

Syndicat des transports d'Île-de-France
**Concertation préalable sur le projet
de Ligne Orange du Grand Paris Express**

RÉUNION PUBLIQUE THÉMATIQUE AU GROUPE SCOLAIRE ANATOLE FRANCE

Le 27 février 2013 à Saint-Denis

La réunion a duré deux heures trente et a accueilli 60 participants.
Quatorze interventions de la salle ont eu lieu.

Intervenants

Le STIF, maître d'ouvrage

- ▶ **Philippe SAINSARD**, administrateur du STIF et conseiller régional ;
- ▶ **Sandrine GOURLET**, STIF, Directrice adjointe des projets d'investissement ;
- ▶ **Laura FOGLIA**, STIF, Chef de la division « maîtrise d'ouvrage Ligne Orange » ;

Table territoire

- ▶ **Patrick Braouezec** : président de Plaine commune
- ▶ **Claudine Sanchez** pour l'association Pleyel en Herbe, habitante du quartier Pleyel;
- ▶ **Jean Maurice Berton**, Chef d'établissement, EDF, Cap Ampère;

Modération de la réunion

- ▶ **Michel GAILLARD**, garant de la concertation,
nommé par la Commission nationale du débat public

Documentations disponibles

- ▶ Le dépliant du projet Ligne Orange avec carte T
- ▶ Le dossier d'information sur le projet Ligne Orange
- ▶ L'exposition sur le projet Ligne Orange
- ▶ Une urne pour le recueil des avis Ligne Orange



Déroulement de la réunion

1 - Ouverture

- ▶ Accueil républicain par **Cécile Ranguin**, maire-adjointe de Saint-Denis ;
- ▶ Introduction de la réunion par **Philippe SAINSARD**, administrateur du STIF et conseiller régional
- ▶ Rappel du contexte de la concertation par **Michel GAILLARD**, garant de la concertation.

2 - Présentation du projet

- ▶ Présentation du STIF, de la concertation et du contexte général du projet par **Sandrine GOURLET**, Directrice adjointe des projets d'investissement ;
- ▶ Projection du film Ligne Orange ;
- ▶ Présentation des principales caractéristiques du projet par **Laura FOGLIA**, STIF, Chef de division « maîtrise d'ouvrage Ligne Orange »

3 - Intervention de Fouad AWADA

Directeur général adjoint à l'IAU-ÎdF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France)

4 - Temps d'échange avec le public

5 - Intervention de Philippe SUBRA

Professeur à l'Institut Français de Géopolitique – Université Paris 8 Saint-Denis

6 - Temps d'échange avec le public

7 - Clôture de la réunion



1 - OUVERTURE

AAccueil républicain par Cécile Ranguin, maire-adjointe de Saint-Denis

Cécile Ranguin salue les participants et se réjouit d'ouvrir la réunion de concertation, qu'elle estime être une étape essentielle du projet de métro de rocade du Grand Paris Express. Le projet constitue, selon elle, une pièce maîtresse du développement du territoire, fruit des orientations politiques portées par la ville de Saint-Denis et par Plaine Commune. Les élus du territoire portent « haut et fort » un projet de transformation écologique et sociale dans lequel la métropole est au service de ses habitants, permettant à tous d'accéder aux fonctions essentielles de la grande ville – emploi, logement, services, richesse culturelle. Elle souligne que pendant trop longtemps les habitants du territoire ont contribué à la richesse de la région sans bénéficier des retombées du dynamisme métropolitain.

Le projet du Grand Paris Express, en situant à Pleyel l'un des principaux pôles d'échanges et en installant cinq stations sur le territoire de Plaine commune, illustre un changement historique au bénéfice des habitants et salariés de Saint-Denis. Les habitants et les acteurs économiques concernés par les stations se sont fortement mobilisés pour que soient confirmés les tracés concernant le territoire : le prolongement de la ligne 14, la confirmation de la Ligne Orange qui relie Saint-Denis et Aubervilliers à la Défense à l'ouest et à Noisy-Champ à l'est, ainsi que la Ligne Rouge, dans son ensemble, y compris le tronçon Le Bourget / Roissy.

Elle estime que les liaisons de banlieue à banlieue permises par la Ligne Orange vont offrir de nouvelles opportunités de déplacement aux habitants, vont venir compléter le maillage des transports en commun de Plaine commune et conforter le développement économique et urbain.

Saint-Denis renforce ses liaisons avec les villes limitrophes et avec Paris. Avec l'inauguration en fin d'année 2012 du T1 prolongé, du T3, de la station Front Populaire sur la ligne 12, et la mise en service prochaine du T5 et du T8 en 2014, le réseau de transport de Saint-Denis connaît un développement sans précédent. De très nombreux habitants se déplaceront plus facilement grâce à des transports collectifs à la fois plus économiques et plus écologiques.

Elle estime qu'améliorer les transports en commun offre à chacun davantage de liberté de déplacement et ainsi permet d'accéder à l'emploi, aux loisirs, à la culture et à tous les services de la métropole.

Des transports efficaces permettent un gain de temps pour les travailleurs ; des transports économiques permettent de renforcer le pouvoir d'achat, dans un contexte ayant vu le prix de l'essence augmenter de 30% en cinq ans. A ce titre, elle demande la mise en place de la tarification unique. De plus, des transports écologiques participent d'un environnement plus sain et de l'amélioration de l'espace public.

Cécile RANGUIN considère que les logiques financières ne doivent pas prendre le pas sur la nécessité d'une desserte de qualité pour les quartiers populaires. Les engagements sur la mise en œuvre dans les délais annoncés du Grand Paris Express, à commencer par le prolongement de la ligne 14 et la création de la Ligne Orange, doivent être tenus. S'y ajoute l'impératif d'une meilleure qualité des transports existants.



Elle évoque « le calvaire » des voyageurs de la ligne 13 et précise que la ville n'a de cesse de réclamer le dédoublement de cette ligne. Elle considère, de plus, que le prolongement de la ligne 14 à Pleyel doit être mené rapidement, dans la continuité du prolongement à Mairie de Saint-Ouen. Elle évoque également ce qu'elle estime être une « impérieuse nécessité » : la mise aux normes et l'agrandissement du pôle gare Saint-Denis / L'Ile-Saint-Denis, à la fois inaccessible aux personnes à mobilité réduite et « sous-calibrée » au regard des 60 000 voyageurs qui la fréquentent quotidiennement. Elle indique, de plus, que la gare n'offre aucun service urbain ni commercial.

Aujourd'hui, elle estime les transports trop souvent surchargés, irréguliers ou inaccessibles. Elle souhaite que le T1 soit modernisé pour accueillir les 40 000 voyageurs supplémentaires apportés par le prolongement. Elle estime que les plans RER B+ et RER D+ ne peuvent plus souffrir de retard. De même, la mise en service du T5, déjà plusieurs fois reportée, doit être effective cet été. Cécile RANGUIN estime que le réseau de bus doit être pensé pour desservir finement et efficacement tous les territoires, en premier lieu ceux qui sont éloignés des transports lourds, comme le nord-est de Saint-Denis desservi par le bus 153 et ceux situés à proximité des infrastructures surchargées comme à Pleyel avec la ligne 139. Les ajustements du réseau de bus sont nécessaires, pour permettre une plus grande fréquence et une meilleure régularité des bus, ainsi qu'une information optimale des usagers en cas de rupture de charge ou de modifications d'itinéraires. Elle souligne que l'amélioration des transports en commun sera effective demain avec le projet de Grand Paris Express et dès aujourd'hui avec le métro, le bus, le tramway. Le travail doit être mené dans ces deux perspectives.

Concernant le développement urbain, elle estime que la densification interroge sur le type d'urbanisme, sur la qualité des espaces publics et la présence d'espaces verts. Chacun s'interroge sur la capacité des territoires à fournir à tous les services urbains et les équipements collectifs indispensables. C'est pourquoi les élus de Saint-Denis et Plaine Commune portent des exigences fortes vis-à-vis de l'Etat qui doit mieux accompagner les villes bâtitrices pour réaliser les équipements publics indispensables.

La création de pôles de transport s'accompagne de projets urbains de grande ampleur, mixant le logement, les activités de bureau et les équipements collectifs. Construire est une nécessité pour combattre la crise du logement et éviter l'étalement urbain destructeur de ressources naturelles et qui éloigne les couches populaires et moyennes des ressources des centres urbains. Il est nécessaire de construire de façon équilibrée et au bon rythme, en prévoyant les contraintes de la gestion urbaine et de la vie quotidienne, en préservant des espaces de respiration et en ajustant les services urbains. C'est une responsabilité collective qui doit associer les habitants et les usagers de la ville. La concertation en offre la possibilité.

Cécile RANGUIN annonce un autre rendez-vous de concertation : les Assises de Plaine Commune, ainsi que les consultations sur le projet de Contrat de développement territorial et sur le schéma directeur de la Région Ile-de-France.



Introduction de la réunion par Philippe SAINSARD, administrateur du STIF et conseiller régional

Philippe SAINSARD salue les participants à la réunion. Il indique représenter Jean-Paul HUCHON, président de la Région Ile-de-France et du STIF. En tant qu'élu, il estime que participer à la réflexion sur un projet d'une telle ampleur est un moment important. Le réseau de métro du Grand Paris Express va desservir les banlieues sans passer par Paris, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent. Les besoins de déplacement ont évolué, le réseau de métro va permettre d'améliorer les transports inter-banlieue et de faire gagner du temps aux usagers. La Région est très attachée à ce que le Grand Paris Express soit interconnecté très finement avec l'ensemble du réseau actuel, ce que la Ligne Orange permettra. Concernant l'existant, il souligne que la Région ne délaisse pas le Plan de Mobilisation mis en œuvre depuis deux ans, qui consiste en l'amélioration des RER, des prolongements de lignes de métro – 11, 14, 4, des créations de tramways et de T Zen, de modernisation du matériel... C'est le complément indispensable à la Ligne Orange pour l'amélioration des conditions de transport.

La concertation actuelle ne vise pas à débattre de l'opportunité de réaliser ce réseau car la décision a été prise auparavant. Aujourd'hui, il est question d'entrer dans les détails, de prendre en compte l'avis des usagers, des habitants, des professionnels, des élus... pour permettre à la Ligne Orange de s'intégrer au mieux dans l'environnement des villes concernées et pour proposer un meilleur service aux usagers. Tous les arguments énoncés en cours de concertation seront étudiés ; tous ne seront pas retenus, mais des réponses y seront apportées.

Rappel du contexte de la concertation par Michel GAILLARD, garant de la concertation

Michel GAILLARD rappelle que les débats publics sont toujours décidés par la Commission nationale du débat public (CNDP), autorité administrative indépendante, créée par la loi dont on retrouve les missions et principes de fonctionnement dans le code de l'environnement. La CNDP est saisie lorsqu'un maître d'ouvrage prévoit un projet ayant potentiellement des conséquences sur l'environnement – au sens large, comme c'est le cas de la Ligne Orange. Le STIF a saisi la CNDP en octobre 2012, laquelle a décidé de recommander une concertation. La concertation a pour objectif d'informer les usagers, de les entendre sur les objectifs de la Ligne Orange. Il rappelle que les principes de la réunion publique sont l'accessibilité à tous, la transparence du débat... Michel GAILLARD présente ensuite le déroulement de la réunion.



2 - PRÉSENTATION DU PROJET

- ▶ Voir diaporama et film mis en ligne sur le site Internet du projet :
www.grandparisexpress-ligneorange.fr
- ▶ Présentation du STIF, de la concertation et du contexte général du projet par Sandrine GOURLET, Directrice adjointe des projets d'investissement, qui a précisé qu'une autre réunion se tiendrait sur le territoire de Plaine Commune le 19 mars à Aubervilliers, pour présenter plus précisément les stations de Saint-Denis Pleyel et de Drancy-Bobigny
- ▶ Projection du film Ligne Orange
- ▶ Présentation des principales caractéristiques du projet par Laura FOGLIA, STIF, Chef de la division « maîtrise d'ouvrage Ligne Orange »

3 - INTERVENTION DE FOUAD AWADA, DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT À L'IAU-ÎDF

Fouad AWADA indique intervenir en tant qu'urbaniste sur les impacts d'une infrastructure de transport et sur les territoires.

L'impact d'une nouvelle infrastructure est multiple. Du point de vue des déplacements eux-mêmes, la nouvelle infrastructure permet d'élargir l'accès à l'emploi, aux équipements, aux commerces et services. Elle peut entraîner une modification des itinéraires des voitures, bus et deux roues ; il peut y avoir des reports entre modes. La nouvelle infrastructure peut également avoir des conséquences sur le nombre des déplacements, puisque les possibilités sont multipliées, sur leur vitesse, puisqu'il s'agit d'un métro rapide et automatique, et donc également sur le temps de trajet. La nouvelle infrastructure peut modifier la densité du trafic routier et avoir des impacts sur la congestion et la pollution, ainsi que modifier l'équilibre des déplacements. En l'occurrence, mettre en place une liaison entre le pôle universitaire de Saint-Denis et celui de Noisy en moins de 35 minutes modifie les possibilités de contacts entre les universités.

Une nouvelle infrastructure a également des conséquences sur les quartiers eux-mêmes. On le constate sur le territoire de Saint-Denis Pleyel : à la fin des années 1990, la desserte du territoire a été améliorée grâce à l'implantation des gares desservant le stade de France. On constate ainsi que le premier impact est l'amélioration de l'attractivité du territoire pour les entreprises souhaitant s'y implanter. Cela influe également sur le marché foncier et immobilier car l'attractivité modifie ces valeurs. La nouvelle infrastructure a également une influence sur la répartition des fonctions urbaines : tous les acteurs, que ce soit les habitants, les salariés, les entreprises... vont optimiser leur localisation. La nouvelle infrastructure peut influencer sur la localisation résidentielle et sur le profil socio-économique de la population.



Pendant longtemps, les pouvoirs publics ont adopté deux attitudes : de façon exceptionnelle, ils ont planifié les aménagements autour des gares, comme cela a été le cas des villes nouvelles (programmation des quartiers concomitante à la planification des transports) ; soit - c'était le cas le plus fréquent - étaient travaillés de façon disjointe l'arrivée d'un transport en commun et le développement de l'urbanisation. C'était le cas jusqu'à une période très récente. Fouad AWADA évoque la tour EDF à Saint-Denis, soulignant que la présence d'une entreprise dans un bâtiment unique n'offre pas la possibilité de proposer d'autres usages et ainsi de créer de l'activité urbaine. Il estime qu'attirer uniquement des emplois n'est pas suffisant, qu'il faut créer de l'intensité urbaine, c'est-à-dire de la vie urbaine.

Une nouvelle méthode est apparue dans des démarches récentes à Lyon, Lille et en Ile-de-France : une démarche conjointe de réflexions simultanées sur l'arrivée d'une infrastructure de transport et sur l'urbanisme. La méthode, expérimentée sur le prolongement de la ligne 11 du métro, est portée par la Région Ile-de-France, qui entend promouvoir la ville compacte favorisant les transports collectifs. Il y a derrière cette démarche de dialogue entre les communes, la Région et le STIF, maître d'ouvrage du projet, un enjeu qui est de mettre en cohérence les projets envisagés le long de la ligne. Il s'agit de mettre en relation le niveau de desserte et l'intensité de la vie urbaine : essayer de localiser autour des stations les possibilités de développement d'activités, de commerces, d'équipements, de vie urbaine. Il s'agit également de s'intéresser localement aux normes de stationnement dans un rayon de 500 mètres autour des stations, ce qui permet d'anticiper plutôt que de subir. Enfin, il s'agit également de privilégier les cheminements piétons et cyclables.

Le territoire de la Ligne Orange compte un nombre important de projets ; la question est de savoir comment faire en sorte d'anticiper les éventuels effets négatifs, de travailler sur le contenu des projets pour éviter d'avoir des projets concurrents, d'envisager l'itinéraire en tant qu'opportunité pour développer des itinéraires cyclables continus le long du tracé, de travailler sur des objectifs d'intensification urbaine, de continuité de la trame verte et de gestion du trafic automobile et des lignes de bus. C'est la démarche de Charte Urbanisme Transport que porte la Région. Elle vise à aller vers un urbanisme plus réfléchi, coordonné avec les transports.

4 - TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

Interventions du public

Eric DELABRE, habitant de Saint-Denis, s'interroge sur le contenu de l'annonce à venir du premier ministre, qui devra, vu le contexte financier difficile, procéder à un choix entre les différentes lignes du Grand Paris Express. Il demande si les moyens financiers seront suffisants pour réaliser à la fois la Ligne Orange et la Ligne Rouge au nord, ou si la réalisation de la Ligne Orange aura pour conséquence l'abandon de la Ligne Rouge Sud. Il souligne que les salariés de Saint-Denis ont besoin d'un lien efficace avec La Défense, trajet qui est actuellement très difficile, et il estime que le territoire a besoin de la Ligne Rouge nord. C'est pourquoi il s'inquiète de voir que sa réalisation n'avance pas.



Paul GOULIER, habitant du quartier Pleyel, demande si le STIF peut confirmer que la Ligne Orange restera sous sa maîtrise d'ouvrage. Il souhaite également savoir si les deux lignes, orange et rouge au nord, pourront être réalisées. Il évoque les propositions émises concernant le remplacement de la Ligne Orange par un métro plus léger. Il s'interroge sur l'utilité de faire une concertation sur un projet qui ne sera peut-être pas réalisé. Il précise enfin être tout à fait d'accord avec le projet.

Le garant souligne que pour appuyer la réalisation de la Ligne Orange, la concertation a toute son utilité, car permet au public de donner son avis.

Stéphane CHAMBON, habitant du quartier Pleyel, évoque l'exploitation en fourche envisagée sur la Ligne Orange, en soulignant les difficultés que connaît la ligne 13 du métro. Il estime qu'éviter la fourche permettrait également de réduire le coût du projet.

Réponse des porteurs de projet

Philippe SAINARD, administrateur du STIF et conseiller régional, confirme que le Premier Ministre rendra ses arbitrages le 6 mars prochain. Il rappelle que les différentes phases de réalisation du projet avaient été prévues dès le départ, qu'au Grand Paris Express s'ajoute le plan de Mobilisation et qu'à cela s'ajoute encore un élément qu'il estime indispensable, celui de garantir la meilleure connexion possible avec l'existant. Au cours des phases précédentes d'élaboration du projet de Grand Paris Express, la dimension de l'interconnexion n'avait pas suffisamment été prise en compte, surtout sur le plan financier, ce qui explique l'ajout de milliards d'euros. Dans le contexte économique, il sera probablement nécessaire de prévoir un calendrier plus long que celui initialement prévu. Il laisse le soin au Premier ministre d'indiquer ses choix. Il ne s'agira pas de supprimer des lignes, mais de dire comment l'ensemble du projet pourra être pris en compte pour avoir le meilleur réseau interconnecté au réseau actuel, en regard des capacités financières actuelles de l'Etat et des collectivités. Il rappelle que dans sa conception initiale, le Grand Paris Express n'était pas un réseau interconnecté et que c'est Jean-Paul HUCHON, Président de la Région Ile-de-France et du STIF, qui a tenu à ce que cet aspect soit intégré au projet. Il indique qu'aucune ligne n'est remise en cause, que la loi a fixé un certain nombre d'éléments, que la question n'est pas de la modifier mais de savoir quelles sont les capacités financières de l'Etat.

Philippe SAINARD indique que les élus souhaitent voir le STIF être rétabli dans toutes ses compétences d'Autorité Organisatrice des Transports (AOT). Le Grand Paris Express est une exception suite à la loi qui le place en-dehors du schéma habituel, à savoir sous la responsabilité du STIF en tant qu'AOT. L'avenir dira quelles seront les modalités et les conséquences de ce repositionnement de la Société du Grand Paris (SGP) par rapport au STIF.

Sandrine GOURLET, Directrice adjointe des projets d'investissement, souligne que le projet vise à assurer une continuité du réseau là où la majorité des usagers souhaite poursuivre leur trajet. La question qui s'est posée en gare de Champigny centre est de savoir si un changement serait prévu entre les deux lignes rouge et orange ou si les voyageurs pourraient rester dans le même train entre la Ligne Rouge sud et la Ligne Orange. Les études de trafic ont montré l'intérêt de cette continuité. Cela conduit à avoir une fourche à Champigny. Elle précise que la situation n'est pas celle de la ligne 13 du métro, dont le problème n'est pas seulement la fourche, mais la



charge globale qui est trop élevée. Elle évoque le prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13. La question de la fourche à Champigny suppose d'étudier la charge afin de dimensionner correctement la ligne. De plus, le métro automatique permet d'avoir une gestion très souple, de s'adapter à la fréquentation en ajoutant des rames selon les besoins. Un autre élément positif pour assurer du bon fonctionnement de la fourche est le fait que les trajets de chaque branche sont équilibrés, de même que le nombre de voyageurs attendus. Elle évoque des retours d'expérience effectués sur d'autres métros automatiques dans le monde, qui fonctionnent avec un taux de régularité très élevé.

Réaction de la table territoire

Patrick BRAOUEZEC, Président de la Communauté d'agglomération Plaine commune, rappelle que le Grand Paris Express a fait l'objet d'un débat public et d'un consensus entre l'Etat et la Région. En tant qu'ancien président de Paris Métropole, il indique que pour l'ensemble des élus de Paris Métropole, l'objectif est de réaliser « rien que le Grand Paris Express, mais tout le Grand Paris Express ». Il ne souhaite pas que soient opposées les lignes orange et rouge car les débats ont tranché. Pour lui, mener des études complémentaires sur le coût et sur le calendrier de réalisation, c'est une chose. Il peut être envisagé d'étendre les emprunts dans le temps. Des aménagements sont possibles, notamment de réaliser une partie du parcours en aérien. Mais il estime que cela serait une grande déception si les lignes rouge et orange étaient mises de nouveau en débat et en opposition. Le territoire a, en effet, besoin de la Ligne Orange, car elle relie les pôles économiques et offre aux populations très enclavées un accès à l'emploi. Il y a une vraie nécessité de désenclavement. La Ligne Orange permettra d'éviter Paris pour les trajets de banlieue à banlieue. Un grand nombre de salariés est obligé de passer par Paris pour aller travailler. Il ne faut surtout pas opposer ces lignes.

Il estime nécessaire qu'il y ait davantage de cohérence entre la SGP et le STIF. Il évoque le prolongement de la Ligne 14 soit réalisé par un seul opérateur. Il indique que Marylise LE BRANCHU, Ministre de la Réforme de l'Etat, de la Décentralisation et de la Fonction publique, prévoit une loi sur Paris Métropole, dans laquelle des propositions seront faites pour permettre de meilleures relations entre le STIF et la Société du Grand Paris (SGP).

Interventions du public

Julien MENEAU, animateur du blog J'habite à Saint-Denis, souhaite réagir à propos du pôle Saint-Denis-Pleyel. Il souligne que la correspondance évoquée entre les lignes 13, orange et rouge et avec RER D doit être nuancée par le fait que l'on compte 400 mètres entre la station du RER D et Carrefour Pleyel sur la ligne 13. Lors du débat public, le STIF avait prévu trois stations en correspondance avec les RER B et D et avec la ligne 13. Il a dit avoir participé au débat public et indique que, pendant cette période, M. BRAOUEZEC et M. Blanc ont convenu de créer la station Saint-Denis-Pleyel, dans le but de réaliser, selon lui, un « nouveau Montparnasse », qu'il considère être un échec. Aujourd'hui, Carrefour Pleyel est situé à 10 min. / 15 min. des futures lignes rouge et orange. Il souhaiterait que la station Saint-Denis Pleyel soit relocalisée au nord, à Carrefour Pleyel, ce qui permettrait des correspondances plus courtes. De nombreux habitants utilisent la ligne 13 pour rejoindre Saint-Lazare et accéder aux Hauts-de-Seine ; leur permettre de le faire directement contribuerait à désaturer la ligne 13.



Saint-Denis Pleyel et les stations du Grand Paris Express ne sont pas seulement un réseau de transports ; c'est aussi un pôle urbain, qui va être densifié à raison de centaines de milliers de mètres carrés de bureaux et de 4200 logements par an à partir de 2015, selon l'accord-cadre signé par Plaine-Commune et l'Etat en 2012. Ce qui va aggraver la saturation de la ligne 13 du métro. Il indique que Patrick BRAOUZEZ a demandé une nouvelle station de la ligne 13 entre Carrefour Pleyel et la Porte de Paris. Il se dit très en colère quant à ce débat et parle d'hypocrisie. Il estime que les élus du territoire font de la « métropolisation libérale ».

Antoine THOMAS, travaillant dans la tour Pleyel, demande des précisions sur la localisation de la station Pleyel par rapport aux lignes 13 et 14.

Réponse des porteurs du projet

Laura FOGLIA, STIF, Chef de division « maîtrise d'ouvrage Ligne Orange », précise que deux localisations sont possibles pour la station Pleyel : l'une à l'est du faisceau des lignes du RER D, l'autre à l'ouest. Elle souligne que la station regroupera les lignes 14 (ou ligne bleue), orange et rouge. Les estimations de trafic montrent que 75% des usagers montant ou descendant de la Ligne Orange viendront des lignes rouge ou bleue. Ceci engage à envisager les lignes orange, rouge et bleue au même endroit pour permettre les meilleures correspondances. Ceci nécessite d'identifier un emplacement suffisamment long et large pour permettre les meilleures correspondances possibles, ce qui n'est pas aisé dans un territoire aussi bâti.

Si la station se situe à l'est, la correspondance avec le RER D serait satisfaisante, mais celle avec la ligne 13 le serait moins. Si la station est située à l'ouest, on comptera environ 300 mètres pour aller au RER D et 400 mètres pour rejoindre la ligne 13. Cette localisation à l'ouest permet de desservir les deux lignes de RER D et ligne 13, sachant que l'enjeu le plus important est de permettre la meilleure correspondance entre les lignes du Grand Paris Express. Elle précise, de plus, qu'il est envisageable de renforcer le service de bus pour faciliter ces correspondances.

Réaction de la table territoire

Patrick BRAOUZEC, Président de la Communauté d'agglomération Plaine commune, indique que le Contrat de Développement Territorial évoqué par Julien MENEAU n'a pas été mis au point par Christian Blanc et lui-même, mais qu'il a fait l'objet de débats avec tous les élus concernés. Les élus ont fait évoluer le schéma initial voulu par Christian Blanc, lequel souhaitait réaliser un Cluster des Industries de la création, avec la création d'un établissement public. Patrick Braouezec indique qu'il n'était pas d'accord avec les termes « cluster », « industrie » et « établissement public ». Pas de cluster, car les élus entendent développer le polycentrisme sur le territoire de Plaine Commune : Pleyel sera une centralité, mais d'autres encore émergeront, notamment autour des gares de la tangentielle nord. Ils ont donc préféré parler d'activités culturelles et créatrices, autour desquelles devait être développé le projet de territoire. Enfin, les élus ne souhaitaient pas qu'un établissement public soit créé, mais ont proposé un co-pilotage. Ces discussions ont mené au Contrat de Développement territorial existant.

Plaine Commune est consciente que la question du logement est fondamentale en Ile-de-France et est prête à prendre sa part dans l'effort de construction de logements dont les habitants et salariés ont besoin. Un des handicaps actuels pour les entreprises franciliennes est le départ des salariés en raison du manque de logements. Actuellement sont produits 35 000 logements par an



en Ile-de-France, alors que les besoins s'élevaient à 70 000 par an. Plaine Commune est prête à augmenter la construction à 4 200 logements sur son territoire, à deux conditions : l'augmentation du nombre de logements doit être liée à l'arrivée des transports en commun. Une première étape aura lieu en 2017, avec une augmentation à 3700 logements : à cette date, le territoire sera desservi par la Tangentielle nord et par le prolongement des lignes 12 et 14 du métro. Le chiffre de 4200 logements par an sera envisagé lorsque le territoire sera irrigué par les lignes orange et rouge. Il sera même envisageable d'augmenter jusqu'à 4600 pour atteindre la moyenne de 4200 logements par an sur les quinze ans à venir.

Ce n'est pas un effort inconsidéré pour Plaine Commune, car cette zone est trois fois moins dense que Paris. Ce n'est pas qu'une question de densification, mais aussi de la façon dont seront réalisés les aménagements. Une autre condition est d'avoir une aide aux maires bâtisseurs – cet aspect apparaît dans une loi en préparation, appelée loi Duflot. A Saint-Denis se construit une école par an ; Plaine Commune construit une médiathèque par an. Certaines villes ne construisent aucun logement mais continuent à s'équiper en bénéficiant de subventions. Patric BRAOUEZEC souhaiterait que cela change, que les villes participant à l'effort de logement soient avantagées. L'objectif est de permettre aux habitants, non seulement de se loger, mais d'habiter.

Interventions du public

Stéphane, habitant de Saint-Denis est surpris par l'implantation actuelle de la station Pleyel, qui diffère de celle proposée dans le projet Arc Express. Celui-ci prévoyait que la station soit directement reliée à la Ligne 13.

Il est également surpris que L'Ile-Saint-Denis soit d'accord avec les modalités envisagées pour assurer son accès aux nouvelles stations, soulignant que le passage par la nouvelle passerelle est très long.

Mme GREMONT, habitante du quartier La Plaine à Saint-Denis, s'interroge sur la tarification qui sera mise en place pour permettre d'effectuer des correspondances sans utiliser de nouveau ticket. Elle souligne que les habitants sont nombreux à utiliser uniquement des tickets, et que les correspondances effectuées par les usagers du territoire consistent souvent à sortir des stations, aussi souhaite-t-elle savoir si une tarification adaptée à ces correspondances en surface sera proposée, sans obliger à changer de ticket. Elle souhaite également connaître le prix d'un ticket pour accéder à la Ligne Orange.

Réaction de la table territoire

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

Concernant L'Ile-Saint-Denis, il convient que le trajet via la passerelle est long, mais qu'il constitue une avancée notable pour la ville car il permet un accès piétonnier et en bus à six lignes de transports en commun.



Réponse des porteurs du projet

Sandrine GOURLET, Directrice adjointe des projets d'investissement, précise que le Grand Paris Express sera intégré à la tarification classique. Elle indique que les correspondances longues existent déjà, comme celle du pont de l'Alma entre le RER C et le métro. La temporisation, système permettant une validité suffisamment longue pour permettre une correspondance en surface, permet de réaliser des correspondances en sortant de la gare, sans changer de ticket. Elle rappelle que l'harmonisation des titres de transport a été l'une des premières missions du STIF lorsqu'il a été décentralisé en 2006. A présent, le ticket T+ peut être utilisé dans tous les modes et bénéficie d'une temporisation, permettant une durée de validité suffisamment longue pour effectuer des correspondances en surface.

Interventions du public

Marie-Hélène BARU, habitante du quartier, indique qu'en banlieue, il est nécessaire de panacher les transports pour arriver le plus rapidement possible à destination. Qu'il ne soit pas possible d'utiliser le même ticket dans les bus et le métro alors que c'est possible dans Paris, est anormal selon elle.

Réponse des porteurs du projet

Philippe SAINSARD, administrateur du STIF et conseiller régional, considère que le modèle de tarification actuel ne répond plus aux besoins de déplacements. Au cours du dernier conseil d'administration du STIF, des orientations ont été définies concernant le projet d'unité de transport, système qui remplacera le ticket actuel. Il s'agira d'un support magnétique contenant des unités de transport qui seront déduites selon le lieu d'entrée et de sortie dans le réseau de transport. Dans Paris intramuros, le ticket actuel continuera d'exister. Il précise qu'à ce stade, les études, ne sont pas suffisamment avancées pour être plus précis sur les coûts. Le Grand Paris Express peut à présent être pris en compte dans le système de tarification du STIF, ce qui n'était pas le cas au départ, puisqu'il ne faisait pas partie du réseau STIF.

Par ailleurs, la tarification unique concerne les pass Navigo. Il rappelle que les orientations prises en décembre 2011 orientent vers une tarification unique pour les abonnements, basée sur la tarification de la zone 1-2. Cela suppose l'identification des moyens financiers adéquats car il sera nécessaire de compenser les pertes de recettes, qui se comptent en centaines de millions d'euros.

Interventions du public

Yves DELABRE, habitant de Saint-Denis, demande dans quelle mesure le STIF peut être affirmatif sur la tarification du Grand Paris Express, puisqu'avec l'ouverture à la concurrence, des entreprises privées pourraient être amenées à l'exploiter. Dans ce cas, il estime que ces entreprises pourraient appliquer des tarifs supérieurs. Il demande si le Premier Ministre décidera qui sera Autorité Organisatrice des Transports, la SGP ou le STIF ?

Réponse des porteurs du projet

Philippe SAINSARD, administrateur du STIF et conseiller régional rappelle que des opérateurs privés exercent déjà en Ile-de-France, mais qu'ils sont soumis aux directives du STIF, notamment en matière de tarification. A partir du moment où le Grand Paris Express est sous l'autorité du



STIF, on entre dans le schéma de tarif en vigueur aujourd’hui, indépendant de l’exploitant. Philippe SAINSARD souligne que le Premier Ministre n’a pas pour compétence de choisir l’autorité organisatrice des transports, qu’une loi existe à ce niveau. Une clarification des compétences du STIF aura lieu. Il suppose que l’organisation des transports en commun du Grand Paris Express reviendra au STIF.

5 - INTERVENTION DE PHILIPPE SUBRA, PROFESSEUR À L’INSTITUT FRANÇAIS DE GÉOPOLITIQUE – UNIVERSITÉ PARIS 8 SAINT-DENIS

Philippe SUBRA, Professeur à l’Institut Français de Géopolitique – Université Paris 8 Saint-Denis, indique être présent à double titre. D’une part en tant qu’universitaire travaillant sur la question des transports et du Grand Paris, mais également en tant qu’usager de la ligne 13, puisque son université se situe à Saint-Denis.

Il formule quatre remarques :

Il constate qu’une tendance s’observe pour toutes les grandes opérations : lorsqu’elles sont terminées, la difficulté de leur réalisation est oubliée. La création d’un grand projet d’aménagement prend du temps, il s’agit d’une période complexe. L’aménagement suppose également l’insatisfaction d’une partie des intéressés.

Il estime que l’époque actuelle est historique. L’histoire des transports a connu trois grandes phases d’investissements massifs : le métro entre 1900 et 1930, puis une phase sans projet dans les années 1950-60 ; la phase de création des RER dans les années 1960-90, puis une phase sans projet jusqu’à ce qu’il appelle « le troisième âge », qui a débuté en 2006 avec la décentralisation du STIF et le lancement de nombreuses opérations : réalisation de tangentielles, de tramways, de prolongements de métros et du Grand Paris Express. Le visage de la banlieue en sera bouleversé. Plaine commune est le territoire qui a le plus changé et qui changera le plus, présentant des opportunités extraordinaires où le changement urbain est sensible à l’œil nu. D’autres territoires de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne vont connaître des transformations dans leur fonctionnement.

La troisième remarque a trait au rapport entre l’infrastructure de transport et les projets d’aménagement. L’histoire de l’aménagement est essentiellement celle de rendez-vous ratés entre la ville et la planification urbaine, notamment celle des transports. A de nombreuses reprises, le système de transport avait plusieurs années de retard sur les habitants. A Plaine Commune, la modification du réseau de transport a précédé le développement du quartier ; le schéma était idéal, mais personne



n'a su anticiper la vitesse de développement du territoire, ce qui explique en partie la saturation de la ligne 13.

Il estime également nécessaire de densifier car il considère que la densité, c'est la ville, la condition de développement des transports en commun, et le développement durable. Plaine commune a de la place pour davantage de densité. Cette marge permet de construire une ville qui fonctionne.

Les élus se battent depuis très longtemps pour assurer un fonctionnement basé sur la polycentralité ; les pôles ne peuvent pas fonctionner sans un transport efficace, qui assure leur attractivité et les liens entre eux. Il n'y a pas de polycentralité possible sans un réseau de transport performant. Il estime que c'est ce qui justifie le réseau Grand Paris Express.

Réactions de la table territoire

Jean-Maurice BERTON, Chef d'établissement, EDF, Cap Ampère, indique que l'objectif d'EDF est d'être attractif. Pour cela, il est nécessaire qu'une offre de transport soit proposée. Il précise que le site compte 3 000 salariés, 4 200 salariés à proximité, 60 000 visiteurs par an et possède un parking de 1 500 places, toujours plein. Il indique que les nouveaux employés ont des exigences en termes de services et en termes politiques : ils demandent à pouvoir habiter à proximité et demandent à leur entreprise d'être partie prenante des projets de la collectivité, notamment en matière de transport, en particulier d'actions pour limiter les transports en voiture. Il s'aperçoit que le mot-clef pour la participation d'EDF à la réflexion est le terme « habiter », qui signifie bénéficier de services. A l'avenir, il souhaite qu'il soit permis aux jeunes embauchés de s'installer sur le territoire. Il indique que l'entreprise connaît un « turn over » de 10 à 15%. Il s'aperçoit qu'avec des stations proches, avec un foncier moins cher qu'à Paris, il sera possible d'offrir aux salariés des conditions favorables pour habiter. Il souligne que cette réunion lui a offert une piste pour guider la réflexion des entreprises s'installant sur le territoire, concernant le lien entre l'entreprise, la ville et les déplacements.

Mme SANCHEZ, habitante du quartier Pleyel, indique que Pleyel compte aujourd'hui 6 000 habitants. Elle indique que si la station est placée à l'ouest, elle consommera de l'espace, mais en contrepartie, elle pourrait apporter de nombreux avantages au quartier. Elle estime que l'infrastructure doit être accompagnée de développement. La gare doit avoir une identité, être perçue de façon positive. Elle alerte sur ce qu'elle estime être un effet pervers : le fait que la gare aura pour conséquence d'amener de nombreux voyageurs supplémentaires. Mais le côté positif est qu'elle va attirer des commerces. Elle souligne également que les habitants actuels de Pleyel, qui sont en grande partie de nouveaux habitants, ne souhaitent pas quitter le quartier ; 64% sont des locataires qui souhaiteraient rester et accéder à la propriété. Elle estime nécessaire de mener des réflexions sur le parcours résidentiel, sachant qu'ils seront des primo-accédants, avec sans doute des difficultés pour acheter. L'habitat dense prévu autour des gares peut créer une fracture avec l'habitat actuel, ce qui n'est pas souhaitable. Il faut investir dans la ville, dans le quartier, et faire confiance aux habitants.

Patrick BRAOUZEC, président de Plaine commune, confirme qu'il y a un réel besoin de logements, mais que cela ne suffit pas, estimant que ce qui est souhaité par chacun est de pouvoir habiter un lieu, au sens plein du terme. Il y a un double mouvement : permettre aux salariés de se loger à Plaine Commune et faciliter le recrutement d'habitants du territoire par les entreprises.



Il rappelle que depuis 2005 a été mise en place une Charte Entreprise Territoire, qui permet aux entreprises de s'engager dans des actions d'insertion. Un bilan des années passées indique que 4 300 personnes du territoire ont été recrutées par les entreprises signataires de la Charte. Il rejoint Mme SANCHEZ sur la nécessité de faire en sorte que la gare ait une identité. Aussi précise-t-il avoir beaucoup travaillé avec le préfet de région et le STIF sur la conception de cette gare, qu'il souhaite voir prendre la forme d'un pont, avec des services, un lieu culturel, attirant des habitants pour d'autres raisons que celles du transport. L'objectif est de faire en sorte qu'une gare soit un lieu de centralité.

6 - TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

Vincent LEPETIT, Chambre de commerce et d'industrie de Seine-Saint-Denis, demande de quelle façon la fiscalité mise en place pour le Grand Paris Express participera au financement de la Ligne Orange, et notamment de quelle façon les entreprises contribueront au financement de l'infrastructure. Il demande si le taux particulier du versement transport de Seine-Saint-Denis évoluera au regard du développement du réseau du Grand Paris Express qui dessert principalement la Seine Saint Denis. Il souhaite également savoir quand les études sur le T8 seront lancées.

Carmello PICCIOTTO, habitant de Montmartre, regrette que la présentation n'offre aucune visibilité sur le réseau de bus. Il estime qu'en attendant la mise en place de ce projet prévu dans huit ans, des changements pourraient être mis en place, via notamment la refonte des lignes de bus, dans le quartier Pleyel notamment. Celui-ci accueille en effet un centre bus d'où certains véhicules sortent vides, tandis que des voyageurs attendent leur bus. Il estime que cela relève d'une mauvaise gestion économique.

Il demande également s'il ne serait pas plus économique d'améliorer les RER plutôt que de réaliser la Ligne Orange. Il estime que le doublement du tunnel entre la gare du Nord et Châtelet rendrait un service supérieur aux usagers.

Un participant souhaite connaître les raisons pour lesquelles le Conseil général de Seine-Saint-Denis a refusé de participer au financement du prolongement de la ligne 14 du métro.

Réponse des porteurs du projet

Sandrine GOURLET, Directrice adjointe des projets d'investissement, précise que les travaux sont en cours pour le prolongement du T8 au nord, entre Saint-Denis Porte de Paris et Epinay-Villetaneuse. Concernant le prolongement au sud vers Rosa Parks, en correspondance avec les RER E et B, ainsi qu'avec la Ligne Orange, les études n'ont pas commencé car les financements ne sont pas encore identifiés. Toutefois, elle précise que la volonté politique de réaliser ce prolongement est bien là.



Philippe SAINCARD, administrateur du STIF et conseiller régional, souligne que les entreprises participent aux efforts d'investissement via le versement transport, une des trois sources de recette du STIF et contribuent donc à l'ensemble du financement. Il appartient au STIF de décider des investissements engagés avec ces moyens financiers. Les entreprises sont donc déjà intégrées au financement.

Concernant le financement de la Ligne Orange, il précise que la SGP contribue au financement à hauteur de 2 milliards, le reste incombant au STIF et aux collectivités.

L'évolution du taux du versement transport en Seine-Saint-Denis relève des débats parlementaires consacrés à l'harmonisation de ces taux à l'échelle nationale. Les élus souhaitent une harmonisation pour permettre des contributions financières supplémentaires.

Un représentant du Conseil général de Seine-Saint-Denis rappelle que le Département rencontre actuellement des difficultés financières très importantes et a donc dû faire des choix douloureux, l'ayant conduit à procéder à des redistributions de financements.

Philippe SAINCARD, administrateur du STIF et conseiller régional, estime que c'est la question de la solidarité entre les territoires qui est soulevée. Si la réalisation de nouveaux projets était soumise aux contributions des territoires traversées, la Seine-Saint-Denis n'accueillerait pas ces projets. Jean-Paul HUCHON tient beaucoup à la mise en valeur de la dimension francilienne du projet de Ligne Orange, car elle permettra d'assurer l'accessibilité de l'ensemble du territoire.

Il précise que Paris est la collectivité qui contribue le plus, après la Région, au financement du STIF. Il s'agit bien de solidarité car les projets initiés en Ile-de-France allègeront la fréquentation des transports en commun dans Paris. C'est bien sous cet angle que la question doit être envisagée. Les apports des départements ne sont pas négligeables mais sont des contributions ne pouvant pas décider de l'existence ou non d'une infrastructure supplémentaire.

Réaction de la table territoire

Patrick BRAOUEZEC, Président de la Communauté d'agglomération Plaine commune, rappelle que dans l'accord Etat Région signé en janvier 2011 apparaissaient à la fois le Grand Paris Express et le Plan de mobilisation de la Région pour l'amélioration de l'existant. Il souhaite que ne soient pas opposés les projets s'inscrivant sur le moyen et le long terme, et l'amélioration des RER, notamment les programmes RER D+ et RER B+ dont l'objectif est d'augmenter la fréquence. Interventions du public

Un participant demande des précisions à propos de la réalisation d'un tunnel entre Les Halles et la gare du Nord.

Réponse des porteurs du projet

Philippe SAINCARD, administrateur du STIF et conseiller régional, souligne que les élus sont attentifs à obtenir ce dédoublement du tunnel. Le STIF, sous l'impulsion de Jean-Paul HUCHON, a engagé une étude pour déterminer les besoins de financement. Aujourd'hui, une étude vise à déterminer le meilleur tracé entre la gare de Lyon et la gare du Nord. Ce projet en est à ses prémises. Il s'agit d'un investissement conséquent.



Interventions du public

Une participante sollicite des éclaircissements concernant l'abandon du projet de prolongement de la ligne 4 du métro jusqu'au carrefour Pleyel.

Réponse des porteurs du projet

Sandrine GOURLET, directrice adjointe des projets d'investissement, indique que le prolongement de la ligne 4 du métro avait été envisagé pour désaturer la ligne 13. Des comparaisons avaient été effectuées entre les variantes et les études de trafics ont montré que le prolongement de la ligne 4 ne permettait pas de répondre aux besoins de désaturation de la ligne 13. Aujourd'hui le prolongement de la ligne 4 n'est plus à l'ordre du jour.

Réaction de la table territoire

Patrick BRAOUEZEC, président de Plaine commune, souligne que dans quinze ans, Pleyel accueillera six lignes de transports en commun, ce qui ne sera le cas d'aucun autre lieu francilien. C'est une chance pour le développement économique et urbain. A Mme SANCHEZ, il indique que Plaine commune vise le développement d'une offre de logement mixte permettant l'accession sociale à la propriété. Il précise qu'un outil, la Coopérative d'Accession Sociale à la Propriété (CAPS), permettra de développer l'accession sociale à la propriété pour les habitants qui n'en ont pas les moyens.

7 - CLÔTURE DE LA RÉUNION

Sandrine GOURLET, Directrice adjointe des projets d'investissement, remercie les participants de leur venue et relève les principales thématiques ressorties de la réunion de ce soir :

Des demandes de garanties du financement du Grand Paris Express, et la demande de le voir réalisé le plus vite possible ;

Le souhait d'une cohérence entre les maîtrises d'ouvrage du STIF et de la SGP ;

Des inquiétudes sur la qualité d'exploitation de la Ligne Orange, notamment liées à la question de la fourche ;

Des questions sur la localisation de la station Pleyel, avec le souci d'offrir le meilleur service au plus grand nombre et de réduire les temps de correspondance ;

Des questions sur la tarification et sur la temporisation des billets, ainsi que l'attente d'une tarification plus adaptée à la banlieue. Elle relève également la demande de garantir un ticket unique quels que soient les exploitants.



Philippe SAINSARD, administrateur du STIF et conseiller régional, considère que la Ligne Orange est un vecteur très fort d'aménagement, bien au-delà de la seule infrastructure de transports. Il estime que le projet ne doit pas être hors-sol mais doit être intégré à son environnement. Il rappelle que les représentants des entreprises se disent intéressés pour participer à ce projet. De plus, la Ligne Orange ne peut pas être réalisée sans la participation des collectivités car la gare doit être un lieu de centralité, intégrée, et devenir peut-être un lieu de services, un lieu d'interface, qui n'a pas de modèle actuellement en Ile-de-France. Dans quelques mois, la gare Rosa Parks sera terminée ; elle préfigurera ce que seront les gares de la prochaine génération.

Concernant la question financière, il indique que les offres de transports en commun vont se développer de façon considérable. A l'horizon 2018-20, les coûts d'exploitation franciliens vont nécessiter un milliard d'euros supplémentaire par an, hors Grand Paris Express. Cet aspect financier d'exploitation sera un enjeu très important. Cela passera par la modification du modèle de tarification pour une meilleure intégration au nouveau système de transport.

Il estime qu'il s'agit d'un projet « fantastique », unique dans ses impacts sur l'aménagement de l'Ile-de-France, dans un laps de temps court à l'échelle de l'aménagement de l'Ile-de-France et avec un niveau d'investissement sans précédent s'élevant à 30 à 40 milliards d'euros sur vingt années.

Patrick BRAOUEZEC, Président de la Communauté d'agglomération Plaine commune, souhaite que ne soit pas oubliée la question du positionnement préférentiel de la gare à l'ouest, évoquée par les entreprises, par les habitants et par rapport au lien de la ligne 13 avec la Seine-Saint-Denis.

Sandrine GOURLET, Directrice adjointe des projets d'investissement, précise que les comptes-rendus des réunions seront disponibles sur le site Internet et qu'un bilan de la concertation sera réalisé. Celui-ci reprendra l'intégralité des avis émis en réunion publique, sur le site Internet et sur les cartes T.

Michel GAILLARD, garant de la concertation, indique que la prochaine réunion de concertation se déroulera à Rosny-sous-Bois, le 28 février.

