le pari a été tenu, démontrant le haut niveau d'implication des équipes de la Société du Grand Paris.

La concertation avec le public continue jusqu'à l'enquête publique

Restant ouvert et actif à l'issue des réunions publiques, le site Internet www.lignerougesud.fr permet au public de continuer à poser les questions relatives au projet de ligne sud. La Société du Grand Paris s'est engagée à répondre aux questions posées.

Initialement, il était prévu que l'enquête publique débute en Janvier-Février 2013. Mais suite à l'étude commandée durant l'été 2012 par la Ministre de l'Egalité des territoires et du logement ,

Madame Cécile Duflot , le rapport Auzannet n' a été rendu public qu' en décembre 2012 et l'arbitrage du Premier Ministre n' a été rendu que début Mars 2013, . De ce fait, le site est resté ouvert durant toute cette période et jusqu'à fin avril 2013.

L'avis du garant sur les modalités, la qualité des documents et la diffusion

Les réunions de préparation de la concertation entre La Société du Grand Paris et le garant ont été toujours constructives. Par rapport à la question posée : « Le public a-t-il été suffisamment informé du projet, de ses enjeux, de ses caractéristiques et de ses impacts ? », la réponse du garant est positive.

4 –Déroulement de la concertation

Les réunions publiques

Les réunions publiques ont été organisées ainsi :

- Un accueil effectué par le maire de la commune.
- Une introduction de quelques minutes faites par l'animateur (l'un des Directeurs des Relations institutionnelles de la Société du Grand Paris).
- Un film de 5 minutes récapitulant l'historique du projet, le schéma général, ses enjeux et introduisant la concertation.
- Une présentation par le Président du Directoire de la Société du Grand Paris souvent suivie d'une intervention des élus de la Société du Grand Paris (Président du Conseil de surveillance et/ou Président du Comité Stratégique) du contexte dans lequel se situaient les réunions publiques avec des précisions sur son financement , le « milliard », la position du gouvernement et les enjeux environnementaux.
- Une présentation très rapide du garant situant le contexte de la concertation, précisant ce qu'est la commission nationale et la mission du garant.
- Enfin la présentation du projet en 3 parties : dans sa globalité d'abord, puis le tronçon de la ligne rouge sud et enfin les détails de la ligne et de la gare dans la commune (positionnement, détails et accès de la gare, impacts chantier et contexte hydrogéologique).

L'ensemble de ces interventions ont nécessité en général une heure, avec parfois des interventions ponctuelles des élus ou des représentants du STIF.

La séquence de questions/réponses s'est déroulée ensuite pendant 1h15 1h30, le nombre des questions/réponses traitées pendant ce laps de temps étant de 25 à 30 en moyenne.

Les réunions publiques ont attiré en moyenne 300 personnes environ, portant à plus de 6000 les participants aux 21 réunions. Entre 600 et 700 questions ont été posées lors des réunions. Elles ont toujours été de bonne qualité et précises, surtout celles concernant le tracé, les impacts du projet, les interconnexions ou l'inter-modalité.

Cette participation importante et le nombre de questions posées démontrent l'intérêt porté par le public à ce projet d'envergure.

Globalement, les réunions ont donné lieu à des échanges factuels et courtois entre le maître d'ouvrage et le public.

Ces réunions et ces échanges ont mis en évidence les thèmes que les études préliminaires ne peuvent complètement traiter et que les études de projets devront évidemment approfondir : le tracé définitif, la profondeur du tunnel à différents points, l'évacuation de déblais, le circuit de transport, les acquisitions foncières, les parkings. La Société du Grand Paris s'est engagée à revenir devant le public dès que tous ces points seront précisés.

Les questions/réponses sur Internet

Depuis le 11 septembre, date d'ouverture du site www.lignerougesud.fr, et jusqu'à la fin des réunions publiques le 15 Novembre 2012, près de 500 questions ont été relevées sur le site. A la suite des réunions publiques le site a continué à recevoir des questions et entre novembre 2012 et avril 2013, près de 200 questions supplémentaires ont été enregistrées.

Le traitement d'un tel nombre des questions par les équipes de la Société du Grand Paris n'était pas tout à fait anticipé et le temps de réponse en a un peu souffert, surtout quand les questions posées suscitaient des réflexions approfondies nécessitant l'approbation de plusieurs services.

Il est vrai que les internautes aujourd'hui sont habitués à des réponses rapides et qu'un délai de 48 heures leur paraît parfois le maximum acceptable. Au delà d'un tel délai, incompatible avec un processus de validation normal au sein d'une organisation comme celle du Grand Paris, il est certain qu'un délai raisonnable de deux semaines environ pour une réponse devrait être la norme.

Ce délai n'ayant pas été toujours respecté, quelques réactions épidermiques de la part des émetteurs de questions se sont produites. La société du Grand Paris a fait le nécessaire chaque fois pour résoudre rapidement ces petits désagréments, qui au demeurant sont restés marginaux.

Un public très concerné

Les élus et acteurs socio-économiques ayant déjà évoqué les sujets au sein des comités de pilotage, il a pu être constaté que plus de **90% des questions posées durant les réunions publiques l'ont été par les habitants.**

Le public présent lors des réunions peut se classer en 3 grandes catégories :

- Un public curieux et intéressé par le projet, se posant des questions : le délai ? le financement ? quel métro ? l'évacuation des déblais ? le chantier et ses nuisances ? les puits de sécurité ?
- Un public « d'usagers » du métro : quels horaires ? quel prix ? quels accès ? quelles interconnexions ? les handicapés ? les vélos ? les parkings ? les temps de parcours ?
- Un public directement concerné par le tracé : suis-je exproprié, comment et quand ? un tunnel sous mon pavillon, quelles conséquences ? un tracé « précis » maintenant ? le bruit ? les dégradations ? les compensations ? les déblais ?

Concernant cette dernière catégorie de public, plusieurs réactions constatées après débat (questions posées, courriers reçus) laissent à penser que certains se sont sentis un peu frustrés par des réponses imprécises sur les questions de tracés.

Notre perception du sujet nous amène à penser qu'il y a peut être confusion dans l'esprit de certains habitants du fait de la concomitance du dossier de concertation et du dossier d'enquête publique.

Une articulation peu comprise entre « dossier de concertation » et « projet de dossier préalable à l'enquête publique »

Le projet de dossier préalable à l'enquête publique, en effet, a été remis au Préfet de Région en Juillet 2012 et transmis pour avis à l'autorité environnementale alors que des réunions publiques de concertation devaient être lancées deux mois après en septembre. Sur la base de ce planning :

- Certaines associations et groupements d'habitants ont considéré que les dossiers d'information présentés par la Société du Grand Paris, à savoir le site Internet, le dépliant et même les présentations durant les réunions étaient insuffisants : tracé imprécis, impacts non traités dans le dossier de la concertation... Ils ont réclamé le projet de dossier préalable à l'enquête publique alors que sa mise à disposition du public suppose l'enquête publique ouverte ! S'agissant d'un projet, ce dossier ne leur a pas été remis.
- Dans un certain nombre de cas, les habitants concernés par le tracé, et donc par des expropriations potentielles et considérant l'existence d'un dossier préalable à l'enquête publique supposé précis, n'ont pas compris que la Société du Grand Paris puisse se réserver une bande de 100m pour affiner le tracé définitif au fur et à mesure des études de conception.

En fait, ces actions menées de façon presque concomitantes, d'une part, envoi au Préfet de Région et aux autorités concernées, dont l'Autorité Environnementale, du projet de dossier préalable à l'enquête publique et d'autre part envoi au public du dossier de concertation, peuvent conduire à des confusions inévitables dans l'esprit du public, ce dernier pensant que le dossier est précis et « bouclé ».

De ce fait et entendant parler d'enquête publique, les participants viennent en effet avec des questions précises et concrètes (suis-je exproprié ? Le métro sous mon pavillon ? Quels déblais ?) alors que le but de la concertation pour la Société du Grand Paris est seulement de partager des choix avec les habitants et dialoguer sur les conditions de réalisation du futur métro.

Il est certain qu'un phasage, d'abord concertation à l'occasion de réunions publiques, puis remise au Préfet du dossier préalable à l'enquête publique (sous forme de projet ou non), permettrait de définir plus nettement le périmètre de la concertation. Pour les prochains tronçons, si ce calendrier phasé pouvait être respecté, ce serait mieux évidemment

Une couverture presse satisfaisante

Outre la conférence de presse de lancement le 11 septembre, chaque jour, les quotidiens locaux ont relayé l'information sur les prochaines réunions, les lieux, les horaires, les enjeux.

Par ailleurs, durant le déroulement de la concertation, plusieurs événements relatifs au projet de transport du Grand Paris se sont produits et ont mis le projet sur le devant de la scène médiatique:

- D'abord, l'émoi général soulevé par la non-inscription par le gouvernement dans le projet de la loi de programmation budgétaire 2013-2015 de la dotation en capital de la Société du Grand Paris à hauteur de 1 milliard d'euros.
- Fin octobre, les réserves émises par l'Autorité Environnementale sur certaines études à approfondir pour le dossier destiné à l'enquête publique.
- En décembre, l'inquiétude et la mobilisation de tous les élus et de la population suite aux conclusions du rapport Auzanet .
- L'attente de l'arbitrage du Premier Ministre le 6 mars 2013 qui a confirmé le projet dans son ensemble et son nouveau phasage.

Des éléments pouvant déstabiliser le débat lors des réunions publiques : le « milliard » manquant

Le 2 octobre, le journal « les Echos » titrait : « **Coup d'arrêt au projet de métro du Grand Paris** » : « La Société du Grand Paris n'a pas obtenu l'inscription dans la loi de programmation budgétaire de la première tranche de dotation en capital. Elle va avoir les plus grandes difficultés à mener son projet à son terme ».

Mais, suite à cette annonce, l'unanimité des élus du sud de l'Île de France et de la Région et les assurances fournies tant par la Ministre de l'Égalité des territoires et du logement que par le premier Ministre, rappelées à chaque réunion par la Société du Grand Paris ont rassuré en grande partie les habitants.

Tout au plus, cela a provoqué des questions plus nombreuses durant les débats sur le financement, le délai, le phasage, le prochain tronçon.. Pour autant, les réunions publiques n'ont, en aucune façon, été perturbées par des interventions inappropriées.

Une information peu ressentie : l'avis de l'autorité environnementale

Le 27 octobre, Le Parisien titrait : « Supermétro : trois enjeux sur l'environnement. L'Autorité Environnementale vient de rendre un avis réservé sur le Grand Paris Express. Elle demande des précisions sur les répercussions de ce projet de transport titanesque. ».

Un planning et un budget remis en cause : le rapport Auzanet

le 12 novembre, suite à des « fuites » relatives au futur rapport Auzanet, le Parisien titrait : « le Supermétro va devoir faire ceinture » laissant entendre une révision de certains tronçons et des dispositifs techniques revus à la baisse.. ! Confirmés début décembre par la publication du rapport, ces propos ont soulevé beaucoup d'émois et en dépit des assurances données par la Ministre de l'Égalité des territoires et du logement, il a fallu attendre les arbitrages donnés par le Premier Ministre en mars 2013 pour confirmer le projet dans son ensemble.

Ces 6 mois d'études et d'audit du projet ont suscité des questions soit lors des réunions publiques soit directement sur le site internet mais n'ont pas vraiment perturbé le débat.

L'avis du garant sur le déroulement de la concertation

- Les 21 lieux choisis pour les réunions publiques ont permis au public de participer activement aux débats et les collectivités locales, associations et acteurs ont tous contribué à la diffusion de l'information et à la mobilisation du public.
- Le but de la concertation, à savoir exposer et recueillir des questions, avis, suggestions sur les choix des positions des gares, le dispositif de tracé général, les options chantiers et les impacts a été bien précisé par la Société du Grand Paris dans ses présentations. Mais eu égard à la concomitance de l'existence du projet de dossier préalable à l'enquête publique, certains participants ont pu croire que la concertation était là pour traiter et résoudre « leurs » interrogations.
- Les annonces et la couverture presse ont été bonnes pendant toute la durée de la concertation. Cette mobilisation de la presse a sans aucun doute permis d'obtenir ce niveau record de participants.
- Suite au changement de gouvernement en Mai 2012 et les annonces laissant entendre une possible remise en cause du projet, on aurait pu imaginer un débat faussé ou en tout cas complètement contrarié par ces événements. Il n'en a rien été, preuve s'il en est besoin, du consensus global du public autour du projet.
- Avec une moyenne de 25-30 questions posées par réunion publique, toutes les thématiques ont été non seulement abordées mais ont suscité d'autres questions si les réponses apportées par la Société du Grand Paris n'étaient pas jugées satisfaisantes ou complètes. Au vu des questions/réponses certains de ces thèmes ont besoin d'être approfondis et le seront au fur et à mesure de l'avancement des études
- 455 questions au 18 novembre ont été posées sur Internet, ce chiffre comprenant aussi les questions écrites posées dans les registres. Le délai de réponse aux questions a été un problème au début mais la Société du Grand Paris a fait le nécessaire pour résorber au mieux le retard. Toutefois et globalement, une amélioration du temps de réponse moyen aux questions serait un plus.

Le garant considère que le déroulement de la concertation dans son ensemble a été tout à fait conforme aux exigences du débat public et conforme aux modalités présentées à la Commission Nationale du débat public.

Il en est résulté un dialogue riche et des échanges fructueux qui ont alimenté les réflexions du maître d'ouvrage et que l'on retrouve dans le bilan dressé par le maître d'ouvrage.

5 –Les principaux points soulevés par le public pendant la période.

Un projet consensuel attendu avec impatience

Au cours des 21 réunions publiques et au travers de toutes les questions posées pendant la période, très majoritairement, le public s'est prononcé pour le projet présenté, son contenu et son planning.

Certes, quelques critiques ont fusé sur les choix du Grand Paris Express qui n'étaient pas tout à fait ceux offerts par le projet Arc Express ... mais ce ne sont là que quelques exceptions constatées au fil des réunions.

Pour autant et très souvent le public a rappelé avec force l'urgence des besoins d'améliorations immédiates du réseau existant, RER, Transiliens et aussi les extensions de lignes de métro et les tramways. Le STIF, RFF, la SNCF et la RATP ont été très sollicitées pendant ces réunions

L'imprécision relative au tracé présenté laisse certains, insatisfaits

Le fait de présenter un tracé provisoire réservant une bande de 100m pour le tracé définitif a déçu certains participants qui venaient à la réunion avec l'espoir de connaître de façon précise, où et à quelle profondeur passera le futur tunnel.

Pour répondre à ce point, la Société du Grand Paris a annoncé et a rendu disponible sur le site internet le tracé disponible mais la lisibilité liée à la qualité d'image et au choix d'échelle du fond de cartes mériterait d'être améliorée. Certains participants ont de ce fait manifesté leur déception.

Des gares acceptées et une gare mal comprise : la gare du Pont de Sèvres et la non interconnexion T2

De nombreux habitants de Boulogne et de Sèvres ont peu apprécié le positionnement de la gare du Pont de Sèvres invoquant sa non-connexion avec le tramway T2, la distance avec les interconnexions M9 et bus et par ailleurs les difficultés à traverser le pont de Sèvres. Le fait en plus de constater que la connexion avec le T2 ne peut se faire qu'à la Défense n'a pas satisfait de nombreux habitants de ces deux communes. Une gare de l'autre côté de la Seine au niveau du puits du tunnelier sur l'Île de Monsieur a même été suggérée.

La Société du Grand Paris a déployé tous les arguments possibles pour expliquer cette décision concertée avec les élus et maires des communes concernées. Les réactions et les questions posées à posteriori et en grand nombre sur internet laissent à penser que ces explications laissent le public assez sceptique.

Une préoccupation importante : les nuisances sonores, vibratoires et les risques de dégradations des bâtiments.

Pratiquement à chacune des 21 réunions publiques, les habitants concernés par le tracé voisin du futur métro ont demandé des garanties et des études de la part de la Société du Grand Paris quant aux protections contre les nuisances sonores, les vibrations et les dégradations en surface des bâtiments.

La Société du Grand Paris a fait valoir la grande profondeur du tunnel, l'existence de couches géologiques absorbant les vibrations et les techniques constructives permettant les protections recherchées. Elle s'est engagée à faire faire des études de propagation dans toutes les zones sensibles et à revenir vers les habitants avec les résultats.

Au voisinage de certaines gares moins profondes que d'autres (Clamart et Créteil notamment) des riverains se sont regroupés pour faire part à la Société du grand Paris de leurs inquiétudes sur les conséquences sonores et vibratoires pour leurs propres habitations. Considérant en plus que le tracé est provisoire, ils se disent que l'imprécision des plans pourrait même conduire à des

profondeurs inférieures à 10 m. Ils demandent des précisions immédiates sur le tracé et la profondeur et des études approfondies pour tous ces points.

Une inquiétude de la population : le passage des zones de carrières

Le long du tronçon, le parcours du tunnel passe sous d'importantes zones de carrières, notamment entre Issy les Moulineaux et Arcueil-Cachan. Les habitants, très au fait de dégradations constatées sur leur territoire dans le passé du fait de ces carrières ont demandé à la Société du Grand Paris d'apporter toutes garanties quant aux précautions prises pour éviter de nouvelles dégradations. IL leur a été répondu que des états des lieux seront faits avant travaux et que des comblements ou consolidations seront envisagés en phase chantier.

Une question compliquée et peu traitée : les parkings

A plus de la moitié des 21 réunions, la question des parkings véhicules a été posée soit par des usagers intéressés, soit par des riverains inquiets d'avance des conséquences de l'arrivée d'une nouvelle gare sur leur territoire.

La Société du Grand Paris a d'abord fait savoir que cette question relève de différents partenaires, la Commune, le STIF et elle-même et que des études sont en cours ou seront lancées sur le sujet.

Des études sont notamment en cours pour les gares dites de captation, c'est-à-dire les gares un peu éloignées captant les usagers véhicules venant entre autre de la grande couronne. Elle a aussi répondu qu'après le chantier, les places éventuelles qui auraient été supprimées pendant le chantier seraient remplacées.

Ces réponses laissant entendre que seuls quelques plans d'aménagement ou d'agrandissement de parkings sont prévus aujourd'hui car la priorité est donnée aux transports collectifs de rabattement a provoqué souvent des réactions de surprise, d'étonnement et même de désapprobation des participants.

Il ne fait pas de doute que ce sujet « sensible » sera évoqué de nouveau par le public au moment de l'enquête publique.

Un souci de la population : l'évacuation des déblais, notamment à Clamart

Il s'agit des déblais liés d'une part aux excavations à ciel ouvert des gares, et d'autre part à ceux générés par les 7 tunneliers prévus.

A l'exception du tunnelier de l'île de Monsieur dont les déblais extraits du tunnelier seront directement évacués par barge, tous les autres points d'évacuation feront appel à des degrés divers à des norias de camions qui iront transporter ces déchets soit vers des barges sur la Seine ou la Marne, soit vers des trains.

Cette nuisance inévitable a largement été évoquée par la Société du Grand Paris dans ses présentations, en faisant valoir son plan d'évacuation détaillé. Pour autant, de nombreuses questions ont été posées sur les circuits d'évacuations (quelle rue ? quel rythme ?) mais ces détails,

à ce stade des études ne sont pas connus, car ils doivent être mis au point avec les communes. La Société du Grand Paris s'est engagée à revenir vers les habitants quand les plans seront au point.

Par rapport à ces plans généraux, la commune et les habitants de Clamart ont exigé que l'évacuation se fasse par trains. En liaison avec RFF et SNCF, une solution partielle leur a été apportée.

Des suggestions pour des emplacements de puits de sécurité

Les puits de sécurité étant tous implantés dans des zones publiques et ne présentant qu'une surface limitée de 40m² ont soulevé peu de questions, si ce n'est des demandes de protection contre les nuisances sonores.

En revanche, une suggestion de changement de position a été faite à la réunion de Malakoff.

Des solutions à trouver pour les « accès » de diverses gares

Sur la base des plans détaillés des gares, présentés lors des réunions, quelques questions et suggestions sont apparues pour modifier des accès ou en demander de nouveaux.

C'est le cas notamment à la gare d'Issy-Vanves-Clamart-Malakoff mais aussi à Vitry.

Des décisions d'acquisitions foncières attendues

A la majorité des 21 réunions publiques, des habitants concernés par le tracé et par des expropriations éventuelles se sont présentés et ont posé des questions sur le planning et la méthode, faisant valoir dans certains cas les prises de contacts avec la société déléguée par la Société du Grand Paris pour acquérir les parcelles.

la Société du Grand Paris a toujours répondu avec précision aux questions, mais de ce fait a entretenu sans le vouloir un peu de confusion. En effet, ces réponses concrètes supposent à priori une connaissance précise du tracé, mais la Société du Grand Paris a fait référence à un tracé qui reste à définir plus précisément.... ! Comment s'y retrouver?

Il est alors logique que les participants aient réclamé un tracé précis, qui n'existe pas ... d'où l'impatience manifestée dans certains cas.

L'interopérabilité ligne rouge/ligne orange à Champigny : un choix à faire.

Ce sujet important a été évoqué longuement à la réunion de Champigny. Il convient de noter ici que l'objectif est bien l'interopérabilité mais le choix du scénario de réalisation n'est pas fait.

La Société du Grand Paris a annoncé qu'elle recherchait la meilleure solution avec les partenaires et les acteurs concernés, le STIF et la commune, le choix à faire devant prendre en compte trois facteurs : le confort des passagers, les contraintes de coût et l'optimisation des nuisances chantiers.

L'inter-modalité : une thématique évoquée partiellement

A chacune des 21 réunions publiques ont été évoqués les modes de rabattement prévus vers le Grand Paris Express et le représentant du STIF a toujours répondu à ces questions.

Les parkings-vélos protégés et les consignes à vélos ont été souvent évoqués et traités. De même, dans de nombreux cas, le STIF a annoncé la refonte ou l'adaptation des gares routières au voisinage des gares, ainsi que l'examen des plans de transports collectifs.

Les accès piétons et surtout le mode de transports « véhicules » ont été peu évoqués durant les débats. De fait et en conséquence, il a été fait peu allusion à l'impact des gares, sur les plans de circulation, sur les accès routiers, sur les parkings, questions qui auront à être traitées un jour ou l'autre.

On ne peut pas dire que l'inter-modalité dans toutes ces facettes ait été évoquée et traitée lors des débats.

La station « terminus » de Noisy-Champs et les questions en suspens

La station de Noisy-Champs a été choisie par la Société du Grand Paris comme station terminus de la ligne rouge imposant de ce fait une rupture de charge dans cette station. Ce sujet évoqué largement lors de la réunion de Noisy-Champs n'a pas soulevé d'objections majeures.

En revanche, l'ampleur du chantier et son emprise importante ont suscité de nombreuses questions, notamment l'évacuation des déblais, les travaux et les nuisances. S'en est ensuivi aussi plusieurs questions sur les parkings à prévoir, notamment pour les usagers venant de la grande couronne..

Des doutes sur le financement, les coûts et le calendrier

L'annonce d'une mise en service progressive du tronçon en 2018 pour un démarrage des travaux en 2014 a rendu incrédules certains participants habitués des délais normaux des projets de transport. Concernant le financement du projet, le public a posé des questions précises, demandé des explications et exposé ses doutes. Des réponses complètes et détaillées lui ont été fournies.

En dépit des doutes émis, à aucun moment le projet n'a été remis en cause par les participants.

Des retombées du chantier : l'emploi

L'emploi, sujet sensible dans notre pays, a bien sûr suscité des questions. Des suggestions faites par le public ont été relevées pour favoriser l'emploi local pendant les chantiers

La tarification

Interrogé sur ce sujet à de multiples occasions, le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile de France a répondu sans ambiguïté que le Grand Paris Express serait intégré dans les grilles tarifaires en vigueur en Ile de France. Il en a d'ailleurs profité pour faire le point de l'évolution des zones de tarif en vigueur aujourd'hui et des dispositions récentes prises.

Un public avide de connaître les caractéristiques du métro

Manifestement, une partie du public commence à s'approprier le projet de métro et à en faire « son » métro. Cela a conduit à de nombreuses questions telles que : le gabarit des rames, le roulement fer, le fonctionnement 24h/24, l'usage pour le frêt, la climatisation des rames, la capacité des rames, l'automatisation, la régularité, la maintenance ...

De même, le choix de l'exploitant, les appels d'offres pour le choix du constructeur des rames, les systèmes d'information voyageurs ont suscité des questions diverses de la salle.

Les autres projets urgents en cours et l'amélioration de l'existant

Pour toutes ces questions, le STIF, la RATP, RFF et la SNCF ont été largement sollicités durant les débats. Leur présence à toutes les réunions a été très appréciée des participants et il a pu être constaté à maintes occasions l'entente et la complémentarité importante entre tous ces acteurs d'une part, et entre ces mêmes acteurs et la Société du Grand Paris d'autre part. Gage de cette bonne entente, manifestement, les réunions publiques avaient été préparées entre eux au préalable.

C'est dans ce contexte très complémentaire que tous les projets actuels d'amélioration ou d'extension des lignes ont été passés en revue.

Les plans d'aménagement urbains

L'insertion des gares du Grand Paris Express dans les villes, les conséquences sur les plans d'aménagements ou l'impact sur les prix de l'immobilier ont suscité de nombreuses questions de la part des participants. De même, la possibilité permise par la Loi de faire de la Société du Grand Paris un aménageur dans un rayon de 400m.

Sur tous ces points, la Société du Grand Paris a donné toutes précisions mais a surtout donné aux Maires concernés l'occasion de présenter les plans en cours d'analyse ou d'étude. Concernant la position d'aménageur, la Société du Grand Paris a réaffirmé à de multiples occasions que ce n'était pas sa mission première et qu'elle ne pouvait intervenir qu'à la demande explicite des Collectivités locales.

6- le bilan du maître d'ouvrage

Le bilan établi par le maître d'ouvrage à l'occasion de cette concertation avant enquête publique est exhaustif et très détaillé.

Il reflète bien l'ensemble des sujets et préoccupations soulevés par le public lors des débats et au travers de toutes les questions posées sur le site Internet tant pendant la phase des réunions publiques qu'après ces réunions .

Le site Internet www.lignerougesud.fr , ouvert le 11 septembre est resté ouvert pendant toute la période de la concertation avant enquête publique , y compris à l'issue des réunions publiques, garantissant ainsi l'échange et le dialogue avec le public.

Les réponses apportées par la Société du Grand Paris , au stade des études préliminaires sont claires et tous les sujets pour lesquels subsistent des besoins d'éclaircissement ou des prises de position sont identifiés. les points à étudier ou à approfondir sont eux aussi recensés et la Société du Grand Paris a pris l'engagement de revenir devant le public avec des réponses et des précisions.

7-Conclusions.

L'ensemble de ces éléments autorise le garant à considérer que les modalités de la concertation sur le projet de tronçon sud de la ligne rouge du Grand Paris Express entre le pont de Sèvres et Noisy-Champs ont permis l'expression dans de bonnes conditions des attentes et préoccupations des riverains, collectivités locales et acteurs socio-économiques du territoire. Ces modalités et les conclusions qui sont retranscrites dans le bilan du maître d'ouvrage ont clairement enrichi ses réflexions et l'ont incité à faire évoluer certaines options du projet.

A plusieurs reprises, la Société du Grand Paris s'est engagée à revenir devant le public lorsque les études d'avant projet et de projet seront avancées et que des réponses concrètes aux questions posées n'ayant pas obtenu réponse complète auront été trouvées.

La Société du Grand Paris , tout au long de la concertation a manifesté une volonté de transparence et d'échanges. Ce point a été souligné par tous les acteurs. La mise en ligne des présentations et des bilans et le souci des enregistrements des questions/réponses pendant les débats en sont des illustrations concrètes.