

DÉBAT PUBLIC ARC EXPRESS

WWW.DEBATPUBLIC-ARCEXPRESS.ORG

Du 30 SEPTEMBRE 2010
au 31 JANVIER 2011

Compte-rendu du débat public Arc Express

Etabli par la Commission particulière du débat public



INTRODUCTION DU PRÉSIDENT

Ce document rend compte du débat public sur le projet Arc Express, qui s'est déroulé du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. Arc Express est un projet de métro en rocade autour de Paris présenté par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) en tant que maître d'ouvrage.

Ce compte-rendu a été rédigé de manière collégiale par les membres de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) Arc Express. Il se nourrit d'abord des réunions publiques, contributions, questions posées sur Internet, cahiers d'acteur, de la part du public, des associations, des élus. Mais il n'exclut pas les autres prises de positions publiques et les nombreux commentaires de presse enregistrés à l'occasion du débat public lui-même. Toutes ces informations ne pouvaient que très artificiellement relever d'une exploitation statistique. Les citations choisies sont représentatives de la diversité des intérêts et des réactions s'étant exprimées pendant quatre mois. Vous retrouverez l'intégralité des documents produits au cours du débat dans le DVD qui est joint à ce compte-rendu ; ce DVD est une copie du site Internet de la CPDP Arc Express.¹



Jean-Luc Mathieu,
Président de la Commission particulière du débat public Arc Express



Les membres de la CPDP Arc Express, de gauche à droite : Jean-Yves Taillé, Olivier Guérin, Marie-Françoise Cornieti, Jean-Luc Mathieu, Jean-Pierre Richer, Doris Yoba, Claude Agard

¹ Les enregistrements vidéo et audio des réunions publiques n'ont pas pu être intégrés à ce DVD car ils étaient trop lourds. Vous pouvez retrouver ces enregistrements sur le site Internet de la CPDP Arc Express: www.debatpublic-arcexpress.org



Les deux CPDP et les deux maîtres d'ouvrage lors de la réunion d'ouverture le 30 septembre au Palais des Congrès de Paris

Vincent Kowalski

SOMMAIRE

PARTIE I • LA PRÉPARATION DU DÉBAT

<i>I. LA SAISINE ET LA DÉCISION DE LA CNDP</i>	9
1/ La saisine de la CNDP par le maître d'ouvrage	9
2/ La décision de la CNDP	9
<i>II. L'ORGANISATION DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC ARC EXPRESS</i>	9
1/ Sa composition	9
2/ Le secrétariat général	9
3/ Le choix des prestataires	9
<i>III. LES PREMIÈRES ÉTAPES DE SA MISSION</i>	10
1/ Le suivi de la rédaction du dossier du maître d'ouvrage et de sa synthèse	10
2/ Des rencontres avec des acteurs du débat	10
3/ La coexistence avec le Réseau de Transport Public du Grand Paris	10

PARTIE II • LES DONNÉES GLOBALES SUR LE DÉBAT PUBLIC

<i>I. LA COORDINATION DES DEUX DÉBATS</i>	13
<i>II. LES DOCUMENTS D'INFORMATION DU PUBLIC</i>	13
1/ L'information initiale	13
2/ L'annonce des réunions publiques	14
<i>III. LES OUTILS DE PARTICIPATION DU PUBLIC</i>	14
1/ Les réunions publiques	14
2/ Les cahiers d'acteurs	15
3/ Les contributions	15
4/ Les avis	15
5/ Les questions-réponses	15
<i>IV. LE SITE INTERNET</i>	16
<i>V. LA COUVERTURE PAR LES MÉDIAS</i>	16

PARTIE III • UN DÉROULEMENT DU DÉBAT MARQUÉ PAR DES PARTICULARITÉS

<i>I. DEUX DÉBATS « JUMELÉS »</i>	17
1/ Une organisation complexe	17
2/ Une convergence attendue mais qui soulève des questions	17
<i>II. UNE ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU DÉBAT</i>	19
1/ Des transports à l'aménagement du territoire	19
2/ Un débat sur l'ensemble du réseau de transports francilien	19
3/ Des projets complémentaires	21
<i>III. UN MÉTRO EN ROCADE : UN PROJET LARGEMENT ATTENDU</i>	24
1/ Une opportunité rarement contestée	24
2/ La demande d'une rocade complète	24



PARTIE IV • LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT : LES TRACÉS ET LES GARES

<i>I. LES TRACÉS ET LES GARES : GÉNÉRALITÉS</i>	25
1. Le tracé, le maillage, la desserte	25
2. Les gares, l'intermodalité et l'aménagement urbain	29
3. Le calendrier	34
<i>II. LES TRACÉS ET LES GARES DE L'ARC SUD</i>	35
1. Les Coteaux et le Val-de-Seine	36
2. La Vallée Scientifique de la Bièvre	38
3. Le Territoire de Seine Amont	40
4. La Plaine Centrale du Val-de-Marne et la Boucle de la Marne	42
5. L'Est parisien	44
<i>III. LES TRACÉS ET LES GARES DE L'ARC NORD</i>	45
1. La Défense / Seine-Arche	46
2. La boucle Nord des Hauts-de-Seine	50
3. La Plaine Saint-Denis	52
4. Le cœur de la Seine-Saint-Denis	54
<i>IV. LES POSSIBILITÉS À L'EST ET À L'OUEST</i>	55
1. Les possibilités à l'est	56
2. Les possibilités à l'ouest	58

PARTIE V • LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT : LES CHOIX TECHNIQUES DU PROJET

<i>I. LES PROPOSITIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE (STIF)</i>	61
<i>II. UN THÈME PEU DÉBATTU EN RÉUNIONS, FAISANT PLUTÔT L'OBJET DE QUESTIONS ET D'AVIS</i>	61
<i>III. L'INTÉRÊT DE LA COORDINATION DES DÉBATS ET CHOIX TECHNOLOGIQUES</i>	61
<i>IV. LES PROBLÈMES TECHNIQUES DE LA CONVERGENCE DES PROJETS</i>	62
1. Roulement fer ou pneu ?	62
2. Le dimensionnement du matériel roulant et des quais	62
<i>V. L'EXPLOITATION DU RÉSEAU</i>	63
1. Exploitation par arcs ou boucle complète ?	63
2. Types de missions : directs ou omnibus ?	63
3. La fiabilité de l'exploitation et la qualité du service	63
4. La gestion des correspondances	63
<i>VI. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX</i>	64
1. La procédure	64
2. Le choix du souterrain	64
3. Les impacts généraux sur l'environnement	64
4. Les impacts pendant la durée des travaux	65
<i>VII. L'ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE</i>	66
<i>VIII. LE FONCTIONNEMENT D'UN MÉTRO AUTOMATIQUE : ENJEU SOCIAL, SÉCURITÉ DU RÉSEAU</i>	66
<i>IX. LA PLACE DU FRET DANS LE PROJET</i>	67

PARTIE VI • DES INCERTITUDES QUANT AU FINANCEMENT

<i>I. LES PROPOSITIONS DU « RAPPORT CARREZ »</i>	69
<i>II. A L'ORIGINE, UN PLAN DE FINANCEMENT POUR DEUX ARCS</i>	70
<i>III. UN PLAN DE FINANCEMENT POUR LA ROCADE ENTIÈRE</i>	71
<i>IV. DES HYPOTHÈSES DE FINANCEMENT DU PLAN DE MOBILISATION, INCLUANT ARC EXPRESS</i>	71
<i>V. UN PLAN DE COMPLÉMENTARITÉ AU PLAN DE MOBILISATION</i>	72
<i>VI. DES INCERTITUDES CONSTANTES</i>	72
<i>VII. LES COÛTS D'EXPLOITATION ET LEUR COUVERTURE</i>	72
<i>VIII. LE PROTOCOLE DU 26 JANVIER 2011</i>	74

PARTIE VII • CONCLUSION

PARTIE VIII • ANNEXES

1. La lettre de Saisine de la CNDP	76
2. La décision de la CNDP d'organiser un débat public	78
3. La liste des réunions publiques	79
4. La liste des cahiers d'acteur	80
5. La carte du projet Arc Express	82
6. Le tableau budgétaire	84
7. La lettre du 15 novembre du président de la Région au Premier Ministre	85
8. Le protocole d'accord entre l'État et la Région et son annexe	88
9. La carte du Réseau de Transport Public du Grand Paris	95





Les deux CPDP lors de la réunion Tracés sud le 20 octobre 2010 à l'Université de Créteil

PARTIE I

LA PRÉPARATION DU DÉBAT

I. LA SAISINE ET LA DÉCISION DE LA CNDP

1/ La saisine de la CNDP par le maître d'ouvrage

« Dans le cadre de l'application du décret n° 2002-1275 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public (CNDP) »², par lettre du 9 juillet 2009 (annexe n°1), la Directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a saisi la CNDP du projet Arc Express dont le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) avait été approuvé, à l'unanimité, par le Conseil du STIF, le 8 juillet 2009.

Arc Express est inscrit au projet de Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), adopté par le Conseil régional, le 25 septembre 2008 et au Contrat de Projet Etat-Région Ile-de-France 2007-2013.

Le 8 juillet 2009, « le Conseil [du STIF] a émis le vœu que le débat éventuel qui pourrait s'ouvrir s'attache à la compatibilité de ce projet avec un corridor du tracé nord passant par le Bourget. Ce tracé figure dans les cartes présentées par le Secrétaire d'Etat chargé du développement de la région Capitale » .

2/ La décision de la CNDP

Le 2 septembre 2009, la CNDP a décidé que le projet Arc Express ferait l'objet d'un débat public en précisant que « les conditions de compatibilité de ce projet avec le projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris devraient être explicitées [...] dans le dossier Arc Express du débat et à l'occasion du débat » (annexe n°2).

II. L'ORGANISATION DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC ARC EXPRESS

1/ Sa composition

La Commission particulière du débat public (CPDP) Arc Express, chargée d'animer ce débat, a été constituée à partir du 7 octobre 2009, date de nomination de son président, **Jean-Luc MATHIEU, Conseiller maître honoraire à la Cour des comptes.**

Sa composition a été modifiée en raison de démissions en cours d'activité; la formation qui a présidé aux quatre mois de débats et à ses suites est la suivante :

- **Claude AGARD, Ingénieur**
- **Marie-Françoise CORNIETI, Avocat honoraire**
- **Olivier GUÉRIN, Magistrat honoraire à la Cour de Cassation**
- **Jean-Pierre RICHER, Préfet de région honoraire**
- **Jean-Yves TAILLÉ, Ingénieur**
- **Doris Yوبا, Directrice de post-production dans le cinéma**

Pendant le débat, des personnes se sont étonnées de l'absence, dans la CPDP, de compétences techniques.³ Tous apaisements ont été donnés, avec le rappel de la présence de deux ingénieurs sur sept membres et de l'engagement d'indépendance et de neutralité des membres de la CPDP.

2/ Le secrétariat général

Le secrétariat général a été assuré dès le 1^{er} novembre 2009 par un secrétaire général, Christophe Voineau, Docteur en sciences politiques et sociales de l'Institut Universitaire Européen. Dès le mois de janvier 2010, il a recruté une assistante, Stéphanie Robert-Le Fur. Une secrétaire générale adjointe, Marie-Laure Cuvelier a ensuite été recrutée en octobre 2010.

3/ Le choix des prestataires

Il a été réalisé en conformité avec la réglementation des marchés applicables au STIF, entre le mois de décembre 2009 et le mois de Mars 2010. C'est la Société Etat d'Esprit, qui a été chargée d'établir un plan de communication pour faire la publicité du débat, de concevoir graphiquement les documents, de les imprimer et diffuser, ainsi que d'organiser les réunions publiques. Ce prestataire a rempli les objectifs qui lui avaient été fixés, à la satisfaction de la Commission.

² Le décret a été intégré dans le Code de l'environnement.

³ Voir par exemple la question n° 78 de Gisèle Lequepeys.



III. LES PREMIÈRES ÉTAPES DE SA MISSION

1/ Le suivi de la rédaction du dossier du maître d'ouvrage et de sa synthèse

Le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) soumis à la CNDP concernait une rocade ferrée autour de Paris, mais seuls deux arcs jugés « prioritaires » avaient fait l'objet d'études approfondies. En raison du coût de l'investissement, la réalisation d'un premier arc, Sud, était envisagée à l'horizon 2017, et les travaux d'un second arc, Nord, devaient être engagés avant 2020, pour une réalisation dans les années suivantes. Les perspectives d'achèvement de la rocade n'étaient pas précisées. STIF et CPDP ont conjugué leurs efforts pour qu'un projet de dossier du maître d'ouvrage du débat puisse être présenté à la CNDP. Cette dernière l'a validé à sa séance du 7 avril 2010.

La synthèse du dossier a été élaborée peu de temps après. Deux petits cahiers supplémentaires ont été publiés, en cours de débat, préfigurant les arcs Ouest et Est d'Arc Express.

2/ Des rencontres avec des acteurs du débat

La CPDP s'est efforcée de prendre le maximum de contacts avec des instances qui s'étaient manifestées, lors de la préparation du dossier d'Arc Express par le STIF, ou qui étaient connues par l'intérêt qu'elles portent, de façon générale, aux transports et aux partis d'aménagement qu'ils traduisent et induisent.

Ont ainsi été rencontrées des personnalités membres des exécutifs de collectivités territoriales directement concernées par le projet Arc Express :

- Pierre Mansat, adjoint au maire de la Ville de Paris.
- Patrick Devedjian, président du Conseil général des Hauts-de-Seine ; Corinne Valls vice-présidente chargée des transports et des déplacements du Conseil général de Seine-Saint-Denis ; et Christian Favier, président du Conseil général du Val-de-Marne.
- quelques intercommunalités et communes, peu nombreuses, qui ont répondu positivement aux offres de rendez-vous largement diffusées par la CPDP : Jean-Pierre Spilbauer, maire de Bry-sur-Marne et délégué général de l'ACTEP ; Joëlle Ceccaldi-Raynaud, maire de Puteaux ; Jacques Salvador, maire d'Aubervilliers ; Marie-Hélène Amiable, maire de Bagneux ; Henri Plagnol, maire de Saint-Maur-des-Fossés ; Georges Siffredi, maire de Châtenay-Malabry ; et Jacques Bourgoïn, maire de Gennevilliers. La CPDP relève que peu d'élus communaux et d'intercommunalités ont donné suite à l'offre de contact qui leur avait été faite.

La CPDP a également rencontré :

- le préfet de la Région Ile-de-France, Daniel Canépa.
- les préfets des départements des Hauts-de-Seine, Patrick Strzoda ; de Seine-Saint-Denis, Christian Lambert ; et du Val-de-Marne, Michel Camux.

– Roland Muzeau, député des Hauts-de-Seine, Colombes, Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne.

– des membres du Comité des Partenaires du Transport Public du STIF.

– des représentants d'associations : Yves Boutry et Daniel Mouranche, vice-présidents de l'Association des usagers des transports Ile-de-France (AUT IDF) ; Christian Favier et Jean-Pierre Girault, respectivement président et trésorier d'Orbival ; Julie Delcroix, WWF France.

– Pierre Simon, président de la chambre de commerce et d'industrie de Paris.

– Jérôme Dubus, délégué général du MEDEF Ile de France.

– Claude Leroi, président de la commission des transports du Comité économique, social et environnemental régional (CESER) d'Ile de France.

– des dirigeants de la RATP et de la SNCF : Yves Ramette, directeur Général adjoint à la RATP ; Jean-Pierre Farandou, directeur Général à la SNCF et Jean-Pierre Malleret, directeur adjoint de Transilien à la SNCF.

– Gilles Carrez, Député du Val-de-Marne, rapporteur général de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale, qui avait été missionné par le Premier Ministre pour « étudier les schémas envisageables de financement » de l'effort d'investissement exceptionnel résultant de la conjonction, en Ile-de-France, du Plan de Mobilisation proposé par la Région Ile-de-France et du dispositif de métro automatique du secrétariat d'Etat chargé du Développement de la Région Capitale.

Il est ressorti de ces contacts le vif intérêt de nombre d'élus rencontrés pour les projets Arc Express et Réseau de Transport Public du Grand Paris, parfois en hiérarchisant leur urgence, mais aussi un grand manque d'information de certains élus et de représentants de la société civile, confondant les deux projets qui, pour certains d'entre eux, n'en faisaient qu'un, d'autres, au contraire, s'étonnant qu'ils n'en fassent pas qu'un seul.

3/ La coexistence avec le Réseau de Transport Public du Grand Paris

Le Secrétaire d'Etat à la Région Capitale, Christian Blanc, avait souhaité, lors de la préparation du projet de loi sur le Grand Paris, qu'Arc Express soit absorbé dans le « Réseau Grand Paris » et que cet ensemble donne lieu à un débat spécifique différent de ceux qu'organise et garantit la CNDP. Le débat public spécifique sur Arc Express n'aurait pas eu lieu. Ce souhait ne fut finalement pas retenu dans le projet déposé par le gouvernement sur le bureau des Assemblées.

Le projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris étant demeuré à l'état d'esquisse en attendant l'installation officielle de son maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, seuls les quelques éléments rendus publics par le Secrétariat d'Etat ont pu être exposés dans le dossier du maître d'ouvrage Arc Express, document qui n'était pas logiquement fait pour les accueillir. En accédant à cette demande de la CNDP, le STIF a rendu possible, à minima, une comparaison entre le projet déjà assez élaboré d'Arc Express et l'esquisse de la « double boucle », sans être à même de présenter des éléments de compatibilité ou d'incompatibilité.

Un entretien des présidents de la CNDP et de la CPDP avec le Secrétaire d'Etat à la Région Capitale le 12 février 2010 n'a pas permis d'enregistrer un quelconque rapprochement des deux projets.

La demande de rendez-vous faite par le président de la CPDP Arc Express au Conseiller Transport du Premier Ministre n'a reçu aucune réponse.

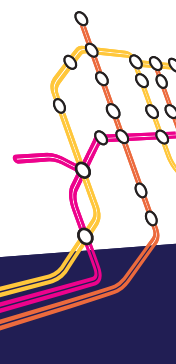
Ce sont des membres du cabinet du Secrétaire d'Etat aux transports qui ont reçu les membres de la CPDP.

Les instances organisatrices de débats publics (CNDP et CPDP Arc Express) ont ainsi été confrontées à la perspective de deux débats, possiblement déphasés l'un par rapport à l'autre, concernant en partie les mêmes zones et les mêmes populations, situation confuse, susceptible de générer chez les citoyens, aussi bien de l'abstentionnisme aux réunions publiques que du mécontentement et de l'incompréhension.

Au printemps 2010, a été introduit au Sénat, lors de la discussion du projet de loi sur le Grand Paris, un amendement prévoyant l'arrêt du débat public sur Arc Express, au moment où la loi sur le Grand Paris serait promulguée, afin de laisser la place à un débat sur le seul Réseau de Transport Public du Grand Paris. Cet amendement prévoyait que « lorsqu'une procédure de débat public a été engagée [...] pour une opération portant sur un projet de rocade par métro automatique en Ile-de-France, cette procédure est close le lendemain du jour suivant la publication de la présente loi. » C'est ce qu'avait voté la majorité au Sénat, mais qui a finalement été abandonné par la Commission mixte paritaire.

L'article 3, alinéa IX, de la loi du 3 juin 2010 sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris a lié le déroulement du débat sur Arc Express à celui sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris par les dispositions suivantes :

La procédure de débat public engagée sur le fondement de l'article L. 121-8 du code de l'environnement portant sur un projet de rocade par métro automatique en Ile-de-France, dénommé « Arc Express », et les dispositions du présent article sont coordonnées selon les modalités du présent IX. La Commission nationale du débat public lance conjointement la procédure de débat public relative au schéma d'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris et celle relative à « Arc Express » visée au premier alinéa. Afin de mieux informer le public, la Commission nationale du débat public intègre aux dossiers respectifs de ces débats les éléments techniques et financiers des deux projets.





Vincent Kowalski

Le public était au rendez-vous de la réunion d'ouverture le 30 septembre 2010 au Palais des Congrès de Paris

PARTIE II

LES DONNÉES GLOBALES SUR LE DÉBAT PUBLIC

I. LA COORDINATION DES DEUX DÉBATS

Le dossier du maître d'ouvrage, proposé par le STIF, ayant été jugé satisfaisant par la CNDP le 7 avril 2010, tout était prêt pour que le débat public puisse commencer avant l'été, mais son démarrage avait été suspendu au vote de la loi sur le Grand Paris, la CNDP s'efforçant de rendre possible la « coordination » finalement voulue par la majorité parlementaire entre le débat Arc Express et le débat sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris.

Conformément à la loi, des « synthèses coordonnées », rédigées selon un plan identique et formatées de façon similaire, destinées à être insérées chacune dans le dossier de l'autre maître d'ouvrage, ont été établies, sous le contrôle de la CNDP, par chaque maître d'ouvrage, pour que le public puisse comparer aisément les deux projets.

L'organisation des débats a été décidée par la CNDP le 1er septembre 2010. Les mêmes dates d'ouverture, le 30 septembre, et de clôture, le 31 janvier, ont été fixées pour les deux débats.

Répondant à de nombreuses demandes de maires, elle a décidé que se tiendraient des réunions communes aux deux débats pour permettre aux citoyens de comparer les deux projets. Cette organisation a été modifiée au cours du débat pour répondre à certaines demandes d'autres réunions communes.

La CPDP Arc Express, sensible à l'argument, a plusieurs fois accédé à des demandes de réunions communes supplémentaires, tout en considérant que ce choix n'était pas non plus sans inconvénient. Dans la mesure où il était pratiquement impossible, pour des raisons de moyens humains, d'augmenter sensiblement le nombre de réunions publiques, la transformation d'une réunion publique Arc Express, de 3 heures, en une réunion commune, réduisait de moitié le temps consacré aux alternatives offertes par Arc Express aux citoyens.

Il fut cependant décidé de transformer en réunions communes certaines réunions initialement consacrées entièrement à Arc Express et d'organiser quelques réunions supplémentaires à celles initialement prévues pour débattre d'Arc Express.

Par ailleurs au motif que le financement de la Société du Grand Paris (SGP) faisait encore l'objet de discussions au Parlement (loi de finances rectificative pour 2010 et loi de finances pour 2011) une réunion sur le financement, initialement fixée au 5 novembre a été reportée deux fois.

C'est l'exercice de coordination qui a aussi conduit à demander au STIF (qui souhaitait, lui-même, avancer ses travaux sur le bouclage de la rocade) de poursuivre les études sur les arcs Est et Ouest, afin de pouvoir organiser deux réunions communes avec la SGP, l'une à l'Ouest de Paris (fixée à Saint-Cloud), l'autre à l'Est (à Rosny-sous-Bois). Le débat public était censé ne traiter que de l'opportunité et des caractéristiques principales de la rocade, une nouvelle saisine de la CNDP devant être faite pour débattre en détail des arcs Est et Ouest.

Dans le cadre de la coordination, malgré la demande du président de la CNDP, il n'a pas été possible d'obtenir avant décembre 2010 et janvier 2011 les études servant de base au projet du Réseau de Transport Public du Grand Paris, alors que les études concernant Arc Express avaient été rendues publiques en octobre 2010.

La coordination des débats a aussi été assurée, plus étroitement, entre les présidents de la CNDP et ceux des deux CPDP, ainsi que par les secrétaires généraux des trois commissions.

II. LES DOCUMENTS D'INFORMATION DU PUBLIC

1/ L'information initiale

Dans le courant du mois de septembre et au début du mois d'octobre 2010, deux distributions de documents du débat public Arc Express ont été faites, conjointement avec ceux du débat sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris (RTPGP). La première a concerné les boîtes aux lettres des foyers des communes de la petite couronne et des arrondissements de Paris se trouvant sur le tracé d'au moins un des deux projets, soit environ 1,9 millions de foyers. Ce boîtierage contenait : un dépliant de la CPDP Arc Express, la synthèse coordonnée Arc Express, le dépliant de la CPDP RTPGP, la synthèse coordonnée RTPGP et une lettre de présentation de la CNDP. La deuxième distribution a concerné les boîtes aux lettres des foyers de la petite couronne et de Paris, à l'exception de ceux qui étaient déjà destinataires de la première distribution, soit environ 1,4 millions de foyers. Cette deuxième distribution comportait : le dépliant de la CPDP Arc Express, le dépliant de la CPDP RTPGP et une lettre de présentation de la CNDP.



Le dossier du maître d'ouvrage a été envoyé à plus de 2 800 institutions, collectivités locales, associations, entreprises etc. de Paris et des petite et grande couronnes.

Comme tous les documents du débat, il a été aussi envoyé à ceux qui en ont fait la demande. Il a enfin été mis à disposition des participants aux réunions publiques.

Par ailleurs, durant l'été 2010, la CPDP a proposé à un peu plus de 4300 institutions, collectivités locales, associations, entreprises etc. de l'Ile-de-France de devenir des « partenaires » en mettant à disposition du public et de leurs membres, dans leurs locaux, les documents du débat produits par le STIF et la CPDP Arc Express. Cette proposition a reçu un peu plus de 200 réponses positives.

Une information sur Arc Express a été diffusée en septembre 2010, hors de tout contrôle de la CPDP, dans le journal de la Région Ile-de-France. Ainsi, pendant le cours du débat, la CPDP a été interpellée par exemple par Antoine Pictet⁴. Elle s'est expliquée sur les « limites de ses possibilités d'intervention à l'égard d'informations portant sur Arc Express », mais diffusées par d'autres personnes morales que le STIF et sans en avoir informé la Commission.

2/ L'annonce des réunions publiques

L'annonce des réunions a été faite initialement dans le dépliant d'information du débat, qui a été distribué dans les boîtes aux lettres de 3,3 millions de foyers franciliens, comme explicité ci-dessus. Le calendrier a ensuite été modifié par plusieurs changements consécutifs à des demandes de maires. Puis, des affiches ont été envoyées aux mairies concernées et distribuées chez les commerçants, affichées dans les autobus et dans les stations de métro ; enfin, des tracts ont été distribués quelques jours avant chaque réunion.

III. LES OUTILS DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Les différents outils de participation du public ont été les réunions publiques qui ont rythmé le débat, mais également les cahiers d'acteur, les contributions, les avis, et les questions-réponses.

1/ Les réunions publiques

Ce sont 24 réunions publiques qui ont structuré le déroulement du débat. Elles ont été spécifiques au projet Arc Express (12) ou communes avec le projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris, RTPGP (11). Une réunion a également concerné le projet de prolongement à l'Ouest de la ligne E du RER. Plus de 7 100 personnes ont participé à ces 24 réunions.

Le débat a été lancé, à Paris, par une réunion commune avec le débat sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris. Elle a été suivie par deux réunions de lancement, l'une pour l'Arc Nord à Saint-Denis et l'autre pour l'Arc Sud à Créteil; elles aussi étaient communes aux deux débats.

Ensuite 15 réunions territoriales, parfois spécifiques à Arc Express, parfois communes avec le RTPGP, ont été tenues le long des tracés des Arcs Sud et Nord d'Arc Express. Lors de chaque réunion, le STIF a présenté le projet Arc Express de manière plus détaillée pour un périmètre comprenant le territoire de la commune où se tenait la réunion et des communes avoisinantes.

De nombreux élus ont tenu à intervenir lors des réunions, y présentant des positions souvent exposées dans d'autres médias ou enceintes. Mais si cette expression était légitime, la place qu'ils tenaient lors de ces réunions, argumentant longuement leur position, a parfois limité les prises de parole du grand public lui-même, créant certaines frustration : « dommage que les élus prennent prioritairement la parole »⁵.

Une réunion thématique sur le financement, sujet clef pour la réalisation des projets, a eu lieu à Paris. Cette réunion était initialement prévue le 8 novembre à Nogent-sur-Marne. Le maire de Nogent voulant que cette réunion soit commune et la Société du Grand Paris refusant d'y participer, elle a été annulée. Elle a ensuite été reprogrammée à Paris, le 5 janvier 2011. Finalement, suite à une demande conjointe du président de la Région Ile-de-France et du STIF, Jean-Paul Huchon, et du Ministre de la Ville, Maurice Leroy, cette réunion a été repoussée d'une semaine et a donc eu lieu le 12 janvier 2011 à Paris.

L'instabilité du calendrier a suscité des questionnements auxquels des réponses ont du être apportées. Par exemple on a demandé si « ce calendrier très instable est [...] habituel pour les autres débats publics ou [s'il] constitue [...] une particularité du débat du métro Grand Paris ? »⁶. Des internautes se sont coordonnés pour appuyer une demande de réunion publique supplémentaire⁷, qui avait été également demandée par le maire de Fontenay-sous-Bois, et qui y a été finalement organisée le 10 janvier 2011. Mais il a été impossible de répondre positivement à toutes les demandes parvenues trop tard dans un calendrier déjà chargé.

C'est au mois de décembre que s'est tenue, à La Défense, une réunion commune aux trois débats publics Arc Express-RTPGP-Prolongement du RER E. Cette réunion avait pour thème l'implantation des gares à La Défense-Nanterre.

Lors de la dernière semaine du débat, la CPDP Arc Express a organisé deux réunions de synthèse : une pour l'Arc Nord à Saint-Denis et l'autre pour l'Arc Sud à Créteil.

⁴Voir la question n° 130 d'Antoine Pictet

⁵ Avis n° 529 d'Anne-Marie Hamayon-Marest, même observation dans l'avis n°542 de Jean-Luc Simon

⁶ Question n° 332 d'Arthur Conan adressée aux deux CPDP Arc Express et Réseau de transport public du Grand Paris

⁷ Voir par exemple la question n°170 de Jean-Simon Meyer

Enfin, le débat s'est clos par une réunion commune organisée par les deux CPDP Arc Express et Réseau de Transport Public du Grand Paris, le 31 janvier 2011. Le calendrier des réunions avec, pour les réunions territoriales, l'indication des périmètres de présentation du projet Arc Express par le STIF, se trouve en annexe n° 3.

2/ Les cahiers d'acteurs

Le débat public a été marqué par un nombre important de « cahiers d'acteurs » propres au débat Arc Express (17) ou communs avec le débat public sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris (88). Par ailleurs, deux cahiers communs aux trois débats Arc Express, Réseau de Transport Public du Grand Paris et RER E ont été également publiés. Ces cahiers sont d'une extrême diversité et proviennent de « types d'acteurs » variés ; on note par ailleurs une participation particulièrement importante des collectivités locales et des associations. La liste des cahiers d'acteurs, classés selon la nature de leur auteur, se trouve à l'annexe n°4.

Les critères d'appréciation de la pertinence des textes présentés pour être publiés comme cahiers d'acteurs n'ont pas été les mêmes entre les deux CPDP :

– en ce qui concerne les cahiers d'acteurs communs, la CPDP Arc Express a parfois suivi la CPDP RTPGP, qui a eu une approche plus libérale et a accepté des textes qu'elle eut publiés en simples contributions, en raison de la quasi absence d'impact sur le projet du maître d'ouvrage, ces cahiers ne traitant que de manière très périphérique de l'opportunité, des objectifs et caractéristiques du projet, qui sont l'objet même d'un débat public.

– en ce qui concerne les cahiers d'acteurs spécifiques au débat Arc Express, il a été fait une moins incertaine application des critères énoncés dans les cahiers méthodologiques.

Si les cahiers ont surtout précédé ou accompagné des interventions orales en réunions publiques, il n'en a pas toujours été ainsi. C'est ainsi que le MEDEF Île-de-France, a pris position sur le projet Arc Express et sur la priorité à donner, à son sens, à l'arc Nord, mais ne s'est exprimé en tant que tel dans aucune réunion publique.

La CNDP devrait, sur la base de l'expérience résultant de ces deux débats publics, tenter à nouveau de mieux cadrer l'instrument « cahier d'acteur » pour éviter que des personnes morales, quelle que soit leur représentativité, puissent, au prétexte d'un débat public, faire imprimer et diffuser aux frais des maîtres d'ouvrage, des documents n'ayant qu'un lointain rapport avec le projet mis au débat.

3/ Les contributions

Sur le site de la CPDP, 89 contributions ont été publiées. Elles ont été rédigées aussi bien par des personnes physiques que par des personnes morales de types variés (associations, collectivités territoriales, entreprises, etc.). Ces contributions ont été adressées soit comme telles à la CPDP, soit comme des propositions de cahiers d'acteurs que la CPDP a décidé de diffuser comme simples contributions. Dans ces contributions, leurs auteurs abordent les mêmes thèmes que dans les cahiers d'acteurs, tels que l'opportunité du projet Arc Express, les tracés et la fusion-complémentarité avec le Réseau de Transport Public du Grand Paris.

4/ Les avis

Ce sont 633 avis qui ont été envoyés à la CPDP Arc Express. Ils sont habituellement plus courts et moins structurés que les contributions. Les thèmes les plus abordés ont été : « Choix des tracés et phasage du projet Arc Express » (160 avis), « Arc Express et les autres réseaux de transports actuels et en projet » (50 avis), et « Arc Express et Réseau de Transport public du Grand Paris » (70 avis).⁸

5/ Les questions-réponses

Enfin, le système de questions-réponses a également rencontré un grand succès avec plus de 800 questions posées. Elles ont concerné très majoritairement le projet et, de façon plus générale, les transports collectifs ; seule une minorité d'entre elles avait pour objet le déroulement et les suites du débat. Les réponses ont alors été fournies par le président de la CPDP Arc Express. Les thèmes qui ont suscité le plus de questions sont : « Choix des tracés et phasage du projet Arc Express » (187 questions), « Arc Express et les autres réseaux de transports actuels et en projet » (70 questions), et « Arc Express, urbanisme et environnement » (68 questions).⁹ Le STIF a répondu aux questions qui lui ont été adressées par la CPDP, qui a écarté quelques questions anonymes, insultantes, incompréhensibles ou hors sujet.

⁸ On note également le dépôt de 104 avis dans une rubrique intitulée « avis favorables ». Cela ne veut pas dire pour autant que tous les autres avis sont défavorables. De manière générale, les avis classés dans les autres rubriques peuvent être favorables, défavorables au projet ou bien neutres. On retrouve tous les avis publiés au cours du débat dans le DVD joint à ce compte-rendu.

⁹ On retrouve toutes les questions-réponses publiées au cours du débat dans le DVD joint à ce compte-rendu.



IV. LE SITE INTERNET

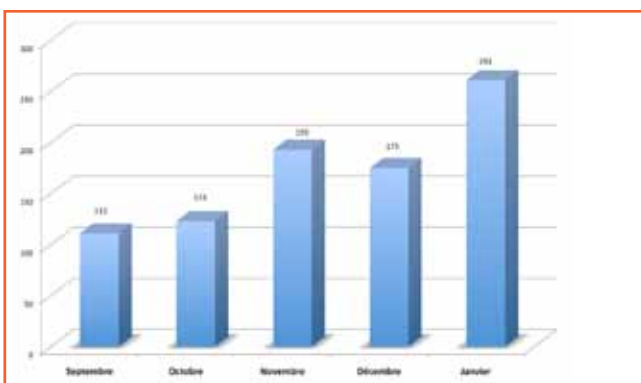
Dans le but de faciliter l'accès aux informations pour les deux débats, les sites des débats Arc Express et Réseau de Transport Public du Grand Paris ont une présentation et une arborescence similaires. La mise en place d'un serveur dédié a permis de faire face au succès du site Arc Express, et a permis à plus de 84 000 visiteurs de ce site de naviguer avec fluidité pendant toute la durée du débat et de visionner plus de 405 000 pages.

Tous les outils d'information et de participation du débat cités ci-avant se retrouvent sur le site Internet de la CPDP Arc Express (www.debatpublic-arcexpress.org). Si les outils permettant de participer ont été désactivés depuis la fin du débat, le site Internet, qui rassemble l'intégralité des documents produits pendant le débat, reste consultable, une copie DVD étant jointe à ce compte-rendu.

V. LA COUVERTURE PAR LES MÉDIAS

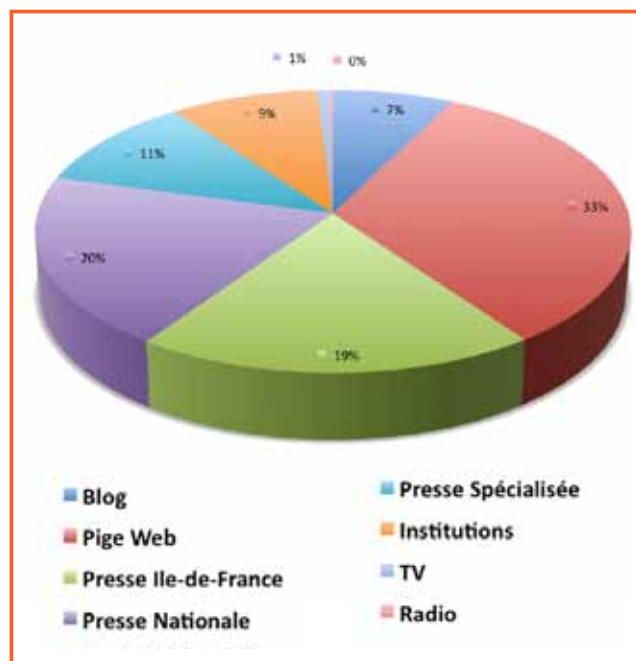
La presse a largement fait état des débats, même si elle a parfois plus insisté sur les négociations politiques que sur la discussion publique.

Comme le montre cet histogramme, l'intérêt pour le débat public Arc Express a cru au long du débat.¹⁰ La hausse majoritaire de janvier 2011 est directement liée à « l'accord historique État Région » présentant un tracé convergent ainsi qu'aux diverses réactions qu'il a suscitées (voir ci-dessous).



Nombre de publications du 01/09/2010 au 31/01/2011

Les supports Internet constituent le principal vecteur de visibilité du débat public (33% au total). Ceci s'explique par la proportion importante de dépêches d'agences de presse, qui sont régulièrement reprises par les sites d'information et les sites spécialisés du secteur économique, comme la version « on line » du « Journal des Finances ».



Répartition des publications par type de support, du 01/09/2010 au 31/01/2011

On observe par ailleurs une quantité quasi égale entre les supports franciliens (20%) et nationaux (19%), ce qui indique un intérêt certain. Mais on note des différences dans le traitement de l'information. Ainsi la presse quotidienne nationale s'intéresse aux positionnements des acteurs (nomination de Maurice Leroy, convergence des projets...), tandis que la presse francilienne s'inscrit dans un suivi quotidien du débat, en annonçant les réunions, en s'attachant à des spécificités et attentes locales (élus d'Orbival, élus de Seine-Saint-Denis). De même, les revues spécialisées telles que « Villes », « Rail & Transport » se sont intéressées aux enjeux du projet en se référant à des aspects techniques et en interviewant des acteurs du secteur ferroviaire. On observe également une mobilisation conséquente de la presse des collectivités territoriales (désignées sous le terme d'« institutions » dans le graphique ci-dessus). Alors que la périodicité des éditions municipales demeure fluctuante (mensuelle ou bimensuelle), 9 % des retombées du débat sont issus de la presse institutionnelle.

¹⁰ La légère diminution au mois de décembre est due à la suspension de deux semaines des débats en raison des fêtes de fin d'année.

PARTIE III

UN DÉROULEMENT DU DÉBAT MARQUÉ PAR DES PARTICULARITÉS

I. DEUX DÉBATS « JUMELÉS »

Du premier au dernier jour, le débat aura d'abord été jumelé avec celui sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris, les interférences entre les deux projets ayant été constantes. Puis, le débat a été marqué par la négociation politique, menée parallèlement, qui s'est accélérée, à compter du 15 novembre 2010, pour arriver à un protocole d'accord, à cinq jours de la fin du débat.

1/ Une organisation complexe

C'est la première fois que la CNDP organisait deux débats sur des projets partiellement voisins – le RTPGP portant cependant sur un réseau plus important que la seule rocade autour de Paris – ces débats devant, aux termes de la loi du 3 juin 2010, être coordonnés.

Dès le début il a été décidé d'organiser des réunions publiques présidées par les deux commissions pour que les deux projets soient discutés ensemble, afin de répondre à de nombreuses demandes. Il a ensuite été décidé de tenir de nouvelles réunions publiques.

Cependant la CPDP a tenu à maintenir des réunions propres au projet Arc Express. Il est apparu que c'était dans ces réunions que l'on a discuté de façon plus approfondie du projet lui-même et de l'opportunité des variantes de tracé et de stations soumises au débat.

Lors des réunions communes, ces discussions étaient souvent plus superficielles : le temps de parole de chaque maître d'ouvrage était plus limité, et la discussion tendait parfois à une confrontation entre deux maîtres d'ouvrage défendant des projets qui n'avaient pas été étudiés avec le même niveau de précision.

Par ailleurs un atelier technique qui avait été demandé par le Conseil économique, social et environnemental régional n'a pu être mis en place, alors que les deux projets proposaient des techniques différentes : métro sur pneu ou sur fer, gabarit métro ou RER... (les aspects techniques sont développés dans la partie V).

Alors que le STIF avait mis en ligne les différentes études techniques réalisées dès l'ouverture du débat, celles réalisées pour la SGP – prévisions de trafic essentiellement - n'ont été connues que tardivement.

La SGP a rappelé qu'elle avait fait réaliser une évaluation environnementale. Certains ont regretté que le STIF n'y ait pas procédé¹¹. Celui-ci a expliqué qu'une telle étude avait bien été réalisée pour le projet de SDRIF, dans lequel s'inscrit Arc Express, et que, pour ce dernier, il n'était pas tenu de réaliser une évaluation plus complète au stade actuel.

L'examen des questions de financement, sujet essentiel pour de tels projets, a été plusieurs fois reporté et les indications données sur certains coûts, tout au long du débat, tel celui du kilomètre de tunnel¹² ou celui de l'exploitation du Réseau de Transport Public du Grand Paris¹³, ont été assez divergentes et contestées.

Le principe même de ces deux débats a fait l'objet de critiques : « C'est un exercice ubuesque auquel vont se livrer pendant quatre mois, à partir d'une première réunion commune le 30 septembre, la Commission nationale du débat public (CNDP) et deux commissions particulières. Mener « conjointement », dit la loi, le débat sur deux projets un peu complémentaires et largement concurrents. Cinquante-cinq réunions sont prévues pour le projet du Grand Paris. Une vingtaine sur le projet Arc Express. Travail stupéfiant, puisqu'il va s'agir de discuter, en public et dans le détail, de deux projets appelés à fusionner. Le Ministre de l'espace rural et de l'amélioration du territoire, Michel Mercier, qui a hérité du portefeuille du Grand Paris depuis la démission de Christian Blanc, l'a dit : il faut parvenir à une synthèse »¹⁴.

2/ Une convergence attendue mais qui soulève des questions

Dès la première réunion, les présidents des deux établissements publics maîtres d'ouvrage déclaraient qu'on ne pouvait pas réaliser les deux projets, qualifiés de complémentaires ou convergents.

¹¹ Cahier d'acteur de l'association Alter Ekolo, novembre 2010 ; Question n°746 de Philippe Roy ; Question n°822 de Lucie Sander ; Question n°801 de Monique Bellas.

¹² Réunions publiques du 2 décembre 2010 à Clamart et du 12 janvier 2011 à Paris.

¹³ Réunion publique thématique « Coûts et financements » du 12 janvier 2011 à Paris.

¹⁴ Revue « La vie du rail », 6 octobre 2010.



PARTIE III UN DÉROULEMENT DU DÉBAT MARQUÉ PAR DES PARTICULARITÉS

Aussi n'est-il pas étonnant que de très nombreux intervenants aient souhaité une fusion¹⁵, un rapprochement¹⁶, une convergence¹⁷ des projets et demandé qu'à l'issue des débats publics « il y ait convergence et complémentarité vers un projet unique d'infrastructure et de développement¹⁸ », ou encore mise en « cohérence dans leurs tracés et leurs choix techniques ».

On a affirmé qu'« Arc Express et la boucle centrale du métro automatique du Grand Paris sont un même projet¹⁹ ». Et pour beaucoup, les projets sont complémentaires : « le projet Arc Express répond à des besoins à court et à moyen terme qui s'expriment depuis longtemps déjà en proche couronne et le Grand Paris répond à des besoins à plus long terme en matière d'organisation et de développement de l'espace francilien en grande couronne ; ces deux projets ne sont pas antinomiques mais complémentaires »²⁰ ; ils « ne doivent pas s'opposer mais s'additionner »²¹ ; « deux projets complémentaires et indispensables au développement équilibré de la métropole²² ». Le Conseil général des Hauts-de-Seine a pris²³ une délibération réclamant « la fusion complète des deux projets Arc Express et Réseau de Transport Public du Grand Paris ».

Paris Métropole²⁴ a présenté « trois enjeux déclinés en quinze principes pour le projet de transports collectifs métropolitains » ; il insiste sur « la volonté de trouver les convergences qui s'imposent entre des projets répondant à des enjeux complémentaires » ; « à la lumière des conclusions des débats, Paris Métropole s'attachera à jouer tout son rôle dans la recherche d'un système de transports d'intérêt métropolitain » et demande « à être partie prenante de ce travail qui doit nécessairement être mis en place entre la Société du Grand Paris, le STIF, ainsi que des représentants des collectivités dans leur en-

semble, avec l'appui des dix équipes [d'architectes urbanistes], en vue de définir, sur la base de projets soumis au débat public, un réseau métropolitain de transports collectifs répondant aux enjeux de déplacements au service des habitants et à la hauteur des défis économiques, sociaux et environnementaux d'aujourd'hui et de demain. »

Mais si certains estiment qu'il faut une « mise en cohérence »²⁵, un compromis²⁶, qu'il faut trouver une synthèse²⁷, d'autres soulignent aussi les différences entre Arc express et le Réseau de Transport Public du Grand Paris (RTPGP) :

Les projets sont « basés sur des objectifs et des modèles économiques différents » : favoriser l'activité économique et valoriser les zones desservies pour le financement du projet pour le RTPGP, améliorer la desserte des zones urbanisées existantes en petite couronne pour Arc Express²⁸. Il y a de « grandes différences de conception »²⁹, ce qui justifie un phasage des réalisations³⁰, « un calendrier à court, moyen et long terme fiabilisé »³¹.

On s'interroge sur les projets « sont-ils complémentaires ou à élire³² ? » ; sur la décision : « j'aimerais savoir qui arbitrera ce débat ? »³³.

Sur la « gouvernance »³⁴, des préférences sont affichées :

– en faveur de la SGP : la Communauté Grand Paris Seine-Ouest³⁵ « sur un plan global souhaite une convergence des deux projets « Réseau de Transport Public du Grand Paris » et « Arc Express » mis au débat public :

« 1. en confiant à la Société du Grand Paris, dont c'est l'objet social unique, la réalisation d'un réseau homogène desservant l'ensemble de la Région. La ligne rouge qui reprend globalement le tracé d'Arc Express lui sera également confiée.

15 Colombes, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de l'Union départementale des élus socialistes et républicains des Hauts-de-Seine 92 (UDES 92), janvier 2011 ; Cahier d'acteur du Collectif A 103, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de l'association Agir pour le territoire des deux Seines (AT2S), janvier 2011 ; Cahier d'acteur du Rassemblement pour l'étude de la nature et l'aménagement de Roissy-en-Brie et son district (RENARD), janvier 2011.

16 Cahier d'acteur de la Conférence territoriale de la vallée scientifique de la Bièvre, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de la Ville d'Ivry-sur-Seine, janvier 2011 ; Contribution de la Ville de Villebon-sur-Yvette.

17 Cahier d'acteur de l'Association des collectivités territoriales de l'Est Parisien (ACTEP), octobre 2010 ; Cahier d'acteur de la Ville de Neuilly-sur-Marne, novembre 2010 ; Cahier d'acteur du Syndicat de la plaine de Montjean, janvier 2011 ; Contribution de Grand Paris Seine Ouest ; Cahier d'acteur de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Versailles Val d'Oise - Yvelines, janvier 2011.

18 Cahier d'acteur de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Paris Val-de-Marne, janvier 2011. (CCI) de Versailles Val d'Oise - Yvelines, janvier 2011.

19 Cahier d'acteur n°11 - Chambre régionale du Commerce et de l'Industrie (CRCI) de Paris Ile-de-France, novembre 2010.

20 Cahier d'acteur du Mouvement des entreprises de France (MEDEF), janvier 2011.

21 Cahier d'acteur de la Ville de Champigny-sur-Marne, octobre 2010 ; Cahier d'acteur de la Ville de Saint-Denis, novembre 2010 ; Cahier d'acteur de la Ville de Stains, décembre 2010 ; Cahier d'acteur de la Ville d'Aubervilliers, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de la Ville de Fontenay-sous-Bois, janvier 2011.

22 Cahier d'acteur de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Paris Seine-Saint-Denis, janvier 2011.

23 Le 8 décembre 2010.

24 Cahier d'acteur du Syndicat mixte de Paris Métropole, octobre 2010, et délibération du 10 décembre 2010.

25 Cahier d'acteur de la Ville de Nanterre, janvier 2010.

26 Cahier d'acteur du Pôle cinéma audiovisuel multimédia du nord parisien, décembre 2010.

27 Cahier d'acteur du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) Ile-de-France, janvier 2011.

28 Cahier d'acteur de l'association Action citoyenne pour les transports et l'environnement de la Ville d'Issy-les-Moulineaux (ACTEVI - Issy-les-Moulineaux), décembre 2010.

29 Cahier d'acteur d'Europe Ecologie / Les Verts Ile-de-France, janvier 2011 ; voir aussi Cahier d'acteur de l'Association Environnement 92, janvier 2011.

30 Cahier d'acteur de l'association Ile-de-France Environnement (IDFE), décembre 2010.

31 Cahier d'acteur de l'Observatoire régional de l'immobilier d'entreprise en Ile-de-France (ORIE), décembre 2010.

32 Question n°40 de Lucie Chenet.

33 Question n°11 de François Berruer.

34 Contribution de Jean Vivier.

35 Délibération du 15 décembre 2011.

« 2. en confirmant avec la garantie de l'Etat, la priorité du Plan de Mobilisation des transports du STIF. Il est tout à fait réalisable hors « Arc Express » dans le cadre des financements et des pouvoirs actuels de la Région ».

– en faveur du STIF : « La loi Grand Paris reflète la volonté historique d'un état centralisateur, le Grand Paris, un projet d'aménagement contestable »³⁶, « il est clair qu'Arc express répond beaucoup mieux aux attentes des usagers ».³⁷

II. UNE ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU DÉBAT

Les débats publics jumelés se sont ouverts avec, en toile de fond, l'idée que des moyens financiers considérables seraient mobilisables (conséquence de la présentation du projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris) et, par conséquent, qu'ils pourraient permettre la réalisation simultanée du Plan de Mobilisation (comprenant Arc Express) et du Réseau de Transport Public du Grand Paris, sans doublons.

Le rapport établi par Gilles Carrez, en 2009, périodiquement évoqué de l'été 2009 au protocole du 26 janvier 2011, avait d'ailleurs accrédité l'idée que 35 milliards d'euros pourraient être réunis pour couvrir, en 15 années, de 2010 à 2025, selon un phasage à trouver, une synthèse des projets de la Région et de l'Etat.

1/ Des transports à l'aménagement du territoire

Lors de ce grand débat sur un sujet intéressant largement la population en Ile-de-France, la discussion a dépassé le cadre des seuls transports. Les problèmes de logement³⁸, le souhait d'une proximité entre logement et travail³⁹, l'étalement urbain⁴⁰, le déséquilibre entre l'est et l'ouest⁴¹, et de façon plus générale l'aménagement du territoire et la conception du développement économique et urbain⁴³ ont été abordés. On a aussi fait valoir qu'il faut « tenir compte des espaces naturels ainsi que du paysage urbain »⁴⁴.

2/ Un débat sur l'ensemble du réseau de transports francilien

Dès les premières réunions, les intervenants ont insisté sur la nécessité de traiter la situation actuelle : « une rocade métropolitaine... mais ... sans oublier d'améliorer le quotidien ! »⁴⁵, « il est urgent de répondre aux limites actuelles des transports en Ile-de-France » en combinant dès à présent un accroissement significatif de l'offre de transports et le renouvellement massif des équipements »⁴⁶. Ils ont aussi dénoncé la situation actuelle qui « relève en partie du manque d'investissement depuis 20 ans de l'Etat »⁴⁷. La RATP⁴⁸ a toutefois invoqué une progression des investissements de 50 % en cinq ans. Pour RFF⁴⁹, « le bon fonctionnement de cet ensemble nécessite de ne pas relâcher l'effort d'amélioration et de modernisation des réseaux existants qui constitue la première des urgences ». Pour la SNCF⁵⁰, « la priorité porte sur les schémas directeurs des RER ».

Des acteurs économiques soutiennent la même position⁵¹.

36Cahier d'acteur de l'association Val d'Oise Environnement (VOE), janvier 2011.

37Avis n°515 de Jean-Claude Cavard.

38Contribution du groupe Caisse des dépôts ; Cahier d'acteur de l'Association montreuilloise des usagers des transports collectifs (AMUTC), décembre 2010 ; Avis n°

368 de Didier Gille ; Avis n° 302 d'Antoine Sauque.

39Contribution des Conseils de développement franciliens.

40Contribution de Naturellement IDF.

41Réunion publique du 20 octobre 2010 à Créteil ; Cahier d'acteur d'Europe Ecologie / Les Verts Ile-de-France, janvier 2011 ; Contribution de l'Association des collectifs territoriaux de l'Est Parisien (ACTEP) ; Contribution de Kimfong Tran.

42Cahier d'acteur CFDT Ile-de-France, janvier 2011 ; Contribution de la Ville de Jouy-en-Josas.

43Cahier d'acteur de la Région Ile-de-France Groupe Front de Gauche - Parti communiste Français, Gauche Unitaire et Alternative Citoyenne, novembre 2010.

44Cahier d'acteur de l'association Environnement 93, novembre 2010.

45Cahier d'acteur de l'Association des usagers des transports en Ile-de-France (FNAUT IDF), décembre 2010 ; Cahier d'acteur de la Ville de Gennevilliers, novembre 2010 ; Cahier d'acteur du Rassemblement pour l'étude de la nature et l'aménagement de Roissy-en-Brie et son district (RENARD), janvier 2011 ; Cahier d'acteur de l'association Val d'Oise Environnement (VOE), janvier 2011.

46Cahier d'acteur du Syndicat mixte de Paris Métropole, octobre 2010.

47Cahier d'acteur d'Europe Ecologie / Les Verts Ile-de-France, janvier 2011.

48Cahier d'acteur de la RATP, novembre 2010.

49Cahier d'acteur du Réseau Ferré de France (RFF), novembre 2010.

50Cahier d'acteur de la Société nationale des chemins de fer (SNCF), novembre 2010.

51 Cahier d'acteur de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Paris Val-de-Marne, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de l'Observatoire régional de l'immobilier d'entreprise en Ile-de-France (ORIE), décembre 2010 ; Cahier d'acteur d'ICADE-Parcs de Plaine Commune, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de la Société immobilière de location pour l'industrie et le commerce (SILIC), décembre 2010.



PARTIE III UN DÉROULEMENT DU DÉBAT MARQUÉ PAR DES PARTICULARITÉS

A/ AMÉLIORER LE RÉSEAU ACTUEL

Beaucoup ont plaidé effectivement pour l'amélioration des RER.

Le A : « l'amélioration de la qualité de service du RER A : une urgence »⁵², « désengorger le RER A, une nécessité pour Nanterre »⁵³, on « demande que le fonctionnement de la ligne A du RER soit rapidement amélioré »⁵⁴, La ligne B : « La ligne RER B : la priorité »⁵⁵, on « demande une amélioration sensible des conditions de transports sur la ligne B »⁵⁶, le doublement du tunnel entre Châtelet-Les Halles et Gare du Nord pour le passage des RER B et D⁵⁷.

Le RER C⁵⁸, comme le D⁵⁹, seul le RER E étant peu cité. La nécessité d'améliorer le réseau de surface existant a été rappelée⁶⁰. Des prolongations de lignes de métro, des tramways ont été réclamés⁶¹. La désaturation de la ligne 13 a été demandée avec insistance⁶².

Très nombreux sont ceux qui soutiennent le plan de mobilisation des transports arrêté par le STIF⁶³.

B/ NE PAS OUBLIER LA « GRANDE COURONNE »

Même s'il était indiqué dans le dossier qu'Arc Express améliorerait les conditions de transport des habitants de la grande couronne, et non pas seulement de ceux proches de Paris, les demandes et critiques en provenance de la grande couronne, qui ne voulait pas être oubliée, se sont fait entendre.

« Ces deux projets vont mobiliser des ressources financières importantes, qui ne seront donc pas là pour améliorer le quotidien de millions d'usagers des transports en commun ; les motifs et les besoins ne nous manquent

donc pas pour exposer nos motifs de contestation à ce projet prioritairement destiné à Paris et la proche banlieue et peu soucieux de notre sort »⁶⁴.

« Nous nous refusons à être considérés par les pouvoirs publics comme des habitants de seconde zone »⁶⁵.

« Le Val d'Oise n'est il pas le grand absent de ce projet structurant ? »⁶⁶. Le Conseil général du Val d'Oise expose les projets complémentaires indispensables et demande à « être intégré dans le réseau »⁶⁷. La communauté d'agglomération Argenteuil-Bezons demande « une connexion directe au réseau de rocade »⁶⁸.

Pour le département de Seine-et-Marne : « priorité à l'amélioration des transports ; avant d'envisager tout projet de nouvelle infrastructure ferrée lourde, le département entend réaffirmer son exigence de donner la priorité à l'amélioration des transports quotidiens des Seine et Marnais »⁶⁹.

Bien que des lignes du RTPGP doivent desservir l'Essonne, ce département exprime aussi des exigences : le conseil général demande « en priorité l'amélioration de l'existant et des liaisons de rabattement vers les rocades »⁷⁰ et que « le département et ses acteurs ne soient pas oubliés dans l'amélioration du réseau de transport existant et dans l'élaboration de nouveaux projets d'infrastructures »⁷¹.

52 Cahier d'acteur de la Ville de Saint-Maur-des-Fossés, janvier 2011.

53 Contribution de Nanterre Métropole d'avenir.

54 Cahier d'acteur de la Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne, janvier 2011.

55 Cahier d'acteur de la Conférence territoriale de la vallée scientifique de la Bièvre, janvier 2011.

56 Contribution de la Ville de Sceaux ; Cahier d'acteur de la Communauté d'agglomération de la Plaine commune, septembre 2010 ; Cahier d'acteur de la communauté d'agglomération des Hauts de Bièvre, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de la Ville d'Arcueil, novembre 2010 ; Cahier d'acteur de la Ville de Cachan, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de la Ville de Saint-Denis, octobre 2010 ; Avis 625 du Comité des usagers du RER B en Vallée de Chevreuse.

57 Cahier d'acteur de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres, janvier 2011.

58 Contribution de la Ville de Jouy-en-Josas.

59 Cahier d'acteur de l'Association SaDur (Soutien Associatif des Usagers Révoltés), décembre 2010.

60 Cahier d'acteur de la Ville de Clichy-la-Garenne, janvier 2011.

61 Cahier d'acteur de l'Association « Métro aux Rigollots » « pour le prolongement à l'est de la ligne 1 du métro », novembre 2010.

62 Notamment lors des réunions à Gennevilliers, Aubervilliers, Colombes et Saint-Denis.

63 Cahier d'acteur du Syndicat mixte de Paris Métropole, octobre 2010 ; Cahier d'acteur de la Ville de Vitry-sur-Seine, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de la Ville d'Arcueil, novembre 2010 ; Cahier d'acteur de la Ville de Pantin, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de la Ville de Clamart, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de la Ville d'Ivry-sur-Seine, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de la Ville de Paris, décembre 2010 ; Contribution de la Ville de Villebon-sur-Yvette ; Cahier d'acteur de la Ville de Montreuil, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de Seine-Amont Développement (94), novembre 2010.

64 Contribution de la Ville de Méry-sur-Oise.

65 Cahier d'acteur de la Ville de Stains, décembre 2010.

66 Question n°269 de Jean-Charles Rambour ; Avis 208 de David Gallardo ; Question n°46 d'Arlette Korakis.

67 Cahier d'acteur du Conseil général du Val d'Oise, novembre 2010.

68 Cahier d'acteur de la Communauté d'Agglomération d'Argenteuil-Bezons, octobre 2010.

69 Cahier d'acteur du Conseil général de Seine-et-Marne, octobre 2010.

70 Cahier d'acteur du Conseil général de l'Essonne, novembre 2010.

71 Cahier d'acteur de l'Agence pour l'économie en Essonne (AEE), décembre 2010.

72 Cahier d'acteur de la Communauté d'agglomération des portes de l'Essonne, janvier 2011.

73 Contribution du Syndicat mixte ouvert RN 20.

74 Contribution du Syndicat mixte ouvert RN 20.

75 Délibération du 16 décembre 2010.

76 Contribution du Syndicat Energie des Yvelines.

Les projets sont « trop centrés sur le cœur de l'agglomération, ils apportent des réponses incomplètes aux habitants de l'ensemble de la grande couronne »⁷², ce sont « des projets qui ne répondent pas aux enjeux de la métropole francilienne de demain »⁷³, qui « ne prennent pas suffisamment en compte les besoins des habitants de la grande couronne »⁷⁴. C'est « une réponse incomplète aux problématiques de déplacements en Ile-de-France »⁷⁵.

Arc Express présente un intérêt très limité alors que « c'est pourtant en grande couronne que la pénurie de transports en commun pour les liaisons de banlieue à banlieue est la plus grande »⁷⁶.

3/ Des projets complémentaires

L'idée d'un métro de rocade est ancienne (ORBITAL, 1990 ; Métrophérique, 2005) sans que les « décideurs » l'aient retenu⁷⁷, un intervenant indique que le projet s'est d'abord « heurté » au scepticisme du président du Conseil régional, inquiet de son coût qu'il estime sous-évalué avant de trouver une place dans le SDRIF⁷⁸.

Le projet Arc Express, objet de la saisine de la CNDP, visait à tenir compte des possibilités, limitées, d'investissement de la Région et des collectivités territoriales. Il s'inscrivait dans le plan de mobilisation ; mais, à l'échéance de ce plan, en 2020, seul l'arc sud pourrait être complètement réalisé, les travaux ayant commencé seulement sur l'arc nord. En raison de l'importance du coût de ce projet la réalisation de la totalité de la rocade était renvoyée à une étape ultérieure, non précisée. Tenant compte de ces contraintes de financement, le projet Arc Express était donc proposé, dans un premier temps, sur seulement deux arcs.

Au contraire le projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris reposait sur un vaste tracé qui irrigue une large partie de la Région et ne ménage pas le volume des investissements : plus de 20 milliards d'euro pour 155 km contre 6 milliards d'euro pour 60 km pour Arc Express.

Aussi, Arc Express a été vu comme répondant « à des objectifs de court terme, des besoins exprimés par les habitants »⁷⁹, mais aussi « trop peu ambitieux »⁸⁰, alors que le RTPGP « est sans doute plus visionnaire »⁸¹.

Dès lors que l'on comptait en dizaines de milliards, il devenait nécessaire de répondre aux demandes immédiates des usagers et l'on pouvait réaliser une rocade complète.

A/ DE NOUVEAUX PROJETS

Plusieurs acteurs ont articulé des propositions « mixant » Arc Express, autres éléments du Plan de Mobilisation, Réseau de Transport Public du Grand Paris et demandes spécifiques, soit pour un secteur géographique limité, soit plus globalement pour l'Ile-de-France.

Ainsi, pour citer deux des plus notables :

– les architectes de l'Atelier International du Grand Paris⁸² présentent un « scénario en trois étapes » pour un montant estimé à 25 milliards d'euros. La méthode proposée consiste à articuler les réseaux de transport en commun repensés avec tous les autres modes de déplacement dans un grand système métropolitain. Ce système doit à la fois être prospectif et pouvoir être mis en œuvre sans tarder et à moindre coût. Dans la situation d'urgence actuelle, il importe d'investir avec clairvoyance et de repenser la gouvernance des transports à l'échelle métropolitaine. » Selon un architecte : « Ce projet d'environ 200 kilomètres reprend « beaucoup de projets existants [...] épurés pour qu'il n'y ait pas de doublon »⁸³.

– la délégation de Paris de la Chambre de commerce et d'industrie⁸⁴, présente aussi son projet, affirmant vouloir « maintenir Paris au cœur du nouveau réseau de transport et de la croissance économique de la métropole ».

B/ LES PROPOSITIONS DU PRÉSIDENT DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE

A partir de mi-novembre, l'idée du rapprochement née avec le débat public, opérée à côté de lui, relayée par la presse, s'est alors dessinée.

Le 15 novembre 2010, le président du Conseil régional d'Ile-de-France a présenté au Premier Ministre un projet régional de transports (Voir annexe n°7). Il expose :

« Depuis maintenant deux mois, les projets portés par la Région et l'Etat sont soumis aux débats publics et à l'appréciation des acteurs d'Ile-de-France.

77 Contribution de Jean Vivier.

78 Contribution de Christian de Perthuis.

79 Avis 498 de l'association Les Nouvelles Parisiennes.

80 Question n°59 de Nicolas Chairat qui trouve, au contraire, le projet « très ambitieux ».

81 Avis 530 de Delphine Renaudin.

82 Cahier d'acteur de l'Atelier international du Grand Paris, décembre 2010.

83 Articles de Jean-Marie Duthilleul, « Le nouvel observateur », 25 novembre, 1er décembre 2010.

84 Cahier d'acteur de la délégation de Paris de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP-PARIS), janvier 2011.



PARTIE III UN DÉROULEMENT DU DÉBAT MARQUÉ PAR DES PARTICULARITÉS

« Les réunions publiques, les contributions et les cahiers d'acteur ont confirmé que le plan de mobilisation pour les transports porté par la Région, les collectivités et le STIF, dont la rocade Arc Express fait partie, répondait au plus près aux besoins des Franciliens.

« La nécessité de desservir les aéroports, le désenclavement des territoires de l'est et de l'agglomération et l'attente d'une amélioration de l'offre de transports, notamment pour la grande couronne, ressortent aussi nettement des débats.

« Cependant, de nombreuses questions concernant le calendrier, les moyens financiers et la faisabilité des projets portés par l'Etat restent aujourd'hui sans réponse [...].

« Dans l'intérêt des franciliens, je souhaite donc éclairer les débats publics par une contribution précisant les possibilités de financement et de complémentarité des projets de transport.

« A cet effet, je vous transmets le plan de financement précis d'un réseau régional de transports comprenant les contributions de l'Etat, des collectivités territoriales ainsi que les nouvelles ressources attendues. Il permet d'envisager la mise en œuvre rapide des opérations du plan de mobilisation et esquisse l'enveloppe financière à l'intérieur de laquelle nous serions en mesure de réaliser, jusqu'en 2025, un projet commun de métro automatique et de dessertes ferroviaires, schématiquement représenté sur une carte que vous trouverez également ci-jointe [...] ».

Ces propositions évoquaient également de nécessaires clarifications concernant le SDRIF et le rôle du STIF dans la maîtrise d'ouvrage des projets, en vue de servir de base au « rapprochement des projets ».

Maurice Leroy, Ministre en charge du Grand Paris à compter du 14 novembre 2010, a alors progressivement officialisé les rencontres Etat-Région qu'il a organisées en ateliers thématiques.

Des travaux et discussions se sont poursuivis avec Maurice Leroy, jusqu'en janvier 2011, tandis que le Parlement votait la loi de finances rectificative pour 2010 qui précise le financement de la SGP.

C/ LE PROTOCOLE ENTRE L'ETAT ET LA RÉGION

Le 26 janvier 2011 un « protocole entre l'Etat et la Région relatif aux transports en Ile-de-France » est signé et présenté comme une « contribution sur les évolutions qui pourraient être apportées aux projets de métro automatique soumis aux débats publics en cours ». La « carte de la contribution commune (Voir annexe n°8) » présente au

public un unique projet de réseau « Grand Paris Express », « fusion » des projets RTPGP et Arc Express, ainsi qu'un « Plan de mobilisation », en listant points d'accords et points de désaccords et divers domaines à compléter.

Ayant été présenté cinq jours avant la fin du débat ce protocole n'a pas pu faire l'objet de discussions approfondies.

La grande majorité de ceux qui se sont exprimés se félicitent de l'existence d'un accord. Avant même celui-ci, cet espoir était formulé.

Le maire de Gennevilliers : « dans l'actualité, j'ai entendu une interview du président du Conseil régional, Jean-Paul Huchon, qui vient de déclarer sur une radio périphérique, je le cite : nous sommes pratiquement à la veille d'un accord probablement historique sur le tracé et les financements acceptés. En tous les cas, moi, c'est le souhait que je voudrais émettre en vous accueillant... »⁸⁵

Et immédiatement après l'accord, une grande satisfaction l'emporte. Par exemple, le maire de Créteil déclare : « C'est avec beaucoup de plaisir que je vous accueille une nouvelle fois à Créteil dans le cadre de ce débat public. Aujourd'hui, j'aurais du venir, peut-être, avec le champagne... personnellement, je me réjouis de l'accord entre l'Etat et la Région... je me réjouis que ce débat qui a été mené depuis de nombreux mois débouche sur un consensus... »⁸⁶

Cette satisfaction des élus est partagée par une bonne partie du public et par les associations : « on ne peut donc que se réjouir que l'Etat et la Région s'entendent enfin sur un dispositif commun »⁸⁷.

On relève néanmoins que des appréciations divergentes s'expriment.⁸⁸ Ainsi en est-il notamment de l'intervention de Jean-Vincent Placé à la réunion de clôture : « C'est le projet globalement de Christian Blanc qui va s'appliquer, car je pense que c'est l'essentiel du projet gouvernemental. Et je comprends la satisfaction du Ministre Leroy, d'André Santini, de Marc Véron et du préfet également, car c'est l'essentiel de ce projet qui va se réaliser, avec la SGP, avec l'essentiel des financements pour la Société du Grand Paris, qui seront également des éléments de fiscalité non négligeables. Alors, vous ne m'en voudrez pas d'avoir porté ce débat pendant cinq mois et de ne pas être content de cet accord, car nous, les écologistes, nous souhaitons privilégier la desserte fine, notamment pour les populations dans les zones les plus enclavées, et plus particulièrement sur le tracé d'Arc Express, dans la petite couronne »⁸⁹.

⁸⁵Verbatim de la réunion de Gennevilliers, 15 décembre 2010.

⁸⁶Verbatim de la réunion de Créteil, 27 janvier 2011.

⁸⁷Avis 498 de l'association Les nouvelles parisiennes.

⁸⁸Voir, par exemple, l'avis 568 de Bernard Tournour et l'avis 633 de Jean-Baptiste Desplats.

⁸⁹Jean-Vincent Placé, vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France, verbatim de la réunion publique de clôture du 31 janvier 2011 à Paris.

S'exprime aussi une critique de « ces politiques qui ne savent pas comment dépenser l'argent qui n'est pas dans les caisses »⁹⁰. D'autres observent : « le compromis entre l'Etat et la Région [...] semble à peu près bouclé (alors que le débat public n'est même pas achevé, ce qui en dit long sur le peu d'intérêt des responsables politiques pour les avis et propositions des citoyens) »⁹¹. D'autres encore regrettent d'avoir eu trop peu de temps pour se prononcer et demandent un nouveau débat sur le nouveau projet arrêté⁹². Certaines appréciations sont réservées.

L'UFC Que Choisir indique « un nouveau débat public sera nécessaire après une éventuelle et souhaitable fusion des deux projets et réserve ses observations sur des points de détail de l'un ou de l'autre projet »⁹³.

Le tracé de la partie nord de « Grand Paris Express » a été critiqué⁹⁴

Et beaucoup, insistant sur la concertation encore nécessaire pour arrêter le tracé et les gares du réseau, demandent qu'il y ait un large débat avec les populations concernées⁹⁵, avec les comités de quartiers⁹⁶.

Le protocole présenté comme un « accord historique », avant la fin des débats publics, a suscité des critiques : « A quoi sert le débat public ? une illusion démocratique ? »⁹⁷ ou encore « Les deux débats publics ne sont pas finis, les conclusions n'ont pas été rendues qu'un schéma de convergence est proposée par la Région et l'Etat, c'est-à-dire les deux institutions à même de décider et de financer. Comment la CPDP Arc Express peut accepter que des négociations de couloir prennent le pas sur un débat démocratique ouvert et transparent ? »⁹⁸



Jean-Paul Huchon et Daniel Canépa présentent le protocole d'accord Etat-Région lors de la réunion de clôture au Palais des Congrès de Paris, le 31 janvier 2011

90 Avis 630 de Monique Hemery.

91 Contribution de Jean Vivier.

92 Cahier d'acteur de la délégation de Paris de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP-PARIS), janvier 2011 ; Avis 609 d'Olivier Groslière ; Avis 516 d'Alain Argenson.

93 Contribution de l'Union fédérale des consommateurs Que Choisir ? (UFC Que Choisir ?).

94 Notamment lors de la réunion de clôture à Paris le 31 janvier 2011.

95 Par exemple avec les cahiers d'acteur de la Ville de Bagnolet, janvier 2011 ; de la Ville de L'Hay-les-Roses, janvier 2011 et de la Ville de Noisy-le-Grand, novembre 2010.

96 Avis n° 601 de Jacques Valin.

97 Question n°793 de Sabine Lepetit.

98 Question n°812 de Nicolas Lami.



III. UN MÉTRO EN ROCADE : UN PROJET LARGEMENT ATTENDU

1/ Une opportunité rarement contestée

Certains critiquent le projet de métro en rocade proche de Paris :

« Pourquoi avoir prévu des tracés pour des villes déjà bien avantagées par les transports⁹⁹ ? », pourquoi « ne pas avoir favorisé un peu plus les banlieues plus éloignées¹⁰⁰ ? », Arc Express « répond aux problèmes les plus immédiats de transports, mais ne prend pas réellement en compte le développement de la métropole¹⁰¹ ». « Des projets irréalistes et incompatibles¹⁰² » ; « Arc Express : du grandiose dans longtemps, non financé et sans évaluation environnementale ; nous voulons du simple et du concret pour améliorer rapidement la vie quotidienne¹⁰³ ».

Mais ce projet est très majoritairement approuvé.

C'est « un projet d'intérêt général de première importance¹⁰⁴ ». « Personne ne conteste que le développement des liaisons de banlieue à banlieue soit une priorité et que celle-ci doit être menée de front avec l'indispensable remise à niveau des grandes radiales¹⁰⁵ ». « Le point fort d'Arc Express est son adaptation aux enjeux et à l'environnement de la proche Couronne, ce qui permet de répartir les stations de façon rapprochée et de répondre aux besoins des populations vivant à proximité¹⁰⁶ ».

Le CESER¹⁰⁷ « recommande de faire d'Arc Express, au nom du développement économique et urbain, le projet prioritaire pour décongestionner le réseau central et desservir les principaux pôles émergents ou à développer, en proche Couronne » ; selon la CCIP de Paris¹⁰⁸ « en combinant liaisons en rocade et radiales, la création d'un tel réseau apporte un réel avantage au cœur d'agglomération ».

2/ La demande d'une rocade complète

Pour discuter le positionnement des terminus des deux arcs soumis au débat il était utile d'avoir un aperçu sur les tracés qui pouvaient être proposés à l'est et à l'ouest. C'est pourquoi la CPDP avait demandé au STIF de les présenter dès que les études auraient été réalisées, ce qui a été fait au mois de novembre. La discussion sur ces tracés était d'autant plus attendue que la SGP proposait une boucle complète autour de Paris.

Les projets de tracés ouest et est ont été présentés dans le plan de complémentarité du président de la Région ; sur l'arc Ouest il était précisé qu'il s'agissait « d'un territoire qui bénéficie d'une forte attractivité » et pour l'arc Est « un territoire en mutation, dont le développement doit être accompagné ».

Ces tracés ont été exposés au cours de réunions communes avec la CPDP du RTPGP, à Saint-Cloud, le 10 janvier 2011 et à Rosny-sous-Bois, le 17 janvier 2011.

Le public lui-même a très bien accueilli ce complément et d'abord, à l'évidence, dans les zones concernées. « Arc Express sera un levier de développement de l'Est Parisien à condition de l'inscrire dans la perspective d'une rocade complète. L'arc Est doit être une priorité au même titre que les arcs Sud et Nord »¹⁰⁹.

Cependant, le caractère particulier des discussions sur les arcs Est et Ouest d'Arc Express a troublé de nombreux participants auxquels la CPDP a eu bien du mal à expliquer qu'on pouvait débattre de l'opportunité de la rocade sans évoquer les tracés, position intenable que la CPDP a renoncé à maintenir. Le département de la Seine-Saint-Denis ayant pris position sur un projet de tracé en proche couronne, des critiques ont été émises « à quoi sert ce débat public si pour le barreau est, le Conseil général impose un tracé sans discussion et sans alternative en ignorant Montreuil ? »¹¹⁰, tandis que d'autres¹¹¹ discutent les projets de tracés qui font l'objet d'une étude complémentaire¹¹² et, qui, selon l'engagement du STIF¹¹³, devraient donner lieu à une saisine de la CNDP.

Mais tous se réjouissent que soient retenus à la fois le tracé éloigné du RTPGP par Clichy et Montfermeil, et un tracé en proche couronne.

99 Question n°808 de Nadia Arrouche.

100 Question n°706 de Sabine Chonguileau.

101 Contribution de la Communauté d'agglomération Grands projets du Sud-Ouest (GPSO).

102 Cahier d'acteur Collectif d'associations "Grand Paris - Grande et Petite Ceintures", novembre 2010.

103 Cahier d'acteur de l'association Alter Ekolo, novembre 2010.

104 Contribution de Nanterre métropole d'avenir.

105 Cahier d'acteur de l'association des usagers des transports en Ile-de-France (FNAUT IDF), décembre 2010.

106 Contribution Les dérailleurs de Clamart.

107 Cahier d'acteur du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) Ile-de-France, janvier 2011.

108 Cahier d'acteur de la délégation de Paris de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP-PARIS), janvier 2011.

109 Cahier d'acteur de la Ville de Montreuil, janvier 2011.

110 Question n°811 de René Meheux (Association montreuilloise des usagers des transports collectifs (AMUTC)).

111 Voir notamment l'avis n° 618 de l'Association montreuilloise des usagers des transports collectifs (AMUTC).

112 Selon le protocole entre l'Etat et la Région.

113 Rappelé dans le dossier du maître d'ouvrage présenté au débat.

PARTIE IV

LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT : LES TRACÉS ET LES GARES

I. LES TRACÉS ET LES GARES : GÉNÉRALITÉS

Cette partie du compte-rendu pourrait être illustrée par la contribution d'une parisienne pleine d'humour : « J'ai 85 ans, je ne veux participer à rien, mais je tenais à vous dire que l'idée du métro autour de Paris est EXCELLENTE. Bien sûr, si elle est réalisée, je ne la verrai pas. Avec mes salutations ».¹¹⁴

1. Le tracé, le maillage, la desserte

Les prises de position ont été si nombreuses qu'on ne peut jamais assurer un complet assentiment à propos de l'une ou l'autre des options. Mais les points sur lesquels on parlera plus loin d'unanimité relative sont ceux où les avis contraires demeurent très minoritaires.

A. LE TRACÉ

Arc Express fait l'objet d'un point d'unanimité, son principe, et d'un point de débat, ses tracés optionnels.

En exposant que le projet a été conçu « de la base vers le sommet », après de multiples rencontres et entretiens, en particulier avec les élus, et après des études très poussées, le maître d'ouvrage d'Arc Express semble avoir fortement convaincu que le tracé d'ensemble de la rocade proposée est assez peu discutable. La large coïncidence du tracé du Réseau de Transport Public du Grand Paris avec celui d'Arc Express, a joué dans le même sens. Et chacun en attend bien une amélioration indiscutable de sa vie quotidienne.

a) Une rocade souterraine en banlieue unanimement souhaitée.

Que la banlieue traversée par la rocade doive être plus ou moins proche est une interrogation majeure exposée par ailleurs comme celle, plus rare, de la possibilité d'utiliser les lignes ferroviaires déjà existantes, dont la difficulté est reconnue. Mais, pour l'essentiel, la Fédération Nationale des Usagers des Transports en Ile-de-France présente bien la position très majoritaire : « Personne ne conteste que le développement des liaisons de banlieue à banlieue soit une priorité et que celle-ci doit être menée de front avec l'indispensable remise à niveau des grandes radiales ».¹¹⁵

Les Dérailliers de Clamart, association cycliste, écrivent de même : « Le point fort d'Arc Express est son adaptation aux enjeux et à l'environnement de la proche couronne, ce qui permet de répartir les stations de façon rapprochée et de répondre aux besoins des populations vivant à proximité ».¹¹⁶

Le caractère souterrain de la rocade est également approuvé par une majorité d'intervenants. Ce point est développé, sous l'angle technique, dans la suite du compte-rendu. Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional « souhaite que le choix d'un tracé aérien demeure exceptionnel afin de limiter au maximum toutes les nuisances d'exploitation pour les populations ».¹¹⁷

Le STIF est conduit à reconnaître, lors de la réunion publique de Champigny : « En ce qui concerne les éventuelles parties aériennes du projet, nous vous avons dit bien volontiers que le seul secteur était entre le Parc du Tremblay, le passage de la Marne puis la remontée sur Nogent...Mais nous pourrions a priori avoir une solution totalement souterraine ».¹¹⁸

– L'évidence du besoin de transport inter-banlieues.

La logique de la relation prioritaire et quotidienne entre le domicile et le travail, entre les bassins de vie et les bassins d'emploi n'est pas contestée. Même si la légitimité du projet du Réseau de Transport Public du Grand Paris et des pôles de développement n'est pas méconnue par beaucoup d'intervenants, les graphiques, schémas, tableaux multicritères du STIF ont été examinés avec une attention soutenue et ont su convaincre des motifs et enjeux prioritaires qui ont conduit au tracé Arc Express.

¹¹⁴ Avis n°196 de Lucienne Galvaing.

¹¹⁵ Cahier d'acteur de l'association des Usagers des Transports FNAUT en Ile-de-France.

¹¹⁶ Contribution des Dérailliers de Clamart.

¹¹⁷ Cahier d'acteur du Conseil Economique Social et Environnemental Régional (CESER) Ile-de-France, janvier 2011.

¹¹⁸ Verbatim de la réunion de Champigny, 10 novembre 2010, page 42.



– Le rejet de la congestion au centre.

La nécessité d'accéder au centre de l'agglomération pour repartir vers ses extrémités est ressentie par tous comme une contrainte pesante. Elle apparaît comme le reflet d'une évolution en tache d'huile, d'une absurdité dans la relation domicile-travail, d'un échec partiel de la politique d'aménagement du territoire avec, pour certains, la nostalgie d'une Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale (DATAR) autoritaire qui n'a pas réussi à limiter la métropole et à développer les villes moyennes. La revue « Esprit », par exemple, reprend ce thème. Pour elle, le Grand Paris s'inspire de « la nécessité stratégique de renforcer le rayonnement mondial de Paris, avec en toile de fond la rivalité avec Londres. La logique la plus élémentaire voudrait que cette stratégie soit confrontée à celle qui prévalait jusqu'ici, sous-tendue par la volonté de limiter la croissance de l'agglomération parisienne au profit des capitales régionales »¹¹⁹.

Certains craignent sans doute que les projets de rocade ne remettent en cause des démarches d'amélioration ou de prolongements d'infrastructures radiales déjà décidés. Mais la plupart plaident pour un tracé en boucle. « Le problème majeur des transports en commun en région parisienne est leur organisation centrée vers Paris et l'insuffisance des liaisons inter-banlieues alors que les déplacements inter-banlieues sont de plus en plus importants. Nous avons donc besoin d'un projet de transports en commun inter-banlieues moderne et pratique... et c'est le projet Arc Express »¹²⁰.

b) Des propositions de tracés évidemment débattues

– Des tronçons sans grande discussion.

Là où un tracé unique est proposé par le maître d'ouvrage, c'est-à-dire au centre des deux arcs sud et nord, plus précisément autour de Villejuif Louis Aragon et entre le Carrefour Pleyel et la Mairie d'Aubervilliers, ces points de passage obligés sont approuvés.

Il en va différemment lorsque le maître d'ouvrage, de manière à la fois ouverte et courageuse, en respectant l'esprit du débat public, a accepté d'offrir un choix aux Franciliens, c'est-à-dire pour les extrémités des arcs Sud et Nord et pour l'arc Est. Certains, ressentant l'embarras d'avoir à choisir, ont même dit qu'ils auraient préféré qu'on ne leur propose qu'un seul tracé de référence à partir duquel ils auraient pu plus aisément émettre des contre-propositions.

– Une compréhension civique de la nécessité des choix.

En dehors de quelques maximalistes, élus ou non, qui réclament la réalisation de tous les projets alternatifs, beaucoup d'intervenants ont accepté de se livrer à un véritable exercice de démocratie participative consensuelle. Observant en particulier les tableaux multicritères présentés par le maître d'ouvrage et mentionnés plus haut, ils ont accepté de prendre du recul, parfois de façon exemplaire, en soutenant des points de vue d'intérêt général, même s'ils allaient contre leur propre intérêt d'usager ; à Arcueil : « Il est important que les gens puissent petit à petit dépasser leur propre sensibilité pour s'inscrire dans des sensibilités plus collectives, où l'intérêt du citoyen intervient davantage que l'intérêt de l'usager »¹²¹. On remarque cette attitude plus dans les avis et contributions écrits à froid que dans les prises de position en réunion publique.

– Des revendications locales inévitablement contradictoires. Il n'y a rien là de surprenant et c'était précisément l'un des premiers intérêts du débat : pouvoir nourrir la réflexion du maître d'ouvrage.

C'est aussi un exercice de démocratie participative, mais dans la spontanéité du vécu et du chacun pour soi et sans aller jusqu'à l'aboutissement idéal d'un accord irréalisable. Qu'on ne voie donc pas de critique dans les illustrations suivantes, qui ne font que présenter des positions légitimes mais parfois difficilement conciliables.

Une pétition est présentée pour la gare du Stade à Colombes.

Mais l'utilisation de la gare de Bécon-les-Bruyères, transformée, est revendiquée par ailleurs. Chacun utilise au mieux ses arguments, tous recevables. Le cahier d'acteur d'Asnières soutient le projet de RTPGP, mais aussi le projet Arc Express et enfin la fusion des deux projets, dès lors que « ce projet de métro automatique ...est porteur d'un potentiel unique pour Asnières...ville de première Couronne au cœur de la métropole »¹²².

« Dans le débat public sur le système de transport en Ile-de-France, il n'existe aucune proposition concernant le Plateau Briard. Notre cahier d'acteur s'inscrit dans la volonté de réparer cette injustice »¹²³.

Chacun voit normalement midi à sa porte et attend le tracé le plus proche de chez lui, à l'image de ce correspondant qui interroge : « J'habite Boulogne-Billancourt. J'ai trois enfants, habitant respectivement le Vésinet, Bois-Colombes, Bagneux. Est-ce que le projet de métro automatique me dissuadera de prendre ma voiture ? »¹²⁴.

119 Revue « Esprit », novembre 2010.

120 Un intervenant sur le blog de Jean-François Helloco, 2 novembre 2010.

121 Jean Levalin, verbatim de la réunion d'Arcueil, 25 novembre 2010, page 35.

122 Cahier d'acteur de la Ville d'Asnières, décembre 2010.

123 Cahier d'acteur de la communauté de communes du plateau briard, janvier 2011.

124 Question n°66 de Claude Renaud.

« J'habite Châtillon. Je crois que Châtillon n'est pas très représenté ce soir... Je crois que vous ne prenez pas assez en compte le fait que toute la zone de Châtillon centre est complètement grise, c'est-à-dire peu desservie... »¹²⁵.

« [...] J'habite dans le quartier des Mordacs [à Champigny]. [...] que l'on travaille sur Paris, que l'on travaille sur Créteil, que l'on travaille sur n'importe quel site parisien, il nous est vraiment très difficile de nous rendre sur notre lieu de travail. Pourquoi [ne pas s'engager] sur un projet qui desserve correctement les Mordacs et le Bois l'Abbé ? »¹²⁶.

Au total ce sera au maître d'ouvrage d'arbitrer quant au tracé, si le principe du projet est retenu. Encore faudra-t-il certainement faire la part, auparavant, des négociations entre décideurs politiques. Elles ont déjà abouti, à la satisfaction assez générale, au protocole présenté comme une contribution au débat public, juste avant l'achèvement de ce dernier, mais elles ne sont pas terminées. Qu'il soit aussi signalé que la Commission Particulière du Débat Public, a dû rappeler en réunion à certains élus qu'il ne convenait pas de présenter des décisions correspondant à leur volonté comme déjà prises, sous peine de clore avant la fin un débat public aux modalités prévues par la loi.

B. LE MAILLAGE

La question n°250 résume bien la problématique du maillage et de la desserte : « Le projet Arc Express tiendra-t-il compte des possibilités d'interconnexion - correspondances avec les liaisons actuelles RATP/SNCF (le maillage)? Ou les stations sont-elles définies surtout vis-à-vis du désenclavement et donc de la densité de population (la desserte)? »¹²⁷.

Le maillage fait l'objet de deux points d'unanimité.

a) Un maillage serré fortement attendu

Le principe du maillage avec le réseau ferré existant ou en projet, retenu par le STIF comme par la SGP, fait l'unanimité. On espère d'abord l'interconnexion avec le maximum de lignes du réseau, comme l'indique un conseiller municipal de Clamart : « Ce qui a fait le succès du métro dans la Ville de Paris, c'est le maillage existant, qui s'est développé au fur et à mesure de l'agglomération parisienne et dont ont bénéficié les communes de la toute première Couronne »¹²⁸.

– Des correspondances avec toutes les radiales existantes.
« La connexion de toutes les radiales existantes et de la future boucle périphérique est indispensable car elle permet de desservir les territoires dans les quatre points cardinaux ».¹²⁹

Dans son cahier d'acteur, la RATP précise : « La rocade devra être complète et maillée avec le réseau de RER existant mais aussi s'articuler avec les projets en cours dans le cadre du projet de Contrat de Plan Etat-Région (prolongement des lignes 4,8,12...) »¹³⁰.

– Des prolongements de radiales pour multiplier les correspondances.

Et la RATP poursuit : « Ce n'est qu'une première étape. Cela implique de mener à bien les projets promus par la Région et la RATP comme l'extension des lignes 1,7,9,11... A l'avenir, d'autres projets seront nécessaires pour offrir le réseau étroitement maillé qu'attendent les Franciliens »¹³¹.

La Ville de Bonneuil, comme bien d'autres, plaide pour elle-même : « Cette jonction de proximité transversale... doit être complétée par le prolongement des lignes de métro 1,10,14 à l'instar de la ligne 8 »¹³².

Il s'agit bien, en fait, de toutes les lignes de métro, de tramway ou ferroviaires. Paris Métropole résume en évoquant « la nécessité d'irriguer le territoire en profondeur, grâce à un maillage efficace, notamment des lignes du réseau ferré avec le réseau de proximité, en s'appuyant sur les pôles multimodaux »¹³³.

b) Un maillage qui allègera les lignes actuelles

– Le soulagement des lignes surchargées ou perturbées.

Les RER, spécialement C et D, les Transiliens, les lignes de métro (la 1 et surtout la 13 détiennent la palme), tout le réseau est plus ou moins concerné. L'exaspération est générale, provoquée par l'entassement, les retards, les incidents, multiples et fréquents, et l'indifférence supposée des responsables à la « galère » des usagers. La banlieue court toujours. « Pourquoi les interventions significatives, tant sur une ligne que sur l'autre [les lignes A et B du RER], résultent elles toujours de situations conflictuelles ? », proteste un intervenant¹³⁴.

125 Marie-Pierre Albala, verbatim de la réunion de Clamart, 2 décembre 2010, page 40.

126 Marie-Josée Ginestet, verbatim de la réunion de Champigny, 10 novembre 2010, page 27.

127 Question n°250 de Thomas Lesobre.

128 Christian Delon, verbatim de la réunion de Clamart, 2 décembre 2010.

129 Contribution de l'association des Dérailleurs de Clamart.

130 Cahier d'acteur de la RATP, novembre 2010.

131 Cahier d'acteur de la RATP, novembre 2010.

132 Contribution de la ville de Bonneuil.

133 Cahier d'acteur de Paris Métropole, octobre 2010.

134 Jacques Valin, verbatim de la réunion d'Arcueil 25 novembre 2010, page 18.



PARTIE IV LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT : LES TRACÉS ET LES GARES

Paris Métropole réclame « la réalisation des schémas directeurs de l'ensemble des lignes du réseau RER, qui peut être une première action rapide pour répondre aux attentes des usagers, compte tenu de la dégradation du service »¹³⁵.

– Mais la crainte de reports de trafics imprévus.

Les usagers s'interrogent souvent sur les redondances, doublons ou effets pervers entre les transports en commun existants ou prévus, surtout les tramways, et Arc Express, leurs questions étant dictées par le souci de confort comme par la rationalité économique.

Le maître d'ouvrage est conduit à expliquer à Arcueil que la distance entre le tramway des Maréchaux et Arc Express et le différentiel de vitesse entre les deux projets font qu'il n'y aura strictement aucune concurrence de l'un sur l'autre et qu'il n'y aura pas du tout d'effet de décharge du tramway des Maréchaux.

Une inquiétude est parfois entendue ; avec Arc Express, les branches de banlieue du RER ne vont-elles pas être surchargées par des usagers ayant abandonné la voiture... ? Naturellement Ile-de-France pose la question : « Envisager un transfert important de véhicules individuels vers le transport collectif alors que le réseau est déjà largement saturé ne peut-il aboutir à son asphyxie ? »¹³⁶.

Et enfin on se demande si ces projets ne risquent pas de se traduire au mieux par un retard, au pire par un abandon de projets parallèles de tramways qui ont vraiment du mal à sortir de terre.

C. LA DESSERTE

Les usagers ont parfaitement compris l'axiome de base d'Arc Express et sa différence avec la RTPGP : deux tracés identiques, avec une qualité de desserte différente, ne rendent pas du tout les mêmes services. La desserte fait l'objet de deux points de consensus.

a) Une desserte de proximité espérée par tous

La demande générale est de voir son territoire desservi et pas seulement traversé. Une crainte transparait, lors des dernières réunions publiques, à l'idée que le protocole Etat-Région pourrait conduire, par nécessité de compromis, à l'abandon partiel de la desserte fine prévue par Arc Express. En effet, à cet égard, Arc Express se différencie nettement du RTPGP pour lequel le maillage fin du territoire situé autour des gares du Grand Paris sera effectué par des réseaux de rabattement (bus, tramway, etc.).

Si l'on est favorable au « maillage », on approuve aussi le « principe de maillage fin » d'Arc Express¹³⁷, on demande « une meilleure desserte des territoires et correspondances avec les radiales en intersection »¹³⁸, une « desserte fine » du territoire¹³⁹ qui « permet de se passer d'un réseau secondaire de dessertes fines »¹⁴⁰.

– Un vrai métro, proche et fréquent.

Pour les usagers, il faut une distance entre stations adaptée à la couronne dense. Si, en grande couronne, on estime que le métro peut se contenter d'arrêts éloignés, la proche périphérie de Paris doit bénéficier d'une desserte fine. Des participants ont manifesté aussi de l'intérêt pour les horaires d'exploitation, avec de la satisfaction quand le maître d'ouvrage a promis des horaires calqués sur le métro actuel.

Naturellement Ile-de-France soutient le projet du Grand Paris à l'Est (à cause de la desserte de Clichy-Montfermeil) mais demande cependant sa révision « afin que la desserte puisse correspondre à un écart intergares de 1000 mètres et améliorer l'accessibilité aux populations de Seine-Saint-Denis »¹⁴¹.

– Du temps gagné mais le plus souvent sans exigence de vitesse.

Certains souhaiteraient des « liaisons haute vitesse transrégionales »¹⁴². Et dans le même sens : « Un métro régional avec moins de gares et plus rapide ne vous semble-t-il pas mieux adapté aux besoins de déplacement à l'échelle de la région ? »¹⁴³.

Mais cela demeure exceptionnel et la tonalité de loin la plus entendue est que la vitesse gagnée par l'espacement des stations est au final perdue lors des trajets terminaux, dont la durée augmente justement en raison du doublement de cet espacement des stations.

Un sondage a été présenté en cours de débat, portant sur l'état d'esprit des Franciliens. La question suivante leur était posée : « En ce qui concerne les transports en commun de l'Ile-de-France, parmi les critères suivants, lesquels faut-il selon vous améliorer en priorité en 2011 ? »¹⁴⁴. La rapidité n'a recueilli que 17%, contre 49% à la ponctualité, par exemple ou encore 33% à une fréquence plus importante, montrant semble-t-il l'importance que les usagers attachent au cadencement et à la facilité des correspondances plus qu'à la vitesse.

135 Cahier d'acteur de Paris Métropole, octobre 2010.

136 Contribution de l'association Naturellement Ile-de-France.

137 Voir le cahier d'acteur de la Ville de La Garenne Colombes, janvier 2011.

138 Cahier d'acteur de l'association Naturellement Nanterre, janvier 2011.

139 Voir le cahier d'acteur de la Communauté d'agglomération de Seine Amont développement, novembre 2011 ; et le cahier d'acteur de la Ville de Nanterre, janvier 2011.

140 Avis n°485 de Véronique Zerr.

141 Contribution de l'association Naturellement Ile-de-France.

142 Contribution de Benjamin Thominet.

143 Question n°701 de Gilbert Leroy.

144 OpinionWay / BFM Business – L'état d'esprit des Franciliens pour 2011/ Décembre 2010.

Une internautes s'interroge : « Quel choix a été fait par le protocole entre rapidité et desserte ? »¹⁴⁵. La contribution présentée par l'Etat et la Région n'est pas très explicite à ce sujet. Toutefois le positionnement des gares sur la partie Nord de la rocade paraît plutôt reprendre celui du RTPGP, avec des inter-stations plus longues qu'au sud. On peut s'interroger sur un choix ainsi différencié selon les secteurs et se demander s'il répond réellement à l'attente des élus comme des usagers. « Une partie des conclusions établies par le STIF du débat Arc Express n'ont pas été reprises dans l'accord État-Région présenté la semaine dernière, dont notamment la desserte fine d'Arc Express »¹⁴⁶. Et encore : « Le choix du métro du Grand Paris d'avoir peu de stations pour une grande vitesse commerciale limite fortement la desserte des quartiers d'habitation »¹⁴⁷.

b) Une desserte favorable à l'égalité acceptée par chacun

Ce thème est très bien illustré par la délibération de la commune de Noisy-le-Grand : « Considérant que le tracé dit éloigné constitue un levier essentiel pour lutter contre toutes les formes d'inégalités sociales et permettre à chacun un accès plus aisé au logement, à l'emploi, à la formation, mais aussi à la culture et aux loisirs... »¹⁴⁸.

– Un rééquilibrage pour l'Est francilien à moyenne distance de Paris.

L'absence de desserte, dans le projet initial Arc Express, de cette partie du territoire régional est clairement apparue dans le débat comme une lacune du dossier du maître d'ouvrage, axé sur la seule priorité à la petite couronne. Le tir a été corrigé avec le Plan de Complémentarité déjà mentionné.

D'autant que l'idée apparaissait parfois dans le débat qu'il conviendrait d'arrêter la construction de bureaux à La Défense au profit d'un ré-équilibrage à l'est, par exemple : « Pourquoi réaliser à nouveau des tracés de transport en commun si on ne s'occupe pas du problème principal ? Lequel, allez-vous me demander ? Pourquoi continuer une politique autorisant les sociétés à s'installer n'importe où et principalement dans l'Ouest de Paris, créant un entonnoir géant pour toutes les populations du sud, du sud-est et de l'est de l'Ile-de-France ? »¹⁴⁹.

– Le désenclavement des quartiers isolés.

L'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien (ACTEP) fournit un exemple de cette attente : « Le territoire de l'ACTEP est desservi par un réseau radioconcentrique..., saturé..., incomplet, laissant de nombreux territoires isolés. Les gares sont trop souvent éloignées des centres-villes, des équipements et des services publics »¹⁵⁰.

La nécessité de privilégier ces quartiers dans la desserte, en compensation de leur histoire sociale difficile, a souvent fait apparaître au cours du débat public la politique des transports comme un élément premier de la Politique de la Ville.

Il semble bien qu'on puisse résumer toute cette partie par le premier avis à avoir été adressé à la CPDP : « Le projet Arc Express est plus viable par son tracé et son coût et surtout plus rapide à mettre en œuvre à court terme, au vu du nombre de personnes qui utilisent les transports en commun et qui sont confrontés tous les jours à l'affluence et au manque d'interconnexions pour aller de banlieue à banlieue »¹⁵¹.

2. Les gares, l'intermodalité et l'aménagement urbain

A. LES GARES

Les gares font l'objet de deux points d'accord et d'une interrogation.

a) L'espoir quasi unanime d'une gare proche.

– Des gares proches et non soumises à option.

C'est un espoir qui concerne aussi bien les gares situées sur les deux arcs Nord et Sud que celles qui relèvent du plan de complémentarité ou encore que celles envisagées dans le protocole entre l'Etat et la Région. Force est de constater que depuis l'annonce du Protocole, dans les réunions publiques ou les déclarations ultérieures, l'espoir s'est fortement teinté de déception ou d'inquiétude, non seulement là où le tracé attendu n'a pas été retenu mais aussi là où les gares réclamées n'ont pas été confirmées ou ont été déclarées « optionnelles ». Nanterre et la Boule, Suresnes et les deux gares du Mont-Valérien et du Centre, la Courneuve, Clamart, la liste n'est pas exhaustive des communes qui se sont déjà fait entendre.

Le Protocole prévoit aussi que le tracé de l'arc Est, via Val-de-Fontenay, ou Villiers-sur-Marne, ou Noisy-le-Grand, sera défini à la suite d'une mission d'étude et d'ici le 30 mars 2011.

145 Question n°856 de Caroline Nowachi.

146 Question n°861 de Sergio Millan-Lopez.

147 Avis n°210 de Claude Shoshany.

148 Contribution de la Ville de Noisy le Grand.

149 Question n°479 de Christophe Martineau.

150 Cahier d'acteur de l'association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien, octobre 2010.

151 Avis n°1 de Serge Laget.



Il faut y ajouter, même si ceci est à la marge de la compétence de la CPDP, les gares situées en dehors d'Arc Express, sur les tronçons retenus au Protocole, comme Maison-Blanche ou la gare des Trois Communes. Voici à ce propos comment Villejuif, L'Haÿ-les-Roses et Chevilly-Larue sont défendues, à propos du prolongement de la ligne 14 : « Deux stations doivent impérativement être ajoutées, Pont de Rungis et la gare des trois communes, pour desservir 13000 habitants de grands ensembles d'habitation en cours de réhabilitation et 1000 emplois de la Zone d'Activités de l'Epi d'Or »¹⁵².

La levée de ces options sera un moment important de la suite du débat.

– Exceptionnellement des gares refusées.

L'arrivée d'une nouvelle ligne et surtout l'implantation d'une nouvelle gare sont à l'évidence des éléments de transformation urbaine. De manière exceptionnelle, dans des communes avec peu de logement social et à majorité conservatrice, ce changement est clairement refusé par les élus ou par une proportion non négligeable de la population. « Je ne souhaite pas que l'Ile-de-France soit dans le peloton de tête des quatre premières villes du monde, avec New-York, Londres et Tokyo. Je souhaite simplement que nos bords de Marne restent calmes et sereins »¹⁵³. Cet écho a souvent été entendu à Nogent et Saint-Maur, avec toutefois des avis contraires et motivés, émanant surtout de salariés en activité. « Que serait Saint-Maur aujourd'hui si les « heureuxaintmaurinquiets » de l'époque, qui étaient bien entendu contre le « transpercement » du chemin de fer (le petit train de la Bastille) avaient gagné ? »¹⁵⁴.

b) Une priorité à la fonctionnalité

– D'abord servir la mobilité.

Pour la très grande majorité des avis recueillis, c'est la fonction première des gares.

Leur proximité, le nombre et la qualité des correspondances sont le leit-motiv du débat avec le caractère pratique des stations qui doivent assurer fluidité, sécurité, rapidité des transferts, pour une population en mouvement. Cela est particulièrement vrai des points de correspondance. Peu de témoignages d'une attente autre que celle d'un transfert aisé ont été entendus. Malgré les évolutions enregistrées dans de gros points de convergence devenus « centres de vie » comme la Défense ou le Châtelet, ou encore comme certaines gares SNCF, le débat a porté avant tout sur les facilités du trajet et les Franciliens ont très majoritairement séparé leurs migrations quotidiennes

de leurs autres besoins en matière de commerce ou de loisirs, par exemple.

– Ensuite seulement, rendre d'autres services.

Cette seconde fonction est peu évoquée mais apparaît néanmoins dans les préoccupations de certains. « Il faut aussi inventer des services pratiques pour nous faciliter la vie (la Poste, les courses du soir, le cordonnier...) »¹⁵⁵.

Elle est bien entendu plus présente dans l'opinion des professionnels concernés, par exemple dans le cahier d'acteur de Klépierre-Ségécé, aménageur de centres commerciaux, ou dans les déclarations de la Direction de la SNCF en charge des gares et connexions : « Aux Pays-Bas ou en Suisse les gares sont de véritables espaces de service, dans lesquels on passe aisément d'un mode de transport à un autre et où l'on peut attendre utile, en faisant les quelques achats ou démarches du quotidien »¹⁵⁶.

La possibilité d'utiliser les gares de la rocade pour un trafic de fret ferroviaire a par ailleurs été assez fréquemment évoquée mais sans insistance, après les explications du maître d'ouvrage sur les difficultés à attendre concernant le matériel, les quais ou les horaires. Cette question est évoquée de façon détaillée dans la partie consacrée aux choix techniques du projet. Il s'agissait surtout, semble-t-il, d'interrogations de principe, à l'exception de celles de quelques partisans de la « valorisation » tous azimuts des ouvrages souterrains, comme Véolia, essentiellement pour des motifs de rentabilité financière.¹⁵⁷

c) Une interrogation sur la dimension des gares

Le cahier d'acteur du CESER a bien posé le problème : « Les nouveaux flux de voyageurs entrant et sortants, la gestion des échanges et lieux d'attente doivent être regardés comme des données primordiales dans les projets d'interconnexion »¹⁵⁸.

– Permettre d'abord la fluidité et l'accessibilité ?

Lors de chaque réunion publique, il a été réclamé que toutes les options d'accessibilité concernant les personnes à mobilité réduite soient prises en compte et le maître d'ouvrage s'est non moins clairement engagé à le faire, dans le respect de la loi.

Mais le problème du confort, de la sécurité de circulation et de l'attente dans les gares est plus général. Certains préfèrent leur donner la priorité sur la capacité de disposer du plus grand nombre de correspondances possible au même endroit et sont donc partisans de la dispersion des interconnexions.

152 Cahier d'acteur de l'association des Castors du Jardin Parisien, janvier 2011.

153 Avis n°348 de France Girard.

154 Modem de Saint-Maur, Blog de Jean-François Le Helloco, 2 novembre 2010.

155 Avis n°182 de Toscane Renoir.

156 Journal « Les Echos », 19 janvier 2011.

157 Voir la contribution de Véolia.

158 Cahier d'acteur du Conseil Economique Social et Environnemental Régional (CESER) Ile-de-France, janvier 2011.

– Ou assurer prioritairement les correspondances ?

Le maître d'ouvrage devra tenir compte des avis divergents. Certains penchent pour le plus grand nombre de correspondances possible au même endroit. D'autres craignent la concentration des flux et l'entrecroisement des voyageurs. Ils préféreraient des points de correspondance diversifiés et moins chargés. Ce point sera plus spécialement abordé à propos du tracé de l'arc Nord et de la desserte de la Défense.

B. L'INTERMODALITÉ

Deux points sont bien admis.

Il s'agit d'offrir le maximum de transports différents autour des gares. Par exemple, la Ville de Bagneux déclare que « l'espace public à la sortie du métro de la ligne 4 sera réaménagé afin de créer une interconnexion au niveau des transports, associant les modes de transport lourds (métro, bus, voitures, autolib', taxis...) et les modes de circulation douces (vélos, piétons) »¹⁵⁹.

a) Une intermodalité généralement attendue

« Il faut repenser l'ambition de service multimodal pour offrir une interface facile et fluide avec les autres modes de transport »¹⁶⁰, selon la RATP.

– Souhaitée pour les circulations douces.

Les intervenants dans les réunions publiques ont très fréquemment modulé ce thème ainsi résumé : « ...favorisant l'accueil des piétons (avec accessibilité aux personnes handicapées), des cyclistes (garages à vélos protégés), des bus et des trams... »¹⁶¹. Certains précisent que les abris à vélos devraient être surveillés et accessibles, avec des abonnements pour la longue durée. De tels détails conditionnent sans doute le succès du report modal.

– Ecartée pour les voitures.

Ce point concerne surtout le Réseau de Transport du Grand Paris puisque la desserte rapprochée d'Arc Express en petite couronne a pour but précisément d'offrir une alternative complète à l'usage de la voiture. Pour la grande banlieue, « des gares de métro éloignées des milieux urbanisés, avec de très grands parkings, type gare routière, seront-elles programmées ? »¹⁶², interroge un correspondant. Mais ce sont bien les deux maîtres d'ouvrage qui doivent l'un et l'autre, comme les responsables locaux, entendre ce questionnement sur le stationnement sauvage autour des gares, l'augmentation de la circulation automobile à proximité des gares, l'arrêt des taxis, et sur les infrastructures pour les pié-

tons afin de planifier l'usage des voitures autour des gares. « Ne fermez pas les yeux sur le besoin des usagers de se rendre rapidement vers les gares ».¹⁶³

b) Un large rabattement espéré.

Il concerne surtout le réseau d'autobus et l'aménagement des gares routières. Le STIF, en réponse aux questions, annonce qu'il entend restructurer l'offre bus, en optimisant, renforçant, créant ... Véolia affirme aussi que « l'offre des transports collectifs de desserte locale devra être revue pour s'articuler avec les grandes infrastructures »¹⁶⁴.

– Un réseau de transport public de surface amélioré.

L'Association des Usagers des Transports explique : « Choisir voudra dire exclure. Vous allez donc exclure de nombreux territoires du tracé choisi. Donc les transports de rabattement, pour qu'Arc Express remplisse son rôle social sur l'Ile-de-France, sont absolument essentiels »¹⁶⁵.

L'UFC Que choisir Ile-de-France demande des correspondances bus aisées : « Cheminements réduits au minimum d'une ligne à l'autre, accès facile aux gares depuis la descente des bus, sites propres pour les bus, attente des bus à l'abri des intempéries »¹⁶⁶. Le Nouveau Centre à Asnières conseille : « L'attention doit se porter autour des gares pour favoriser l'usage des transports collectifs (accès des piétons, parkings vélos, renforcer la sécurité, intégrer les arrêts de bus dans les nouvelles gares) »¹⁶⁷.

– Une mise en place synchronisée et concertée.

Une habitante d'Asnières demande par exemple ce qu'il adviendra de la gare routière qui se trouve à Gabriel Péri au cas où la station des Agnettes serait retenue pour Arc Express.¹⁶⁸ Les élus locaux confirment aussitôt un projet d'aménagement urbain de ce secteur, qui devra en tenir compte.

Les Conseils de Développement Franciliens rappellent que l'implantation de gares là où ces infrastructures existent déjà est une source d'économie importante. On se demande également si les pistes cyclables seront co-construites en même temps par les collectivités locales. Lors de la réunion d'Arcueil, un intervenant questionne : « Pouvons-nous espérer que lorsque nous en serons à l'aménagement de la station, des débats plus approfondis, permettant de recueillir les sensibilités de la population, seront organisés ? »¹⁶⁹.

159 Cahier d'acteur de la Ville de Bagneux, novembre 2011.

160 Cahier d'acteur de la RATP, novembre 2010.

161 Cahier d'acteur de l'association Environnement 92, janvier 2011.

162 Question n°526 de Christian Bellière.

163 Question n°395 d'Evelyne Ginet.

164 Contribution de Véolia.

165 Daniel Mouranche, verbatim de la réunion de Clamart, le 2 décembre 2010, page 19.

166 Contribution de l'UFC Que Choisir Ile-de-France.

167 Cahier d'acteur du Nouveau Centre à Asnières, janvier 2011.

168 Voir la question de Marthe Chabrol, verbatim de la réunion d'Asnières, 13 janvier 2011.

169 Jacques Levalin, verbatim de la réunion d'Arcueil, 25 novembre 2010, page 35.



C. L'AMÉNAGEMENT URBAIN

L'aménagement urbain fait l'objet d'un point de consensus, et de deux points de débat.

Ceci doit être compris à la lumière de l'affirmation suivante du STIF, en réponse à une question posée à Champigny : «Le développement autour des gares, que l'on parle d'activité économique, d'habitants, de tertiaire, est bien du ressort des collectivités locales, des établissements publics de coopération intercommunale, qui vont, dans ce travail gagnant-gagnant, aménagement du territoire et projet de transport, définir et profiter du projet de transport d'un côté et de l'autre lui permettre d'avoir les meilleures retombées »¹⁷⁰.

a) Une implantation harmonieuse des gares dans leur quartier

Au-delà de l'inquiétude pour le calme résidentiel, déjà mentionné et, de manière plus générale, de la crainte des perturbations temporaires dues au chantier, notamment chez les commerçants, l'implantation des nouvelles gares ne provoque pas d'appréhension, bien au contraire.

– S'insérant dans un projet existant.

La nouvelle gare, quand il s'agit en particulier d'une correspondance entre Arc Express et une prolongation de ligne de métro, comme à Bagneux Henri Barbusse, est attendue et a déjà sa place dans les projets d'urbanisme communal. Cette situation a souvent été évoquée lors des réunions publiques. L'insertion dans le tissu urbain n'inquiète pas les habitants, qui espèrent que la gare complètera l'aménagement, voire la réhabilitation de leur quartier.

– Offrant des occasions nouvelles d'aménagement.

Si une implantation de gare est envisagée, c'est bien que le site présente des virtualités prometteuses d'aménagement. Cette situation a été rencontrée plus souvent lors du débat public à propos du tracé en grande couronne du Réseau de transport public du Grand Paris, chacun revendiquant alors son potentiel de développement, comme lors de la réunion de clôture, s'agissant du secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines. Mais tel a aussi été le cas dans le débat public Arc Express pour l'Arc Nord et le cœur de la Seine-Saint-Denis.

b) Une contrainte pour les décideurs

L'alternative concerne l'application des règles d'urbanisme.

– Suivre le droit commun de l'aménagement urbain.

Les élus entendent conserver leurs compétences d'urbanisme et la maîtrise de leur foncier. A ce propos, le maître d'ouvrage STIF a répété tout au long du débat qu'il n'avait pas compétence d'aménageur. A Arcueil : « Les PLU s'appliquent, s'agissant d'Arc Express, et s'il y a des exigences liées aux infrastructures et aux travaux d'aménagement, elles donneront lieu nécessairement soit à l'utilisation du PLU, soit aux transformations du PLU dans le cadre de dispositifs adaptés. A ce moment-là, bien sûr, le public y est associé »¹⁷¹. A Champigny : « Nous laissons aux collectivités locales le soin de continuer à diriger totalement leurs aménagements »¹⁷².

– Ou admettre une contractualisation exorbitante.

C'est ici la démarche de la Société du Grand Paris qui est d'abord concernée puisqu'elle rend obligatoire l'élaboration de contrats territoriaux entre l'Etat et les collectivités locales. Le cahier d'acteur de la Ville de Paris affirme même : « La loi du Grand Paris prive les collectivités locales de leur liberté en matière d'aménagement »¹⁷³.

La Société du Grand Paris rappelle pourtant qu'« il faut être deux pour que le contrat puisse être activé, qu'il ne peut être formé sans l'adhésion des partenaires qui sont sur un strict plan d'égalité et qu'il donne aux communes la pleine responsabilité de signer ou de ne pas signer »¹⁷⁴.

Le préfet de région a eu l'occasion de rappeler qu'une vingtaine de contrats de développement étaient à l'étude à la fin du débat et, au fil des réunions, certains élus avaient eu l'occasion de montrer leur intérêt pour la procédure. Le maire de Gennevilliers a par exemple indiqué : « Sur ce genre de dossiers, mieux vaut être à l'offensive et faire ses propositions, plutôt que d'être sur le reculoir. Soit nous signons un contrat de développement territorial, soit c'est l'Etat qui décidera seul de l'aménagement du territoire autour des futures gares de transport du Grand Paris »¹⁷⁵.

Dans sa réponse à une question, le STIF a lui-même exposé qu'il est prêt à « proposer aux collectivités territoriales volontaires de construire autour du projet Arc Express une démarche de partenariat originale, visant à maximiser les retombées du projet sur les territoires concernés »¹⁷⁶. Elle pourrait s'inspirer de la Charte de partenariat élaborée pour le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny et mettrait en cohérence les stratégies d'aménagement pour maximiser les effets économiques, sociaux et écologiques, avant de travailler en commun à l'élaboration de contrats territoriaux.

¹⁷⁰ Jean-François Hélas, verbatim de la réunion de Champigny, 10 novembre 2010, page 42.

¹⁷¹ Jean-Yves Le Bouillonnet, verbatim de la réunion d'Arcueil, le 25 novembre 2010, page 17.

¹⁷² Jean-François Hélas, verbatim de la réunion de Champigny, le 10 novembre 2010, page 42.

¹⁷³ Cahier d'acteur de la Ville de Paris, décembre 2010.

¹⁷⁴ Marc Véron, verbatim de la réunion de Saint-Denis, le 13 octobre 2011, page 22.

¹⁷⁵ Journal « Le Parisien », 18 janvier 2011.

¹⁷⁶ Réponse du STIF à la question n°157 d'Eric Galiana.

c) Une crainte générale de spéculation immobilière
« L'urbanisme commercial, créateur de lieux d'échange », souligne le cahier d'acteur d'un des opérateurs d'Ile-de-France.¹⁷⁷ Mais il est non moins vrai que le plus souvent ce sont les lieux d'échange, comme les gares, qui tirent les autres fonctions urbaines : logement, équipements, bureaux, locaux industriels, ce qui n'est pas sans effet sur le coût du foncier. « Le projet est fondamental. Il va dessiner notre univers immobilier pour les cinquante ans à venir », écrit la directrice d'un autre opérateur du secteur.¹⁷⁸

– Une appréhension partout entendue.

Spéculation autour des gares. Sélection par la richesse. Expropriations redoutées. Expulsions de populations entières. Telles sont les expressions souvent entendues lors des réunions, de la part des élus comme du public. Un intervenant à l'une des deux réunions de Saint-Denis demande : « Quels sont les filets de sécurité pour que la valorisation foncière, qui va avoir une conséquence sur le développement de la spéculation, ne soit pas un facteur de relégation des populations modestes vers la grande couronne, après les difficultés de vie qu'elles ont pu connaître ? Pour que le foncier soit maintenu à un prix accessible ? Pour qu'il n'y ait pas l'effet de lessiveuse qu'on a connu avec le Boulevard Périphérique puis avec l'A86 ? »¹⁷⁹.

La crainte est générale d'une évolution du foncier préjudiciable aux classes populaires et moyennes.

– Une volonté indispensable de prévention.

Agir pour le Territoire des Deux Seines s'exprime ainsi : « Afin de limiter les effets néfastes de cet accroissement de valeur du foncier, il conviendra de prendre des mesures de sauvegarde par acquisition de terrains par les collectivités locales ou l'Etat dans le périmètre des zones concernées afin de préserver des logements sociaux et des bâtiments à vocation économique, à un tarif raisonnable pour les activités de proximité indispensables au développement équilibré du territoire ». ¹⁸⁰

L'Union Sociale pour l'Habitat d'Ile-de-France résume la question en énumérant les conditions opérationnelles et financières à réunir pour que « la construction de logements sociaux ait sa place dans les projets urbains liés au réseau de transport ». ¹⁸¹

Le préfet de Région d'Ile-de-France évoque quant à lui, lors de la réunion de clôture, la nécessité de « pré-ZADer » les terrains.¹⁸²

S'agissant d'achats de terrains, de constitution de réserves foncières, de remise en état et de cession aux aménageurs désignés par les communes, le président de l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France estime qu'il serait particulièrement malvenu de casser un outil coopératif qui marche au moment où se dessine un accord sur le futur réseau de transport en rocade.¹⁸³

177 Cahier d'acteur de Klépierre-Ségécé, décembre 2010.

178 Journal « La Tribune », 3 décembre 2010.

179 Jean Brafman, verbatim de la réunion de Saint-Denis, 13 octobre 2010, page 34.

180 Cahier d'acteur de l'association Agir pour le Territoire de Deux Seines, janvier 2011.

181 Cahier d'acteur de l'Union Sociale pour l'Habitat d'Ile-de-France, janvier 2011.

182 Voir le Verbatim de la réunion de Paris, 31 janvier 2011.

183 Dépêche AFP du 19 janvier 2011.



3. Le calendrier

Un point d'unanimité, un point de débat.

A. UNE URGENCE UNANIMEMENT REVENDIQUÉE

– La pression du court terme.

Un des points marquants du débat a été l'intrusion de l'extrême-urgence, avec l'exigence de l'amélioration immédiate du réseau existant, pour remédier sans délai aux difficultés quotidiennes des usagers. Un des apports du débat public aura donc été de remettre en première place l'ensemble du Plan de Mobilisation pour les Transports.

– La confusion des perspectives de temps.

D'urgence, l'amélioration de l'existant. D'urgence, l'indispensable rocade. D'urgence la prise en compte de l'avenir métropolitain. Le préfet de Région lui-même déclare lors de la clôture du débat : « Ce n'est pas l'urgent ou la rocade, c'est l'urgent et la rocade ».¹⁸⁴

Cette disparition du moyen et long terme au bénéfice d'un court terme généralisé n'a en fait pas donné lieu à discussion lors du débat, même si le public a manifesté avec réalisme beaucoup d'intérêt pour les aspects financiers des deux projets qui lui étaient soumis, donc leur nécessaire étalement dans le temps.

B. LES PRIORITÉS DE RÉALISATION

« Les délais de mise en œuvre du premier tronçon sont de huit ans, ce qui est inférieur de deux ans à la moyenne des projets en Ile-de-France. Comment comptez-vous organiser la dévolution des études et des travaux pour tenir ces délais extrêmement volontaristes ? »¹⁸⁵.

Le maître d'ouvrage, répondant à différentes questions, confirme une mise en service possible pour l'arc Sud en 2017, pour l'arc Nord à l'horizon 2020, 2022 pour l'arc Est et 2023 pour l'arc Ouest.

Mais l'ordre de priorité, rationnellement défini par les études du STIF pour un investissement de moins de dix milliards d'euros, semble dépassé maintenant que le programme annoncé s'élève à plus de trente.

– Une exigence générale de priorité.

Malgré la confiance accordée aux études du maître d'ouvrage, les réunions et déclarations ont bien montré que l'intérêt immédiat de chaque secteur l'emportait et que la pression sur les décideurs serait certainement forte. Le Sud revendique l'antériorité avec Orbival et le STIF qui l'ont placé en tête. L'Est plaide pour le rééquilibrage prioritaire dans une zone où les moins favorisés sont ceux qui doivent le plus, du fait de l'enclavement, utiliser la voiture. Le Nord conteste que la réalisation du tronçon Sud soit jugée prioritaire, alors que les gains de temps y sont inférieurs à ceux prévus au Nord pour des distances comparables. Et le MEDEF milite pour qu'une priorité soit donnée à l'arc Nord. La Ville de Paris dans son cahier d'acteur juge que « la situation de congestion dans Paris impose de répondre aux urgences de court terme ».¹⁸⁶

– Une discussion approfondie sur le phasage, absente du débat public.

Dans la contribution des Conseils de Développement Franciliens, on relève : « Les Conseils approuvent une réalisation sans phasage ».¹⁸⁷ Sans s'attarder sur le réalisme incertain de cette déclaration, car il est peu vraisemblable qu'on puisse tout commencer en même temps pour tout achever simultanément, on doit constater que dans aucune réunion publique Arc Express le problème n'a été abordé autrement que de manière très incidente, bien que le phasage soit inhérent à ce projet.

Plusieurs interventions, soit orales au cours des réunions publiques, soit écrites par le biais des questions, ont certes eu pour objet la date de début des travaux, leur étalement dans le temps, les raisons de la priorité donnée à l'arc sud par rapport à l'arc nord. Mais la motivation de ces questions semblait être d'abord l'urgence de satisfaire des besoins de transport mal satisfaits actuellement. Par exemple, « Pourquoi attendre 2022 pour la mise en service de l'Arc Nord de l'Arc Express alors que les besoins non couverts aujourd'hui sont immenses et vont exploser dans les années à venir ? »¹⁸⁸. La seule réponse apportée par le maître d'ouvrage a porté sur une accélération envisageable des travaux dans la mesure où un financement plus conséquent pourrait être obtenu.

¹⁸⁴ Verbatim de la réunion de Paris, 31 janvier 2011.

¹⁸⁵ Question n°193 de Laurent Samama.

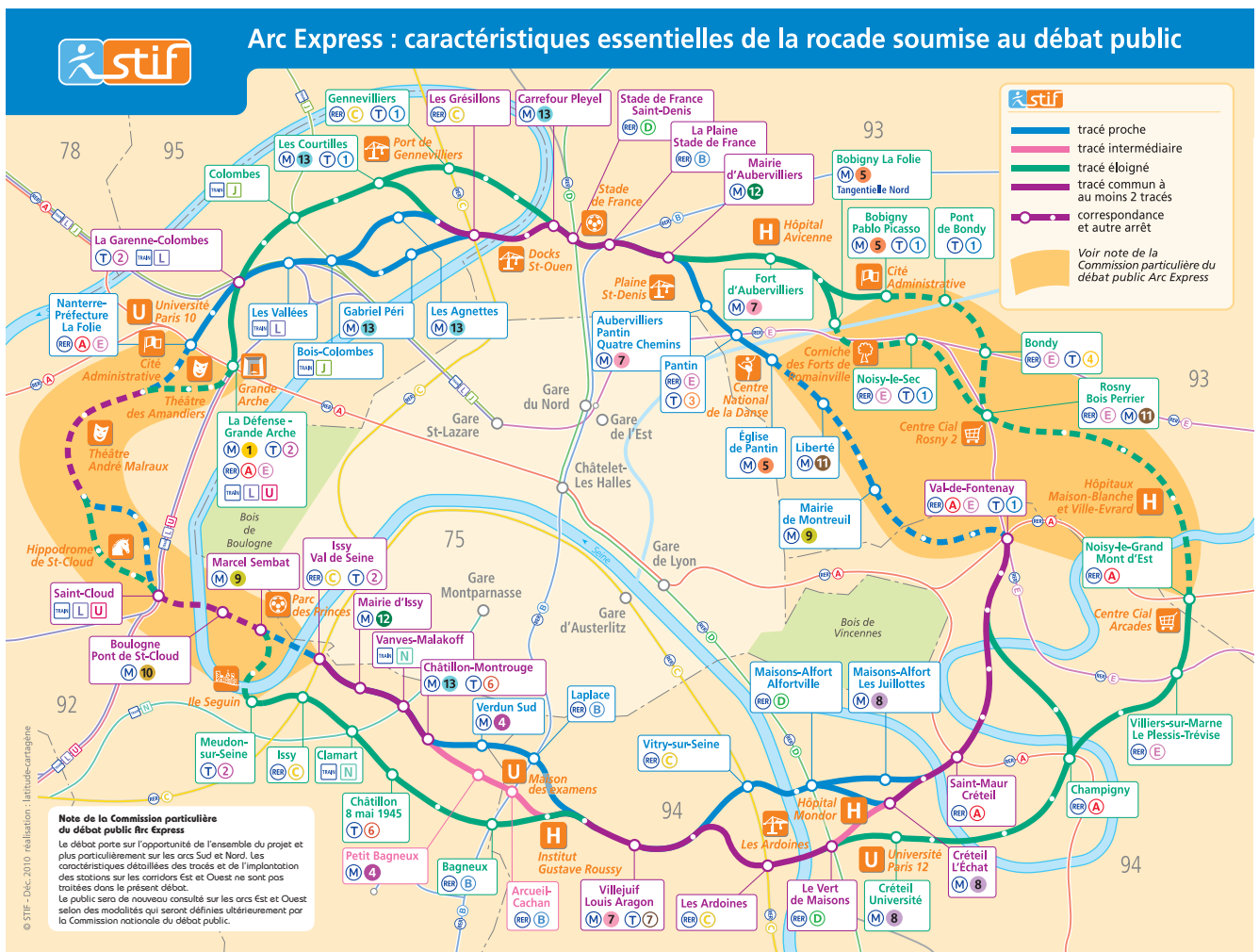
¹⁸⁶ Cahier d'acteur de la Ville de Paris, décembre 2010.

¹⁸⁷ Contribution des Conseils de Développement Franciliens.

¹⁸⁸ Question n° 302 de Fernando Diaz.

Les choix attendus de la part des deux maîtres d'ouvrage, au terme des deux débats devront cependant, pour être applicables, s'inscrire dans un calendrier coordonné qui dépendra de divers facteurs, tous évoqués, mais rapidement, dans le cours des débats et qui ne pourront être mieux définis qu'au moment de la décision elle-même :

- l'estimation plus précise des coûts en fonction des solutions techniques adoptées,
- les moyens de financement disponibles,
- les outils techniques disponibles (et en particulier les tunneliers), comme cela est indiqué dans la partie relative aux choix techniques du projet.



La carte du projet Arc Express.



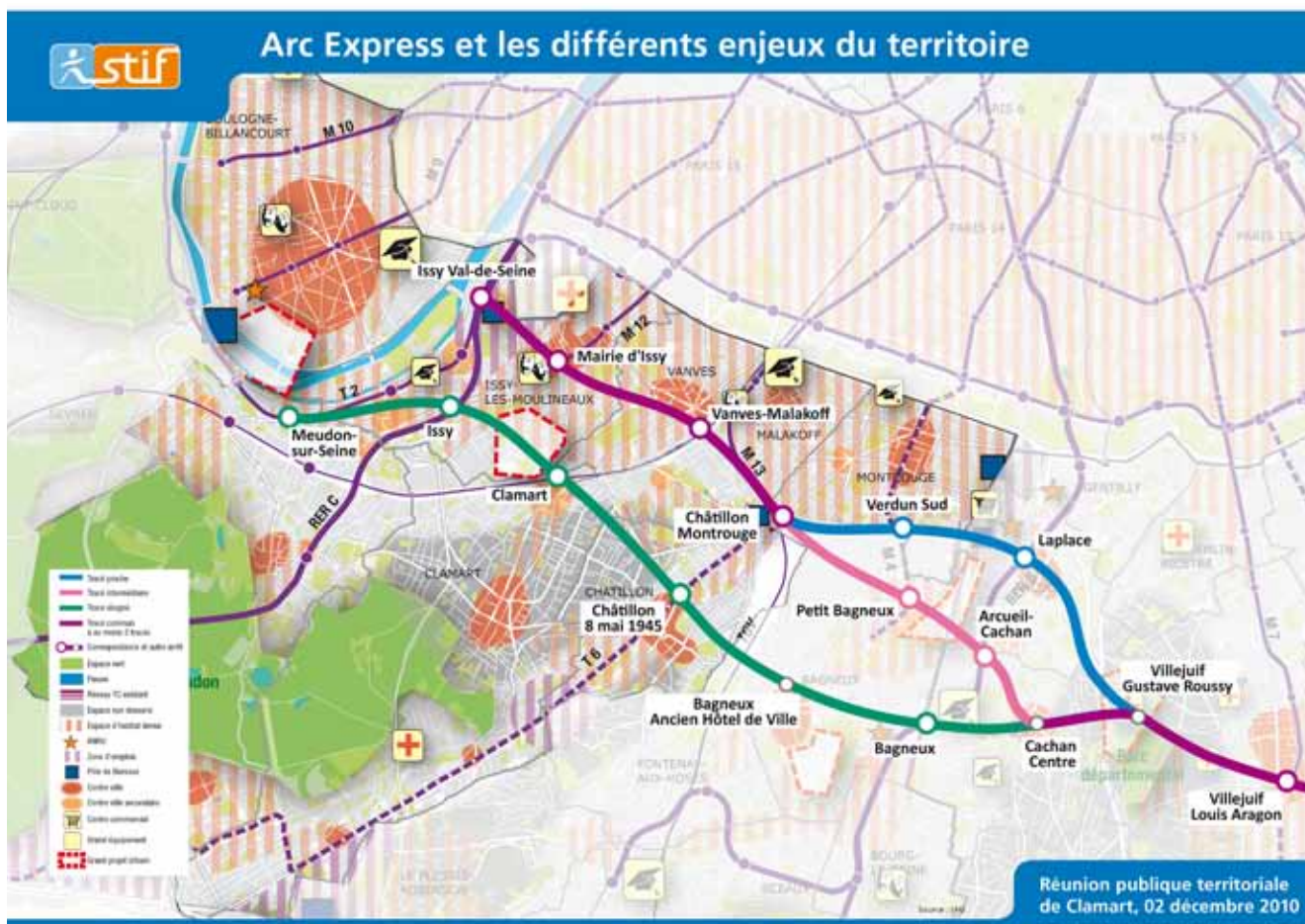
II. LES TRACÉS ET LES GARES DE L'ARC SUD

Cette section traite des tracés et stations de l'Arc Sud. Elle reprend le découpage géographique adopté par le STIF dans son dossier de présentation du projet. Ainsi, l'Arc Sud est découpé en cinq secteurs :

1. Les Coteaux et le Val-de-Seine,
2. La Vallée Scientifique de la Bièvre,
3. Le Territoire de Seine-Amont,
4. La Plaine centrale du Val-de-Marne et la Boucle de la Seine,
5. L'Est parisien

Lors de cet examen, il sera également procédé à un rappel de l'apport du protocole entre l'Etat et la Région du 26 janvier 2011 (voir annexe n° 8). Cette « contribution » porte sur les évolutions qui pourraient être apportées aux projets de métro automatique. Elle propose des gares, dont certaines sont « indiquées à titre optionnel, sous réserve d'études complémentaires ». Il va sans dire que cette contribution aura très certainement une influence sur le tracé final.

1. Les Coteaux et le Val-de-Seine



Ce secteur a été débattu lors d'une réunion territoriale Arc Express qui s'est tenue le 2 décembre à Clamart. Le périmètre géographique présenté concernait les communes de Boulogne-Billancourt, Châtillon, Clamart, Issy-les-Moulineaux, Malakoff, Meudon, Montrouge et Vanves.

Deux grandes options de tracé sont proposées par le STIF :

- Le tracé proche de Paris, en violet, est associé au tracé intermédiaire. Il part d'Issy Val-de-Seine (maillage avec le Tramway T2 et le RER C) se poursuit sur la Mairie d'Issy (maillage avec la ligne 12 du métro), puis va à Vanves Malakoff (maillage avec le Transilien N), et enfin rejoint Châtillon (maillage avec la ligne 13 du métro) ;

- le tracé éloigné, en vert, part de la station Meudon (maillage avec le tramway T2) pour aller à la gare Issy RER C où arrivera le prolongement de la ligne de métro M12 prévu au SDRIF. Puis le tracé passe par la gare de Clamart (maillage avec le Transilien N) pour se diriger vers Châtillon (maillage avec le futur tramway T6), Bagneux Ancien Hôtel de Ville, Bagneux (maillage avec le RER B) et enfin Cachan Centre.

Lors du débat, de multiples interventions ont insisté sur l'intérêt et la nécessité de passer par la gare de Clamart. Celle-ci se trouve au carrefour de 4 communes (Clamart, Vanves, Malakoff et Issy-les-Moulineaux) et au centre d'une zone en pleine évolution (écoquartier de 20 000 m² de bureau). Le souci de ne pas doubler de trop près le tramway T3 a aussi été exprimé. Un habitant de Clamart s'est étonné que l'Hôpital Militaire de Percy, fréquenté également par de nombreux civils habitant hors de la commune, n'ait pas été retenu dans la présentation ni dans les documents du STIF. Cet équipement important nécessite une desserte par Arc Express ou, à tout le moins, le passage d'Arc Express à la gare de Clamart. Ces opinions relayées par le maire de Clamart sont également confortées par de multiples avis reçus sur le site Internet du débat.¹⁸⁹

Les représentants et habitants de Boulogne-Billancourt ont souligné le grand intérêt et leur demande d'une liaison par Arc Express entre les lignes 9, 10 du métro et le tramway T2 ; pour eux, le tracé en amont d'Arc Express doit tenir compte de cet impératif qui appelle l'adoption du tracé éloigné (le tracé vert).

Le cahier d'acteur présenté par l'association ACTEVI¹⁹⁰ et la contribution de la Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest¹⁹¹ préconisent également le tracé éloigné ainsi que le prolongement de la ligne 12 du métro jusqu'à Issy-les-Moulineaux.

L'ensemble de ces opinions suggère ainsi un tracé éloigné ayant pour origine Meudon-sur-Seine (maillage avec le tramway T2), puis passant par Issy (maillage avec le RER C, et la ligne 12 du métro), Clamart (maillage avec Transilien N), et Châtillon-Montrouge (maillage avec la ligne de métro 13 et le futur tramway T6).

Le STIF a noté ces idées et demandes, qui sont réalisables techniquement, mais qui nécessitent évidemment des études complémentaires. Il précise que le passage par la gare de Clamart nécessiterait une modification du schéma d'exploitation du Transilien, car actuellement, peu de trains s'y arrêtent.

La Commission Particulière du Débat Public (CPDP) note que le protocole d'accord entre l'Etat et la Région propose, à titre optionnel, la station Clamart / Issy / Vanves et retient les stations de Châtillon-Montrouge et d'Issy-les-Moulineaux (maillage avec le RER C). Il n'y a donc pas là d'incompatibilité avec ce qui ressort du débat public Arc Express.



Réunion de Villejuif le 7 décembre 2010

Vincent Kowalski

¹⁸⁹ Voir le verbatim de la réunion de Clamart, le 2 décembre 2010, pages 14, 19-20, 23, 31 à 33 ; et les Avis n°551 de René Meheux, n°554 d'Arlette Bellon, et n°547 d'Agnès Morel.

¹⁹⁰ Cahier d'acteur de l'Association Action Citoyenne pour les Transports et l'Environnement de la Ville d'Issy-les-Moulineaux (ACTEVI - Issy-les-Moulineaux), décembre 2010.

¹⁹¹ Contribution de la Communauté d'Agglomération de Grand Paris Seine Ouest.



2. La Vallée Scientifique de la Bièvre



Les tracés de ce secteur ont été débattus, d'une part, lors de deux réunions territoriales spécifiques à Arc Express tenues le 25 novembre 2010 à Arcueil et le 9 décembre 2010 à Bagneux, et, d'autre part, lors de la réunion territoriale commune avec le Réseau de Transport Public du Grand Paris, qui s'est tenue le 7 décembre 2010 à Villejuif. Lors de ces trois réunions, le STIF a abordé les territoires des communes de Bagneux, Arcueil, Cachan, Châtillon, Le Kremlin Bicêtre, Montrouge, Villejuif.

Les deux grandes options de tracé du secteur géographique « Les Coteaux et le Val-de-Seine » se poursuivent dans ce secteur par un tracé proche-intermédiaire et un tracé éloigné :

- Le tracé proche et intermédiaire (tracé violet) : Il part de Vanves-Malakoff (maillage avec le Transilien), puis passe par Châtillon-Montrouge (maillage avec la ligne 13 du métro et le futur point de départ du tramway T6). Après Châtillon-Montrouge, le tracé proche (en bleu) passe par Verdun Sud, (maillage avec la prolongation de la ligne 4 du métro), et Laplace (maillage avec le RER B, pour rejoindre la station de Villejuif Gustave Roussy.

Le tracé intermédiaire (en rose) qui se détache au niveau de Châtillon-Montrouge du tracé proche pour aller vers le sud chercher la correspondance avec le futur terminus de la ligne 4 du métro à Bagneux Henri Barbusse (Petit Bagneux sur la carte) puis passe par la station d'Arcueil-Cachan (maillage avec le RER B), et va vers la station Cachan Centre ;

- Le tracé éloigné (tracé vert)

En provenance de la gare de Clamart, il passe par Châtillon-Montrouge¹⁹², Bagneux Ancien Hôtel de Ville, puis par Bagneux (maillage avec le RER B) et rejoint Villejuif-Gustave Roussy avec un arrêt intermédiaire à Cachan Centre (nouvelle gare).

À l'est, tous les tracés passent donc par un point invariant : la station Villejuif Gustave Roussy.

¹⁹² Il y a une erreur sur la carte ci-dessus. En fait, au lieu de Châtillon-Montrouge sur la ligne verte, il s'agit de la station Châtillon 8 mai 1945 (voir la carte du projet Arc Express, en annexe n°5).

Lors des débats, de nombreuses interventions ont porté sur l'intérêt d'un tracé permettant une correspondance avec une extension future de ligne de métro. C'est le cas pour les stations projetées de Verdun Sud et Bagneux Henri Barbusse, cette dernière devant voir l'arrivée de la ligne 4 en 2018. La Ville de Bagneux est membre de l'Association Orbival, dont le projet de tracé de 13 stations recoupe le tracé intermédiaire proposé par le STIF. Elle est donc très favorable au passage d'Arc Express par Bagneux Henri Barbusse, zone centrale en plein développement.¹⁹³ Un intervenant, allant dans le même sens, s'interroge sur l'intérêt d'une station Arc Express à Verdun Sud qui desservirait essentiellement le Cimetière de Bagneux.¹⁹⁴

A la demande plusieurs fois évoquée de la desserte de la Maison des Examens, le STIF répond que cela nécessiterait un crochet trop important au tracé d'ensemble et que la solution passe par une amélioration forte de la desserte à partir de la Station Laplace qui sera accessible depuis Arc Express après un changement à Arcueil Cachan, par exemple.

Une question sur la pertinence de la station Cachan Centre amène le STIF à préciser que des inter-stations régulières de 1,5 km environ permettent d'avoir un accès facile au réseau et que, par ailleurs, l'analyse des enjeux urbains faite avec l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme a montré l'intérêt et la nécessité d'implanter une station à Cachan Centre. La Ville de Cachan en est par ailleurs demanderesse.

En conclusion, il se dégage un consensus fort pour un tracé qui, à partir de Châtillon- Montrouge, irait à Bagneux Henri Barbusse (maillage avec la ligne 4), Arcueil Cachan (maillage avec le RER B), Cachan Centre, puis Villejuif Gustave Roussy, et enfin Villejuif Louis Aragon (maillage avec la ligne 7 du métro et le tramway T7).

La CPDP note que le protocole d'accord entre l'Etat et la Région (voir annexe n°8) retient les stations de Bagneux, Arcueil Cachan, Villejuif Gustave Roussy, et Villejuif Louis Aragon. Il n'y a donc pas là incompatibilité avec l'enseignement tiré du débat public Arc Express, mais force est de constater que le besoin d'une station à Cachan Centre a été bien exprimé lors du débat public et qu'il correspond aussi à une desserte fine (inter-station de l'ordre de 1,5 km).

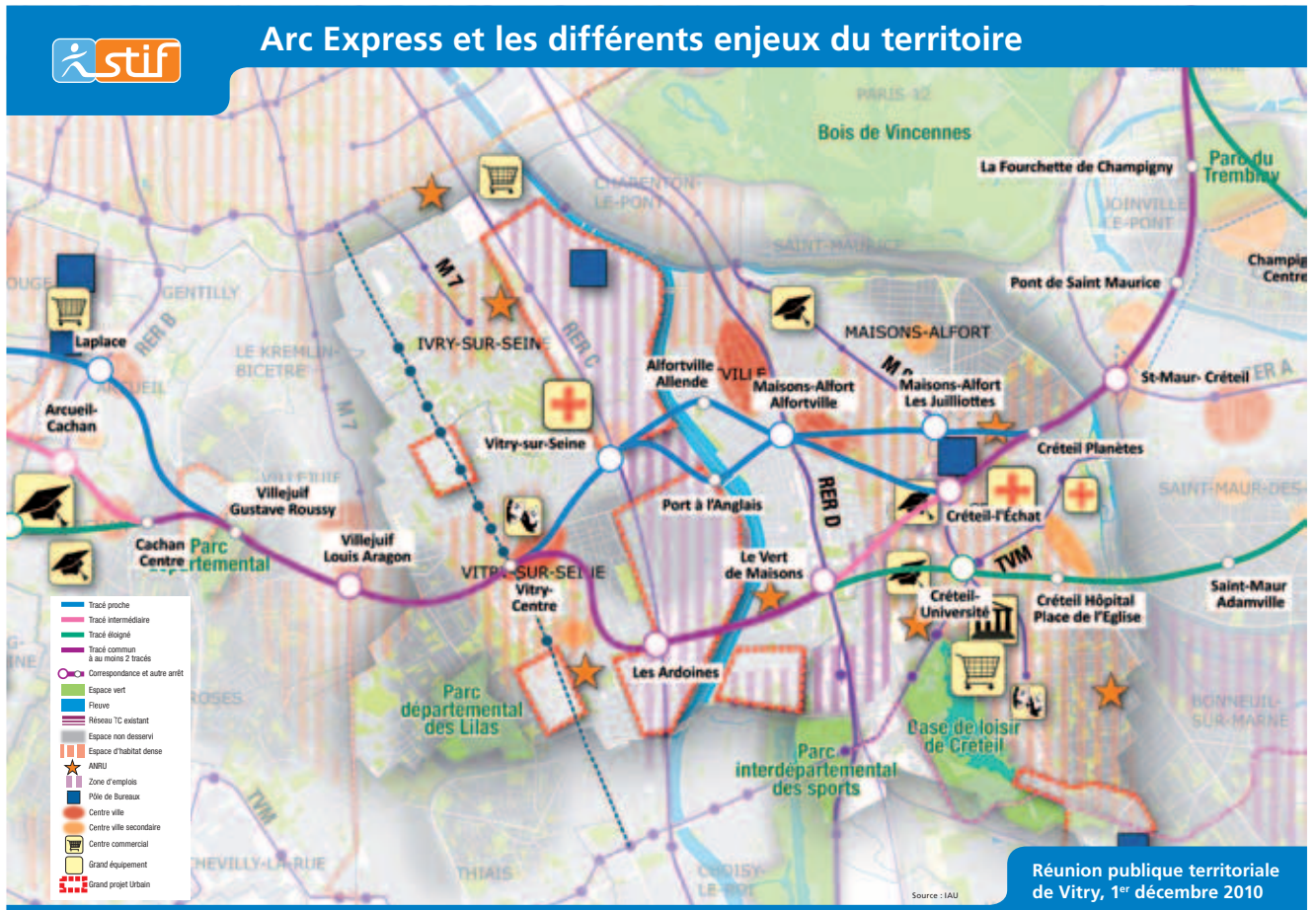


Réunion de Villejuif le 7 décembre 2010.

¹⁹³ cahier d'acteur de la Ville de Bagneux, novembre 2011 et verbatim de la réunion de Bagneux, 9 décembre 2010.
¹⁹⁴ Laure Lecoïn, verbatim de la réunion de Bagneux, 9 décembre 2010, page 17.



3. Le Territoire de Seine Amont



Les tracés de ce secteur ont été débattus lors de la réunion territoriale commune au Réseau de Transport Public du Grand Paris et à Arc Express, qui s'est tenue le 1^{er} décembre 2010 à Vitry-sur-Seine. Les communes intéressées sont essentiellement Vitry et Alfortville. Ce secteur présente la particularité d'être traversé par deux faisceaux ferroviaires, le RER C à l'ouest et le RER D à l'Est, tous deux séparés par la Seine. Ces trois obstacles, sensiblement parallèles suivant un axe nord-sud, rendent les déplacements en rocade très difficiles.

Le secteur des Ardoines fait l'objet d'un important projet de développement dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly – Rungis Seine Amont. Arc Express représente une possibilité de désenclavement pour ces territoires.

À partir de Villejuif Louis Aragon, le STIF propose deux tracés :

- un tracé proche (en bleu) part de Vitry-Centre (où une station permettra la correspondance avec le bus en site propre qui relie Orly à la Porte de Choisy en empruntant la Route Départementale n°5), passe par la Gare de Vitry-sur-Seine (maillage avec le RER C) puis rejoint la station Maisons-Alfort – Alfortville, après avoir traversé la Seine (maillage avec le RER D) ;
- Le tracé intermédiaire/éloigné (tracé violet) qui, comme pour le tracé proche passe à Vitry-Centre, traverse le secteur des Ardoines, où une station en correspondance avec le RER C est prévue, puis traverse alors la Seine et rejoint la station Le Vert-de-Maisons (maillage avec le RER D).

Lors des débats, la majorité des intervenants a rappelé son attachement au projet Orbival et constaté que les tracés présentés dans le secteur par les deux projets Arc Express et Réseau de Transport Public du Grand Paris en étaient très voisins. Pour le seul projet Arc Express, le STIF rappelle que le tracé intermédiaire/éloigné, qui passe par les Ardoines et Le Vert-de-Maisons, correspond tout à fait à celui du projet Orbival. Le passage dans la zone des Ardoines amène d'ailleurs à signaler l'existence d'un terrain susceptible d'être utilisé pour un atelier de maintenance pour le matériel roulant.

En conclusion, dans ce secteur, il y a accord sur le tracé intermédiaire/éloigné présenté par le STIF car celui-ci reprend, après examen, le tracé Orbival dont sont partisans les collectivités locales. Le tracé est ainsi arrivé à la station Le Vert-de-Maisons.

Sur ce territoire, la Commission note que la Protocole d'accord entre l'Etat et la Région (voir annexe n°8) retient les stations Vitry Centre, Les Ardoines et Le Vert-de-Maisons, ce qui est compatible avec ce qui a été entendu durant le débat public sur le projet Arc Express.

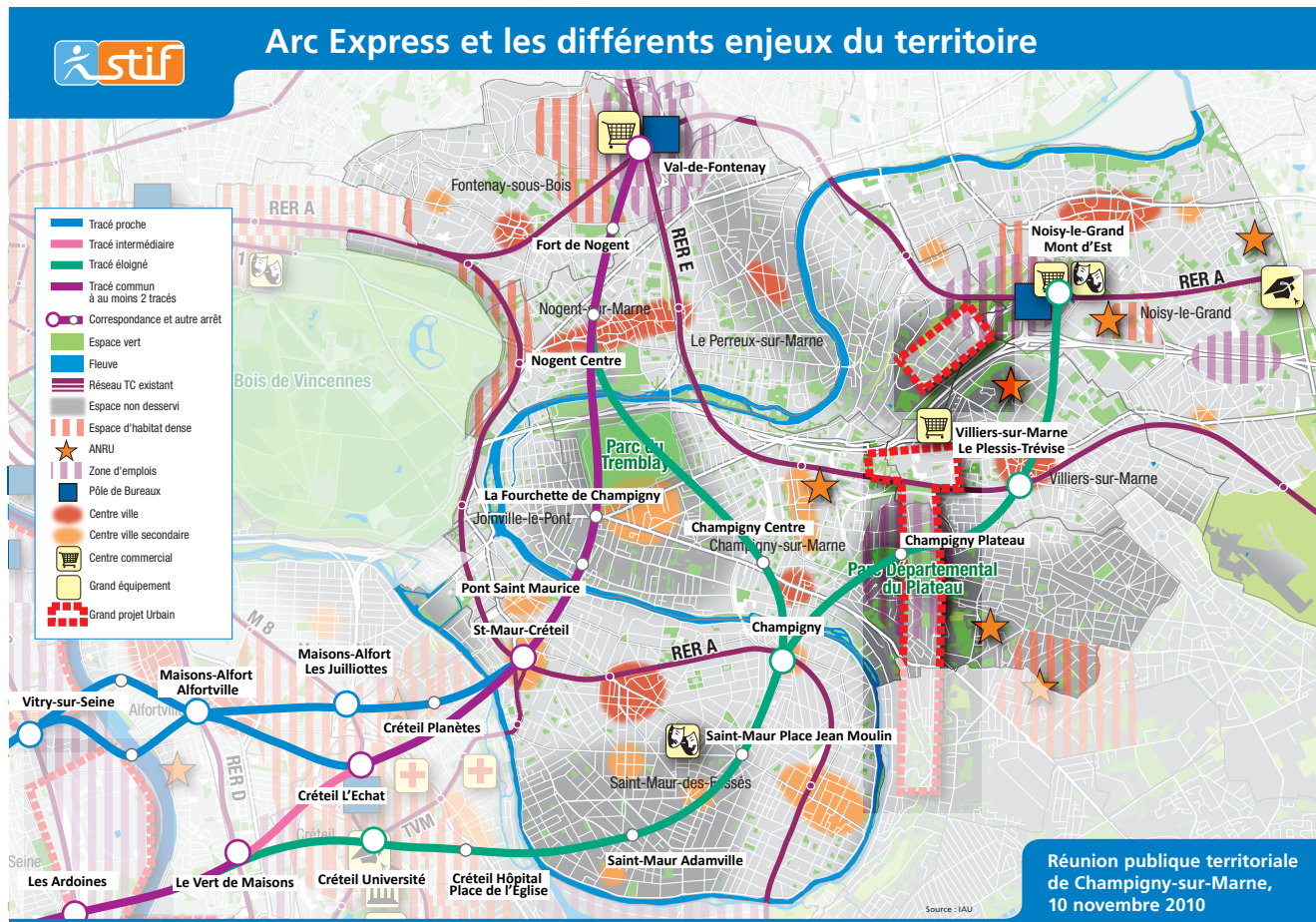


Vincent Kowalski

Réunion de Vitry-sur-Seine le 1er décembre 2010



4. La Plaine Centrale du Val-de-Marne et la Boucle de la Marne



Ce secteur concerne les communes de Créteil, Maisons-Alfort et Saint-Maur-des-Fossés. Il abrite, à Créteil, la Préfecture du Val-de-Marne. Créteil se situe entre la Seine et la Marne ; Saint-Maur se trouve à l'intérieur du méandre de la Marne. Son territoire est traversé par le RER A et la ligne 8 du métro.

Ce secteur a été débattu lors des réunions territoriales Arc Express qui se sont tenues à Saint-Maur le 4 novembre 2010, à Champigny le 10 novembre 2010, cette dernière réunion intéressant Saint-Maur et les autres communes du secteur « Est Parisien ».

Trois tracés ont été proposés par le STIF :

- Un tracé proche (en bleu) qui, depuis Maisons-Alfort Alfortville (maillage avec le RER D) va à Maisons-Alfort Les Juillottes ou Créteil L'Echat (maillage avec la ligne 8) puis ensuite va à Saint-Maur Créteil (maillage avec le RER A et le Trans Val-de-Marne, TVM) ;
- Un tracé intermédiaire (en rose et violet), qui vient de Vert-de-Maisons, puis rejoint le tracé proche à Créteil L'Echat (Maillage avec la ligne 8) et se poursuit jusqu'à Saint-Maur Créteil (maillage avec le RER A et le TVM) ;

- Un tracé éloigné (en vert) qui, au départ de Vert-de-Maisons, croise la ligne 8 et le TVM à Créteil-Université, s'arrête au Centre ancien de Créteil (station nouvelle) et, après avoir traversé la Marne, peut desservir des zones enclavées de Saint-Maur (2 stations nouvelles envisageables) avant d'être raccordé au RER A à la station de Champigny.

Lors du débat à Saint-Maur, la Municipalité a, de prime abord, rappelé que la collectivité qu'elle représente est très attachée à l'environnement et à son cadre de vie. Bien qu'il n'y ait pas unanimité, loin de là, les opinions exprimées ont révélé, un rejet du tracé éloigné (tracé vert) dont l'adoption pourrait entraîner la création de 2 stations et d'une gare de correspondance sur le territoire de la commune.

On a rappelé que la Ville de Saint-Maur est membre de l'Association Orbival qui prône un tracé de métro automatique passant par Saint-Maur, avec une gare Saint-Maur-Créteil, en correspondance avec le RER A. On s'étonne donc de voir Saint-Maur refuser ce principe de création de station du projet Arc Express.¹⁹⁵

Un élu du Plateau Briard a suggéré alors d'éviter Saint-Maur et, à partir de Créteil-Université, de passer à l'extérieur de la boucle de la Marne, desservant ainsi des zones en développement comme le port de Bonneuil, les zones d'aménagement concerté (ZAC) de Boissy et Chennevières. Une correspondance avec le RER A pourrait ainsi se faire à Sucy-en-Brie ou à Boissy-Saint-Léger. Ce tracé se poursuivrait alors jusqu'à Villiers-sur-Marne.¹⁹⁶ Le STIF a proposé cette alternative lors de la réunion de Fontenay-sous-Bois, le 10 janvier 2011.

La Ville de Champigny-sur-Marne, limitrophe de Saint-Maur, demande qu'au-delà de la station de Saint-Maur Créteil qui, petit à petit, apparaît comme le principal point de passage, soit étudié un projet passant par Champigny Centre, et qui serait le point de départ d'une fourche allant d'un côté à Val-de-Fontenay / Bobigny et de l'autre vers Noisy, Chelles, Montfermeil, constituant ainsi une double boucle vers l'Est. Cette demande, exprimée dans le cahier d'acteur de la Ville de Champigny reprend le tracé de l'Association Orbival dont elle est membre.¹⁹⁷

Par ailleurs, de nombreuses questions et avis apparus sur le site Internet du débat public révèlent la disparité et l'antagonisme des positions au sein de la Ville de Saint-Maur concernant les stations à implanter.¹⁹⁸

Le cahier d'acteur de la Ville de Saint-Maur, postérieur à la réunion qui s'y est tenue, demande que les faisceaux d'études soient élargis, que des tracés alternatifs soient proposés vers le sud est (plateau Briard), vers le nord-ouest (Bois de Vincennes), et que le travail effectué par l'Association Orbival soit entendu et intégré dans les projets.¹⁹⁹

Il est intéressant de noter que le tracé Orbival actuel passe par Créteil L'Echat, Saint-Maur-Créteil (maillage avec le RER A), puis va à Champigny Centre, d'où une branche part vers Val-de-Fontenay et l'autre vers Villiers-sur-Marne.

Il en ressort, en conclusion, que plusieurs tracés ont été évoqués et que :

- la Ville de Saint-Maur a exprimé des réserves sur le tracé intermédiaire et les stations associées ;
- des tracés alternatifs, l'un passant au sud (Sucy-en-Brie) et l'autre au nord (Vincennes) de Saint-Maur ont été proposés par le STIF, suite à des demandes du public ;
- le tracé d'Orbival, dont la Ville de Saint-Maur est membre, a été très présent durant le débat, avec le passage par Champigny Centre et les options Val-de-Fontenay seul ou Val-de-Fontenay avec une branche allant vers Noisy-le-Grand, avant de se reboucher vers l'ouest ;

La CPDP note que dans ce secteur, le protocole d'accord entre l'Etat et la Région retient la station de Créteil L'Echat et cite Saint-Maur à titre optionnel. Cette option mise à part, le tracé ainsi suggéré est celui proposé par Orbival et correspond au tracé intermédiaire présenté par le STIF.



Vincent Kowalski

Réunion de Champigny-sur-Marne le 10 novembre 2010.

195 Alexandre Halimi, verbatim de la réunion de Saint-Maur, 4 octobre 2010, page 25.

196 Jean-Pierre Chaffaud, verbatim de la réunion de Saint-Maur, 4 octobre 2010, page 36.

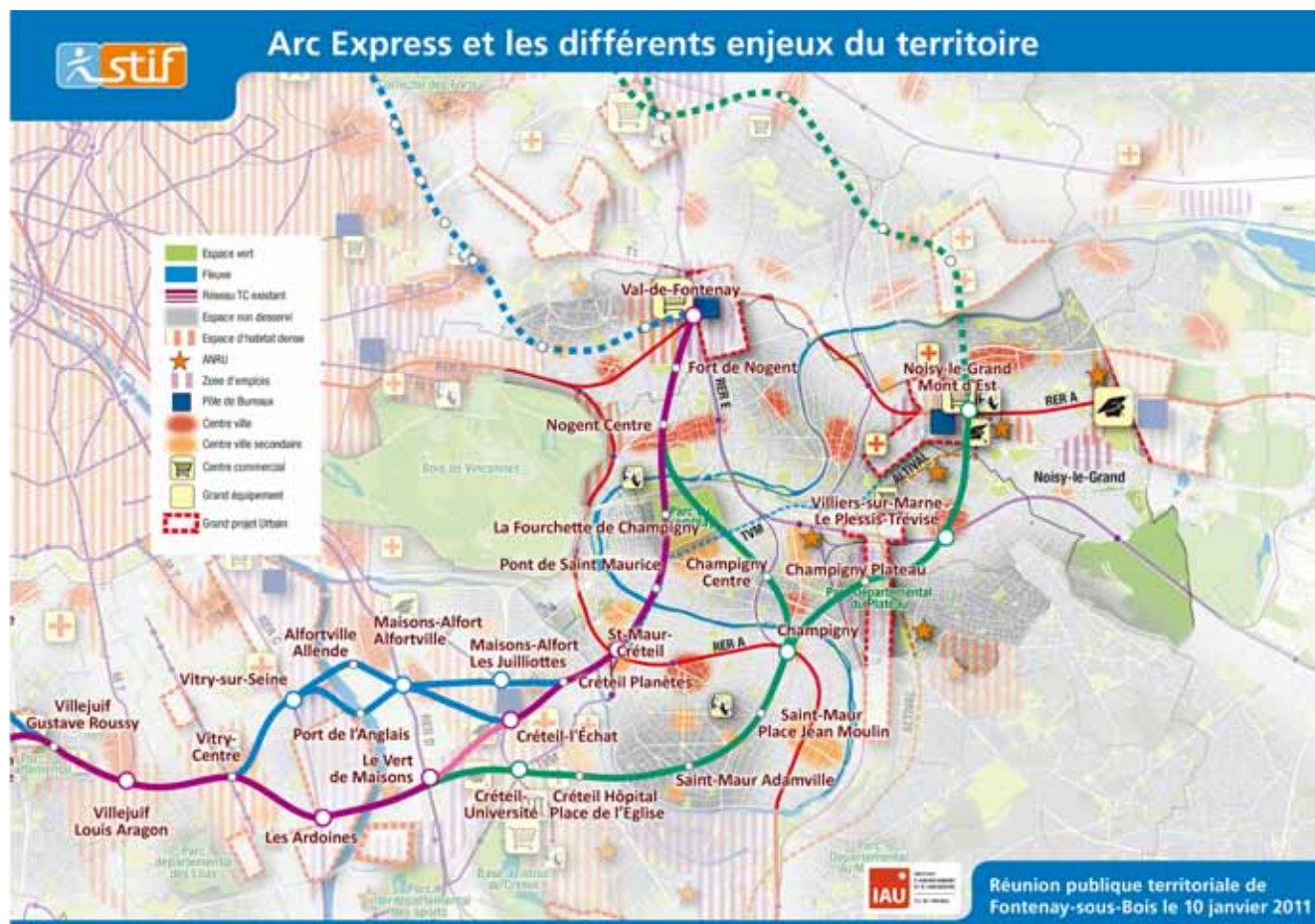
197 Voir le cahier d'acteur de la ville de Champigny-sur-Marne, octobre 2010.

198 Voir par exemple les avis : n° 414 d'Evelyne Duval ; n° 513 de Laurent Denis ou n° 537 de Gilbert Courtial.

199 Cahier d'acteur de la Ville de Saint-Maur-des-Fossés, janvier 2011.



5. L'Est parisien



Dans ce secteur, le STIF propose deux tracés, le proche et l'éloigné, ce dernier ayant lui-même deux variantes :

- Le tracé proche- (en violet) vient de Saint-Maur-Créteil (maillage avec le RER A, branche de Boissy-Saint-Léger), puis passe à Pont Saint Maurice, La Fourchette de Champigny, Nogent Centre, pour arriver à Val-de-Fontenay (maillage avec le RER A, branche de Marne-la-Vallée, et avec le RER E) ;
- Le tracé éloigné (en vert) se divise en deux branches à partir de la station de Champigny (maillage avec le RER A, branche de Boissy-Saint-Léger). La branche la plus proche de Paris passe par la station Champigny Centre pour rejoindre le tracé violet à la station Nogent Centre. La branche la plus éloignée de Paris, passe à Champigny Plateau, Villiers-sur-Marne/ Le Plessis Trévis (maillage avec le RER E) pour se rendre à Noisy-le-Grand Mont d'Est (maillage avec le RER A, branche de Marne-la-Vallée).

Lors des réunions publiques et particulièrement lors de celle de Fontenay-sous-Bois, une préférence s'est exprimée pour un tracé combinant ceux proposés par le STIF. Ce nouveau tracé passe de Saint Maur Créteil (sur le tracé violet) à Champigny centre (sur tracé vert proche de Paris) avant de rejoindre Val de Fontenay (à nouveau sur tracé violet).

Une délibération du conseil municipal de Noisy-le-Grand a, quant à lui, opté en faveur du tracé vert, sur la branche la plus éloignée de Paris, desservant Noisy-le-Grand par la station Noisy-le-Grand Mont d'Est.

Après avoir réalisé des études complémentaires, le STIF a été amené à ne pas donner suite aux deux variantes demandées lors de la réunion de Saint-Maur :

- au nord, par Vincennes, en raison d'un trafic plus faible que sur les autres tracés ;
- au sud, par Sucy en Brie, en raison d'une augmentation du linéaire du tracé, générant un coût prohibitif.

Les conseils généraux de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ont, au travers de délibérations évoquées en réunions publiques, demandé que le tracé partant de Saint Maur Créteil (tracé violet) et Champigny Centre (tracé vert proche de Paris) se poursuive vers Villiers sur Marne (tracé vert éloigné).

Ainsi ce sont des tracés combinant ceux présentés par le STIF qui ont émergé du débat public, sans que se soit dégagée une opinion dominante.

Le protocole entre l'Etat et la Région précise que la desserte de l'est parisien « lointain » par métro automatique à grande capacité concerne les gares de Champigny le Plant, Noisy Champs, Clichy-sous-Bois Montfermeil, Bry Villiers Champigny, Chelles, Sevran Livry (voir annexe n°8).

III. LES TRACÉS ET LES GARES DE L'ARC NORD

Neuf réunions publiques se sont tenues sur le territoire correspondant aux tracés de l'Arc Nord :

- à Puteaux-La Défense, Colombes, Asnières, Aubervilliers, Pantin et Saint-Denis pour présenter spécifiquement le projet Arc Express ;
- à Gennevilliers et à Saint-Denis pour présenter en commun le projet Arc Express et celui du Réseau de Transport Public du Grand Paris (RTPGP) ;
- à La Défense pour présenter ces deux projets et celui du prolongement du RER E.

Certaines préoccupations se sont exprimées de façon récurrente au cours des diverses réunions publiques, ainsi que dans les cahiers d'acteur, les avis, les questions et les contributions.

La première demande, massive, est celle qui s'est fait entendre du début à la fin du débat et dans tous les territoires concernés par Arc Express : celle de l'amélioration des transports collectifs existants. Dans l'Arc Nord, cette préoccupation concerne plus particulièrement la ligne 13 du métro et les RER A et B.

La seconde demande est celle d'un maillage systématique avec les lignes de transports collectifs actuelles et en projet.

Enfin, les intervenants ont manifesté leur attente d'une desserte de proximité.

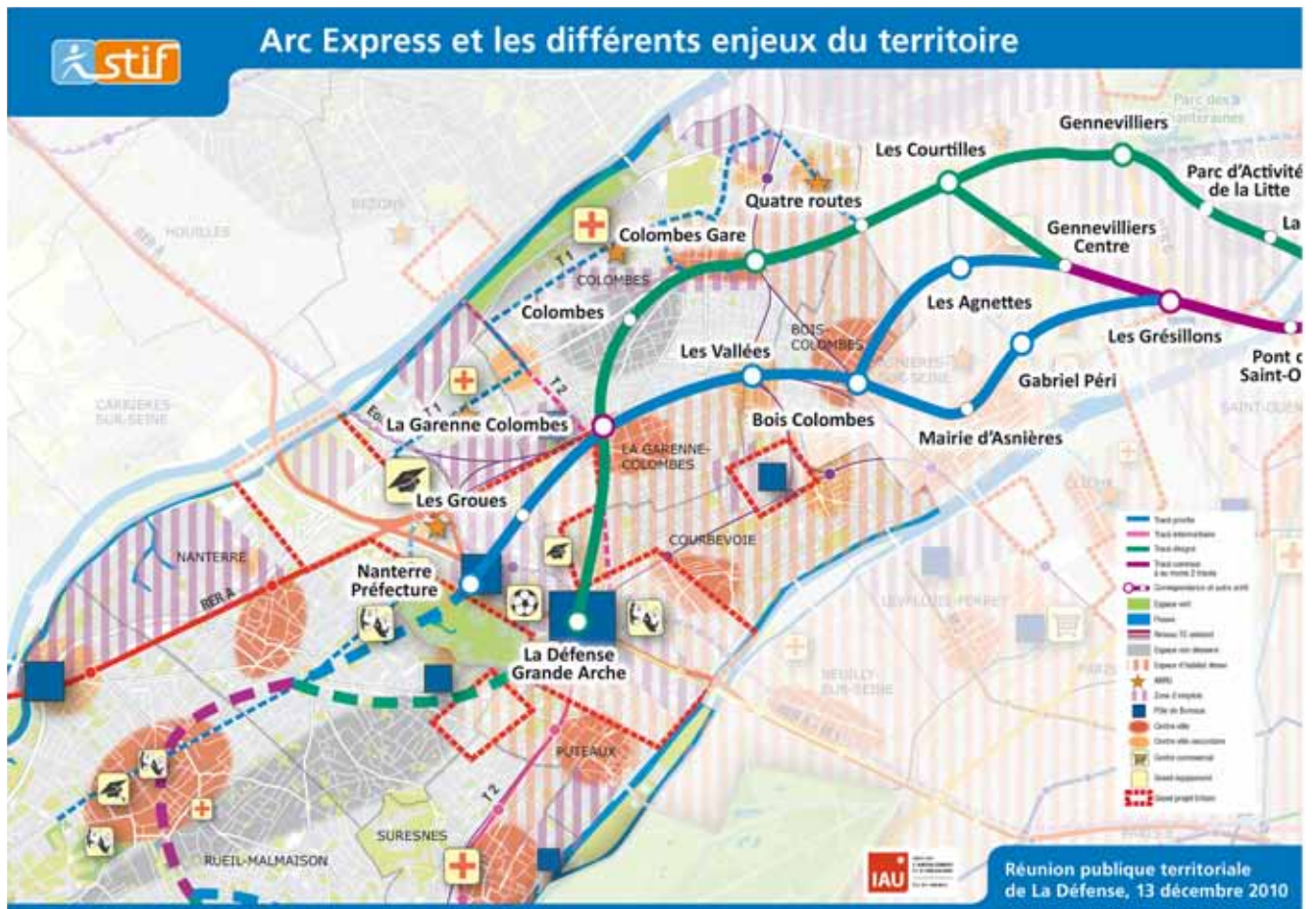
Les formes que prennent les demandes de maillage et de desserte fine seront examinées secteur par secteur. Comme pour l'Arc Sud, il sera rendu compte du débat en prenant comme référence le découpage géographique adopté par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) dans son « dossier du maître d'ouvrage ».

Les secteurs suivants seront donc examinés successivement :

1. La Défense / Seine-Arche
2. La boucle Nord des Hauts-de-Seine
3. La Plaine Saint-Denis
4. Le cœur de la Seine-Saint-Denis



1. La Défense / Seine-Arche



Dans ce secteur, le STIF propose deux tracés à partir de l'invariant que constitue à l'est la gare de La Garenne-Colombes :

- Un tracé (en vert) qui aboutit à La Défense Grande Arche avec une gare sous le centre commercial des Quatre Temps (en connexion avec la ligne 1 du métro, le RER A, le RER E en projet, le Tramway T2 et les Transiliens L et U) ;
- Un tracé (en bleu) qui dessert le secteur de Nanterre Préfecture/La Folie (en connexion avec le RER A et le RER E en projet), avec une gare intermédiaire qui reste à localiser en fonction des projets d'aménagement du territoire mais qui pourrait être envisagée dans le secteur des Groues.

Comme indiqué ci-dessus, le choix du passage par La Défense Grande Arche ou par Nanterre Préfecture/La Folie conditionne la poursuite du tracé vers l'ouest avant que les lignes verte et bleue fassent jonction à la station de La Boule à Nanterre.

Relier la petite couronne au territoire de La Défense/Seine Arche a été à peine argumenté au cours du débat, sans doute en raison de l'évidence que constitue la desserte du pôle économique de La Défense, premier quartier d'affaires européen et pôle d'emplois majeur. Comme le rappelle l'association des utilisateurs de La Défense (AUDE), ce sont 90 000 emplois et 40 000 habitants supplémentaires qui sont attendus à l'échéance 2025, ce qui aura pour conséquence prévisible un accroissement de la demande journalière de déplacement en transport public de + 44 %²⁰⁰. La question se pose donc des moyens de transport mis à la disposition de ces futurs voyageurs²⁰¹.

²⁰⁰ Contribution de l'Association des utilisateurs de La Défense (AUDE).

²⁰¹ Question n°681 de Ludvine Perry.

a) La Défense Grande Arche

Très peu de voix se sont exprimées en faveur d'une gare dans ce secteur. C'est cependant le choix de la Ville de Clichy-la-Garenne²⁰² et de celle de Courbevoie²⁰³ pour qui une gare sous le Centre des nouvelles industries et technologies (CNIT) serait préférable à une station sous le centre commercial les Quatre Temps pour favoriser l'intermodalité.

En revanche, plusieurs intervenants, notamment au cours de la réunion de Puteaux²⁰⁴ et de celle de La Défense²⁰⁵, ont noté que le pôle multimodal de La Défense est déjà saturé, ce qui provoque de multiples incidents et perturbations d'exploitation, principalement sur la ligne A du RER et la ligne 1 du métro. Pour l'Association des utilisateurs de La Défense (AUDE) qui se fait l'écho de ces doléances, « la situation actuelle du transport dans le secteur de La Défense est proprement insupportable »²⁰⁶. Pour l'association des usagers des transports (AUT), le fait que 40% des 160.000 usagers journaliers de la station Grande Arche soient en transit contribue à cette situation désastreuse.

En dehors des réunions publiques, de très nombreuses interventions ont exprimé la crainte d'une dégradation encore plus importante de la qualité des transports si Arc Express venait en connexion avec la station de La Défense Grande Arche. Dans l'impossibilité de les citer toutes, on retiendra les interrogations de la Ville de Nanterre : « Le tracé vert accentuera encore la concentration du « hub » de transport de La Défense : cela est-il nécessaire ? Cela est-il possible (passage de 75 000 à 135 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin en 2035) ? Pour quel public, à quelles conditions de confort et de sécurité, selon quelles solutions techniques ? »²⁰⁷.

Pour l'association Naturellement Nanterre²⁰⁸, l'implantation de trois nouvelles gares à La Défense, en comptant celle d'EOLE en plus du « hub » actuel, serait un « monstre ». Pour l'AUT²⁰⁹, faire du centre de La Défense tout à la fois un grand pôle économique et le premier centre de transit des réseaux franciliens est une aberration.

Comme l'exprime avec concision l'auteur d'un avis : « Trop de flux tue le flux »²¹⁰.

Prenant en compte la difficulté que représente la concentration en un même lieu de flux très importants de voyageurs et l'importance des installations que cela suppose, l'AUDE « milite pour une solution reposant sur deux pôles voisins, convenablement reliés, ayant chacun une vocation propre en termes de type de dessertes assurées : niveau régional, niveau national et international. Les deux pôles entrant dans cette problématique sont naturellement « Grande Arche » et le secteur des 'Groues', le lien entre les deux pouvant être le prolongement de la ligne 1 du métro »²¹¹.

A l'encontre du tracé vert et du passage par La Défense Grande Arche, il a d'autre part été relevé la complexité technique du projet en raison d'importantes contraintes en sous-sol dans ce secteur et, par voie de conséquence, le surcoût des travaux nécessaires dans ce contexte. Enfin, l'impossibilité de poursuivre l'arc sans rupture de charge compte tenu de la présence des fondations de nombreuses tours a été évoquée²¹². En effet, comme le STIF l'a indiqué, l'Arc Nord et l'Arc Sud ne peuvent être raccordés que s'ils sont superposés dans l'espace situé sous les Quatre Temps.

b) Nanterre Préfecture / la Folie

Pour des raisons inverses, le tracé bleu et la station de Nanterre Préfecture/La Folie font l'objet d'un quasi consensus. L'auteur de l'avis ci-dessus cité se déclare « tout à fait d'accord avec la raisonnable du choix de la gare de Nanterre/Préfecture en termes financier, pratique, développement local »²¹³.

Pour la Ville de Nanterre, le tracé bleu répond à plusieurs de ses attentes dans la mesure où il permet de desservir les grands centres d'équipement de la ville, la Préfecture et le Conseil général, le théâtre des Amandiers, l'Hôtel de Ville, ainsi que l'Université Paris Ouest Nanterre La Défense.

Par ailleurs, comme l'a indiqué un élu au cours de la réunion de La Défense : « Il y a assez de constructions et assez d'emplois (à La Défense). Il faut développer d'autres quartiers pour que les gens puissent travailler pas trop loin de là où ils habitent »²¹⁴.

202 Cahier d'acteur de la Ville de Clichy-la-Garenne, janvier 2011.

203 Cahier d'acteur de la Ville de Courbevoie - La qualité de ville au cœur de la métropole, janvier 2011.

204 Verbatim de la réunion de Puteaux du 13 décembre 2010, pages 38 et ss.

205 Verbatim de la réunion de La Défense du 18 novembre 2010, pages 34 et ss.

206 Verbatim de la réunion de La Défense du 18 novembre 2010, pages 34 et 35.

207 Cahier d'acteur de la Ville de Nanterre, janvier 2011

208 Cahier d'acteur de l'association Naturellement Nanterre, janvier 2011.

209 Verbatim de la réunion de La Défense du 18 novembre 2010, page 34..

210 Avis n° 432 de Sandrine Chol.

211 Contribution de l'association des utilisateurs de La Défense (AUDE)

212. Verbatim de la réunion de Puteaux du 13 décembre 2010, pages 18 et 19.

213 Avis n° 432 de Sandrine Chol.

214 Verbatim de la réunion de La Défense du 18 novembre 2010, page 36.

215 Verbatim de la réunion de Puteaux du 13 décembre 2010, pages 23 et 24.

216 Contribution de l'association Nanterre Métropole d'Avenir.



PARTIE IV LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT : LES TRACÉS ET LES GARES

En ce sens, au cours de la réunion tenue à Puteaux, il a été mis en évidence, notamment par le directeur du développement durable et des transports de l'Etablissement Public de La Défense Seine Arche (EPADESA), l'intérêt de desservir par une station intermédiaire le secteur des Groues qui est amené à connaître un développement extrêmement important en termes d'urbanisation et d'emplois (6 000 habitants, 10 000 emplois et 650 000 m² à urbaniser) dans les dix à quinze ans à venir²¹⁵.

Pour l'association Nanterre Métropole d'Avenir²¹⁶, la nouvelle gare envisagée dans le secteur des Groues aurait l'avantage de pouvoir bénéficier d'une proximité avec les gares RER de Nanterre Préfecture ainsi que d'une future intermodalité avec celles prévues soit par le projet de prolongement d'EOLE, soit par le projet du Grand Paris.

c) La contribution de l'Etat et de la Région aux débats publics

Le protocole entre l'Etat et la Région relatif aux transports publics en Ile-de-France prévoit un tracé qui dessert :

– La Défense, qualifié d'élément commun aux deux projets.

On a vu que cette station était largement rejetée par les participants au débat Arc Express si elle devait être localisée dans le « hub » de La Défense Grande Arche.

– Nanterre (secteur des Groues), élément du projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris et, selon ce qu'indique le protocole, non inclus dans le projet Arc Express.

On a vu cependant que l'intérêt pour cette gare, non prévue par le STIF dans le dossier du maître d'ouvrage, s'était largement manifesté au cours du débat et que le STIF, dans ses réponses, avait montré qu'il avait entendu cette demande et avait donné des indications sur la faisabilité de cette proposition.



Réunion de La Défense le 18 novembre 2010.

Vincent Kovalski

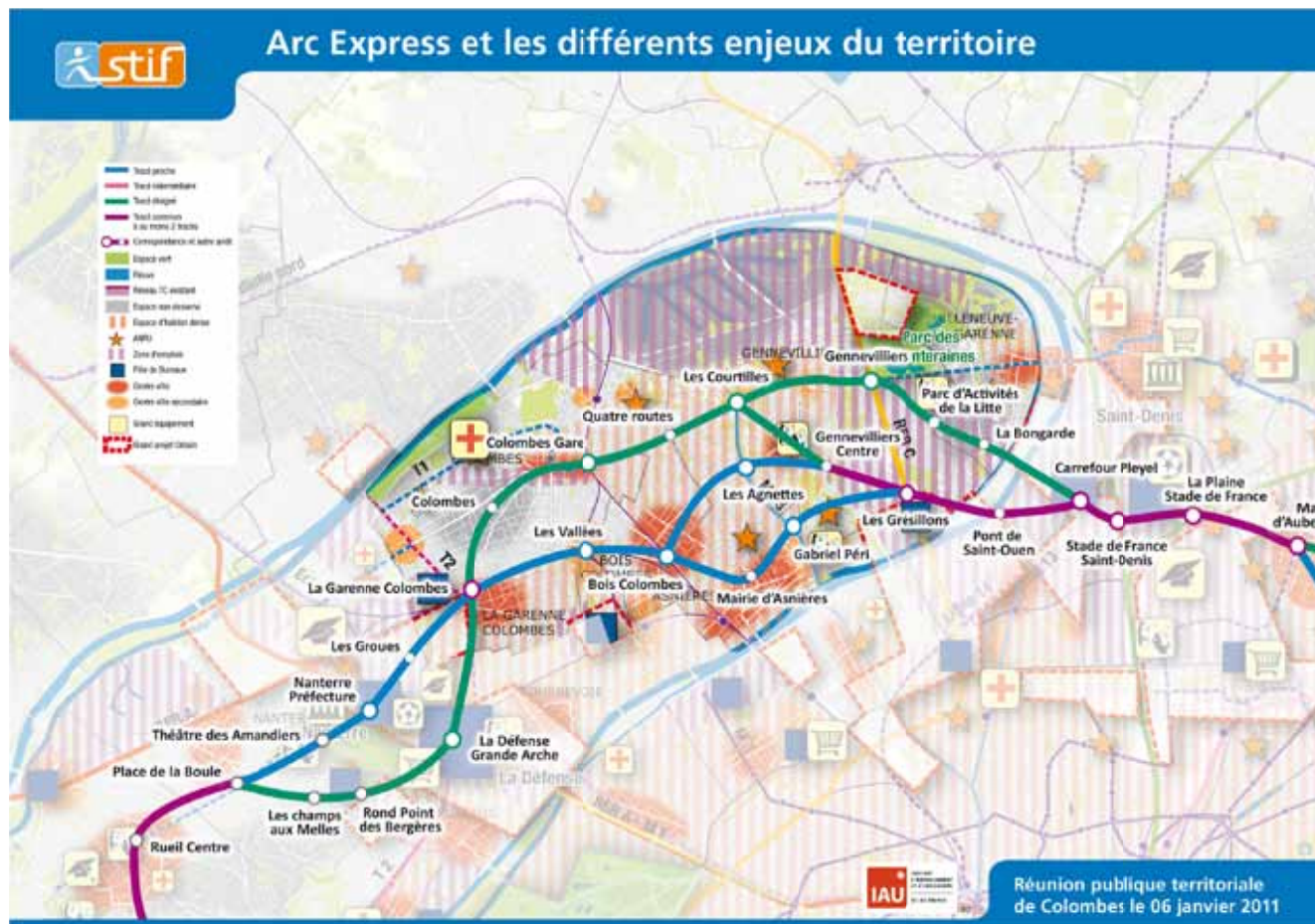


Vincent Kowalski

Le 13 octobre 2010 lors de la réunion Tracés Nord au Stade de France de Saint-Denis.



2. La boucle Nord des Hauts-de-Seine



Ce secteur correspond au territoire de six communes : Colombes, Bois-Colombes, La Garenne-Colombes, Asnières-sur-Seine, Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne.

Deux options sont présentées :

- Un tracé proche de Paris (en bleu) qui commence par desservir la gare de La Garenne-Colombes (en connexion avec le Tramway T2 et le Transilien L) – invariant des deux tracés – puis la gare des Vallées (Transilien L), la gare de Bois-Colombes (Transilien J), une station nouvelle intermédiaire qui se situerait au niveau de la mairie d'Asnières, la station Gabriel Péri (ligne 13) et la gare des Grésillons (RER C).

Une variante possible à ce tracé bleu consiste, à partir de la station Gabriel Péri (ligne 13), à passer par la station des Agnettes (ligne 13) puis par une station nouvelle proche du centre de Gennevilliers, avant de rejoindre au sud la gare des Grésillons (RER C) puis de desservir les Docks de Saint-Ouen par une station intermédiaire nouvelle nommée Pont de Saint-Ouen et de retrouver le tracé vert à Carrefour Pleyel ;

- Un tracé plus éloigné (en vert) qui part lui aussi de la gare de La Garenne-Colombes (T2 et Transilien L), passe par une station nouvelle située sur le territoire de Colombes mais dont la localisation reste à déterminer, rejoint la gare de Colombes (Transilien J), passe par les Quatre Routes, la station des Courtilles (T1, ligne 13), la gare de Gennevilliers (RER C, T1), par deux stations nouvelles, l'une au niveau du parc d'activités de La Litte et l'autre au niveau de la zone d'activité de La Bongarde, avant de franchir la Seine et d'arriver à Carrefour Pleyel. Une variante quitte Les Courtilles et rejoint la partie nord du tracé bleu à la station Gennevilliers-Centre.

a) L'expression de choix de tracés divers

Le tracé vert, qui passe au nord, fait consensus pour les habitants de Colombes²¹⁷. Ce tracé permettrait en effet de desservir le centre de Colombes ainsi que des zones très denses mal desservies actuellement. Comme le relève un élu²¹⁸, à Colombes les deux tiers de la population habitent dans les quartiers nord qui représentent un tiers du territoire de la ville. Par ailleurs, de nombreuses entreprises sont implantées dans ces zones, ce qui génère un flux de déplacements important. Le tracé vert offre donc l'avant-

²¹⁷ Verbatim de la réunion de Colombes du 6 janvier 2011.

²¹⁸ Verbatim de la réunion de Colombes du 6 janvier 2011, page 29.

tage de mieux desservir les bassins de vie et d'emploi ainsi que les zones en devenir, et de prendre en compte les liaisons vers le Val d'Oise, sujet qui a été évoqué à plusieurs reprises²¹⁹.

Ce tracé est également préféré par les habitants de Ville-neuve-la-Garenne compte tenu, notamment, du projet d'implantation d'un centre commercial à La Bongarde²²⁰.

Néanmoins, certains élus et habitants d'autres communes ont fait valoir l'intérêt du tracé bleu, avec sa variante nord passant par Les Agnettes et Les Grésillons, qui dessert mieux leur territoire²²¹. Les Villes de Saint-Ouen et de L'Île-Saint-Denis ont manifesté leur préférence pour la création d'une station permettant de desservir les Docks²²².

En revanche, la variante sud du tracé bleu, entre Bois-Colombes et les Grésillons, n'a pas retenu l'intérêt des intervenants.

Concernant le tracé bleu, bien que le STIF ait indiqué que la gare de Bécon-les-Bruyères n'avait pas été retenue en raison de contraintes techniques, une demande récurrente s'est fait jour pour qu'il passe par cette gare²²³.

Il a par ailleurs été observé d'une part que le tracé vert est redondant avec le T1 depuis la gare de la Garenne-Colombes jusqu'à celle des 4 Routes, d'autre part que le tracé bleu fait doublon avec la ligne du Transilien de Bois-Colombes à La Garenne-Colombes²²⁴.

Pour éviter l'inconvénient de faire doublon avec le T1, il a été proposé :

– Soit un tracé mixte qui consisterait, à partir de Colombes sur le tracé vert, à rejoindre le tracé bleu aux Agnettes puis à revenir sur le tracé vert à Gennevilliers²²⁵.

Dans une autre proposition de mixage, il a été préconisé, à partir de la station des Quatre Routes sur le tracé vert, de rejoindre la station des Agnettes sur le tracé bleu puis le point de jonction de la gare des Grésillons²²⁶.

– Soit, si le tracé vert était retenu, de modifier le tracé du T1 en le faisant passer plus au nord afin qu'il desserve notamment le secteur des Fossés-Jean / Bouviers et la ZAC Kléber, pour ensuite regagner le centre de Colombes par la gare du Stade et faire connexion avec le T2 en projet sur le boulevard Charles-de-Gaulle²²⁷.

b) L'importance des points de connexion

Le débat a fait apparaître l'importance des points de connexion suivants :

– La gare de Colombes sur le tracé vert ou celle de Bois-Colombes sur le tracé bleu, pour mailler la ligne J du Transilien (c'est-à-dire la desserte d'Ermont-Eaubonne) afin d'améliorer la relation entre ce secteur et la grande couronne²²⁸.

– La station des Agnettes pour mailler la branche Asnières-Gennevilliers de la ligne 13²²⁹.

– La gare des Grésillons, point de jonction des tracés bleu et vert en variante sud, préférée à la gare de Gennevilliers, sur le tracé vert nord, pour mailler la ligne C du RER²³⁰.

c) La contribution de l'Etat et de la Région aux débats publics

Le protocole entre l'Etat et la Région relatif aux transports publics en Ile-de-France prévoit un tracé qui dessert à partir de La Défense :

– Bois-Colombes, Les Agnettes et Les Grésillons, soit le tracé bleu dans sa version nord mais sans en reprendre toutes les stations.

– La gare de Bécon-les Bruyères, qui n'est pas prévue dans le projet Arc Express, mais dont la demande de desserte a été fortement exprimée.

Le protocole prévoit donc dans ce secteur quatre stations au lieu de sept, à l'encontre de la demande de desserte fine entendue tout au long du débat.

Lors de la réunion commune de clôture, le 31 janvier 2011 à Paris, plusieurs habitants de Colombes ont pris la parole pour regretter que leur demande d'un tracé passant par le nord de Colombes et desservant soit la gare du Stade soit le centre ville n'ait pas été entendue.

219 Verbatim de la réunion de Colombes du 6 janvier 2011, page 29 ; Cahier d'acteur Agir pour Colombes, novembre 2010 ; Cahier d'acteur Communauté d'agglomération Argenteuil-Bezons, octobre 2010.

220 Verbatim de la réunion de Gennevilliers du 15 décembre 2010, page 35.

221 Cahier d'acteur de la Ville de La Garenne-Colombes, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de la Ville d'Asnières-sur-Seine, décembre 2010 ; Cahier d'acteur de la Ville de Gennevilliers, novembre 2010 ; Verbatim de la réunion de Colombes, page 15.

222 Cahier d'acteur de la Ville de Saint Ouen, janvier 2011 ; Contribution de la Ville de L'Île-Saint-Denis.

223 Cahier d'acteur de la Ville d'Asnières-sur-Seine, décembre 2010 ; Cahier d'acteur de la Ville de La Garenne-Colombes, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de la Ville de Courbevoie - La qualité de ville au cœur de la métropole, janvier 2011 ; Cahier d'acteur du Nouveau Centre à Asnières-sur-Seine, janvier 2011 ; Question n°575 de Magdalena Mauchant ; Verbatim de la réunion de Colombes du 6 janvier 2011, page 25 ; Verbatim de la réunion d'Asnières du 13 janvier 2011, pages 2 et 16.

224 Verbatim de la réunion de Gennevilliers du 15 décembre 2010, pages 31 et 32.

225 Verbatim de la réunion de Colombes du 6 janvier 2011, page 37.

226 Avis n°496 de Philippe Denis.

227 Verbatim de la réunion de Colombes du 6 janvier 2011, page 17.

228 Verbatim de la réunion de Colombes du 6 janvier 2011, page 29.

229 Cahier d'acteur de la Ville d'Asnières-sur-Seine, janvier 2011 ; Cahier d'acteur de la Ville de Gennevilliers, novembre 2010.

230 Verbatim de la réunion de Gennevilliers du 15 décembre 2010, page 42.



3. La Plaine Saint-Denis



Un seul tracé a été retenu par le STIF pour la desserte du secteur de la Plaine Saint-Denis « pour offrir une liaison de rocade entre trois systèmes majeurs de transport en Ile-de-France ; le RER B, le RER D et la ligne 13 »²³¹. Ce tracé permet par ailleurs, à l'horizon 2017, un maillage à la station Mairie d'Aubervilliers (ligne 12) et à la station Mairie de Saint Ouen (ligne 14).

Compte tenu de ce tracé unique et du fait que les trois gares de Carrefour Pleyel (en connexion avec la ligne de métro n°13), Stade de France Saint-Denis (en connexion avec le RER D) et La Plaine Stade de France (en connexion avec le RER B) constituent des invariants, les interventions ont plutôt porté sur la comparaison avec le Réseau de Transport Public du Grand Paris qui propose une seule gare à Saint-Denis-Pleyel, gare qui semble être celle du Stade de France avec maillage au RER D.

a) Une adhésion massive au tracé et aux trois gares proposés

Très peu de critiques ou de contre-projets ont été opposés au projet porté par le STIF dans ce secteur. Il a été néanmoins proposé²³² de réduire le nombre de stations de trois à deux en créant une gare Pleyel-Landy située sous l'emprise SNCF et ayant un double accès, Pleyel et Landy, ce à quoi le STIF a répondu qu'allonger les correspondances à pied pour gagner le temps d'arrêt d'une station ferait renoncer les voyageurs à ce point de maillage, et qu'en outre, une telle station risquait de s'avérer onéreuse à construire.

Par ailleurs un habitant du Val d'Oise a proposé une variante de tracé qui consisterait à supprimer la desserte du Stade de France, sur le RER D, et à mailler Arc Express à la ligne H du Transilien à la gare de Saint-Denis²³³, ce à quoi le STIF a répondu que la gare de Saint-Denis serait desservie par le RER D lorsque l'Arc Nord serait mis en service.

²³¹ Dossier du Maître d'Ouvrage, Arc Nord, page 52.

²³² Question n° 135 de Sylvain Cosnier et question n° 136 de Fernando Diaz.

²³³ Question n° 44 de Samuel Bargas.

Enfin, il a été reproché au STIF de prévoir le maillage d'Arc Express avec la ligne 13 à la station Carrefour Pleyel par une correspondance en voirie²³⁴. Au cours de la réunion publique qui s'est tenue le 13 octobre 2010 à Saint Denis, le STIF a répondu que cette station était essentielle car c'était le seul moyen de décharger la ligne 13 et parce qu'elle permettait de desservir des quartiers denses et en développement, qu'il était indifférent de faire 50 mètres sous terre ou en surface, et que d'autres solutions techniques pourraient être affinées plus tard.

Le sentiment dominant, massivement manifesté au cours de la réunion de Saint-Denis du 25 janvier 2011²³⁵, a toutefois été une adhésion totale à ce projet de tracé.

Un membre de l'association des usagers des transports de Plaine Commune a résumé l'état d'esprit général en faisant état de l'intérêt de mailler les trois réseaux qui vont traverser la rocade (l'état de saturation de la ligne 13 a été une nouvelle fois rappelé ainsi que la nécessité de permettre des reports de trafic) et donc d'avoir trois stations avec des correspondances rapides. Il a par ailleurs fait valoir l'avantage d'interstations courtes telles que prévues par Arc Express²³⁶.

La réunion de Saint-Denis s'étant tenue la veille du jour où le protocole entre l'Etat et la Région a été présenté, certains participants ont exprimé leurs craintes que la station Carrefour Pleyel soit « sacrifiée » dans « la synthèse en train de se faire »²³⁷.

b) La contribution de l'Etat et de la Région aux débats publics

Le protocole entre l'Etat et la Région relatif aux transports publics en Ile-de-France reprend le projet du Réseau de Transport du Grand Paris, soit un tracé qui, venant de la gare des Grésillons à l'ouest, dessert le secteur de la Plaine par une unique gare dénommée Saint-Denis Pleyel qui ne permet la correspondance qu'avec le RER D.

Il est donc manifeste que le protocole ne répond pas, en termes de desserte fine et de maillage, aux attentes exprimées dans ce secteur par les participants au débat Arc Express.



Vincent Kowalski

Réunion de Saint-Denis le 13 octobre 2010

234 Question n° 584 de Stéphane Champion et verbatim de la réunion de Saint Denis du 13 octobre 2010, page 33.

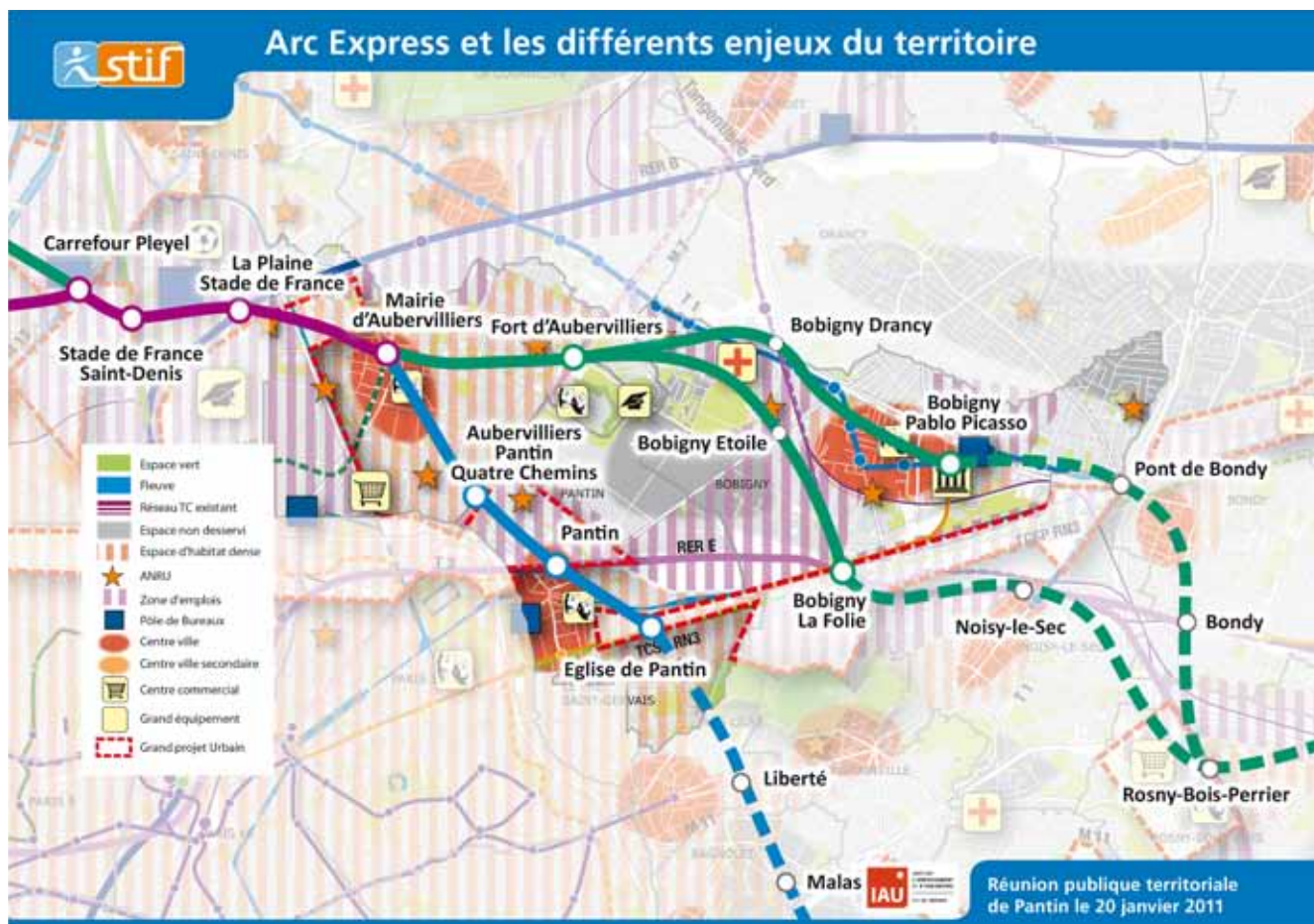
235 Verbatim de la réunion de Saint-Denis du 25 janvier 2011, pages 2, 20, 23, 29 et 30.

236 Verbatim de la réunion de Saint-Denis du 25 janvier 2011, page 20.

237 Verbatim de la réunion de Saint-Denis du 25 janvier 2011., page 30.



4. Le cœur de la Seine-Saint-Denis



Depuis l'invariant que constitue la station Mairie d'Aubervilliers (en projet de connexion avec la ligne de métro n°12), deux tracés sont proposés :

– Un tracé proche, en bleu sur la carte, passe par la station Aubervilliers Pantin Quatre Chemins située à Pantin (ligne 7), continue par la station Pantin (RER E et T3) et aboutit à la station Eglise de Pantin (ligne 5).

– Un tracé éloigné, en vert sur la carte, dessert la station Fort d'Aubervilliers (ligne 7), puis une gare nouvelle sur la tangentielle nord qui portera le nom de Bobigny Drancy, et enfin aboutit à Bobigny Pablo Picasso (ligne 5 et Tramway T1) à proximité de la cité administrative. Il est proposé une variante à ce tracé vert qui consiste, depuis le Fort d'Aubervilliers, à se diriger vers le sud-est pour aboutir à Bobigny La Folie (ligne 5 et tangentielle nord).

a) Le choix d'un tracé

L'adhésion au tracé vert desservant Fort d'Aubervilliers et rejoignant Bobigny Pablo Picasso s'est exprimée massivement.

Cette adhésion a été portée par les élus. Le sentiment des particuliers sur ce sujet s'est peu exprimé en dehors des réunions publiques. Il convient de noter cependant cet avis d'un habitant de la Seine Saint-Denis pour qui la meilleure option pour le terminus nord-est est la plus éloignée de Paris dans la mesure où les communes proches de Paris sont déjà desservies²³⁸.

Au cours de la réunion qui s'est tenue à Pantin, Claude Bartolone, président du Conseil général de la Seine-Saint-Denis, a rappelé que cette assemblée avait approuvé à l'unanimité moins trois absences, le 18 novembre 2010, la proposition du tracé vert qui passe par Bobigny Pablo Picasso²³⁹.

²³⁸ Avis n°17 de Jean-Basile Gervet.

²³⁹ Verbatim de la réunion de Pantin du 20 janvier 2011, pages 14 et ss.

Daniel Guiraud, maire des Lilas, a souligné le déficit de la Seine-Saint-Denis en termes de transport en commun et spécialement de rocade, et l'intérêt de desservir Bobigny, ville préfecture si mal lotie par comparaison avec les autres préfectures d'Ile-de-France²⁴⁰.

Cet intérêt a également été souligné au cours de la réunion qui s'est tenue à Aubervilliers le 18 janvier 2011²⁴¹. Un habitant d'Aubervilliers a indiqué qu'il était en faveur du tracé vert compte tenu de son utilité sociale pour une population en forte paupérisation et qui a besoin d'utiliser les transports en commun pour se déplacer²⁴².

Le passage par Fort d'Aubervilliers est apparu nécessaire compte tenu notamment de sa proximité avec l'Université Paris 13, le campus universitaire et le campus des métiers²⁴³. Il a par ailleurs été noté que le Fort d'Aubervilliers est un lieu central, à l'extrémité nord de la Ville d'Aubervilliers, mais également à proximité de La Courneuve, Pantin, Bobigny et du Bourget ; cette station est donc importante et son intérêt vient à l'appui du choix du tracé vert²⁴⁴.

b) La contribution de l'Etat et de la Région aux débats publics

Le protocole entre l'Etat et la Région relatif aux transports publics en Ile-de-France ne donne aucune précision sur les gares et stations qui seraient desservies dans ce secteur, et renvoie aux conclusions que la mission d'étude mandatée par le Ministre de la Ville devra rendre avant le 30 mars 2011. Toutefois le plan annexé à ce protocole montre deux tracés reliant Bobigny, l'un à la station de Saint-Denis Pleyel, l'autre à celle du Bourget RER B, sans gares intermédiaires.

Le protocole ne prend donc pas en compte la demande exprimée fortement au cours du débat Arc Express pour, dans le secteur du cœur de la Seine-Saint-Denis, un tracé reliant La Plaine Saint-Denis à Bobigny Préfecture en passant par Mairie d'Aubervilliers et Fort d'Aubervilliers.

IV. LES POSSIBILITÉS À L'EST ET À L'OUEST

Le débat portait sur l'opportunité et les objectifs majeurs de l'ensemble de la rocade Arc Express ainsi que sur les objectifs plus particuliers et les caractéristiques principales des deux arcs définis comme prioritaires, l'Arc Sud et l'Arc Nord.

Toutefois, dès la réunion d'ouverture commune aux projets Arc Express et Réseau de Transport Public du Grand Paris, le 30 septembre 2010, une forte demande de desserte des territoires situés à l'est, en proche Couronne et surtout en grande couronne, s'est exprimée²⁴⁵. Cette demande s'est à nouveau fait entendre au cours de la réunion commune tenue à Saint-Denis le 13 octobre 2010²⁴⁶.

Bien que cette demande ne se soit pas exprimée aussi fortement en ce qui concerne les territoires situés à l'ouest, il paraissait peu compréhensible qu'Arc Express n'ait pas été en mesure de présenter une rocade complète contrairement au projet du Réseau de Transport Public du Grand Paris, alors même que les deux débats étaient concomitants et que certaines réunions étaient tenues en commun.

Dans ce contexte, le président de la Région a présenté le 15 novembre 2010, en cours de débat, un « plan de complémentarité » prévoyant le bouclage de la rocade (voir annexe n°7). Le public a été amené à s'exprimer sur le projet à l'est, notamment au cours de la réunion commune qui s'est tenue le 17 janvier 2011 à Rosny-sous-Bois, et sur les propositions à l'ouest, notamment au cours de la réunion qui s'est tenue le 11 janvier 2011 à Saint-Cloud.

La Commission particulière du débat public a toutefois rappelé que le débat public Arc Express portait sur l'ensemble de la rocade en ce qui concernait son opportunité, mais que seuls les tracés des arcs Sud et Nord étaient soumis au débat. Elle a ajouté que ces deux réunions ne se substituaient donc pas à la consultation du public sur les Arcs Est et Ouest et que le STIF s'était engagé à saisir ultérieurement la Commission nationale du débat public pour l'organisation d'un nouveau débat selon des modalités à définir.

240 Verbatim de la réunion de Pantin du 20 janvier 2011, pages 13 et 14.

241 Verbatim de la réunion d'Aubervilliers du 18 janvier 2011, page 14.

242 Verbatim de la réunion d'Aubervilliers du 18 janvier 2011, page 19.

243 Verbatim de la réunion de Pantin du 20 janvier 2011, page 31. Cahiers d'acteur de la ville d'Aubervilliers et de la ville de Bobigny. Verbatim de la réunion d'Aubervilliers du 18 janvier 2011, page 28.

244 Verbatim de la réunion d'Aubervilliers du 18 janvier 2011, page 16.

245 Verbatim de la réunion de Paris du 30 septembre 2010, pages 26, 34, 36, 37 et 44.

246 Verbatim de la réunion de Saint-Denis du 13 octobre 2010, pages 23, 26, 39 et 41.



1. Les possibilités à l'est



a) Le plan de complémentarité

Deux variantes de tracés, ainsi qu'une variante locale, sont proposées pour l'Arc Est :

- Un tracé proche de Paris (en bleu) qui commence là où se termine le tracé bleu de l'Arc Nord : à la station Eglise de Pantin (ligne 5). Il se poursuit au sud vers la station Liberté²⁴⁷ (prévue dans le cadre du prolongement de la ligne 11), dessert le quartier des Malassis sur la commune de Bagnole, le quartier de La Noue Clos Français à la limite de Bagnole et de Montreuil, la station Mairie de Montreuil (ligne 9), le quartier des Rigollots à Fontenay-sous-Bois, la partie ouest du quartier de Val-de-Fontenay, et enfin fait jonction avec le tracé proche de l'Arc Sud à Val-de-Fontenay (RER A et E, T1) ;

- Un tracé éloigné (en vert) qui part de la station Bobigny Pablo Picasso, rejoint la station Pont de Bondy (T1), la gare de Bondy (RER E, T4) puis celle de Rosny Bois Perrier (ligne 11 et RER E). Une « variante locale » part de Bobigny La Folie, passe par la station de Noisy-le-Sec (RER E, Tramway T1) et rejoint le premier tracé vert à Rosny Bois Perrier. Au-delà, le tracé vert dessert le centre ville de Villemonble, puis Neuilly-sur-Marne soit dans le quartier des Fauvettes, soit dans le quartier des Hôpitaux, et enfin fait jonction avec le tracé vert de l'Arc Sud à Noisy-le-Grand Mont d'Est.

Les choix de tracés dépendent de ceux qui seront faits pour l'Arc Sud selon que le point de jonction retenu sera Val-de-Fontenay ou Noisy-le-Grand, et pour l'Arc Nord en fonction d'un point de jonction situé soit à Eglise de Pantin, soit à Bobigny Pablo Picasso, soit enfin à Bobigny La Folie. Cependant le STIF indique que les choix sont moins contraints au nord que dans d'autres parties de la rocade, qu'en effet toutes les options sont possibles à partir de l'invariant que constitue la station Mairie d'Aubervilliers.

²⁴⁷ La CPDP relève qu'une station Liberté existe déjà sur la ligne de métro n° 8 ; ce nom ne sera sans doute pas conservé.

Le Conseil général de la Seine-Saint-Denis, au cours de sa séance du 18 novembre 2010, s'est déclaré en faveur du tracé vert incluant sa variante la plus orientale, desservant Bobigny Pablo Picasso, Pont de Bondy, Bondy, Rosny-Bois-Perrier, Villemomble, Neuilly-Fauvettes, Neuilly-Hôpitaux, Noisy-le-Grand Mont d'Est et Champigny-le-Plant²⁴⁸. Le fait que cette décision ait été prise à l'unanimité, moins trois abstentions, montre la forte adhésion des élus à ce tracé et aux stations qu'il dessert.

Le tracé bleu a été, comme on pouvait s'y attendre, privilégié par des communes de la proche Couronne, comme par exemple Bagnolet²⁴⁹. Il n'a pas été véritablement critiqué au cours du débat mais la préférence affichée pour le tracé vert révèle le sentiment dominant selon lequel il vaut mieux que la rocade desserve des territoires plus éloignés de Paris.

En revanche, des critiques parfois très vives ont été exprimées par les élus et les habitants de Montreuil ainsi que par la très active Association montreuilloise des usagers des transports collectifs (AMUTC) qui ont déploré que les quartiers nord et est, denses et très mal desservis, de leur ville ne soient irrigués par aucun des tracés du STIF. Ils ont fait des propositions d'autres tracés, notamment d'un arc médian partant de Val-de-Fontenay et rejoignant le pôle de Bobigny La Folie en passant par les hauts de Rosny-sous-Bois et de Montreuil²⁵⁰.

b) Une demande d'arc Grand Est au-delà des tracés proposés par le plan de complémentarité

Le Conseil général de la Seine-Saint-Denis s'est également prononcé, au cours de sa séance du 18 novembre 2010, en faveur de l'Arc rouge du projet du Réseau de Transport Public du Grand Paris qui, entre l'aéroport du Bourget et Champigny-le-Plant, permet de desservir plus à l'est les alentours d'Aulnay-sous-Bois, Sevran, Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Chelles etc., de telle sorte que la Seine-Saint-Denis puisse être desservie par un Arc Est et par un Arc Grand Est. (Voir annexe 9)

Un soutien à ces deux tracés est par ailleurs apporté par des acteurs importants de cette zone géographique parmi lesquels on peut citer la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP) Seine-Saint-Denis²⁵¹ et l'Association des collectivités territoriales de l'est parisien (ACTEP)²⁵².

Comme l'écrit la Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie dans son cahier d'acteur : « Le désenclavement de l'est de la Seine-Saint-Denis autour de Clichy-Montfermeil n'est pas prévu par Arc Express. Or ce désenclavement offre des perspectives nouvelles de développement des activités et de l'emploi ainsi que de rééquilibrage de l'est francilien par rapport à l'ouest »²⁵³.

Il est important de noter à quel point l'Arc Grand Est fait consensus. Xavier Lemoine, maire UMP de Montfermeil, s'est réjoui de l'arrivée du métro automatique, déclarant : « on était isolés, loin de tout, de la formation, de l'emploi, des loisirs, des zones commerciales, de tout ce qui fait le quotidien », tandis que Claude Dilain, son homologue PS de Clichy-sous-Bois, a déclaré que le projet de métro allait faire entrer sa ville dans une logique de développement de ses territoires²⁵⁴.

c) La contribution de l'Etat et de la Région aux débats publics

Le protocole entre l'Etat et la Région relatif aux transports publics en Ile-de-France prévoit deux arcs à l'est :

– Le premier tracé retient du projet Arc Express « un 'Arc Est', permettant la desserte de l'est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny via Val-de-Fontenay, ou Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand, selon un tracé et des modalités techniques restant à définir à la suite d'une mission d'étude mandatée par le Ministre de la Ville, à conduire d'ici le 30 mars 2011 »²⁵⁵.

– Le second tracé retient du projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris « un 'Arc Grand Est' permettant la desserte par métro automatique à grande capacité de Champigny-le-Plant, Noisy-Champs, Clichy-sous-Bois-Montfermeil, Bry-Villiers-Champigny, Chelles et Sevran Livry »²⁵⁶.

La demande du Conseil général de la Seine-Saint-Denis a donc été totalement entendue.

248 La station de Champigny-le-Plant sur la carte du protocole entre l'Etat et la Région, voir annexe n°8.

249 Cahier d'acteur de la Ville de Bagnolet, janvier 2011.

250 Verbatim de la réunion de Rosny-sous-Bois du 17 janvier 2011, pages 21, 22, 24, 29 et 32. Cahier d'acteur de l'Association montreuilloise des usagers des transports collectifs (AMUTC), décembre 2010 ; Contribution de l'Association montreuilloise des usagers des transports collectifs (AMUTC).

251 Cahier d'acteur de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP) Seine-Saint-Denis, janvier 2011.

252 Cahier d'acteur de l'Association des collectivités territoriales de l'est parisien (ACTEP), octobre 2010.

253 Cahier d'acteur de la Chambre régionale du commerce et de l'industrie (CRCI) de Paris Ile-de-France, novembre 2010.

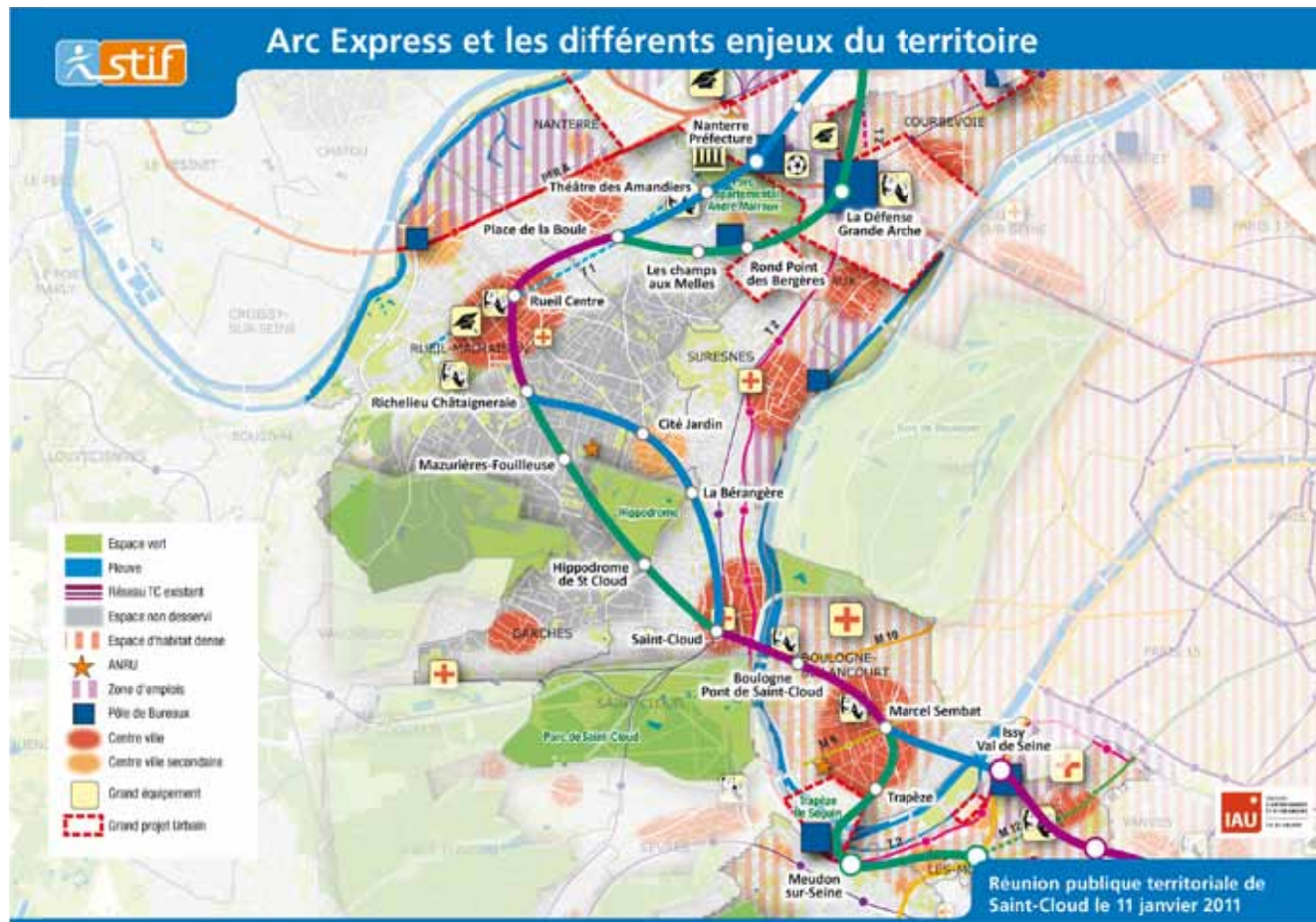
254 Dépêche AFP du 30 janvier 2011.

255 Voir annexe n°8.

256 Voir annexe n°8.



2. Les possibilités à l'ouest



Trois points forts sont ressortis de la réunion territoriale commune avec le Réseau de Transport Public du Grand Paris qui s'est tenue le 11 janvier 2011 à Saint-Cloud :

- L'intérêt et la nécessité de desservir le centre de Rueil Malmaison éloigné de la gare du RER A ;
- La nécessité de se raccorder au Transilien en gare de Saint-Cloud ;
- L'intérêt et la nécessité de procéder sur Boulogne Billancourt à la correspondance avec les lignes 10 puis 9 du métro avant de se raccorder à l'Arc Sud. Cette demande avait déjà été exprimée lors de la réunion de Clamart le 2 décembre 2010.

Le débat a confirmé que la liaison Saint-Cloud – Boulogne Billancourt est primordiale car elle permet, en traversant la Seine, l'accès facile et confortable aux deux lignes de métro 10 et 9 et, au-delà, vers le Sud Ouest de Paris et de la périphérie.

La nécessité de la correspondance à la gare de Saint-Cloud avec le Transilien est reconnue par tous mais soulève quelques craintes pour les conséquences de l'existence d'une gare supplémentaire à cet endroit.

Le STIF indique que la future station serait totalement souterraine et que seules les urgences seraient à traiter. La desserte des plateaux de Rueil-Malmaison et de Suresnes est également très attendue.

Le STIF a présenté le tracé qui, à partir de la gare Transilien de Saint-Cloud passe par Boulogne Billancourt pont de Saint-Cloud (Métro ligne 10) puis Marcel Sembat (Métro ligne 9) et de là présente deux possibilités, l'une vers Issy Val de Seine, l'autre vers le Trapèze Ile Séguin, avant de rejoindre Meudon-sur-Seine (tramway T2). Le tracé passant par le trapèze rejoint une demande exprimée par Boulogne Billancourt.

Dans l'autre direction, le tracé Arc Express présente deux variantes autour de l'Hippodrome de Saint Cloud, se rejoignant à Richelieu Chataigneraie et allant ensuite à la station Rueil Centre. Le tracé se poursuit vers la zone de La Défense en passant par la Place de la Boule. A ce point, deux possibilités : l'une vers La Défense Grand Arche, l'autre vers Nanterre Université.

Le STIF estime important le passage par la zone de Rueil centre, suivi d'un bouclage avec le RER A à Nanterre ou La Défense. Cela répond aux demandes de la ville de Rueil et des comités de quartiers de Suresnes et Plateau du 18 Juin.

La CPDP remarque que le tracé présenté répond, dans sa partie Sud aux demandes exprimées mais qu'il existe des variantes dans le tracé de raccordement vers la zone de La Défense.

La CPDP note également que, dans cette zone, au relief affirmé, dense, coupée par de multiples voies de communication et au sous sol bien occupé, proche des nœuds de communication de La Défense Grande Arche et Nanterre, des études complémentaires doivent encore être menées entre tous les acteurs impliqués avant toute décision sur le point d'arrivée Nanterre ou Grand Arche.

Dans cette même zone, le protocole d'accord entre l'Etat et la Région (voir annexe n°8) retient les stations de Boulogne Pont de Sèvres (permettant l'accès à l'Île Seguin) et de Saint Cloud Transilien et demande que, pour la liaison avec La Défense, le tracé permette la desserte soit de Suresnes Centre, soit de Rueil Mont Valérien/Suresnes. Il y a là matière à d'autres débats.



Vincent Kowalski

Réunion de La Défense, le 18 décembre 2010





Le 20 octobre 2010 lors de la réunion Tracés Sud à l'Université de Créteil

PARTIE V

LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT : LES CHOIX TECHNIQUES DU PROJET

I. LES PROPOSITIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE (STIF)

Il est bon de rappeler en introduction les choix proposés par le maître d'ouvrage concernant le projet Arc Express. Il s'agit d'un métro automatique, essentiellement en souterrain. Le matériel roulant a une largeur de 2,80m (donc plus large que le métro parisien actuel) à roulement fer. Les stations sont distantes de 1 à 1,5km, ont des quais d'environ 55m et tous les trains s'arrêtent à toutes les stations, que ce soient des stations de correspondance ou des stations intermédiaires. Ces stations sont toutes souterraines, au moins pour celles des arcs Nord et Sud, objets du dossier originel ; chaque arc possède ses installations de maintenance et de garage des trains à l'air libre.

II. UN THÈME PEU DÉBATTU EN RÉUNIONS, FAISANT PLUTÔT L'OBJET DE QUESTIONS ET D'AVIS

Les sujets techniques ont été assez peu débattus lors des réunions publiques (hormis quelques questions sur le roulement fer/pneu posées lors des réunions communes entre les projets Arc Express et Réseau de Transport Public du Grand Paris), plutôt orientées vers des sujets plus généraux et surtout vers les questions des tracés.

Mais ils font l'objet d'un grand nombre de contributions écrites (avis ou questions), dont certaines très « pointues » émanent de spécialistes, ou d'anciens spécialistes, des milieux ferroviaires. Notons la contribution du Conseil national des ingénieurs et des scientifiques de France (CNISF) aux débats Réseau de Transport Public du Grand Paris et Arc Express identifiant un certain nombre de thèmes jugés insuffisamment documentés dans les dossiers des maîtres d'ouvrage.

III. L'INTÉRÊT DE LA COORDINATION DES DÉBATS ET CHOIX TECHNOLOGIQUES

Il est indéniable que la simultanéité du débat Arc Express et du débat sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris a favorisé l'émergence d'avis techniques ; les demandes multiples de recherche de convergence entre les deux projets, faites aussi bien lors des réunions publiques que dans les contributions écrites, conjuguées à la différence de conception de chaque projet par son maître d'ouvrage, ont suscité bon nombre d'interrogations : comment faire converger les projets si l'un a un roulement fer et l'autre un roulement pneu ? Si l'un a des inter-stations de 1,5 km et l'autre de 5 km ? Si l'un a des trains d'une largeur de 2,80 m et l'autre de 2,40 m ? Si les tracés sont différents ? Si les choix techniques de l'un doivent générer à terme des coûts d'exploitation déraisonnables pour l'autre ?

De la coordination des débats sont nées toutes ces interrogations, qui sont levées par le protocole État-Région du 26 janvier 2011 en ce qui concerne les tracés, mais non pas pour les autres sujets puisqu'il faudra attendre le résultat des appels d'offres techniques et la mise au point définitive du projet issu du protocole pour connaître les solutions proposées.

Parallèlement, des solutions nouvelles, plus ou moins originales, complémentaires au projet principal, ont été proposées ici ou là dans différentes interventions écrites, afin de relier certains quartiers mal desservis aux gares d'Arc Express ; citons :

- des télécabines urbaines trans-fluviales²⁵⁷ ;
- un Transport Urbain Rapide (TUR), système de petites cabines suspendues sous un rail²⁵⁸ ;
- un métrocâble proposé par la Ville de Bagnolet²⁵⁹ pour désenclaver le quartier de la Noue.

²⁵⁷ Voir article d'Yves Guillon, revue « Réflexions transports », janvier 2011.

²⁵⁸ Contribution de Marc Guerrier.

²⁵⁹ Cahier d'acteur de la Ville de Bagnolet, janvier 2011.



IV. LES PROBLÈMES TECHNIQUES DE LA CONVERGENCE DES PROJETS

Dès les premières réunions publiques, des voix se sont élevées pour exprimer leur souhait que le débat aboutisse à une convergence des deux projets en présence. Une demande précise en ce sens a été faite par le CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental Régional) aux deux Commissions particulières du débat public par lettres du 14 septembre 2010, puis du 22 octobre 2010. Il s'agissait en l'occurrence d'organiser un atelier technique qui aurait eu en charge cette recherche de convergence dans les domaines de l'infrastructure et du matériel roulant. La participation d'experts indépendants des maîtres d'ouvrage avait été envisagée par la Commission nationale du débat public. Mais devant le scepticisme du STIF quant à la réelle indépendance de certains experts pressentis issus des milieux industriels et aux difficultés pour obtenir des prévisions de trafic précises de la part de la Société du Grand Paris, l'atelier ne s'est finalement pas tenu.

Les Conseils de Développement Franciliens résumant ainsi le problème : « les normes techniques des deux projets doivent être unifiées, pour maîtriser les coûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance (matériels roulants, signalisation, personnel d'exploitation) »²⁶⁰.

1. Roulement fer ou pneu ?

Le problème est clairement posé par écrit par l'AMUTC dont on peut citer quelques extraits.

« Une difficulté provient de la volonté d'intégrer la ligne 14, sur pneu, au Réseau du Grand Paris Express. »²⁶¹

La ligne 14 étant sur pneu, et devant la difficulté de faire circuler sur les mêmes voies des trains ayant des types de roulement différents, son prolongement jusqu'à Roissy sur un tronçon commun avec la ligne verte du RTPGP aurait sans doute conduit à mettre celle-ci sur pneu puis, de proche en proche et pour les mêmes raisons, la ligne rouge, puis Arc Express. Or, l'argument essentiel donné par le STIF en faveur du roulement fer est son moindre coût d'exploitation, ce que reconnaissait la Société du Grand Paris à la réunion du 30 septembre 2010.

Et l'AMUTC de conclure « Il semble que l'idée initiale d'une liaison entre Orly et Roissy par prolongement de la ligne 14 ait été abandonnée et ce serait heureux »²⁶².

Le protocole du 26 janvier 2011 prévoit effectivement que la ligne 14 soit prolongée jusqu'à Pleyel, au nord et Orly au sud, mais ne se prononce pas sur le choix technique fer/pneu du reste du réseau puisqu'il indique : « les choix technologiques seront à déterminer dans le cadre des réponses industrielles aux appels d'offre des marchés de réalisation à venir ».

Mais certains acteurs (le MEDEF par exemple) se sont clairement prononcés en faveur d'une liaison directe Orly-Roissy.

2. Le dimensionnement du matériel roulant et des quais

Les deux maîtres d'ouvrage ont a priori opté pour des choix différents qu'il faudra là aussi unifier. Certaines contributions vont au-delà de la divergence entre le STIF et la Société du Grand Paris sur ce sujet, puisque leurs auteurs s'interrogent sur la compatibilité du futur matériel roulant avec les réseaux existants RATP et SNCF, et certaines (celle de l'AMUTC par exemple) proposent même de porter la largeur du matériel roulant à 3,06 m, gabarit du Transilien SNCF, ou au gabarit de l'Union Internationale de Chemins de fer (UIC). Les auteurs de ces contributions constatent que les projets, tels que présentés, ne permettent pas une interopérabilité entre les réseaux actuels et futurs qui pourrait avoir des avantages financiers liés à un meilleur emploi des matériels ; mais cette constatation conduit plus à un questionnement sur l'utilité de cette interopérabilité qu'à une démonstration de son intérêt ; néanmoins, les intervenants souhaitent que la question soit abordée. La question de la place du fret dans le projet, évoquée plus loin, a aussi une incidence sur le problème du gabarit.

Les dimensions du matériel roulant et ses possibilités d'extension (ajout de voitures par exemple ou utilisation de rames à 2 étages) conditionnent la capacité des rames et donc le débit de la ligne en nombre de voyageurs transportés par heure. A ce sujet, certains intervenants (citons le journal en ligne Agoravox) signalent ce qui leur semble être une incompatibilité dans les calculs du STIF entre la capacité des rames telles que prévues et le débit de la ligne annoncé.

D'autres intervenants²⁶³ font un calcul analogue et arrivent à une aberration quant à la densité de voyageurs dans les trains, compte tenu de leurs dimensions, de la longueur des quais et du trafic envisagé tels qu'on peut le voir dans les dossiers des maîtres d'ouvrage. Des éclaircissements devraient être apportés sur ces points dimensionnants pour le projet.

Enfin, concernant le matériel roulant, certains demandent que les trains soient équipés d'espaces pour les vélos (ceci est prévu dans le projet du STIF), et d'autres insistent pour que les strapontins utilisables aux heures creuses ne soient pas supprimés.

²⁶⁰ Contribution des Conseils de développement franciliens.

²⁶¹ Contribution de l'Association montreuilloise des usagers des transports Collectifs (AMUTC).

²⁶² Contribution de l'Association montreuilloise des usagers des transports Collectifs (AMUTC).

²⁶³ Par exemple, question n°792 de François-Xavier Langevin.

V. L'EXPLOITATION DU RÉSEAU

1. Exploitation par arcs ou boucle complète ?

Le STIF a prévu une mise en service par arc, avec 2 arcs considérés comme prioritaires. Ceci implique bien sûr une exploitation par arc séparé, au moins tant que la boucle complète ne sera par terminée. Le type d'exploitation en phase définitive n'est pas précisé. Il semblerait que, dans les différentes contributions évoquant ce sujet, il y ait une certaine confusion entre mode d'exploitation et phasage du projet.

Beaucoup d'intervenants demandent une mise en service rapide de l'ensemble sans dire comment la boucle sera exploitée ; même si la nécessité technique des terminus et du découpage de la rocade en tronçons pour assurer une meilleure régularité est admise, le public a souvent manifesté des regrets à l'idée d'avoir à changer de rame et à recourir à des correspondances dans des gares qui pourront être déjà fort chargées. Le CESER²⁶⁴, lui, s'exprime en sens inverse ; il « souhaite que l'exploitation se fasse au travers de tronçons indépendants correspondant aux différents arcs et constituant une boucle complète ». Dans ce cas, le projet doit prévoir, aux extrémités des arcs, des correspondances pour les voyageurs entre ceux-ci.

2. Types de missions : directs ou omnibus ?

Si le projet Arc Express prévoit a priori que toutes les rames s'arrêtent à toutes les gares (exploitation omnibus seulement), la convergence avec le projet du RTPGP pour lequel les gares sont moins fréquentes et la vitesse moyenne plus élevée, a amené quelques intervenants à poser la question du type de mission des trains (direct ou omnibus) et de la coexistence éventuelle de ces missions. Les « spécialistes » font remarquer qu'une exploitation mixte nécessiterait dans certaines gares une troisième ou une quatrième voie (car les gares d'Arc Express ne sont prévues qu'à deux voies) pour permettre aux trains directs de dépasser les omnibus. La Société du Grand Paris évoquait dans son dossier la possibilité de missions directes, mais ne précisait pas le surcoût qui en résulterait.

Le protocole du 26 janvier 2011 ne dit rien à ce sujet ; on constate que sur les tronçons a priori convergents des deux projets (en particulier le tronçon La Défense-La Courneuve), le nombre de gares est inférieur à ce qui était prévu dans le dossier du STIF ; le cas de Colombes a d'ailleurs été évoqué à la réunion de clôture des débats du 31 janvier 2011. Est-ce à dire qu'il pourrait encore y avoir des gares optionnelles, et dans ce cas y aurait-il mixité de l'exploitation ? Le débat reste ouvert.

3. La fiabilité de l'exploitation et la qualité du service

Sans doute à la lumière de l'expérience des réseaux actuels qui font l'objet de nombreuses critiques, des contributions écrites traitent des mesures à prendre pour fiabiliser l'exploitation du futur réseau et lui permettre d'absorber d'inéluctables incidents en minimisant la gêne apportée aux voyageurs.

Un « service de qualité » pour les voyageurs semble être une demande récurrente. Parmi les solutions proposées pour fiabiliser l'exploitation, on retrouve tout naturellement la construction de voies supplémentaires dans certaines gares afin de mieux gérer les pannes ou incidents, la possibilité de desservir une rame par deux quais (l'un pour la montée, l'autre pour la descente) afin de réduire les temps d'arrêt en gare.

D'autres mesures peuvent concourir à la fiabilité de l'exploitation. Citons quelques propositions complémentaires de Veolia Environnement visant à éviter les « effets domino » consécutifs à un incident : équipements interchangeables, adoption des standards pour les matériels, organisations (fiabiles) pour la maintenance.

Il est donc demandé que les lignes aient la capacité nécessaire pour faire face aux perturbations ; cette capacité doit intégrer également les informations données aux voyageurs, une signalétique et des annonces sonores adaptées.

4. La gestion des correspondances

Le débat public a fait apparaître une large demande de maillage du projet avec les réseaux existants et futurs, et ce pour une facilitation des trajets pour un « investissement optimisé ».

Les « Conseils de développement franciliens » préconisent ainsi « une cohérence d'ensemble avec les projets de transports en commun lourds du Plan de Mobilisation pour les transports et la complémentarité entre tous les réseaux lourds structurants et les réseaux de rabattement et de proximité ».

Mais, une fois cette cohérence assurée, chaque correspondance doit fonctionner sans difficulté pour les voyageurs. Les pertes de temps lors des correspondances sont lourdement ressenties par eux ; « le confort des usagers doit être bien pris en compte afin de réduire la fatigue et le temps des déplacements. Idéalement la correspondance devrait se faire de quai à quai (lignes parallèles) ou par escalator ou ascenseur (lignes superposées ou perpendiculaires). »²⁶⁵

On retrouve dans plusieurs interventions écrites ce souci d'avoir des correspondances courtes, accessibles aux handicapés, avec des ascenseurs et une signalétique lisible par tous.

²⁶⁴ Cahier d'acteur du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER), janvier 2011.

²⁶⁵ Contribution de l'Association montreuilloise des usagers des transports collectifs (AMUTC).



VI. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

1. La procédure

L'existence d'une évaluation environnementale dans le dossier du RTPGP, et l'absence d'une telle évaluation dans le dossier d'Arc Express ont suscité au moins deux réactions.

Le mouvement politique Alter Ekolo a demandé l'annulation du projet Arc Express au motif essentiel que la procédure (absence d'évaluation environnementale) était illégale au niveau européen et national.

Une réponse motivée à cette demande a été apportée par le STIF. L'Autorité Environnementale, dans l'avis fourni à l'occasion de l'examen qu'elle a effectué du dossier du RTPGP avait d'ailleurs expliqué la différence entre les deux dossiers et justifié l'absence d'une évaluation environnementale à ce stade du projet Arc Express.

L'association RENARD demande « que l'évaluation environnementale et l'avis de l'Autorité Environnementale soient mis à jour et complétés au vu de la solution retenue, qui proposera probablement un fusionnement des deux projets »²⁶⁶.

2. Le choix du souterrain

Le projet Arc Express propose un métro automatique essentiellement en souterrain. Le maître d'ouvrage a expliqué son choix par la possibilité de s'affranchir de nombreuses contraintes d'insertion en milieu urbain dense et de franchissement des obstacles majeurs comme les voies fluviales et les autoroutes. Néanmoins, quelques passages en viaduc avaient été envisagés comme, par exemple, la traversée de la Marne entre Champigny-sur-Marne et Nogent-sur-Marne.

Quelques questions ont été posées sur les raisons de ces choix techniques.

Certains (par exemple l'association ARDIES²⁶⁷), ont trouvé que le choix du souterrain était coûteux comparé à d'autres techniques moins lourdes comme le VAL (véhicule automatique léger) ou le tramway, que de nombreuses emprises sous-employées existent et pourraient être réutilisées, demandant par là même plus d'aérien.

C'est également le cas de l'AUT²⁶⁸ qui demande plus d'aérien à la traversée des rivières et en bordure de fleuves ou de l'association 4D²⁶⁹ qui souhaite que l'on recherche des solutions autres (aérien ou tranchées) chaque fois que cela s'avère possible. Cette même association demande aussi que l'économie en CO₂ des solutions alternatives au tunnel soit chiffrée.

Enfin, plusieurs demandes d'utilisation des Grande et Petite Ceintures de la SNCF ont été faites. Le STIF a répondu que ces solutions ne répondaient pas aux objectifs du projet.

A contrario, le projet de viaduc pour enjamber la Marne inquiète certains riverains au motif qu'il engendrera des nuisances sonores et visuelles. Le STIF a ensuite abandonné ce projet de franchissement en viaduc. Lors de la réunion à Fontenay le 10 janvier 2011, le directeur des investissements a déclaré qu'il proposerait au Conseil d'administration de retenir la variante souterraine si Arc Express devait passer à cet endroit²⁷⁰.

De même, le CESER considère que le tunnel est moins nuisant que l'aérien et que « Les solutions souterraines peuvent être valorisées par des options en faveur de l'intégration de réseaux de différentes natures - eau, énergie, télécommunications -, selon une approche analogue à celle adoptée par Haussmann et Belgrand pour les égouts de Paris »²⁷¹. Cette opinion sur la valorisation des espaces souterrains est partagée par l'AFTES qui, dans son cahier d'acteur, considère que « les ouvrages souterrains peuvent être conçus comme de véritables lieux de vie »²⁷².

Le souterrain et l'aérien ont donc chacun leurs partisans, mais globalement la solution souterraine pour le projet Arc Express n'est pas remise en cause.

Elle aurait pu l'être, du moins dans les délais de mise en service évoqués par ailleurs, si le marché du génie civil n'avait pas été capable d'absorber de tels projets, préoccupation apparue à plusieurs reprises. Le STIF a répondu avoir pris contact avec les syndicats professionnels pour s'assurer de la disponibilité du nombre de tunneliers nécessaires ; la réponse est que le besoin de 4 tunneliers par arc pourra être satisfait.

3. Les impacts généraux sur l'environnement

Les interventions ou questions écrites sur les problèmes d'environnement concernent les différents impacts que l'on rencontre traditionnellement dans ce type de projet d'infrastructure. Ces interventions révèlent les préoccupations de leurs auteurs et ont pour objet de demander la prise en compte par le maître d'ouvrage des impacts de son projet sur l'environnement ; cette prise en compte résulte en général de l'application de normes ou textes réglementaires bien connus des constructeurs, et les mesures à prendre pour compenser ces impacts, ou nuisances, seront détaillées ultérieurement dans les dossiers soumis à l'enquête publique. Les principaux thèmes évoqués, plus souvent par écrit que par oral, à l'occasion du débat public sont :

²⁶⁶ Cahier d'acteur du Rassemblement pour l'étude de la nature et l'aménagement de Roissy-en-Brie et son District (RENARD), janvier 2011.

²⁶⁷ Association régionale pour le développement des infrastructures économiques et de la sécurité.

²⁶⁸ Association des Usagers des Transports.

²⁶⁹ Dossiers et débats pour le développement durable.

²⁷⁰ réponse à la question n°694 de Claude Albertazzi.

²⁷¹ Cahier d'acteur du Conseil économique social et environnemental régional d'Ile-de-France (CESER IDF), janvier 2011.

²⁷² Cahier d'acteur commun de l'Association française des tunnels et de l'espace souterrain (AFTES), janvier 2011.

- Nuisances sonores et vibratoires. Ce thème fait l'objet de plusieurs questions, par exemple : « Si je comprends bien il y aura bien des nuisances sonores souterraines qui résonneront dans les maisons et éventuellement vibrations dans les maisons quand les trains circuleront sous les maisons »²⁷³ ; ou « quelles seront les nuisances sonores et/ou sismiques du fait d'un métro automatique à moins de 30 mètres sous terre ? »²⁷⁴. Les réponses faites par le STIF à ce type de question se rapportent plus aux nuisances sonores qu'aux nuisances vibratoires, thème qui mériterait sans doute d'être précisé ultérieurement ;
- Impacts sur les nappes phréatiques : « le forage d'un tunnel pourrait avoir pour conséquences de permettre des relations entre nappes phréatiques, certaines actuellement polluées, d'autres utilisées pour l'eau potable ... Il est nécessaire de préciser de quelles manières le respect des orientations du schéma directeur des eaux du 20 novembre 2009 sera assuré »²⁷⁵. L'auteur de la remarque constate qu'il n'y a pas de réponse à ce type de préoccupation dans les documents du maître d'ouvrage. Ceci devra faire l'objet d'études ultérieures ;
- Risques de crues : un intervenant a posé la question suivante : « est-ce que les risques environnementaux comme les crues sont pris en compte dans les deux projets ? »²⁷⁶ ; une habitante²⁷⁷ rappelle par ailleurs que la commune de Gournay-sur-Marne est inondable. A ces questions, le STIF répond que les études préliminaires ont identifié les zones sensibles à prendre en compte sur les tracés concernant les risques environnementaux ;
- Réduction des émissions de CO₂ : L'association 4D constate que le report modal de la route sur le fer généré par les projets (de l'ordre de 15%) semble modeste par rapport aux exigences climatiques et en conclut que « la desserte secondaire, notamment les modes d'accès aux gares, sera déterminante et doit être approfondie »²⁷⁸. Cette remarque, dont l'objet est de maximiser le report modal, rejoint le thème de l'intermodalité traité par ailleurs ;
- Impact sur les autres réseaux : un courrier du SEDIF²⁷⁹ en date du 24 janvier 2011, adressé au président de la CPDP Arc Express, demande que les différents éléments du projet soient « conçus pour limiter l'impact des déplacements et réduire au strict minimum les interventions ultérieures pouvant être lourdes pour le service public de l'eau ». Cette demande, qui serait sans doute valable pour les autres réseaux (électricité, téléphone...), sera prise en compte par le STIF lors de l'approfondissement des études. Sa réponse

à une question²⁸⁰ sur les difficultés des riverains pendant la construction du métro montre que la problématique des réseaux est connue du maître d'ouvrage.

4. Les impacts pendant la durée des travaux

Des impacts plus spécifiques, limités à la période des travaux, ont fait l'objet de quelques questions ou remarques, en particulier au sujet des travaux aux abords des gares ; le cas des gares existantes de Saint-Maur-Créteil et de Champigny est évoqué à plusieurs reprises. Mais, de manière générale, le STIF indique que l'exécution du chantier en souterrain sera un facteur de limitation des nuisances apportées aux riverains (bruit, circulation automobile...) qui seront localisées près des zones d'émergence. Quelques thèmes ressortent plus particulièrement des questions posées :

- Accès aux chantiers et évacuation des matériaux : des demandes sont faites pour que « l'accès aux chantiers et l'évacuation des matériaux soient réalisés le plus possible en passant par l'emprise créée par le projet, puis par transport ferré ou fluvial, plutôt que par les routes ». Une question attire l'attention sur la fragilité écologique de la Marne. Le STIF a répondu favorablement à cette préoccupation concernant le transport par voie fluviale²⁸¹ ;
- Abattage d'arbres et réduction de surfaces végétales : plusieurs auteurs de questions (question n° 162 par exemple²⁸²) manifestent leur inquiétude quant à la destruction de végétation pendant les travaux. Le STIF répond qu'en raison des choix techniques (tunnel), les abattages d'arbres seront extrêmement limités ;
- Cas particulier de Saint-Maur ; présence d'anciennes carrières : une habitante de Saint-Maur, signale « la présence sous la ville d'anciennes carrières partiellement comblées générant des fissures dans les habitations »²⁸³ ; elle demande si une étude a été menée quant aux dangers que représentent ces carrières pendant les travaux, puis pendant l'exploitation du métro. À cette préoccupation, le STIF répond que les zones d'anciennes carrières ont bien été identifiées et que des études seront menées pour garantir la sécurité de tous à tout moment ;
- Correspondances dans les gares pendant la durée des travaux : à ce souci de la permanence du fonctionnement des gares, le STIF répond²⁸⁴ que les correspondances devraient être assurées, même si elles peuvent ponctuellement être fermées ;

273 Question n° 692 de Sophie Laureaux.

274 Question n° 329 de Sylvie Laurent.

275 Cahier d'acteur du Rassemblement pour l'étude de la nature et l'aménagement de Roissy-en-Brie et son District (RENARD), janvier 2011.

276 Question n° 32 de Georges Radjou.

277 Sylvie Ribière, auteur de la question n° 65.

278 Cahier d'acteur de l'association 4 D « Dossiers et débats pour le développement durable », décembre 2010.

279 Syndicat des eaux d'Île-de-France.

280 réponse du STIF à la question n° 139 de Roger Aron.

281 Voir les réponses aux questions n°139 et n°400.

282 Question n° 162 d'Alexina Clitus : « Avis négatif : on a déjà abattu plus de 1000 arbres pour le tramway autour de Paris! Que veut-on encore abattre pour construire le métro Arc Express pour emprisonner la capitale ??? »

283 Question n° 331 de Roberte Raguet.

284 réponse à la question n°249.



- Indemnisation des commerçants pour les nuisances dues au chantier : le STIF indique²⁸⁵ que l'indemnisation des commerçants est prévue et inscrite au budget global. Une Commission d'indemnisation amiable sera mise en place à l'initiative du maître d'ouvrage ;
- Circulation automobile : comme suite à la réponse qui lui a été faite par le STIF à la question n°139, l'auteur de la question insiste sur la difficulté de la gestion au cas par cas du trafic automobile en cas de travaux et fait la proposition suivante : « Je pense qu'au contraire un chapitre budgétaire doit être ouvert permettant l'étude des modifications de trafic et l'achat d'équipement provisoire (pourquoi pas du genre des anciens toboggans?) susceptible de prendre momentanément en charge les flux de circulation locale. »²⁸⁶

VII. L'ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

L'accessibilité des réseaux de transport aux personnes à mobilité réduite fait l'objet de quelques questions écrites et de demandes dans des cahiers d'acteurs. Le problème est posé sans ambages : « Ce que vous faites est grandiose. Est-ce que l'accessibilité est pour tout le monde handicapé ? »²⁸⁷.

Puis certains commencent par faire remarquer que le réseau de transport actuel n'est pas équipé.²⁸⁸

D'autres font des propositions, ou remarques, plus ciblées, par exemple :

- il est demandé « des correspondances mécanisées les plus courtes possibles... penser aux handicapés et jeunes femmes avec poussettes »²⁸⁹
- la lisibilité de la signalétique est citée à plusieurs reprises, et la signalétique doit être bien éclairée ; « la lettre d'un texte se lit à une distance correspondant à 400 fois la hauteur de la lettre » est-il même précisé²⁹⁰.
- l'union départementale Environnement 93 souligne les difficultés générées par les systèmes de contrôle : « Nombre de tunnels de cheminement vers les gares sont fermés par des systèmes de contrôle. Les personnes à mobilité réduite et l'ensemble des piétons sont pénalisés par ces pratiques qui instaurent de véritables coupures urbaines. Il est souhaitable de libérer ces itinéraires »²⁹¹.

285 Réponse à la question n°249.

286 Question n° 139 de Roger Aron.

287 Question n°151 de Fouad Hassani.

288 Question n° 129 de Khadja Bilal.

289 Question n° 28 de Christian Bellière.

290 Question n°664 de Christian Bellière.

291 Cahier d'acteur de l'association Environnement 93, novembre 2011.

292 Question n°7 de Nicolas Lami.

293 Question n° 708 de Céline Gorrée.

294 Réponse du STIF à la question n° 7 de Nicolas Lami.

295 Réponse du STIF à la question n° 143 de Chantal Charron.

296 Question de Madeleine Delmont : « La sécurité des transports pour quand ??? »

La réponse du maître d'ouvrage à toutes ces préoccupations est claire et devrait rassurer les intervenants car, comme il l'a déclaré suite au vote de la loi sur « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », l'accessibilité est devenue une norme à respecter au même titre que la sécurité pour obtenir le permis de construire d'un établissement recevant du public. Ainsi, toutes les stations du projet Arc Express seront mises aux normes et rendues accessibles à l'ensemble des personnes à mobilité réduite.

VIII. LE FONCTIONNEMENT D'UN MÉTRO AUTOMATIQUE : ENJEU SOCIAL, SÉCURITÉ DU RÉSEAU

Le principe de l'automatisme du métro Arc Express a été discuté plusieurs fois au cours des débats, au motif que l'automatisation détruirait des emplois et que l'absence de personnel dans les transports augmenterait l'insécurité.

Ces opinions peuvent être représentées par les questions suivantes :

- « Pourquoi développer un métro automatique qui détruit des emplois et contourne le rôle des syndicats dans le dialogue social ? »²⁹²;
- « [...] si on compare avec Amsterdam et Londres, il y a beaucoup plus de personnel présent dans les transports publics qu'à Paris, ce qui permet d'éviter l'insécurité et la fraude et évite alors la présence de vigiles aux mines aussi patibulaires que leur chien [...] »²⁹³

Aux questions concernant les emplois, le STIF répond qu'un projet aussi important qu'Arc Express représente de nombreuses créations de postes, pour les phases de conception, les phases de travaux et l'exploitation du métro à sa mise en service. Le maître d'ouvrage insiste surtout sur l'amélioration du service rendu aux voyageurs par un métro automatique par « une plus grande souplesse d'adaptation de l'offre à l'évolution du trafic », « une réduction de l'intervalle entre rames, ce qui permet d'augmenter la fréquence »²⁹⁴, « une vitesse commerciale accrue tout en garantissant un haut niveau de qualité de service et une sécurité sans failles »²⁹⁵.

La réponse du STIF à une question²⁹⁶ sur la sécurité dans les transports synthétise la politique et les actions du maître d'ouvrage en matière de sécurité des réseaux de transport :

- contrats d'exploitation avec les entreprises de transport et programmes de sécurité (présence de 2000 agents patrouilleurs et d'équipes de médiateurs sur les réseaux)
- développement des outils de sécurisation tels que la vidéosurveillance, l'interphonie pour les voyageurs, les boîtiers d'alarme mobiles...

Globalement, les débats n'ont pas remis en cause le principe de l'automatisme du métro Arc Express.

IX. LA PLACE DU FRET DANS LE PROJET

A plusieurs reprises, des interventions ont eu lieu pour demander la prise en compte du transport du fret dans le projet, c'est à dire, en fait, la possibilité technique d'une mixité des lignes entre le trafic voyageurs et le trafic fret.

La motivation des demandes est essentiellement écologique ; ainsi, Europe Écologie / Les Verts écrit : « Dans un avenir proche, le prix de l'essence va s'envoler. Au-delà du transport de voyageurs, le transport des marchandises deviendra problématique. Le métro en rocade doit prévoir et permettre la circulation de fret ferroviaire. Ce qui veut dire un matériel ferroviaire compatible avec du fret, et l'aménagement d'un certain nombre de gares, notamment l'espace pour des quais spécifiques de chargement et déchargement en dehors des heures de pointe »²⁹⁷.

D'autres demandes vont dans le même sens, ainsi :

– le 17 décembre 2010, le Conseil général des Hauts-de-Seine assigne à la rocade de métro automatique de « faciliter le fret urbain par la recherche d'une mixité des usages. Sous réserve d'en assurer la faisabilité, la conception des quais de chargement/déchargement, des accès des véhicules (camions) doit être intégrée au cahier des charges de l'infrastructure ferroviaire et de ses gares. Les services que pourraient offrir les gares nouvelles peuvent comprendre la mise à disposition d'espaces de logistique urbaine »²⁹⁸.

Sans aller si loin, le CESER « souhaite que les futures gares intègrent des dépôts où les voyageurs pourront venir récupérer leurs achats faits à distance (e-commerce) »²⁹⁹.

Une délibération de la Ville d'Arcueil « demande que la réflexion sur les infrastructures intègre la question du fret et la nécessité de limiter les flux des camions »³⁰⁰.

Dans tous les documents cités ci-dessus, il semblerait que ces demandes concernant le fret s'adressent plus au Réseau de Transport Public du Grand Paris qu'au métro Arc express. Néanmoins, des questions sur le fret ont été posées lors de réunions spécifiques, et le STIF a répondu de manière extrêmement réservée sur le mélange du trafic fret et du trafic voyageurs de type métro (aux réunions d'Asnières et de Pantin, par exemple). Les motifs de cette réserve sont de plusieurs ordres :

- les lignes de métro étant par définition souterraines, il n'est pas facile de faire émerger des véhicules qui rouleraient sur ces lignes pour les diriger vers des lignes existantes ou des plates-formes logistiques.
- les stations d'Arc Express sont positionnées par rapport aux habitants et aux emplois et non par rapport à d'éventuels besoins logistiques.
- les périodes nocturnes sans trafic voyageurs sont réservées à la maintenance du réseau.

La Société du Grand Paris, avait fait une réponse analogue lors de la réunion de Champigny du 10 novembre 2010: « Par ailleurs, l'expérience montre qu'il est impossible de mélanger les flux de voyageurs et le fret »³⁰¹.

La question du fret interférerait aussi dans le choix du gabarit du matériel roulant évoqué au début de cette partie sur les choix techniques, car en cas de circulation de matériel fret sur la rocade, c'est le gabarit du matériel fret qui devrait s'imposer, c'est à dire le gabarit préconisé par l'UIC³⁰².

297 Cahier d'acteur d'Europe Ecologie / Les Verts Ile-de-France, janvier 2011.

298 Délibération du Conseil général des Hauts-de-Seine

299 Cahier d'acteur du Conseil économique social et environnemental régional d'Ile-de-France (CESER IDF), janvier 2011.

300 Contribution de la Mairie d'Arcueil.

301 Réponse de Marc Véron.

302 Union internationale des chemins de fer





Les représentants du STIF lors de la réunion d'ouverture du débat public, le 30 septembre 2010 à Paris.

PARTIE VI DES INCERTITUDES QUANT AU FINANCEMENT

Jusqu'au protocole du 26 janvier 2011 entre l'Etat et la Région Ile-de-France, le STIF et le président de la Région Ile-de-France, ont soumis au débat public des projets qui ont évolué. Le financement de ces projets dépendait de contributions qui n'étaient pas assurées.

A chacune des étapes rappelées ci après, les projets formellement soumis au débat public coordonné ou présentés à l'opinion à son occasion ont donné lieu à un chiffrage, accompagné d'une prévision de financement.

Mais il n'a pas échappé au public que cette prévision, à l'exception des engagements pris pour le Contrat de Plan Etat-Région 2007-2013 ou souscrits dans le cadre du Plan de Mobilisation pour les Transports d'une part ou encore des ressources affectées prévues par la Loi de Finances Rectificative pour 2010 d'autre part, ne pouvait être fondée que sur des hypothèses de recettes, voire de simples vœux.

Quelles qu'aient pu être les précisions apportées par les deux maîtres d'ouvrage sur la nature et le montant des recettes attendues, la Commission a constaté que l'évaluation des coûts d'investissement, l'importance croissante des chiffres, l'incertitude sur les tracés et les gares comme sur les coûts d'exploitation en relation avec ces nouvelles infrastructures ou l'ordre dans lequel elles seraient réalisées, les reports successifs de la réunion commune aux deux projets sur la question du financement, les inquiétudes sur les capacités de mobilisation des partenaires dans un contexte budgétaire de plus en plus contraint ou la part de valorisation foncière dans les recettes, tous ces facteurs soulevaient de très nombreuses questions.

Elles ont été posées par les divers intervenants jusque dans les derniers jours du débat, à propos du protocole du 26 janvier 2011 et bien que ce dernier consacre au sujet des développements détaillés, comme d'ailleurs le Plan de complémentarité présenté deux mois auparavant par le président du Conseil régional.

Pour résumer, devant le volontarisme affiché à propos du financement mais les incertitudes quant à sa réalisation, les interrogations et prises de position du public, notamment sur la part des usagers, des entreprises, des contribuables locaux ou nationaux, comme sur le recours à l'emprunt puis sur son remboursement et sur la définition d'un plan de financement annuel pour au moins quinze ans n'ont pas manqué pendant ces quatre mois.

I. LES PROPOSITIONS DU « RAPPORT CARREZ »

Dans un rapport intitulé « Grand Paris. Financement du projet de transport », Gilles Carrez, le 30 septembre 2009 a proposé une synthèse entre ce qui était alors le schéma de transport du secrétariat d'Etat chargé du développement de la région Capitale et le Plan de mobilisation de la Région Ile-de-France (comprenant Arc Express), prolongé jusqu'en 2025. Il avait estimé les besoins d'investissement (2010-2025) à 24,4 milliards d'euro et les besoins de fonctionnement incluant les coûts du matériel roulant et de la mise en accessibilité du réseau à 43,2 milliards d'euro.

Le financement de l'investissement (2010-2025) était obtenu par :

- une participation du budget de l'Etat : 6,4 milliards,
- une « modernisation » des ressources fiscales assis sur les bureaux, les commerces et les locaux de stockage : 7,2 milliards,
- une contribution des usagers de la route (notamment par la création d'une éco-redevance poids lourds) : 1,9 milliards,
- une taxe spéciale d'équipement Grand Paris : 1,6 milliards,
- une augmentation, en Ile-de-France, de la taxe de séjour : 0,5 milliard,
- l'emprunt qui devait couvrir les 5,8 milliards restants.

Le financement du fonctionnement était obtenu par :

- la « modernisation » du versement transport comprenant son augmentation : 11,9 milliards,
- une évolution des recettes tarifaires incluant un renouvellement de la politique de tarification et une augmentation continue du volume annuel des recettes tarifaires : 16,5 milliards,
- des gains consécutifs à un accroissement de productivité des opérateurs de transport,
- pour le solde, un appel à l'emprunt à 30 ans, donc partiellement amortissable au-delà de 2025.

Ces propositions ont été évoquées tout au long du débat public, une intervention de Gilles Carrez ayant été sollicitée (et obtenue) pour une réunion commune aux deux débats le 8 novembre 2010, à Nogent-sur-Marne, sur les coûts et financements, qui a été finalement annulée.



II. A L'ORIGINE, UN PLAN DE FINANCEMENT POUR DEUX ARCS

À l'ouverture du débat public, le STIF avait présenté son estimation des coûts et financements des deux premiers arcs de la rocade.

Le dossier originel indiquait :

« Compte tenu des hypothèses techniques, le coût du projet est estimé par arc, selon le tracé retenu, pour l'arc sud de 2,8 à 3,1 milliards d'euros et pour l'arc nord de 2 à 2,3 milliards d'euros. Les estimations sont présentées en euros hors taxes, valeur décembre 2008. »

Le dossier d'Arc Express a été adopté à l'unanimité du Conseil du STIF, comme partie intégrante du Plan de Mobilisation en faveur des transports. Une participation dépendant de la volonté de l'Etat est, dès l'origine, indispensable pour couvrir la totalité des coûts. Sur les ressources de financement, le dossier du maître d'ouvrage indique :

« Concernant la réalisation concrète du projet, les engagements financiers sur lesquels se sont d'ores et déjà engagées la Région et les collectivités locales sont les suivants : Région : 540 millions d'euros ; Départements (Paris, CG 92, CG 93 et CG 94) : 360 millions d'euros. Ces engagements représentent près d'un milliard d'euros [...]. »

Cet engagement a été pris au cours de l'année 2009 et a été formalisé dans les délibérations adoptées par les collectivités franciliennes en soutien du Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France. Ce Plan a prévu, pour Arc Express, une enveloppe globale de 3,5 milliards d'euros, contenue dans le 3ème volet du Plan (« Préparer l'avenir »). Elle correspond à une première tranche de réalisation du projet, qui couvrirait l'arc sud dans son intégralité et un commencement de travaux sur l'arc nord. Pour compléter ce plan de financement, le Plan de mobilisation a prévu : une participation de l'État (fonds propres) à hauteur de 200 millions d'euros ; une affectation de nouvelles ressources régionales et nationales à hauteur de 2,4 milliards d'euros.

La poursuite des études et des discussions entre les différents partenaires du projet permettra de préciser la manière dont sera couverte cette part de financement attendue, et devra également permettre de dégager un plan de financement pour la partie d'Arc Express non couverte par le Plan de mobilisation (de 1,3 à 1,9 milliard d'euros selon les estimations de coûts qui ont été faites). »

Dès le début du débat public, des inquiétudes se font jour : « pourquoi poursuivre deux projets concurrents avec deux débats concomitants et deux budgets conséquents, alors qu'à tous les niveaux, le pays est gravement endetté ? »³⁰³ ; « Au niveau du financement, il y a un trou noir »³⁰⁴.

L'appréhension d'une insuffisance de moyens d'investissement fait craindre que les deux projets, estimés nécessaires, ne soient « réduits dans leurs ambitions »³⁰⁵ car, tout le monde ne pense pas que la problématique financière soit aisée à gérer : « Dans un contexte de crise économique et de déficit budgétaire, ne doit-on pas craindre que les projets Grand Paris et Arc Express soient réduits dans leurs ambitions ? »³⁰⁶ ; ou bien encore, « Les partenaires vont certainement devoir emprunter : combien d'années va durer le remboursement des emprunts ? »³⁰⁷. L'impasse de financement suscite des exclamations telles que « Qui va payer ? pas comme cette année les parisiens dont l'augmentation a été lourde »³⁰⁸ ; et encore « ce projet aura-t-il un impact sur nos impôts ? »³⁰⁹.

C'est la même préoccupation qu'exprime le Collectif A 103 : « Eu égard aux capitaux engagés dans ces travaux et aux probables dépassements de budget, il est impératif qu'une étude financière préalable et précise soit réalisée. En effet, il est à craindre qu'une hausse des impôts fonciers et locaux provoquerait un déplacement de populations vers des zones éloignées de transport en commun³¹⁰ »

Au fil des rencontres, de nombreuses questions ont été posées, en attente d'une réunion commune aux deux débats publics consacrée aux thèmes des coûts et des financements prévue le 8 novembre à Nogent-sur-Marne, reprogrammée pour le 5 janvier 2011 et, à nouveau reprogrammée pour avoir finalement lieu le 12 janvier 2011 à Paris.

Concernant les deux projets Arc Express et Réseau de Transport Public du Grand Paris, la Ville de Vitry-sur-Seine pointait des incertitudes financières : « Pour une action concrète et efficace, la question des financements est à aborder de façon précise par les deux projets. On ne dispose pas de plans de financements prévisionnels permettant d'évaluer l'équilibre des projets, et de mesurer par exemple le poids des différents modes de financement envisagés, ainsi que la durée d'amortissement. Sur le volet fonctionnement du plan de financement, on ne dispose pas non plus des coûts envisagés. »³¹¹

303 Question n°9 de Nicolas Lami.

304 Question n°93 de Jack Dadou.

305 Question n°96 de Olivier Blanc.

306 Question n°115 de Guy Gaonach.

307 Question n°44 de Samuel Bargas.

308 Question n°114 de Annabelle Bonn.

309 Cahier d'acteur du Collectif A 103, janvier 2011.

310 Cahier d'acteur de la Ville de Vitry-sur-Seine, janvier 2011.

311 Cahier d'acteur du Conseil économique et social régional (CESER), décembre 2010.

Le Conseil économique, social et environnemental régional avait exprimé son souci concernant l'exploitation : « Au-delà des coûts d'investissement, le CESER souhaite que des engagements soient pris sur les coûts d'exploitation afin d'éviter toutes dérives. »³¹²

III. UN PLAN DE FINANCEMENT POUR LA ROCADE ENTIÈRE

Les évaluations ont varié, notamment au fur et à mesure de l'approfondissement du projet qui, parti de deux arcs, voyait le débat progressivement s'élargir, en termes de coûts et de financements, à la boucle entière. A Clamart (le 2 décembre 2010), la boucle complète était estimée à 8 milliards d'euros. « Nous avons entendu des chiffres, 7 milliards, 22 milliards, 35 milliards. J'ai cru comprendre, dans les médias, à propos du T3, donc le tramway parisien, que le coût final était pratiquement le double du devis initial. J'aimerais que ceux qui prendront la décision aient une responsabilité financière sur le respect du devis initial. Cela pourrait nous rassurer sur les questions d'emprunt. »³¹²

Des questions sont alors posées concernant l'estimation du coût de la rocade complète. Ainsi, par exemple :

« Comment expliquez-vous que le coût des deux fuseaux Est et Ouest d'Arc Express soit chiffré à environ 1,9 milliards d'euros, contre 2,3 milliards pour le seul arc Nord et 3,1 milliards pour le seul Arc Sud ? N'y-a t'il pas une sous-évaluation des arcs Est et Ouest ? De ce fait, le bouclage de l'Arc Express se situerait aux alentours de 10 à 12 milliards d'euros, soit un doublement des 6 milliards du coût total annoncés. »³¹³

Et la réponse indique : « Au total, le coût de la boucle Arc Express est estimé entre 7 et 8 milliards d'euros suivant les tracés retenus. »

Le 12 janvier 2011, la directrice générale du STIF a précisé les estimations des coûts d'investissement pour une rocade complète :

« Ces estimations que nous avons faites sont complètes puisqu'elles intègrent le gros œuvre - les tunnels, les tranchées, les stations, les ouvrages divers - le second œuvre, en particulier les équipements, qu'ils soient liés ou non au système des stations - les puits de ventilation / désenfumage, les accès pompiers, etc. - le matériel roulant et les frais généraux du projet. Ce sont des frais que l'on retrouve dans tous les projets, les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et puis, en général, une provision pour aléas et imprévus.

Au vu des études, nous sommes arrivés aux estimations suivantes : de 2,5 à 2,8 milliards d'euros pour l'Arc Sud selon le tracé choisi - je rappelle en effet que, selon les variantes proposées au débat, le linéaire est plus ou moins long et donc, le coût varie d'autant - de 1,8 à 2 milliards d'euros pour l'Arc Nord, de 800 millions à 1,2 milliards d'euros pour l'Arc Est et de 1,2 à 1,3 pour l'Arc Ouest - un faible différentiel puisque nous proposons pour cet arc uniquement deux variantes très locales. Nous arrivons ainsi, pour l'infrastructure et pour les gares, à un coût total qui se situe entre 6,3 et 7,3 milliards d'euros, selon le tracé retenu pour l'ensemble de la boucle. Si on ajoute le coût du matériel roulant, chiffré entre 825 et 960 millions d'euros pour la totalité de la boucle, nous arrivons à un coût global pour le projet estimé entre 7,1 et 8,3 milliards d'euros. »

Il a été précisé ensuite que ces montants incluent « le minimum des conditions d'inter-modalité », c'est-à-dire de passage entre Arc Express et les autres moyens de transport (rabattement de bus, vélos, etc...), ce qui va au delà du maillage, mais sans inclure de parcs de stationnement automobile.

IV. DES HYPOTHÈSES DE FINANCEMENT DU PLAN DE MOBILISATION, INCLUANT ARC EXPRESS

Le déficit prévisible a été aussi évalué par le STIF le 12 janvier 2011, c'est-à-dire, après le vote de la loi de finance rectificative pour 2010.

« Au-delà d'Arc Express, quand on évoque le Plan de Mobilisation, il s'agit de prolongements de lignes de métro en correspondance avec Arc Express, du prolongement des quatre lignes de tramways existantes, dont la desserte de Clichy-Montfermeil et la réalisation de quatre nouvelles lignes. Il s'agit aussi de l'amélioration du fonctionnement des lignes de RER pour plus de régularité et plus de confort et des projets neufs comme le prolongement du RER E à l'ouest et la création de liaisons de rocades en tram-train en grande couronne. Enfin, 300 kilomètres de projets de bus en site propre, notamment sur la desserte du plateau de Saclay. La mise en œuvre de ce plan est une réalité, près de la moitié de ces projets sont déjà en travaux et seront mis en service en 2014. Le Plan de Mobilisation s'élève à près de 19 milliards d'euros, montant sur lequel une enveloppe de 3,5 milliards d'euros a été fléchée pour réaliser la première phase du projet Arc Express qui correspond à la réalisation de l'Arc Sud et au lancement des travaux sur l'Arc Nord. »

³¹² Dominique Hardy, Verbatim de la réunion de Clamart, 2 décembre 2010, page 46.

³¹³ Question n°81 de Jean Lougaux.



Ce coût estimé à 19 milliards d'euros devrait être couvert par les recettes suivantes :

- 12,4 milliards des collectivités territoriales,
- 2 milliards attendus de l'Etat, dans le cadre du Contrat Etat-Région,
- pour le reste, des ressources fiscales nouvelles (reprises du rapport de Gilles Carrez).

Le 12 janvier 2011, le STIF indiquait :

« La loi de finances rectificative pour 2010 a bel et bien créé des ressources fiscales nouvelles parmi celles identifiées par la commission Carrez. Pour autant, d'après les termes de la loi, seul 1 milliard d'euros est affecté au financement du Plan de Mobilisation en lieu et place des 4,6 milliards d'euros attendus. Ces 3,6 milliards d'euros manquants sont perçus par la Société du Grand Paris au détriment de la réalisation de l'ensemble des projets inscrits au Plan de Mobilisation. » Les incertitudes sur les financements demeuraient fortes.

V. UN PLAN DE COMPLÉMENTARITÉ AU PLAN DE MOBILISATION

Le 15 novembre 2010, la Région Ile-de-France a présenté au Premier Ministre une « contribution précisant les possibilités de financements et de complémentarité de projets de transport » du STIF et de la SGP comprenant le plan de financement d'un réseau régional de transport, chiffrant les contributions attendues de l'Etat et des collectivités territoriales jusqu'à l'horizon 2025. Le tableau de financement escomptait 2,7 milliards d'euros en provenance du budget de l'Etat et 10,225 milliards d'euros de « ressources nouvelles ». Le supplément, estimé à 5,1 milliards d'euros dans la lettre au Premier Ministre, était évalué à 10,6 milliards le 12 janvier 2010 afin de couvrir notamment l'arc ouest et l'arc est d'Arc Express et un arc « Grand Est ».

VI. DES INCERTITUDES CONSTANTES

En période de négociation continue entre la Région Ile-de-France et l'Etat, il n'y a eu, jusqu'au 26 janvier 2011, aucun projet équilibré de financement. Des associations les ayant étudiés ont pointé des difficultés des projets : « Il est difficile d'évaluer le véritable coût de l'une ou l'autre rocade. Les bilans sociaux économiques ou financiers ne sont pas ou peu détaillés [...] Côté ressources, le recours à l'emprunt ne résout pas le problème de l'insuffisance des montants annuels actuellement disponibles, puisqu'il faudra rembourser tout en poursuivant l'investissement.

L'AUT refuse que la part de l'utilisateur soit la variable d'ajustement : son augmentation n'est justifiée qu'à la mesure des progrès du service délivré, donc bien longtemps après l'engagement des travaux et sous réserve qu'à l'horizon de la mise en service de la rocade la dégradation du réseau existant ait été enrayerée. Restent d'autres pistes de recettes nouvelles souvent évoquées : le FARIF, le produit des amendes, la hausse du Versement Transports, son harmonisation dans le Bassin Parisien et son extension aux petites entreprises, le péage urbain. L'AUT suggère d'étudier la possibilité d'introduire un péage urbain au franchissement de la rocade, avec parking concomitant lorsqu'elle sera bouclée : ce serait une recette bien adaptée au remboursement d'un emprunt, et aussi un aiguillon pour l'achèvement du projet. »³¹⁴

L'association Dossiers et Débats pour le Développement Durable déclare pour sa part : « Pour assurer la robustesse financière d'un projet global, il convient de définir d'abord une enveloppe financière ambitieuse mais réaliste à l'échelle des 15 prochaines années, dans laquelle pourront s'inscrire les éléments du réseau que le débat public aura retenus comme les plus pertinents. Le risque financier sera d'autant mieux maîtrisé que les réalisations répondront à un phasage dans le temps élaboré en fonction des priorités retenues. »³¹⁵

VII. LES COÛTS D'EXPLOITATION ET LEUR COUVERTURE

C'est à la réunion du 12 janvier 2011 que le STIF a articulé un chiffre pour le coût annuel d'exploitation de l'ordre de 325 millions d'euros pour la totalité de la rocade Arc Express.

Il a également expliqué que le coût actuel de fonctionnement des transports publics en Ile-de-France est couvert par trois sources. En premier lieu, il est couvert par les recettes tarifaires, c'est-à-dire par les titres de transport dont s'acquittent les voyageurs. La deuxième source de financement provient de l'impôt dont s'acquittent les employeurs, quels qu'ils soient dès qu'ils emploient plus de neuf salariés, le versement transport. Enfin, le reste du financement du fonctionnement des transports provient des collectivités locales qui contribuent au budget du STIF.³¹⁶

³¹⁴ Cahier d'acteur de l' Association des usagers des transports d'Ile-de-France (FNAUT IDF).

³¹⁵ Contribution Association 4 D - Dossiers et Débats pour le Développement Durable.

³¹⁶ Verbatim de la réunion thématique sur le financement, le 12 janvier 2011, page 5.

En réponse à de nombreuses questions, le STIF avait toujours dit qu'il n'y aurait pas de tarification spéciale pour l'utilisation d'Arc Express, mais à partir de la proposition articulée le 15 novembre 2010 par le président Huchon, une partie du débat s'est élargie à l'ensemble du Plan de Mobilisation, puis à une esquisse de projet fusionné, ce qui a conduit à aborder les questions sous des angles nouveaux.

D'abord, le coût annuel d'exploitation de l'ensemble des moyens nouveaux compris dans le Plan de Mobilisation (estimé à 19 milliards d'investissement), comprenant les deux arcs prioritaires d'Arc Express, a été évalué à 800 millions d'euros par an, à partir de 2020, après une montée progressive en puissance. Dans ce cadre, le STIF relevait (parmi diverses incertitudes conduisant à redouter une impasse de 325 millions d'euros sur les 800 attendus) : « Le voyageur doit, lui aussi, être mis à contribution de manière raisonnable, sans obérer son pouvoir d'achat. Les estimations [...] faites montrent qu'un point de hausse tarifaire chaque année, récurrente, permet de dégager 290 millions d'euros à l'horizon 2020. »³¹⁷

Ensuite, le déséquilibre prévisionnel, pour le STIF, de l'exploitation du Réseau de Transport Public du Grand Paris, a été évoqué, le 12 janvier 2011, en ces mots : « Il ressort des termes de la loi que le STIF devra supporter, en tant qu'autorité organisatrice, la charge de l'entretien de l'infrastructure du Réseau du Grand Paris. Il devra également prendre en charge l'entretien et le renouvellement du matériel roulant. Enfin, les coûts de fonctionnement du service devront également être assumés par lui. Or, nos premières estimations nous ont conduits, à identifier des dépenses de fonctionnement liées au projet du Grand Paris de l'ordre de 1,2 milliards d'euros par an et, si ces chiffres se confirmaient, le projet du Grand Paris aboutirait à augmenter la charge annuelle qui pèse sur le STIF de 400 millions d'euros en la faisant passer à 1,2 milliard d'euros en lieu et place des 800 millions d'euros identifiés pour le fonctionnement du Plan de Mobilisation, en se situant à l'échéance de 2025. Vous voyez que c'est près de 700 millions d'euros de financement qui restent à couvrir. »³¹⁸

Dans le flou de la présentation financière initiale, de nombreuses questions expriment la perplexité des citoyens. Ainsi, par exemple : « Y aura-t'il des interconnexions tarifaires entre ce nouveau métro et les transports RATP/SNCF ? »³¹⁹. Des citoyens proposent aussi des solutions.

Ainsi, par exemple : « Pourquoi ne pas remettre à plat le découpage des zones tarifaires actuelles ? Ne serait-il pas discriminant pour les usagers de banlieue d'insérer votre projet entre les zones 2 à 4 ? Ce serait pourtant plus logique d'intégrer tout le réseau en zone 1 à 2 comme pour le métro actuellement ! »³²⁰ La réponse était alors : « La tarification appliquée par Arc Express sera la même que sur les autres lignes du réseau de transport francilien, notamment en ce qui concerne l'usage des forfaits Navigo [...]. Les règles de zonage utilisées pour les gares Arc Express seront les mêmes que celles appliquées pour les stations existantes [...]. Les gares envisagées pour les arcs prioritaires se situent, pour l'essentiel, dans les zones 2 et 3 de la tarification en vigueur avec une petite incursion en zone 4 (Noisy-le-Grand) ».

Le Conseil général de Seine et Marne préconise, comme « orientation », de : « remettre à plat la tarification par zones concentriques de la carte orange qui ne correspond plus à la réalité des déplacements des Franciliens et aux services multimodaux à venir »³²¹.

Concernant les dépenses de fonctionnement, la CGT RATP propose : « une augmentation significative du versement transport payé par les entreprises et une modification de son assiette qui ne devrait plus reposer sur la seule masse salariale, mais intégrer des revenus financiers des entreprises et être modulée de sorte à favoriser l'emploi »³²².

Le point de vue des entreprises, exprimé par la Chambre de commerce de Paris, est différent. Elle estime que « les entreprises sont maintenant au taquet » en assurant 48 % des frais de fonctionnement, et que par conséquent, il faudrait plutôt se tourner vers « les usagers qui contribuent pour 33 % actuellement, [ce qui est] un pourcentage qui est extrêmement faible par rapport à celui qu'on rencontre dans les autres collectivités »³²³.

317 Verbatim de la réunion thématique sur le financement, le 12 janvier 2011, page 8.

318 Verbatim de la réunion thématique sur le financement, le 12 janvier 2011, page 9.

319 Question N°34 de Michel Vauchon.

320 Question N° 82 de Jean Lougaux.

321 Délibération du Conseil général de Seine-et-Marne, 17 décembre 2010.

322 Cahier d'Acteur de la CGT/RATP, janvier 2011.

323 Bernard Irion, Chambre de Commerce de Paris, verbatim de la réunion thématique sur le financement, Paris, le 12 janvier 2011, pages 38-39.



Sur ces problèmes de tarifications, qui concernent directement les utilisateurs de transport, le président Huchon, en réponse à Samy Hayon, à la réunion publique du 12 janvier 2011, a indiqué :

« J'ai passé un engagement avec mes partenaires, à l'issue des élections régionales, et dedans est l'idée, si c'est possible, d'aller vers une tarification unique, sans amputer pour autant le Plan de Mobilisation pour les transports. Donc, nous cherchons une issue. En tous cas, les chiffres que vous citez, 80, 100 euros [pour moi] sont complètement fantaisistes [...] Sur la tarification, nous venons de baisser de manière significative la tarification des transports en supprimant, après la zone 7 et 8, la zone 6, et, par ailleurs, nous lançons –c'est lancé d'ailleurs, c'est voté au budget – la gratuité pour les jeunes en insertion, ce qui va concerner au moins 20 à 30 000 jeunes dans notre région, s'ajoutant à l'ensemble des catégories qui bénéficient, soit d'une gratuité, soit d'une diminution considérable du tarif des transports. C'est quand même 1 million 150 000 personnes en Ile-de-France qui bénéficient de cela. Quand on voit, par ailleurs, comme le rappelait le représentant de la Chambre de commerce, que les entreprises remboursent 50% du Pass Navigo pour ceux qui travaillent et qui ont des revenus, on voit bien que la question de la tarification reste une question qui peut continuer, me semble-t-il, à être posée. »³²⁴

VIII. LE PROTOCOLE DU 26 JANVIER 2011

Au terme de ce protocole « L'Etat et la Région décident d'unir leurs efforts afin de permettre la réalisation d'ici 2025 [...] des opérations relatives à la réalisation d'un projet de transport résultant des projets de métro automatique Arc Express et du Réseau de Transport Public du Grand Paris. Ces opérations correspondent à un montant global d'investissement évalué à 20,5 milliards d'euro ».

Le financement prévu par le protocole reste encore imprécis et présente un caractère provisoire. Une clause de rendez-vous avant fin 2013 mentionne que : « conformément au I. de l'article 2 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le Gouvernement remettra au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant les capitaux et les ressources nécessaires à la finalisation des investissements en matière de transport du Grand Paris. Ce rapport analysera, d'une part, la mise en œuvre du Plan de mobilisation et du réseau de métro automatique, ainsi que le respect des engagements afférents. »



Présentation du protocole d'accord État/Région lors de la réunion de clôture du 31 janvier 2011 au Palais des Congrès de Paris

³²⁴ Verbatim de la réunion thématique sur le financement, le 12 janvier 2011, page 41.

PARTIE VII CONCLUSION

Le débat sur le projet de métro en rocade Arc Express présenté par le STIF, jumelé avec celui sur le projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris soutenu par la Société du Grand Paris a recueilli un large succès, mobilisant plusieurs milliers de personnes lors des réunions publiques et touchant un public beaucoup plus large sur Internet.

Si les débats ont parfois conduit à un affrontement entre les deux maîtres d'ouvrage et à des interventions insistantes d'élus qui voulaient marquer leurs territoires, il a aussi, surtout, permis à de très nombreux citoyens de faire entendre leurs voix sur les projets qui étaient présentés et, bien au-delà, sur les transports collectifs en Ile-de-France.

Avant même que l'on connaisse les décisions des maîtres d'ouvrage, on ne peut que se réjouir que la voix des franciliens ait été entendue. Le protocole Etat-région répond en effet à de nombreuses attentes en fusionnant les projets, en mobilisant un financement important, non seulement pour créer un nouveau réseau, mais aussi pour améliorer l'existant.

Le débat public aura contribué à la réalisation de cet accord, même s'il n'en est pas l'unique cause. Pour autant ce protocole, dans lequel l'identité d'Arc Express s'estompe, et qui n'a pu être que sommairement discuté, ne répond qu'imparfaitement aux souhaits exprimés et reste encore imprécis sur de nombreux points.

Pour s'en tenir aux arcs Sud et Nord, soumis au débat animé par notre commission, on relèvera que si le tracé et les stations de l'arc sud présentés dans le « Grand Paris Express » correspondent aux attentes du public, il en va autrement au nord où la « desserte fine » retenue pour le sud ne paraît pas reprise.

Par ailleurs, à l'ouest, le débat sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris a permis de soumettre à la discussion les liaisons entre l'Arc Sud et l'Arc Nord. Cependant, il n'en va pas de même pour la liaison en proche couronne à l'est. En effet, le protocole a estimé que le « tracé et les modalités techniques de cet arc restaient à définir à la suite d'une mission d'étude mandatée par le Ministre de la Ville, à conduire d'ici le 30 mars 2011 », c'est-à-dire, avant même la publication des comptes-rendus et des bilans des débats.

Cette liaison, n'ayant été formellement soumise au débat ni dans le cadre d'Arc Express ni dans celui du Réseau de Transport Public du Grand Paris, devra faire l'objet d'une nouvelle saisine de la CNDP, comme le STIF s'y est engagé.

De plus, selon le protocole entre l'État et la Région, ces derniers « s'engagent à trouver les moyens d'un partage de la maîtrise d'ouvrage des projets susmentionnés, conformément aux contributions de chacun et dans un objectif d'efficacité opérationnelle. Le cadre juridique de ce partage sera élaboré au cours du premier semestre 2011. » Dans ces conditions, nul ne sait aujourd'hui quel sera le maître d'ouvrage (ou quels seront les maîtres d'ouvrages) qui aura (qui auront) à satisfaire aux dispositions de l'article L.121-13.1 du Code de l'Environnement et informera (informeront) la CNDP « 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. » Il conviendrait donc que les décisions attendues à l'issue du débat public de la part des deux maîtres d'ouvrages, STIF et SGP, pour être cohérentes, en tiennent compte et soient précédées des arbitrages indispensables.

Enfin tout en constatant que ce débat a été un grand succès pour la procédure du débat public, on doit remarquer, sans en diminuer la portée, que le cadre était particulièrement mobilisateur pour le grand public :


- Les transports en commun en Ile-de-France intéressent potentiellement plus de dix millions d'usagers, et le débat n'a pas porté seulement sur les transports du futur mais sur la situation actuelle,
- La coordination des deux débats et la confrontation de deux projets permettait de penser que les avis exprimés seraient pris en considération pour le choix qui devait être effectué, même si, de façon très large, un rapprochement, une fusion, a été demandée.



PARTIE VIII

ANNEXES

1. La lettre de Saisine de la CNDP



La directrice générale
 DPI/FCE/SGo/MHM- 2009-4157
 Affaire suivie par :
 Sandrine GOURLET ☎ 01.53.59.14.09
 Michel GLOMOT ☎ 01 53 59 21 32

ARRIVÉE
CNDP

09 JUIL. 2009

N°

Paris, le - 9 JUIL. 2009

Monsieur Philippe DESLANDES
Président de la Commission
nationale du débat public
CNDP
6, rue du Général Camou
75007 PARIS

Monsieur le président,

Dans le cadre de l'application du décret n°2002-1275, relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, je vous prie de trouver ci-joint le dossier de saisine relatif au projet Arc Express.

Arc Express est un projet de métro automatique en proche couronne d'une soixantaine de kilomètres, maillant efficacement les lignes de transport collectifs existantes (lignes de métro, RER et trains de banlieue, tramways). L'ambition d'Arc Express est de desservir efficacement et rapidement les grands pôles économiques et d'habitat existants ou en développement, atouts essentiels de la Région Île-de-France.

Arc Express profitera également aux habitants de la grande couronne en améliorant sensiblement l'accessibilité aux emplois de la Région ainsi qu'au cœur d'agglomération en déchargeant le réseau existant.

Ce sera donc un projet structurant de transport et d'urbanisme à l'échelle métropolitaine. Le trafic attendu est de l'ordre de 1 millions de voyageurs. Le coût d'infrastructure de ce projet est de plusieurs milliards d'euros ; il est réalisable en plusieurs arcs.

Le projet Arc Express est inscrit au Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), adopté par délibération du Conseil régional le 25 septembre 2008 et au Contrat de projet Etat - Région Ile de France 2007-2013. Le programme des études d'Arc Express a été approuvé par la Conseil du STIF le 12 décembre 2007. Ces études ont conduit à la préparation d'un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP). Ce DOCP a été approuvé par le Conseil du STIF le 8 juillet 2009.

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE
 41, rue de Châteaudun • 75009 Paris
 métro : Trinité-d'Estienne d'Orves • bus : 26-32-43-67-74
 tél. 01 47 53 28 00 • fax 01 47 05 11 05 • www.stif.info

Le Conseil a émis le vœu que le débat éventuel qui pourrait s'ouvrir s'attache à la compatibilité de ce projet avec un corridor du tracé nord passant par Le Bourget. Ce tracé figure dans les cartes présentées par M. le secrétaire d'Etat chargé du développement de la Région Capitale.

La maîtrise d'ouvrage de ce projet est assurée par le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France.

Dans ce cadre, je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, le dossier de saisine composé d'une synthèse du projet et de ses enjeux, puis d'une étude de contexte. Celle-ci a été réalisée afin de recueillir le point de vue des acteurs concernés par le projet.

En espérant que ce document vous permette de vous prononcer sur la suite à réserver à cette saisine, je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.


Sophie MOUGARD

PJ : Dossier de saisine
Délibération du Conseil du STIF



2. La décision de la CNDP d'organiser un débat public

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 SEPTEMBRE 2009

DÉCISION N° 2009 / 42 / ARCEX / 1

PROJET ARC EXPRESS

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
- vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 9 juillet 2009, reçue le 9 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet Arc Express,
- vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 8 juillet 2009,

- après en avoir délibéré,

- considérant que le projet revêt un caractère d'intérêt national en visant à renforcer l'attractivité économique de l'Ile-de-France, favoriser le développement urbain de l'Ile-de-France, désenclaver les quartiers en difficulté et mieux desservir l'habitat et l'emploi,
- considérant que le projet, en permettant de favoriser fortement le report modal des transports individuels vers les transports collectifs, a un impact significatif sur l'environnement,
- considérant que les conditions de compatibilité de ce projet avec le projet de réseau de transports publics du Grand Paris devront être explicitées, le cas échéant, dans le dossier du débat et à l'occasion du débat,

DÉCIDE :

Article unique :

Le projet Arc Express doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le Président


Philippe DESLANDES

3. La liste des réunions publiques

Les réunions publiques spécifiques au débat public Arc Express sont en noir, celles communes avec le débat sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris sont en bleu, enfin celle commune aux trois débats Arc Express-RTPGP-Prolongement du RER E est en vert ³²⁵ :

- PARIS - Jeudi 30 septembre 2010-Réunion d'ouverture du débat
- SAINT-DENIS - Mercredi 13 octobre 2010-Réunion de lancement de l'Arc Nord
- CRETEIL - Mercredi 20 octobre 2010-Réunion de lancement de l'Arc Sud
- SAINT-MAUR - Jeudi 04 novembre 2010-Réunion territoriale : Saint-Maur-Des-Fossés, Maisons-Alfort, Créteil
- CHAMPIGNY/MARNE - Mercredi 10 novembre 2010-Réunion territoriale : Champigny-sur-Marne, Saint-Maur-des-Fossés, Villiers-sur-Marne, Noisy-Le-Grand, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois, Joinville-Le-Pont, Bry-sur-Marne
- LA DEFENSE - Jeudi 18 novembre 2010-Réunion commune aux trois débats Arc Express-RTPGP-Prolongement du RER E portant sur l'implantation des gares à la Défense et à Nanterre
- ARCUEIL - Jeudi 25 novembre 2010-Réunion territoriale : Arcueil, Cachan, Bagneux, Châtillon, Montrouge
- VITRY-SUR-SEINE - Mercredi 1er décembre 2010-Réunion territoriale, Vitry-sur-Seine, Ivry-sur-Seine, Maisons-Alfort, Alfortville, Créteil
- CLAMART - Jeudi 2 décembre 2010-Réunion territoriale : Clamart, Boulogne-Billancourt, Meudon, Issy-Les-Moulineaux, Vanves, Malakoff, Châtillon, Montrouge
- VILLEJUIF - Mardi 7 décembre 2010-Réunion territoriale : Villejuif, Arcueil, Cachan, Le Kremlin Bicêtre
- BAGNEUX - Jeudi 9 décembre 2010-Réunion territoriale : Bagneux, Arcueil, Cachan, Châtillon, Montrouge
- LA DEFENSE - Lundi 13 décembre 2010-Réunion territoriale : Puteaux, Nanterre, Courbevoie, Colombes, Bois-Colombes, La Garenne-Colombes
- GENNEVILLIERS - Mercredi 15 décembre 2010-Réunion territoriale : Gennevilliers, Asnières-sur-seine, Villeneuve-La-Garenne
- COLOMBES - Jeudi 06 janvier 2011 à 20 heures-Réunion territoriale : Puteaux, Nanterre, Courbevoie, Colombes, Bois-Colombes, La Garenne-Colombes, Asnières, Gennevilliers, Villeneuve la Garenne
- FONTENAY SOUS BOIS - Lundi 10 janvier 2011-Réunion territoriale : Champigny-sur-Marne, Saint-Maur-des-Fossés, Villiers-sur-Marne, Noisy-Le-Grand, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois, Joinville-Le-Pont, Bry-sur-Marne
- SAINT-CLOUD - Mardi 11 janvier 2011-Réunion concernant l'Arc Ouest
- PARIS - Mercredi 12 janvier 2011-Réunion thématique sur le financement
- ASNIERES – Jeudi 13 Janvier 2011-Réunion territoriale : Puteaux, Nanterre, Courbevoie, Colombes, Bois-Colombes, La Garenne-Colombes, Asnières, Gennevilliers, Villeneuve la Garenne
- ROSNY-SOUS-BOIS - Lundi 17 janvier 2011-Réunion sur l'Arc Est
- AUBERVILLIERS - Mardi 18 janvier 2011-Réunion territoriale : Aubervilliers, Saint-Denis, La Courneuve, Saint-Ouen, L'Ile-Saint-Denis
- PANTIN - Jeudi 20 janvier 2011-Réunion territoriale : Aubervilliers, Pantin, Bobigny
- SAINT-DENIS - Mardi 25 janvier 2011-Réunion de synthèse de l'Arc Nord
- CRETEIL - Jeudi 27 janvier-Réunion de synthèse de l'Arc Sud
- PARIS - Lundi 31 janvier 2010-Réunion de clôture

³²⁵ Pour les réunions territoriales, les listes des noms des communes correspondent aux territoires pour lesquels le STIF a fait une présentation plus détaillée de son projet. Pour les réunions communes, le STIF et la Société du Grand Paris n'ont pas abordé exactement les mêmes territoires, ceux indiqués correspondent à la présentation du STIF.



4. La liste des cahiers d'acteur³²⁶

ASSOCIATIONS DE COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DE LEURS ÉTABLISSEMENTS OU REGROUPEMENTS (6)

ACTEP (Association des collectivités territoriales de l'Est Parisien)
Agence pour l'Economie en Essonne
Conférence Territoriale de la Vallée Scientifique de la Bièvre Orbival, un métro pour la banlieue*
Pôle d'Orly
Seine-Amont Développement (94)

ASSOCIATIONS ET COLLECTIFS (27)

Action Citoyenne pour les Transports et l'Environnement de la Ville d'Issy-les-Moulineaux (ACTEVI)
Agir pour Colombes
Agir pour le Territoire des Deux Seines
Alter-Ekolo*
Association 4 D - Dossiers et Débats pour le Développement Durable**
Association de Défense et de Sauvegarde de l'Environnement du Plateau d'Avron (ADSEPA)
Association des Castors du Jardin Parisien
Association Française des Tunnels et de l'Espace Souterrain (AFTES)
Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs (AMUTC)
Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Économiques et de la Sécurité (ARDIES) Val d'Oise
Collectif A 103*
Collectif d'associations « Grand Paris – Grande et Petite Ceinture »*
Conseils de quartiers du Plateau - 18 juin 1940
Coordination Seguin Rives de Seine
Environnement 92
Environnement 93
Ile-de-France Environnement
Métro aux Rigollots
Naturellement Nanterre
Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise en Ile-de-France (L'Orie)
Rassemblement pour l'Étude de la Nature et l'Aménagement de Roissy-en-Brie et son district - (RENARD)
Regroupement de « Citoyens de Jouy-en-Josas »
SaDur
Sud Environnement
Usagers des Transports FNAUT Ile-de-France
Saint-Maur Demain
Val d'Oise Environnement (VOE)

ACTEURS DES TRANSPORTS PUBLICS EN ILE-DE-FRANCE (3)

RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens)
Réseau Ferré de France (RFF)
SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer)*

CHAMBRES CONSULAIRES ET ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES (7)

Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Val-de-Marne
Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles Val d'Oise – Yvelines
Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Seine-Saint-Denis
Chambre Régional du Commerce et de l'Industrie de l'Ile-de-France*
Club Val de Bièvre Entreprises
Délégation de Paris de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP-PARIS)
MEDEF (Mouvement des entreprises de France) Ile-de-France*

COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET LEURS ÉTABLISSEMENTS, REGROUPEMENTS OU INSTANCES (53)

Communauté d'Agglomération de Plaine Commune
Communauté d'Agglomération de Val de Bièvre*
Communauté d'Agglomération des Hauts-de-Bièvre
Communauté d'Agglomération des Portes de l'Essonne
Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres
Communauté d'Agglomération D'Argenteuil-Bézons
Communauté d'Agglomération d'Est Ensemble
Communauté d'Agglomération de la Plaine Centrale du Val-de-Marne
Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne
Communauté d'Agglomération du Val d'Orge
Communauté d'Agglomération Sénart-Val de Seine
Communauté de Communes du Plateau Briard
Conseil Economique Social et Environnemental Régional (CESER)*
Conseil général de la Seine-Saint-Denis
Conseil général de l'Essonne
Conseil général de Seine et Marne
Conseil général du Val d'Oise*
Conseil général du Val de Marne*
Syndicat de la Plaine de Montjean
Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Projets du Territoire des Deux Seine (SIEP)
Syndicat Mixte de Paris Métropole
Ville d'Arcueil
Ville d'Asnières-sur-Seine
Ville d'Aubervilliers

³²⁶ * Les cahiers d'acteur marqués d'une étoile sont spécifiques au débat public Arc Express (17 cahiers) ;

** les cahier marqué de deux étoiles sont communs aux trois débats sur Arc Express-Réseau de Transport Public du Grand Paris et Prolongement du RER E (2 cahiers) ; les cahiers qui ne sont marqués d'aucune étoile sont communs aux débats Arc Express et Réseau de Transport Public du Grand Paris (88 cahiers) ; entre parenthèse, à la suite des sous-titres est indiqué le nombre de cahier d'acteur.

Ville de Bagneux*
Ville de Bagnolet
Ville de Bobigny*
Ville de Bondy*
Ville de Cachan
Ville de Champigny-sur-Marne
Ville de Clamart
Ville de Clichy-la-Garenne
Ville de Colombes*
Ville de Courbevoie
Ville de Créteil
Ville de Fontenay-sous-Bois
Ville de Gennevilliers
Ville de La Courneuve
Ville de La Garenne-Colombes
Ville de l'Haÿ-les-Roses
Ville de Montreuil
Ville de Nanterre*
Ville de Neuilly-sur-Marne
Ville de Noisy-le-Grand
Ville de Pantin
Ville de Paris
Ville de Saint Ouen
Ville de Saint-Denis
Ville de Saint-Maur-des-Fossés
Ville de Stains
Ville de Villejuif
Ville de Vitry-sur-Seine
Ville d'Ivry-sur-Seine

ETABLISSEMENT D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE RECHERCHE (1)

Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur de l'Université Paris Est

ENTREPRISES-ACTEURS ÉCONOMIQUES (5)

Icade - Parcs de Plaine Commune
Klépierre Ségécé
Pôle Cinéma Audiovisuel Multimédia du Nord Parisien
Société Immobilière de Location pour l'Industrie et le Commerce (SILIC)**
Union Sociale pour l'Habitat d'Ile-de-France (USH-AORIF)

GROUPEMENT D'INTÉRÊT PUBLIC (1)

Atelier International du Grand Paris

ORGANISATIONS SYNDICALES DE SALARIÉS (2)

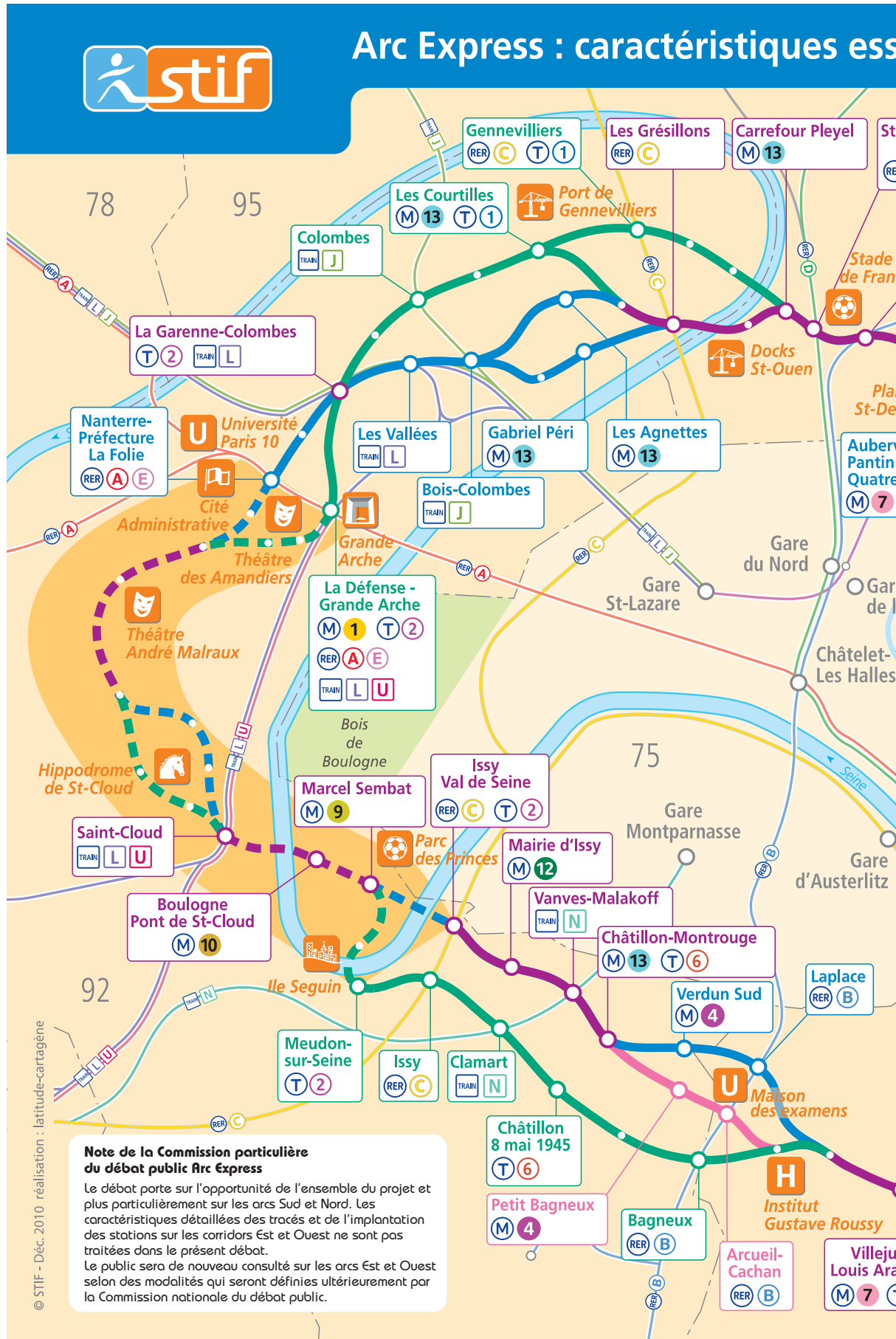
CGT (Confédération Générale du Travail)/RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens)
CFDT Ile-de-France*

PARTIS POLITIQUES (5)

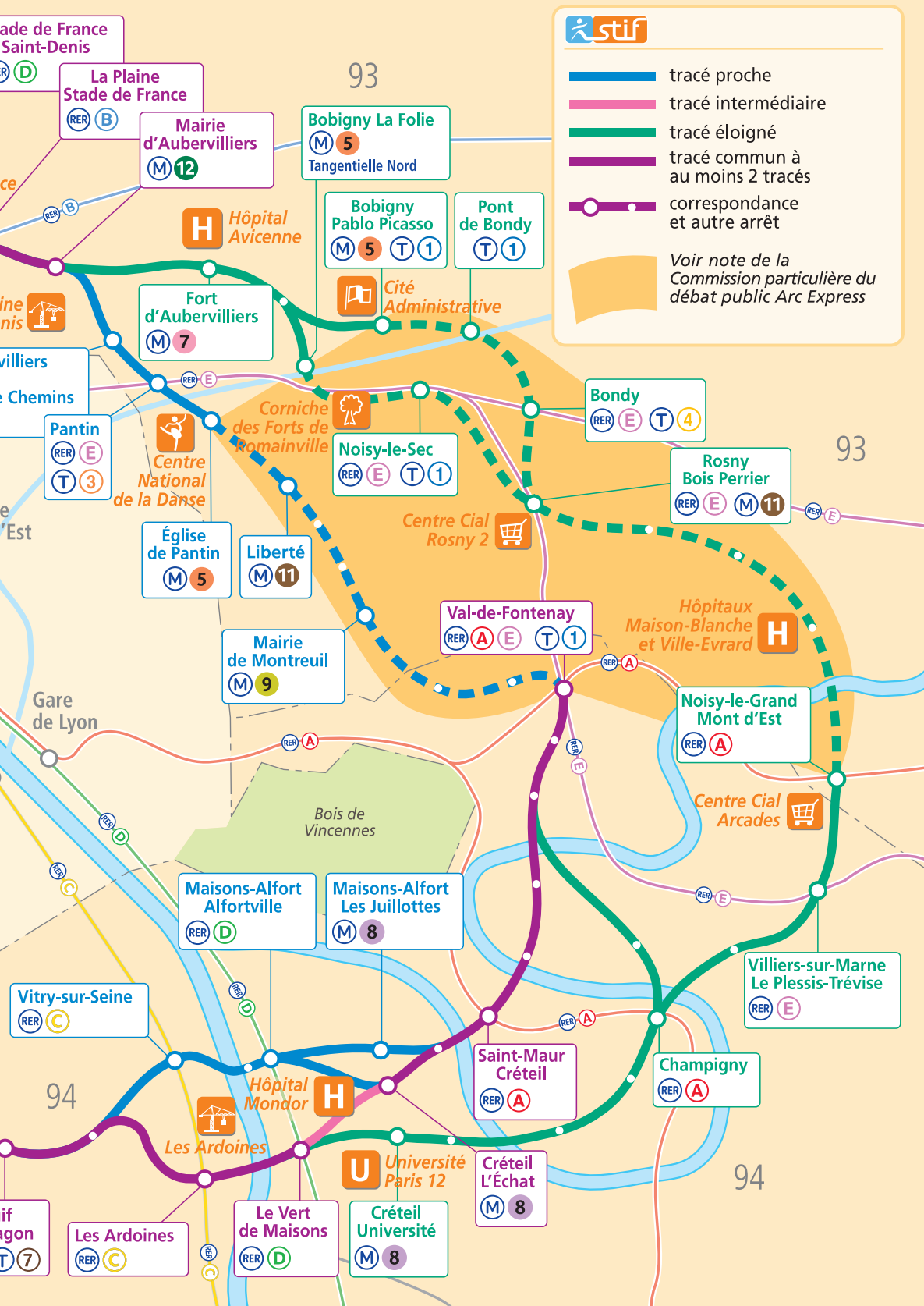
Europe Ecologie / Les Verts Ile-de-France
Mouvement Démocrate à Issy-les-Moulineaux
Nouveau Centre à Asnières-sur-Seine
Région Ile-de-France Groupe Front de Gauche - Parti communiste Français, Gauche Unitaire et Alternative Citoyenne
UDES 92 (L'Union Départementale des Élus Socialistes et Républicains des Hauts-de-Seine)



5. La carte du projet Arc Express



Essentielles de la rocade soumise au débat public



6. Le tableau budgétaire

FRAIS ENGAGES PAR LA CPDP	
Outils d'information et d'expression du public	
Conception, impression et distribution des outils d'information du public (documents de la CPDP, dossier et synthèses du maître d'ouvrage, cahiers d'acteurs) ; élaboration et mise en œuvre du plan de communication ; création et maintenance du site Internet.	1 157 287 €
Réunions publiques	
Organisation des réunions publiques et conférences de presse	580 360 €
Fonctionnement de la CPDP	
Installation matérielle et fonctionnement de la CPDP : location des bureaux, équipement informatique, fournitures, utilisation des services du bureau d'affaires, salaires, frais de déplacements du secrétariat général	312 068 €
TOTAL	2 049 715 €

FRAIS ENGAGES PAR LA CNDP	
Indemnités versées aux membres	51 559 €
Frais de déplacements remboursés aux membres	1 464 €
TOTAL	53 023 €

7. La lettre du 15 novembre du président de la Région au Premier Ministre

Paris, le 15 novembre 2010,

Monsieur le Premier Ministre,

Depuis maintenant deux mois, les projets portés par la Région et l'Etat sont soumis aux débats publics et à l'appréciation des acteurs de l'Ile-de-France.

Les réunions publiques, les contributions et les cahiers d'acteurs ont confirmé que le plan de mobilisation pour les transports porté par la Région, les collectivités et le STIF, dont la rocade Arc Express fait partie, répondait aux plus près aux besoins des Franciliens.

La nécessité de desservir les aéroports, le désenclavement des territoires de l'est de l'agglomération et l'attente d'une amélioration de l'offre de transports, notamment pour la grande couronne, ressortent aussi nettement des débats.

Cependant, de nombreuses questions concernant le calendrier, les moyens financiers et la faisabilité des projets portés par l'Etat restent aujourd'hui sans réponse, comme en témoigne notamment l'annulation, à la demande de la Société du Grand Paris, d'un débat consacré au financement qui devait se tenir le 8 novembre dernier à Nogent-sur-Marne en présence de Gilles Carrez.

Dans l'intérêt des Franciliens, je souhaite donc éclairer les débats publics par une contribution précisant les possibilités de financements et de complémentarité des projets de transport.

A cet effet, je vous transmets le plan de financement précis d'un réseau régional de transports comprenant les contributions de l'Etat, des collectivités territoriales ainsi que les nouvelles ressources attendues. Il permet d'envisager la mise en œuvre rapide des opérations du plan de mobilisation et esquisse l'enveloppe financière à l'intérieur de laquelle nous serions en mesure de réaliser, jusqu'en 2025, un projet



commun de métro automatique et de dessertes ferroviaires, schématiquement représenté sur une carte que vous trouverez également ci-jointe.

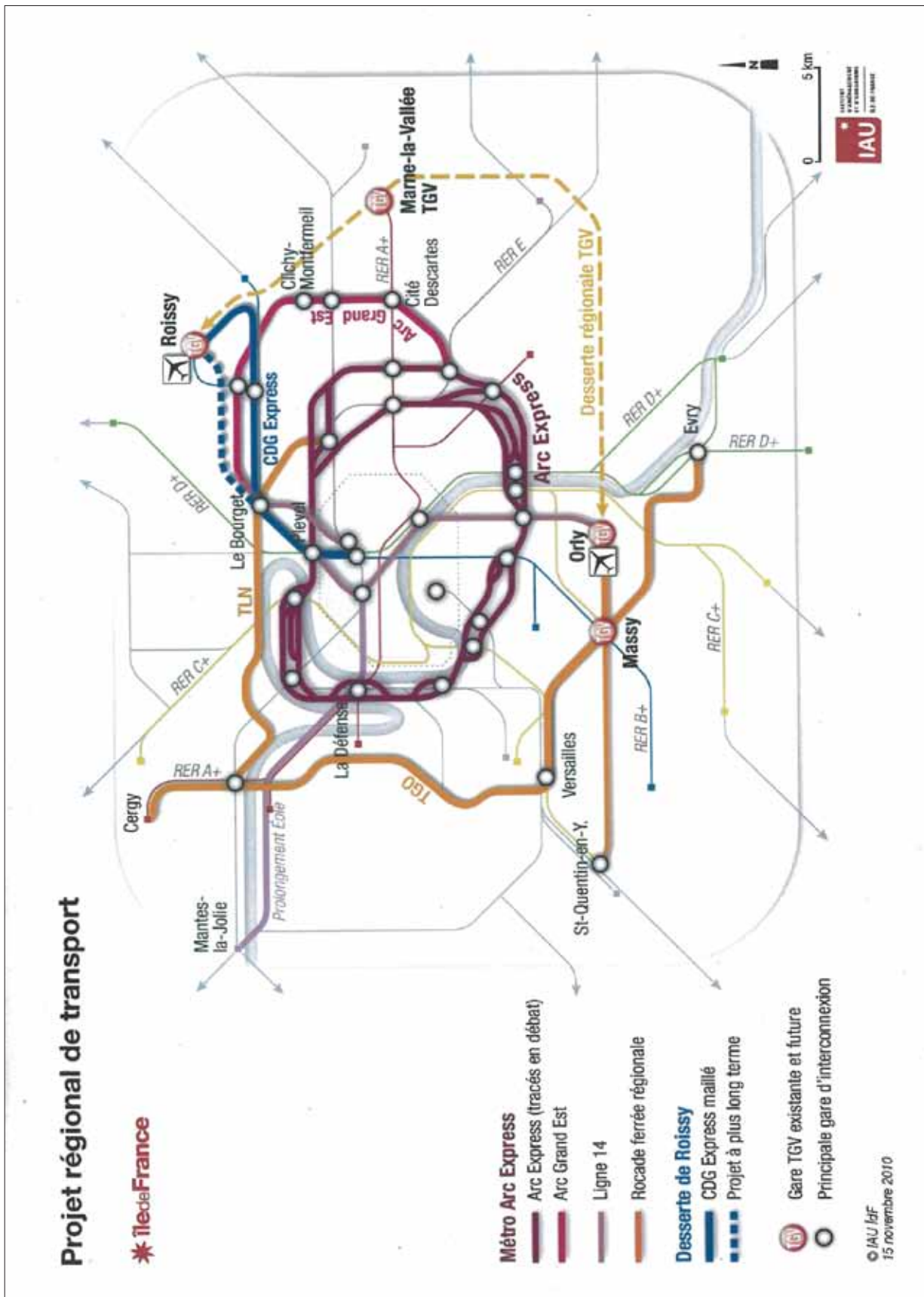
Pour donner à ces opérations de transports un cadre juridique stabilisé, je vous propose enfin une série de modifications législatives permettant d'assurer la cohérence du réseau de transports en Ile-de-France et son intégration dans le SDRIF dont l'approbation nécessite désormais une mesure législative ; le rôle du syndicat des transports d'Ile-de-France dans la maîtrise d'ouvrage des projets mérite également une clarification juridique.

Ces propositions, que je rends publiques, peuvent servir de base au rapprochement des projets comme le souhaitait Monsieur Michel MERCIER alors en charge de ce dossier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de ma haute considération.

Jean-Paul HUCHON

Carte jointe à la lettre du 11 novembre 2010 :



8. Le protocole d'accord entre l'Etat et la Région et son annexe

26 janvier 2011

PROTOCOLE ENTRE L'ÉTAT ET LA RÉGION RELATIF AUX TRANSPORTS PUBLICS EN ÎLE-DE-FRANCE

Préambule¹

Les débats publics relatifs aux projets « Arc Express » et « Réseau du Grand Paris » se déroulent depuis le 30 septembre 2010 sous l'égide de la commission nationale du débat public (CNDP). Les réunions publiques qui ont d'ores et déjà eu lieu ont permis aux deux maîtres d'ouvrages, respectivement le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et la Société du Grand Paris (SGP) de présenter les principes et tracés des deux projets.

Au regard des réunions publiques et des cahiers d'acteurs d'ores et déjà transmis à la CNDP, s'est également exprimé le souci du public d'une amélioration rapide des infrastructures de transport existantes, tout particulièrement des réseaux RER, et de la réalisation, d'ici 2025, d'un projet en rocade structurant à l'échelle régionale.

Comme la CNDP l'a indiqué dans un communiqué en date du 1^{er} décembre 2010, les deux débats ont permis de mettre en exergue « le souci du public d'un projet commun d'évolution des modes de transport collectif en Île-de-France ».

Devant ces manifestations convergentes de l'expression publique, enrichies par la contribution de l'Atelier International du Grand Paris, l'État représenté par Maurice LEROY, Ministre de la Ville, chargé du Grand Paris, et le Conseil régional d'Île-de-France, représenté par son président Jean-Paul HUCHON, constatent le rapprochement de leurs points de vue dans les termes suivants :

A. Tracés du projet de rocade

L'État et la Région décident de porter ensemble à la connaissance de la CNDP une contribution sur les évolutions qui pourraient être apportées aux projets de métro automatique soumis aux débats publics en cours.

Cette contribution fait l'objet de la carte ci-jointe. Ce projet correspond à un coût prévisionnel de l'ordre de 22,7 Md€ et à une période de réalisation comprise entre 2010 et 2025. Elle ne se substitue, ni n'anticipe le bilan dressé par les commissions du débat public, ni l'acte motivé des maîtres d'ouvrage prévu à l'issue des débats publics en application des textes législatifs et réglementaires en vigueur.

¹ Sauf mention explicite contraire, les montants sont exprimés en euros CE 2008.

• Points d'accord

Les points d'accord portent sur la reprise des éléments convergents des projets Réseau du Grand Paris et Arc Express, permettant une desserte fine et équilibrée des territoires, soit :

• un « arc Sud », intégrant des éléments communs aux deux projets, proposé dans le cadre des travaux de l'association Orbival permettant d'assurer la desserte par métro automatique de grande capacité des gares suivantes :

- *Saint-Maur**,
- Le Vert de Maison,
- Vitry-centre,
- Villejuif Institut Gustave Roussy,
- Arcueil-Cachan,
- Créteil l'Echat,
- Les Ardoines,
- Villejuif Louis Aragon,

* Les gares en italique sont indiquées à titre optionnel, sous réserve d'études complémentaires.

- Bagneux M4,
- Clamart / Issy / Vanves*,
- Boulogne-Pont de Sèvres permettant l'accès à l'Île Seguin,
- Saint-Cloud Transilien ;
- un « arc Nord » intégrant des éléments communs aux deux projets entre La Défense et Saint-Denis Pleyel, soit la desserte par métro automatique de grande capacité de :
 - Bécon-les-Bruyères,
 - Les Agnettes,
 - Les Grésillons ;
- un « arc Ouest », permettant la liaison de l'arc commun Sud ci-dessus avec La Défense depuis Saint-Cloud et la desserte, par métro automatique de grande capacité, soit de Suresnes Centre, soit de Rueil Mont-Valérien / Suresnes.

S'y ajoutent les éléments du projet Arc Express non inclus dans le projet de réseau du Grand Paris, soit :

- un « arc Est », permettant la desserte de l'est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny *via* Val-de-Fontenay, ou Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand, selon un tracé et des modalités techniques restant à définir à la suite d'une mission d'étude mandatée par le Ministre de la Ville, à conduire d'ici le 30 mars 2011. Cette desserte sera réalisée sous contrainte d'un montant d'investissement maximal de 2 000 M€ ;
- cette mission associera le Conseil général du Val-de-Marne, le Conseil général de Seine-Saint-Denis, l'Atelier International du Grand Paris, la SNCF, RFF, la RATP, le STIF, la SGP, ainsi que l'ensemble des collectivités concernées. Elle prendra en considération la proposition de tracé commune aux conseils généraux du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis.

S'y ajoutent les éléments du projet de Réseau Grand Paris non inclus dans le projet de réseau Arc Express, soit :

- la desserte de Rueil-Malmaison (secteur Rueil 2000) et de Nanterre (secteur des Groues) avec positionnement à Rueil du terminus de la ligne Rueil – La Défense – Saint-Denis Pleyel – Roissy ;
- le prolongement de la ligne 14 du métro, au Nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel, par reprise du tracé issu de la concertation menée par le STIF, avec desserte des gares de :
 - Pont Cardinet
 - Saint-Ouen RER C
 - Porte de Clichy
 - Mairie de Saint-Ouen
- la desserte, par métro automatique de grande capacité, de l'Aéroport d'Orly par prolongement de la ligne 14 avec desserte des gares de :
 - Maison Blanche*,
 - Kremlin-Bicêtre,
 - Villejuif Institut Gustave Roussy,
 - Villejuif-Chevaly-Larue-L'Hajj-les-Roses (Chevaly 3 communes)*,
 - Marché d'intérêt national de Rungis-Porte de Thiais ;
- la réalisation d'un « arc grand Est » permettant la desserte, par métro automatique à grande capacité, de :
 - Champigny-le-Plant,
 - Noisy-Champs,
 - Clichy-sous-Bois-Montfermeil,
 - Bry-Villiers-Champigny,
 - Chelles,
 - Sevran-Livry,

- Sevran-Beaudottes,
- Le Blanc-Mesnil* • Le Bourget-Aéroport ou le Bourget RER ;
- Aulnay-sous-bois,
- Le Bourget-Aéroport ou le Bourget RER ;
- la desserte de Roissy, par prolongement de l'arc commun nord évoqué ci-dessus depuis Saint-Denis Pleyel avec desserte, par métro automatique de grande capacité, de :
 - La Courneuve*,
 - Le Bourget RER,
 - Le Bourget Aéroport,
 - Triangle de Gonesse,
 - Villepinte-Parc des Expositions, • Roissy,
 - Le Mesnil-Amelot*.

* Les gares en italique sont indiquées à titre optionnel, sous réserve d'études complémentaires.

Dans un premier temps, la liaison entre Versailles et La Défense sera assurée par la ligne U du Transilien. À terme, des solutions techniques permettant d'améliorer la liaison Versailles – La Défense seront étudiées.

Les tracés ont vocation à être assurés majoritairement en aérien, préférentiellement en viaduc, sous réserve des enquêtes publiques ainsi que des études techniques, environnementales et financières complémentaires détaillées, sur les segments suivants :

- Le Bourget-Aéroport – Villepinte Parc des Expositions ;
- une partie du segment Orly-Massy.

En termes technologiques, sauf sur les prolongements de la ligne 14 pour lesquels les choix technologiques dérivent de ceux en œuvre sur la Ligne 14 existante, les choix technologiques seront à déterminer dans le cadre des réponses industrielles aux appels d'offre des marchés de réalisation à venir.

• Point de désaccord

L'État et la Région prennent respectivement acte de leur désaccord sur les principes de développement et de desserte du Plateau de Saclay.

Pour l'État :

« La desserte du Plateau de Saclay dans les conditions prévues par la loi relative au Grand Paris de façon à relier ce territoire à Paris en moins de 30 minutes et à Roissy en moins de 50 minutes constitue une priorité, dans la perspective du développement maîtrisé du pôle d'excellence et de l'ensemble du plateau de Saclay.

Cette desserte doit être assurée au travers de la réalisation d'un métro automatique opérationnel dès 2020. Le tracé et les modalités de réalisation de cette infrastructure ne pourront pas créer de coupure nouvelle au sein de la zone de protection agricole, forestière et paysagère prévue aux articles 141-5 et suivants du code de l'urbanisme. »

Pour la Région :

« La desserte du plateau de Saclay appelle une réponse réaliste et équilibrée par la création d'un bus à haut niveau de service sur le plateau (dont certaines sections sont déjà mises en service), qui pourra évoluer par la suite vers un tramway. Ces projets du Plan de mobilisation offrent des connexions efficaces avec le réseau métropolitain et les pôles de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Orly. Cette solution correspond aux perspectives de développement du secteur. »

B. Financement des investissements en matière de transports publics²

(cf. annexe 2)

1. Financement des investissements relatifs au plan de mobilisation et au Réseau de transport du Grand Paris (RTGP)

L'État et la Région décident d'unir leurs efforts afin de permettre la réalisation d'ici 2025 :

- des opérations listées en annexe 1 qui sont inscrites au Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France et qui correspondent à un montant global d'investissement évalué à 18,9 Md€ sur 10 ans et 20,9 Md€ sur 15 ans ;
- des opérations relatives à la réalisation d'un projet de transport résultant des projets de métro automatique Arc Express et Grand Paris. Ces opérations correspondent à un montant global d'investissement évalué à 20,5 Md€.

Compte tenu des recouvrements entre le Plan de mobilisation et le métro automatique visé par le deuxième alinéa, le montant global consolidé des investissements concernés est évalué à 32,4 Md€.

1. Financement des investissements relatifs au plan de mobilisation – infrastructures de transport

1. Pour la période 2010-2013, correspondant à l'achèvement du contrat de projets en cours :

L'État et la Région s'engagent à mettre en œuvre la première partie du plan de mobilisation constituée :

- des financements inscrits au contrat de projets 2007-2013 pour les opérations de transport en commun, y compris les actualisations et les surcoûts ;

² Sauf mention explicite contraire, les montants mentionnés dans le présent chapitre sont exprimés en euros valeur 1^{er} janvier 2008 et correspondent aux cumuls sur la période de référence, soit 2010-2025.



- des financements prévus dans le cadre de la Dynamique Espoir Banlieues pour les grands projets de transport collectif, y compris les actualisations et les surcoûts ;
- des financements complémentaires destinés aux projets de modernisation urgente des RER C et D, le prolongement d'Eole à l'ouest, la poursuite des projets de tramways et de TCSP prévus au plan de mobilisation.

Ce programme complémentaire fera l'objet d'une convention particulière négociée entre l'État et la Région. Au total la convention portera les autorisations d'engagement de l'État à 1 084 M€ courant sur la période 2010-2013. Son financement intégrera par ailleurs une participation de 15 % sollicités auprès des départements et de RFF.

Dans la perspective de pouvoir engager des travaux dès l'horizon 2020, dans le cadre des provisions pour investissements incluses dans le plan de mobilisation, l'État et la Région conviennent également de réaliser d'ici fin 2013 les premières études relatives :

- au doublement du tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur les lignes B et D du RER ;
- à la réalisation d'une troisième paire de voies entre Paris et Juvisy, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur la ligne C du RER.

Ils conviennent également de réaliser d'ici la fin 2013 les études de faisabilité relatives aux connexions du réseau de transport collectifs au réseau à grande vitesse et d'une rocade ferrée en tram-train s'appuyant sur les lignes tangentielles en cours de réalisation.

2. Sur les périodes 2010-2020 et 2020-2025 de réalisation du Plan de mobilisation :

Hors ligne 14 et Arc Express, l'ensemble des investissements à réaliser s'élève à 9,9 Md€ d'ici 2020, dont :

- 6 400 M€ au titre des contrats de projets 2007-2013 et 2014-2020 ;
- 1 000 M€ pour la rénovation des lignes RER C et D ;
- 2 500 M€ pour le prolongement d'Eole à l'ouest.

Sur la période 2021-2025, l'État et la Région conviennent de prolonger leur effort afin de financer une provision pour investissements de 2 000 M€ supplémentaires.

Leur financement sera assuré par :

- des financements budgétaires de 9 080 M€, dont 5 090 M€ Région et 2 650 M€ de l'État, le solde de 1 340 M€ étant sollicité auprès de RFF et des départements ;
- la Région pourra le cas échéant s'appuyer sur la mobilisation exceptionnelle de la TIPP selon des modalités précisées à la section B.3. ;
- des ressources fiscales nouvelles issues de la modernisation de la redevance pour création de bureaux et de la part régionale de la modernisation de la taxe locale sur les bureaux estimé à environ 2 Md€. Ces dispositions ont été votées par le Parlement dans le cadre de la LFR 2010.

Ce financement pourra être complété par une ou plusieurs des dispositions précisées à la section B.3. ci-dessous (modulation de la TIPP, avances remboursables...).

Les financements de l'État sont inscrits sous réserve de la contrepartie de financements régionaux correspondante en application de sa quote-part, les ressources fiscales nouvelles créées par la loi permettant de compléter ces financements. Chaque projet fera l'objet d'un financement spécifique.

Dans le respect des compétences de RFF et de la RATP, le STIF est maître d'ouvrage des projets correspondants ou désigne la maîtrise d'ouvrage de ces projets en application des dispositions de l'article L.1241-4 du code des transports.

II. Financement des investissements relatifs au plan de mobilisation – accessibilité et matériel roulant

Les besoins prioritaires en exploitation et qualité de service sont évalués à 5 300 M€ pour la période 2010-2020 correspondant au Plan de mobilisation. Les investissements correspondant, listés en annexe 1, seront pris en

charge par le budget du STIF. Le programme d'investissement du STIF recouvre notamment les travaux d'accessibilité des réseaux, l'acquisition et le renouvellement du matériel roulant des opérations du plan de mobilisation, en particulier le matériel roulant du RER A.

Le financement de ces investissements intègre une participation indirecte de l'État estimée à 2 000 M€ sur la période 2010-2025 correspondant aux économies fiscales dont bénéficie le STIF au titre de la réforme de la taxe professionnelle (impact sur le Transilien et Optile uniquement) et de l'évolution de la TVA sur les subventions versées par le STIF. Ces économies fiscales sont soit intégralement compensées par le budget général de l'État aux bénéficiaires (cas de la taxe professionnelle), soit correspondent à une diminution des recettes du budget général de l'État.

III. Financement des investissements relatifs au RTGP

1. Financement de l'infrastructure

Le financement des infrastructures du réseau de transport du Grand Paris sera assuré à partir des ressources suivantes :

- des ressources fiscales à hauteur de 5 530 M€ en provenance de la taxe annuelle sur les bureaux et de la taxe spéciale d'équipement instituée en LFR 2010, ainsi que de ressources liées au foncier ou à la location de locaux commerciaux en gares, et sous réserve des avances que la SGP consentira pour le financement du Plan de mobilisation ;
- une dotation en capital de l'État d'un montant de 4 000 M€ versée au fur et à mesure des besoins de la société du Grand Paris ;
- une subvention indirecte à hauteur de 1 095 M€ de l'État prenant la forme de l'IFER RATP³ ;
- une participation de la région et des départements de l'Île-de-France correspondant aux montants antérieurement réservés au financement du prolongement nord de la ligne 14 et au projet Arc Express ;
- le recours à l'emprunt ;
- la redevance d'usage prévue aux articles 9 et 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

2. Étanchéité de la dette

La redevance d'usage due à la SGP et mise à la charge des futurs exploitants du réseau en application des articles 9 et 20 de la loi relative au Grand Paris sera définie par décret pris en Conseil d'État en 2011. Ce décret fixera le plafonnement du montant annuel de cette redevance à 0,8 % du coût d'investissement.

2. Financement des coûts de fonctionnement relatifs au Plan de mobilisation et au RTGP

La mise en service des projets inscrits au Plan de mobilisation induira un accroissement très significatif des dépenses d'exploitation du réseau francilien à la charge du STIF. À l'horizon 2020, cet accroissement de charge pourrait représenter 650 M€ pour le plan de mobilisation (hors ligne 14 et Arc Express) et plus de 1 Md€⁴ avec la réalisation complète du RTGP.

S'agissant de cette dernière infrastructure, l'accroissement des charges annuelles induites par sa mise en service bénéficiera des économies fiscales mentionnées au B.1.ii., de l'effet volume induit sur les recettes tarifaires, de l'effet volume induit sur le produit du Versement transport.

Le reste de cet accroissement de charges devra être compensé :

- d'une part par la mise en œuvre, en temps utile, des recommandations non encore appliquées du rapport de Gilles CARREZ de septembre 2009 sur le financement des transports en Île-de-France ;
- d'autre part par une maîtrise des coûts de fonctionnement du réseau existant, conformément aux conclusions du rapport de la Cour des Comptes datant du 17 novembre 2010.

3. Clause de rendez-vous avant fin 2013

Conformément au I de l'article 2 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le Gouvernement remettra au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant les capitaux et les ressources nécessaires à la finalisation des investissements en matière de transport du Grand Paris.

³ L'IFER RATP est la contrepartie de l'économie fiscale dont bénéficie le STIF du fait de la réforme de la taxe professionnelle (part RATP). Cette dépense fiscale est neutre pour le STIF. Les effets de la réforme de la taxe professionnelle sont intégralement compensés par le budget général de l'État qui supporte donc indirectement l'intégralité de la charge correspondant à l'IFER RATP.

⁴ Coût d'exploitation du réseau de métro automatique estimé entre 400 et 500 M€ en application des coûts constatés sur la ligne 14 du métro automatique (technologie pneu).

Ce rapport analysera d'une part la mise en œuvre du Plan de mobilisation et du réseau de métro automatique, ainsi que le respect des engagements afférents.

L'État et la Région examineront, sur la base de ce rapport, les dispositions permettant :

- d'élargir aux projets listés à l'article 14 de la loi Grenelle I le bénéfice de la modulation de la TIPP dont la possibilité est ouverte à la Région dans le cadre des dispositions votées dans le cadre de la loi Grenelle II. Cette disposition permettrait de dégager une recette évaluée à 980 M€ et nécessite l'adoption d'une disposition législative ;
- pour la SGP, de consentir des avances remboursables destinées au financement du Plan de mobilisation. De telles avances pourraient être consenties sous réserve de la trésorerie disponible de la SGP. Elles seront remboursées

de façon à éviter que la SGP ne soit contrainte à s'endetter pour assurer le respect du calendrier de réalisation des projets dont elle est maître d'ouvrage. Dans l'hypothèse d'un remboursement plus tardif, l'ensemble des frais encourus par la SGP, et notamment les frais financiers de ses propres emprunts, seraient refacturés ;

- d'élargir les limites de la zone 1 du Versement Transport aux communes de petite couronne les mieux desservies par des moyens de transport public urbains de voyageurs.

Ce rapport fera également le point sur l'état de mise en œuvre des dispositions et recommandations du rapport de Gilles CARREZ de septembre 2009 sur le financement des transports en Île-de-France.

C. Coordination entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la Société du Grand Paris

1. Coordination technique entre la Société du Grand Paris et le Syndicat des transports d'Île-de-France

Un décret en Conseil d'État précisera les modalités d'application du I de l'article 20 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment les conditions de rémunération de l'établissement public Société du Grand Paris pour l'usage de ses lignes, ouvrages, installations ainsi que pour le transfert de propriété de ses matériels.

Ce décret fixera les modalités d'association du STIF aux choix techniques préalables à ces transferts ou usages.

À ce titre, le décret prévoira en particulier :

- que l'avis du STIF sera sollicité sur les contraintes d'exploitation inclus

dans les spécifications fonctionnelles, ainsi que sur l'intégralité des spécifications relatives au matériel roulant ;

- que le STIF sera associé aux procédures d'appels d'offres portant sur le matériel roulant afin, notamment, d'expertiser les coûts d'exploitation du système à retenir ;
- les modalités de paiement du matériel roulant au fur et à mesure des débours de la SGP.

2. Exercice de la maîtrise d'ouvrage

L'État et la Région s'engagent à trouver les moyens d'un partage de la maîtrise d'ouvrage des projets sus mentionnés, conformément aux contributions de chacun et dans un objectif d'efficacité opérationnelle. Le cadre juridique de ce partage sera élaboré au cours du premier semestre 2011.

D. Mise en œuvre du schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

La région et l'État s'accordent pour la mise en œuvre d'une solution législative relative au schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF).

Afin de tirer pleinement parti des éléments constitutifs de la vision partagée de l'État et de la Région, compte tenu de l'avis du Conseil d'État relatif au projet de décret d'approbation du SDRIF, l'État et la Région souscrivent à la nécessité de proposer et faire adopter une disposition législative permettant de libérer les projets des collectivités territoriales et de l'État compatibles avec le projet SDRIF adopté par le Conseil régional d'Île-de-France et avec la loi

n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, jusqu'à l'approbation de la révision du SDRIF.

Le décret prévu au II de l'article 2 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris vaut mise en révision du SDRIF.

L'adoption d'une telle disposition ne devra pas empêcher la possibilité de mise en œuvre des dispositions de droit commun (Déclaration d'utilité publique, Déclaration de projet, Projet d'intérêt général et Contrats de développement territorial) permettant la réalisation de tels projets.

E. Gouvernance de la Société du Grand Paris

Afin d'associer à l'élaboration des projets de lignes nouvelles l'ensemble des acteurs concernés, la société du Grand Paris installera sans délai le comité stratégique prévu par l'article 8 de la loi sur le Grand Paris dont la composi-

tion et le fonctionnement sont fixés par le titre III du décret du 7 juillet 2010. À ce titre, il sera saisi en amont sur les orientations stratégiques prises tout au long de la réalisation de réseau de transport du Grand Paris.

F. Suivi de l'exécution du protocole

Enfin, la Région et l'État proposeront la mise en place d'un comité de pilotage rassemblant l'ensemble des acteurs concernés par ces opérations de

transports, afin de garantir la coordination et le suivi de la mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures.



Annexes au Protocole entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Ile-de-France

26 janvier 2011

Annexe 1

Périmètre du Plan de Mobilisation Transports en Ile-de-France

période 2007-2020

Infrastructures

Urgences

Schéma directeur du RER D	500 M€	2017
Schéma directeur du RER C	500 M€	2017
Etudes Tunnel Chatelet Gare du Nord/Paris-Juvisy	p.m.	p.m.
Prolongement L14 à Mairie de Saint-Ouen	1 000 M€	2017

(inclus dans le financement du réseau de métro automatique)

Opérations à accélérer sur 2007-2013

RER B + Nord	220 M€	2012
Gare Eole Evangile	120 M€	2015
Tangentielle Nord (phase 1)	450 M€	2014
Tram-train Massy-Evry	280 M€	2017
Métro L8 à Créteil Parc des Sports	85 M€	2011
Métro L4 à Bagneux (phase 2)	260 M€	2017
Métro L12 à Aubervilliers	150 M€	2017
Tramway T2 Pont de Bezons	200 M€	2012
Tramway T5 Saint-Denis-Garges-Sarcelles	160 M€	2012
Tramway T1 Asnières-Gennevilliers	130 M€	2012
Tramway T7 Villejuif-Juvisy (phase 1)	290 M€	2013
Tramway T6 Châtillon-Vélizy-Viroflay	350 M€	2014
Tramway T8 St-Denis-Epinay-Villetaneuse	220 M€	2014
Débranchement T4	150 M€	2016
TCSP Sénart-Evry	60 M€	2011
TCSP Pompadour-Sucy	80 M€	2012
BHNS Barreau de Gonesse	50 M€	2013
Pôle de Pompadour	35 M€	2013
Pôle de Versailles	70 M€	2015
Pôle de Nanterre Université (Phase 2)	40 M€	2015

Opérations à accélérer sur 2014-2020

Barreau de Gonesse ferroviaire	200 M€	2017
Tangentielle Nord (phase 2)	530 M€	2016
Tangentielle Ouest à Achères	250 M€	2016
Tram-train Massy-Evry à Versailles	50 M€	2020
Métro ligne 11 à Hôpital de Montreuil	480 M€	2018
Tramway T3 Porte d'Asnières	200 M€	2014
Tramway T1 à l'est Val de Fontenay	400 M€	2016
Tramway T7 Villejuif-Juvisy (phase 2)	180 M€	2015
Tram-train T4 Bondy-Noisy le sec	70 M€	n.d.
Tramway Tram'Y Evangile	200 M€	n.d.
Tramway RD5	200 M€	n.d.
TCSP Sénart Evry (suite)	90 M€	n.d.
TCSP Saint Quentin-Orly (suite)	200 M€	n.d.
Études (L1, L4, L7, L14, L9, Val Bréon...)	p.m.	n.d.
TCSP Massy Arpajon	p.m.	p.m.

Grands projets

Prolongement d'Eole à l'Ouest	2 500 M€	2020
-------------------------------	----------	------

Exploitation et qualité de service (investissements STIF)

Accessibilité des réseaux	2 000 M€
Renouvellement matériel roulant RER A	1 300 M€
Matériel roulant du Plan de mobilisation	2 000 M€

Période 2020-2025

Réserve pour besoins 2020-2025	2 000 M€
--------------------------------	----------

Annexe 2 Synthèse des engagements mutuels

Projets initiaux

- 20,9 Md€** Coût total du plan de mobilisation (modernisation du réseau existant + prolongement nord de la ligne 14 et arcs sud et partie d'arc nord d'Arc Express) à l'horizon 2025 ;
- 22,7 Md€** Coût total du projet de réseau de transport du Grand Paris (y compris matériel roulant).

Projets partagés

Les dépenses d'investissement (hors matériel roulant et hors STIF) sur la période 2010-2025 :

- 11,9 Md€** Coût du plan de mobilisation (modernisation du réseau existant) ;
- 20,5 Md€** Coût du réseau de métro automatique (y compris prolongements nord et sud de la ligne 14 et rocade).

**32,4 Md€ d'investissement
dans les transports d'Ile-de-France**

Les engagements de l'État dans le cadre de l'accord

- 2,65 Md€** Montant des contributions budgétaires de l'État sur la période 2010-2025 pour la modernisation du réseau existant ;
- 5,1 Md€** Montant cumulé de la dotation en capital de l'Etat au profit de la SGP (4 Md€) et de l'IFER RATP correspondant pour l'Etat à un abandon de ressources au profit de la SGP (1,1 Md€). Le montant de la dotation en capital devrait être libéré au fur et à mesure des besoins de financement de la SGP, soit à partir de 2014 au regard de l'échéancier prévisionnel des dépenses ;
- 2 Md€** (estimation) Montant des économies fiscales dont bénéficie le STIF au titre de la réforme de la taxe professionnelle (impact sur le Transilien et Optile uniquement) et de l'évolution de la TVA sur les subventions versées par le STIF. Ces économies sont soit intégralement compensés par le budget général de l'État aux bénéficiaires (cas de la taxe professionnelle), soit correspondent à une diminution des recettes du budget général de l'État.

Au total, l'État investit près de 10 Md€ au bénéfice des investissements en matière de transports en Ile-de-France.

Les engagements de la Région et des collectivités territoriales (hors matériel roulant)

- 8,8 Md€** Montant des financements de la Région, des départements et du STIF pour la modernisation du réseau de transport existant sur la période 2010-2025, ainsi que pour la mise en accessibilité du réseau (investissement STIF) d'ici 2020 ;

- 1,6 Md€** Montant des financements de la Région, des départements pour la réalisation du métro automatique sur la période 2010-2025 ;
- 0,8 Md€** Montant de la redevance d'usage payée par le STIF et plafonnée à 0,8 % du coût d'infrastructure.

Au total, la Région, les départements et le STIF s'engagent sur plus de 11 Md€ d'investissements pour les transports en Ile-de-France.

Le matériel roulant

- 1,3 Md€** Montant des engagements du STIF relatifs à la modernisation du matériel roulant du RER A ;
- 2 Md€** Montant des engagements du STIF relatifs à l'acquisition/renouvellement du matériel roulant des opérations inscrites au plan de mobilisation ;
- 2,2 Md€** Montant des engagements nécessaires à l'acquisition du matériel roulant du réseau de transport du Grand Paris.

Les ressources fiscales nouvelles

- 2 Md€** Montant estimé des ressources fiscales nouvelles au profit du financement du plan de mobilisation de la région dont :
- 1,7 Md€ modernisation de la redevance pour création de bureaux à terme ;
 - 0,3 Md€ part régionale de la modernisation de la taxe locale sur les bureaux à terme ;
- 5,5 Md€** Montant estimé des ressources fiscales nouvelles créées par le PLFR 2010 au profit de la réalisation du réseau de métro automatique, y compris prolongement au nord de la ligne 14 en vue de la désaturation de la ligne 13 dont :
- 1,7 Md€ taxe spéciale d'équipement ;
 - 3,8 Md€ modernisation de la taxe locale sur les bureaux ;
- 1,7 Md€** Montant des ressources fiscales nouvelles créées par la LFR 2010 au profit du fonctionnement du STIF (révision du zonage du Versement Transport).

Au total 9,2 Md€ de ressources fiscales nouvelles créées au profit des transports en Ile-de-France sur la période 2010-2025.

Clause de rendez-vous avant le 31 décembre 2013

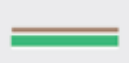
- 1,0 Md€** Montant des recettes liées à la modulation Grenelle II de la TIPP qui pourrait être affectés aux projets de transport listés à l'article 14 de la loi Grenelle I ;
- 0,8 Md€** Montant des recettes liées à une extension de la zone 1 du Versement Transport aux communes de petite couronne les mieux desservies par des moyens de transport public urbain de voyageurs.
- Non chiffré :** poursuite de la mise en oeuvre du rapport de Gilles CARREZ.

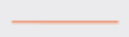


Contribution de l'Etat et de la Région aux débats publics

Les couleurs de lignes ne présument pas des services

 Synthèse des réseaux Grand Paris et Arc Express

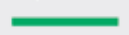
 Pas de vision partagée sur cette partie du tracé

 CDG Express


 Variante


 Gare optionnelle

Plan de Mobilisation :
Projets de rocade ferrées régionales

 Barreau de Gessse

 Eole

 Tangentielle Nord

 Tangentielle Ouest

 Tram-train Massy-Evry


 TCSP St-Quentin-Massy-Orly

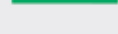
Lignes existantes

 RER A

 RER B

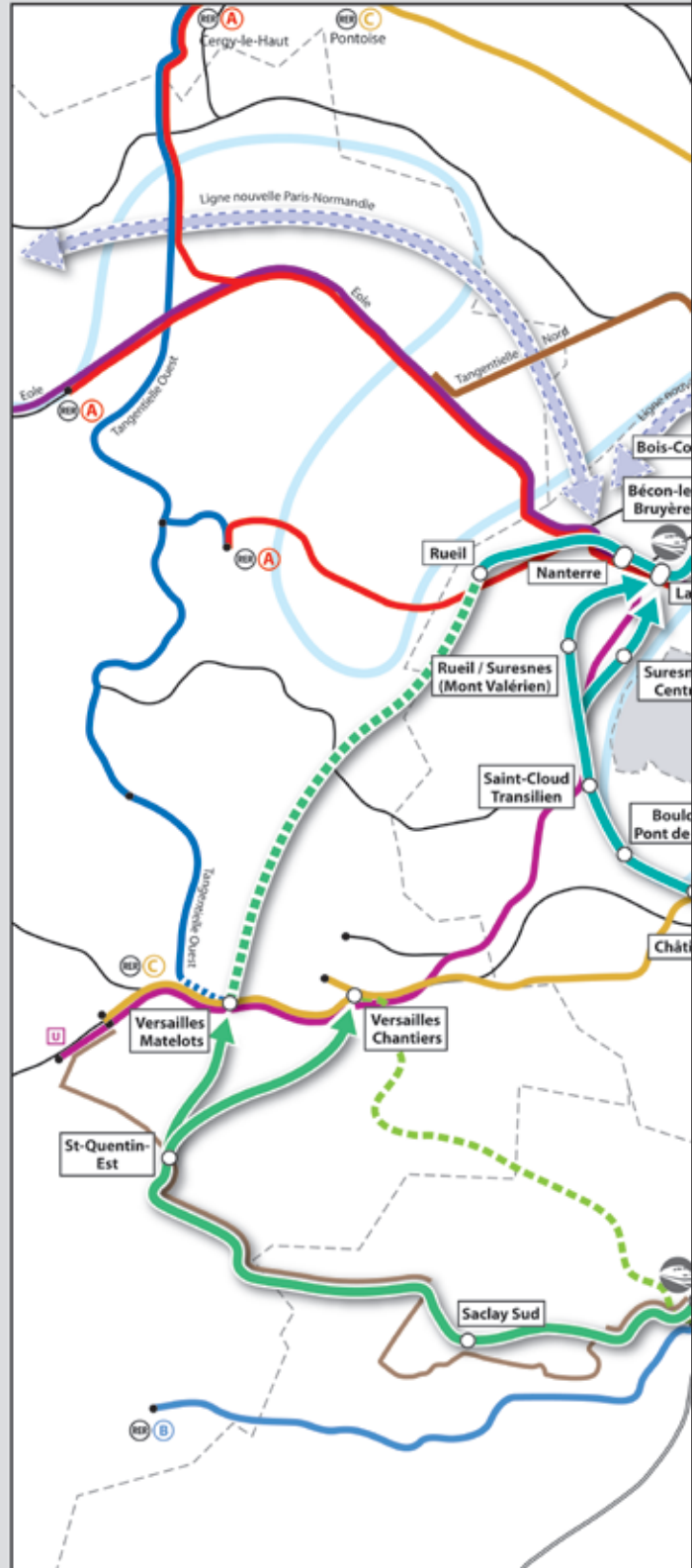
 RER C

 RER D

 RER E

 Ligne U

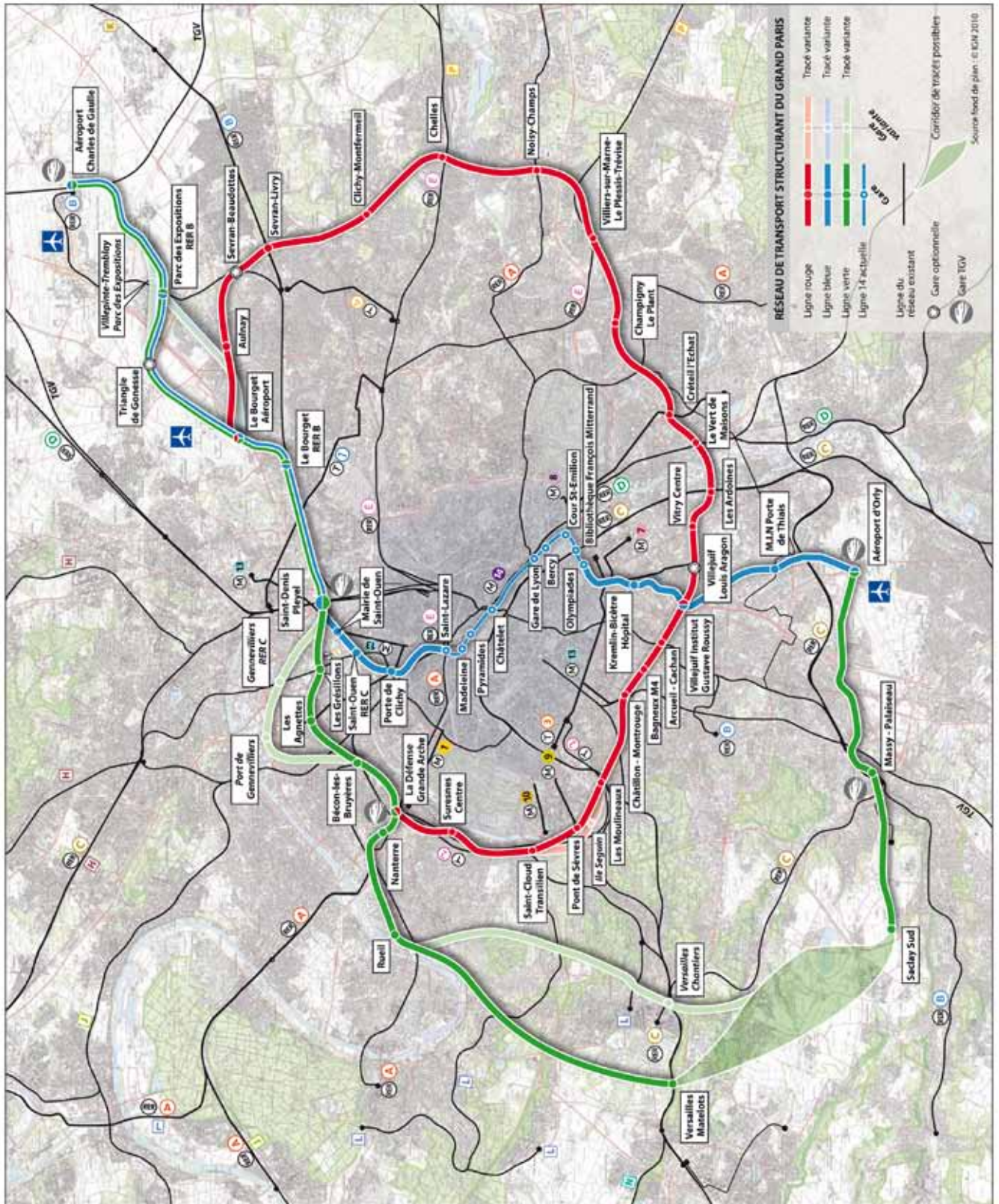
 Projets de lignes nouvelles et de LGV



Annexe 3 Carte de la contribution commune



9. Le plan du Réseau de Transport Public du Grand Paris



cndp
Commission
nationale
du débat public

Commission nationale du débat public

20, avenue de Ségur

75007 Paris

Tél. : 01 42 19 20 26

Fax : 01 42 19 17 90

www.debatpublic.fr