

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

RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE

Le 27 mars 2013 à Fontenay-sous-Bois

La réunion a duré 2h30 et a accueilli 127 participants.
14 interventions de la salle ont eu lieu.

Intervenants

Le STIF, maître d'ouvrage

- ▶ **Jean-Paul HUCHON**, président du STIF, président de la Région Île-de-France
- ▶ **Sophie MOUGARD**, directrice générale
- ▶ **Jean-Louis PERRIN**, directeur des projets d'investissement
- ▶ **Laura FOGLIA**, chef de division « maîtrise d'ouvrage Ligne Orange »

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
- ▶ La carte du territoire concerné par la réunion publique
- ▶ Une plaquette de présentation du Nouveau Grand Paris en lien avec la Ligne Orange
- ▶ L'exposition sur le projet Ligne Orange
- ▶ Une urne pour le recueil des avis Ligne Orange

Déroulement de la réunion

1 - Ouverture

- ▶ Mot d'accueil républicain de **Jean-François VOGUET**, maire de Fontenay-sous-Bois
- ▶ Intervention liminaire de **Jean-Paul HUCHON**, président du STIF, président de la Région Île-de-France
- ▶ Rappel du contexte de la concertation par **Michel GAILLARD**, garant de la concertation

2 - Interventions des Conseils généraux

- ▶ Intervention de **Christian FAVIER**, président du Conseil général du Val-de-Marne
- ▶ Intervention de **Stéphane TROUSSEL**, président du Conseil général de Seine-Saint-Denis

3 - Présentation du projet

- ▶ Présentation du STIF et du contexte général du projet par **Jean-Louis PERRIN**, directeur des projets d'investissement



- ▶ Projection des grandes caractéristiques de la Ligne Orange telle qu'adoptée par le STIF par **Laura FOGLIA**, chef de la division Ligne Orange
- ▶ Présentation des annonces du Premier ministre sur le Nouveau Grand Paris par **Sophie MOUGARD**, directrice générale.

4 - Premier temps d'échange avec le public

5 - Premiers enseignements de la concertation

- ▶ Présentation de **Michel GAILLARD**
- ▶ Présentation du **STIF**

6 - Second temps d'échange avec le public

7 - Clôture de la réunion

1 - OUVERTURE

Mot d'accueil républicain de Jean-François VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois

Jean-François VOGUET souhaite la bienvenue aux élus présents, à l'équipe du STIF et aux participants. À l'occasion de cette réunion de clôture, l'élu se réjouit de la concrétisation du Grand Paris Express, confirmée le 6 mars 2013 par le Premier ministre, qui en a présenté le calendrier et le financement. M. VOGUET insiste sur le combat qu'il mène pour le rééquilibrage entre l'est et l'ouest de l'agglomération francilienne et souligne la confirmation de la Ligne Orange qui, intégrée au sein de la ligne 15, avec un arrêt à Val-de-Fontenay, constitue un véritable atout pour la ville. Il insiste sur l'amélioration des conditions de transport et de la rapidité des déplacements pour les salariés et les étudiants, mais également sur la désaturation du RER A, qui fait l'objet d'améliorations de capacité grâce à la généralisation du matériel roulant à deux niveaux.

M. VOGUET estime, de plus, que l'obtention de la Ligne Orange est due à la mobilisation des usagers, de l'association ORBIVAL, de l'ACTEP, de la Région Île-de-France et des Conseils généraux. Il souligne le consensus des maires autour du projet, dans le souci de l'intérêt général. Insistant sur l'engagement des élus fontenaysiens pour que la ville soit prise en compte dans le Grand Paris Express, il rappelle que ceci n'a pas toujours été le cas, malgré la présence d'un pôle tertiaire important pour l'est parisien – 400 000 m² de bureaux pour 25 000 salariés. Après de nombreuses réunions de préparation, l'élu se félicite que sa commune soit intégrée dans le projet. Il se réjouit également de l'arrivée du tramway T1 à Val-de-Fontenay et de la ligne 11 du métro à Rosny-Bois-Perrier, qui permettront une nouvelle desserte du nord de Paris.

Il exprime deux regrets: d'une part, le calendrier du tronçon Champigny-Rosny, prévu pour 2030, qu'il juge insatisfaisant au regard du consensus dégagé autour du projet, et, d'autre part, le prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val-de-Fontenay, uniquement mentionné au stade des études, projet qu'il qualifie de structurant pour le territoire et auquel il ne renonce pas. Enfin, il remercie tous ceux qui ont participé à la concertation.



Intervention liminaire de Jean-Paul HUCHON, président du STIF, président du Conseil régional d'Île-de-France

Jean-Paul HUCHON remercie Jean-François VOGUET pour son accueil. Il salue les participants, notamment les présidents des Conseils généraux de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, sans qui le projet n'aurait pu se faire. Sans leur « acharnement », M. HUCHON estime que cette portion du territoire ne serait pas concernée par le projet du Grand Paris Express. Il qualifie cette soirée d'importante, car elle confirme la réalité de la Ligne Orange, oubliée par le « premier projet », le Grand Paris du précédent Gouvernement. Il salue plusieurs élus, dont Laurence COHEN, sénatrice du Val-de-Marne, conseillère régionale et administratrice du STIF, et Jean-Pierre SPILBAUER, conseiller régional et administrateur du STIF, ainsi que les représentants de la Société du Grand Paris.

M. HUCHON remercie Michel GAILLARD, garant de la concertation, pour avoir su garantir la qualité de la concertation pendant ces sept semaines. Il souligne que le garant a pu s'appuyer sur un travail remarquable du STIF et sur l'engagement des élus d'Île-de-France et des Conseils généraux. Il se félicite du nombre de participants aux dix réunions publiques. Il indique, de plus, que le STIF a recueilli près de 2 000 avis, signe, selon lui, que les Franciliens accordent de l'importance au Grand Paris Express. Il explique avoir présenté le projet le matin même à la Commission des finances et des transports du Conseil régional d'Île-de-France, présidée par Roger KAROUTCHI, son opposant politique certes, mais dont il salue le souci de faire prévaloir le consensus et l'intérêt général.

Le président du STIF considère que le Grand Paris Express va bouleverser l'Île-de-France dans les quinze prochaines années. Il rappelle que le projet est fait pour les usagers, justifiant tout particulièrement qu'ils participent à son élaboration. Dans cette perspective, il estime que la concertation n'est pas « cosmétique » et qu'elle constitue un élément essentiel du projet. Il rappelle que le Grand Paris Express représente 72 gares nouvelles et un doublement du réseau ferré existant, pour un investissement de 25 milliards d'euros. Il revendique le choix de la concertation, une procédure vertueuse entamée lors de l'élaboration d'Arc Express au sein du STIF, puis du Grand Paris Express et la Ligne Orange. Il explique que le STIF n'a pas travaillé seul, mais en collaboration étroite avec la Société du Grand Paris. Les élus ont également été associés.

La Ligne Orange, pour Jean-Paul HUCHON, est le fruit de l'exercice démocratique de concertation. Il rappelle que le projet a pour objectif de desservir la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne qui sont des bassins de vie et d'emploi qui ne sont pas encore bien desservis. Il insiste sur la notion d'interopérabilité prévue dans le cadre du Grand Paris Express, qui va permettre aux usagers de ne pas changer de train pour voyager sur le réseau de rocade. Il précise qu'à Fontenay-sous-Bois, la Ligne Orange sera en correspondance avec le RER A, ce qui permettra d'améliorer le quotidien des usagers, de rendre les pôles de développement économique du territoire attractifs et d'accélérer l'évolution urbaine des villes de l'est francilien. Il souligne que la Ligne Orange permet donc également d'opérer un rééquilibrage du réseau des transports à l'est et au nord de l'Île-de-France. Il déclare que cette vision est partagée avec les services de l'État, dans le cadre du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF). Il explique que la Ligne Orange sera en correspondance avec le réseau existant. Enfin, il salue la présence d'Étienne GUYOT, président du Directoire de la Société du Grand Paris.



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

Michel GAILLARD rappelle que la concertation a été décidée par la Commission nationale du débat public (CNDP) le 5 décembre 2012. Il précise que l'objectif de la réunion de clôture est de revenir sur les réunions publiques et les rencontres voyageurs qui ont eu lieu, de manière à entendre ce que le STIF retient. Il expose ensuite le déroulé de la réunion, en précisant que le garant ne dresse pas le bilan de la concertation, qui sera rédigé par le STIF. En revanche, le garant rédigera un rapport qui décrit la façon dont la concertation s'est déroulée et qui en dégage les points saillants.

2 - INTERVENTIONS DES CONSEILS GÉNÉRAUX

Intervention de Christian FAVIER, président du Conseil général du Val-de-Marne

Christian FAVIER se réjouit d'être présent à cette réunion de clôture. Il rappelle que la Ligne Orange est désormais une partie de la Ligne 15 du Grand Paris Express. Il souligne que la Ligne Orange est une ligne essentielle pour le Val-de-Marne et insiste sur l'engagement de l'association ORBIVAL en faveur d'un métro de rocade depuis 2006. Il se réjouit que la totalité du réseau du Grand Paris Express ait été confirmée par le Premier ministre; et se dit très satisfait de ce qu'il qualifie d'une « grande victoire » pour les acteurs – citoyens, élus, représentants économiques, syndicaux, associatifs – qui se sont mobilisés autour de l'association ORBIVAL. Il exprime également sa satisfaction que l'enquête publique sur la Ligne Rouge sud du Grand Paris Express débute d'ici la fin de l'année et que sa mise en service soit prévue pour 2020. Il regrette, en revanche, le calendrier annoncé pour la branche Champigny-Rosny de la Ligne Orange, à l'horizon 2030, qu'il juge tardif.

M. FAVIER se félicite également des annonces du Premier ministre sur le plan du financement, avec 200 millions d'euros supplémentaires qui seront mobilisables dès 2014, grâce à une fraction de la taxe sur les bureaux allouée à la Société du Grand Paris. Il estime néanmoins qu'il faut aller plus loin, et déclare travailler avec d'autres élus pour trouver des pistes de financement supplémentaires, qui pourraient apporter plusieurs centaines de millions d'euros et permettre une accélération de la réalisation du Grand Paris Express.

L'essentiel, pour l' élu, est d'avancer au bon rythme pour engager au plus vite l'enquête publique sur la Ligne Orange, en 2014 ou 2015. Il lui semble d'autant plus important d'accélérer la réalisation du tronçon Champigny-Rosny qu'un équipement essentiel devrait y être localisé: l'atelier-garage, qui pourrait s'implanter à Fontenay ou à Rosny. Il souligne par ailleurs que l'accélération ne doit pas concerner que la Ligne Orange, mais aussi le Plan de mobilisation pour les transports: le prolongement de la ligne 1 du métro à Val-de-Fontenay, dont les études avancent; l'amélioration du RER A, avec la mise en œuvre du schéma directeur; le prolongement du RER E à l'est, avec le vote prochain d'un schéma de secteur par le Conseil du STIF pour améliorer la qualité de la desserte. Sur ce dernier point, le président du Conseil général du Val-de-Marne exprime son inquiétude sur



une possible saturation du RER E du fait de son prolongement à l'ouest. À cet égard, la réalisation de la branche Champigny-Rosny de la Ligne Orange permettrait, selon lui, de soulager le RER E et devrait, à ce titre, être un préalable à son prolongement à l'ouest.

M. FAVIER se dit ainsi satisfait des annonces du Premier ministre, qui marquent selon lui une étape historique pour les transports franciliens. Il estime néanmoins qu'il reste des avancées à obtenir et affirme vouloir y travailler activement. Il relève par ailleurs qu'une des annonces du Premier ministre constitue une évolution importante du schéma d'exploitation. M. FAVIER rappelle qu'il avait convenu avec Jean-Paul HUCHON de la nécessité de l'interopérabilité à Champigny-Centre entre les deux branches – Ligne Rouge et Ligne Orange – de ce qui est devenu la ligne 15: selon lui, le fait que «la desserte entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs soit désormais assurée par le prolongement de la ligne 11 du métro» – il dit citer les annonces du Premier ministre – permet d'envisager l'hypothèse crédible d'une correspondance à Champigny-Centre et l'exploitation d'une ligne 15 sans fourche. Il demande donc que les conséquences de ces évolutions soient étudiées le plus vite possible sur le plan budgétaire et sur celui de l'impact des travaux.

Enfin, M. FAVIER remercie tous les acteurs qui se sont mobilisés autour du projet, en particulier l'association ORBIVAL, Jean-Paul HUCHON et les élus du territoire. Il remercie également les équipes du STIF, de la SGP, de la RATP, de la SNCF et de RFF.

Intervention de Stéphane TROUSSEL, président du Conseil général de Seine-Saint-Denis

Stéphane TROUSSEL remercie le STIF et son président pour avoir organisé cette série de rencontres autour de ce qui s'appelle désormais le Nouveau Grand Paris et le tronçon de la ligne 15 qu'est la Ligne Orange. L'élu exprime sa satisfaction de voir les participants nombreux pour débattre et échanger autour du projet. Il souligne le caractère sans pareil de la Ligne Orange, dont il juge l'ambition immense, la qualifiant de tournant dans la politique et le développement de la région francilienne. Selon lui, la ligne 15 répond à un enjeu de rééquilibrage de l'agglomération francilienne: il considère qu'il était important que les habitants du territoire fassent entendre leur voix en faveur d'un développement plus harmonieux du territoire. Il souligne à cette occasion le consensus dégagé au sein de la population et des élus autour du projet, qui a permis de défendre l'intérêt général.

M. TROUSSEL estime que le besoin d'infrastructures de transport modernes et innovantes qui permettent d'accéder plus facilement à tous les équipements est important, dans une agglomération riche où les inégalités sociales et territoriales sont aussi profondes qu'insupportables. Il se félicite que le temps du rééquilibrage soit venu, d'autant plus que, selon lui, certaines communes à l'est se sentent encore reléguées. Il considère que le réseau en étoile correspond à une logique dépassée et invite à réinventer les modes de déplacement dans l'agglomération francilienne. Dans cette perspective, l'élu juge que la Ligne Orange et le prolongement de la ligne 11 du métro constituent un atout pour le développement économique, pour le logement et pour l'emploi.



Le président du Conseil général de Seine-Saint-Denis rappelle que l'engagement financier consenti est important; il se félicite des choix politiques courageux du Premier ministre, tout en soulignant qu'il reste des combats à mener, notamment sur le resserrement des calendriers. Pour lui, la Ligne Orange doit se faire avec le double souci de desservir finement les territoires et de relier les pôles économiques entre eux. Avec la confirmation donnée par le Premier ministre, l'élu souhaite que l'ensemble des équipements soient bien conçus, réfléchis, notamment les parkings-relais. Il insiste sur la nécessité d'accompagner les collectivités concernées dans leur politique d'aménagement et de développement. Il souligne également l'importance d'associer la population à l'élaboration du projet.

Par son intervention, M. TROUSSEL dit vouloir porter un témoignage plein d'optimisme et d'ambition pour la Seine-Saint-Denis. Bien que le projet ne se réalise pas avant quelque temps, l'élu se réjouit de disposer d'un calendrier et d'un plan de financement pour un projet qui, selon lui, va permettre de repenser l'aménagement de la région.

2 - PRÉSENTATION DU PROJET

- ▶ Présentation du STIF et du contexte général du projet par **Jean-Louis PERRIN**, directeur des projets d'investissement

Voir diaporama

- ▶ Projection des grandes caractéristiques de la Ligne Orange telle qu'adoptée par le STIF par **Laura FOGLIA**, chef de la division Ligne Orange

Voir diaporama

- ▶ Présentation des annonces du Premier ministre sur le Nouveau Grand Paris par **Sophie MOUGARD**, directrice générale.

Voir diaporama

3 - PREMIER TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

Interventions du public

Jacques CAPET, de l'association **Naturellement Nanterre**, reprend les propos de M. TROUSSEL expliquant que le réseau en étoile était dépassé et qu'il fallait passer à autre chose. Il rappelle qu'il existait autrefois des infrastructures de rocade que les acteurs politiques ont fait l'erreur de supprimer: les tramways autour de Paris à la fin des années 30, puis la petite ceinture ferroviaire. Cette suppression s'est faite, selon lui, au profit du tout-automobile, avec la construction



du périphérique et de l'A86. Il estime que, dès cette époque-là, on aurait dû rétablir les transports en commun de rocade. Il se félicite qu'on essaie à présent de rattraper les mauvaises actions du passé, mais tient à souligner que certains responsables politiques et techniques n'ont pas été à la hauteur et n'ont pas fait leur travail en faveur d'un développement des transports en commun.

En écho à l'intervention précédente, **Patrice CALMEJANE, maire de Villemomble**, estime avoir fait son travail d'élu en étant l'un des seuls députés présents de la mandature précédente à avoir voté en faveur de la loi sur le Grand Paris. L'élu dit rencontrer un problème de fond par rapport à ce qui a été dit par le STIF : la concertation a été lancée sur un projet de Ligne Orange proposant un réseau homogène avec le même mode de transport partout ; or, depuis les annonces du Premier ministre, une nouvelle version du projet a été présentée dans toutes les réunions publiques qui ont suivi. M. CALMEJANE s'inquiète donc de la validité juridique de la concertation, puisqu'elle n'a pas porté dans son intégralité sur une même version du projet. Avec le maire de Neuilly-sur-Marne, il souhaite que la version initiale de la Ligne Orange soit pleinement étudiée, avant de se pencher éventuellement sur l'alternative offerte par un prolongement et une automatisation de la ligne 11. L'élu exprime son inquiétude que le scénario de l'A103 – autoroute de rocade en proche couronne qui devait à l'origine desservir tout l'est parisien et qui s'est finalement arrêtée à Rosny-sous-Bois – ne se reproduise ici : le statut de branche complémentaire du tronçon Rosny-Noisy-Champs lui fait craindre qu'on ne trouve un prétexte pour reporter, voire annuler le projet, ce qui traduirait un manque de cohérence du réseau du Grand Paris Express. Il regrette que Stéphane TROUSSEL n'ait pas mieux défendu ce secteur de la Seine-Saint-Denis, alors que Christian FAVIER a bien défendu son territoire, selon lui.

Rappelant que le projet de Ligne Orange recueille le consensus de la population et des élus, il regrette qu'on en présente une nouvelle version dont il estime qu'elle manque de cohérence. Il considère qu'il ne faut pas détricoter le projet et souhaite que le STIF confirme que la Ligne Orange initiale demeure bien la priorité et que le prolongement de la ligne 11 du métro est une option de deuxième voire de troisième rang.

Réponse des porteurs de projet

Sophie MOUGARD explique que le STIF a, classiquement, proposé un projet à la concertation qui n'était pas finalisé, sans quoi la concertation n'a pas de sens. Il n'est donc pas exclu que le projet s'enrichisse et évolue au cours de la concertation. L'essentiel est que les fonctionnalités principales - la facilitation des déplacements de banlieue à banlieue et la possibilité d'aller plus rapidement dans Paris avec la ligne 11, restent assurées. Le Premier ministre a en effet évoqué des études à mener à la suite de la concertation. Mme MOUGARD indique que le Conseil du STIF se prononcera le moment venu sur les caractéristiques du projet, en se fondant sur la concertation et les études sur le trafic et sur les implications du prolongement et de l'automatisation éventuels de la ligne 11. Elle souligne que la concertation permet aux parties prenantes de proposer des alternatives et des adaptations du projet initial et que c'est dans ce sens qu'il faut comprendre la demande d'étude du Premier ministre sur le prolongement de la ligne 11.



Michel GAILLARD précise qu'il n'a pas vu de raison de remettre en cause la concertation à la suite des annonces du Premier ministre. Selon lui, l'important dans la concertation est la transparence: il était fondamental que ces annonces soient intégrées dans les présentations et commentées dans les réunions publiques. Il souligne, par ailleurs, qu'il y a eu autant de réunions publiques avant, qu'après les annonces du Premier ministre, ce qui a permis un certain équilibre dans la concertation. À titre d'exemple, il rappelle qu'il est courant que des expertises complémentaires soient demandées au cours d'un débat public et que ces expertises complémentaires viennent enrichir le projet initial. Bien que la concertation actuelle ne soit pas un débat public, le projet peut s'y enrichir, l'essentiel étant d'être transparent et précis.

Interventions du public

Jacques FAUBERT, conseiller municipal de Neuilly-sur-Marne, transmet les salutations de Jacques MAHEAS, maire de Neuilly-sur-Marne, qui n'a pu assister à cette réunion. Lors de l'ouverture de la concertation le 18 février à Neuilly-sur-Marne, il avait exprimé sa joie de voir que les territoires de la Seine-et-Oise allaient enfin ne plus être discriminés et pouvoir se poser librement la question d'envoyer leurs enfants aussi bien à l'université de Marne-la-Vallée qu'à celle de Saint-Denis Pleyel. Il déclare que cette transversalité, pour laquelle il se bat, notamment au sein de l'Association des collectivités territoriales de l'est parisien (ACTEP), est menacée par ce qu'il qualifie d'un appauvrissement du projet. Il dit ne pas se contenter de ce que le STIF présente comme un enrichissement du projet; il regrette que personne n'ait pris le soin d'expliquer cet infléchissement aux élus entre le 18 février et le 6 mars, date des annonces du Premier ministre. Il estime que le projet est trop important pour qu'il y ait des laissés pour compte. Il appelle le STIF à prendre en compte le mécontentement et la grande surprise de la ville de Neuilly-sur-Marne.

Réponse des porteurs de projet

Jean-Paul HUCHON déclare comprendre les inquiétudes des élus de Neuilly-sur-Marne et de Villemomble. Dans le même temps, il souligne que le projet a fait l'objet de menaces réelles il y a un mois et demi, lors de la parution d'un rapport expliquant que le Grand Paris allait coûter plus cher que prévu. Ce rapport préconisait de réaliser des économies drastiques sur le projet, voire de ne pas réaliser la totalité du réseau. M. HUCHON souligne qu'il n'a pas accepté cette remise en cause du projet, qui se traduisait par une réalisation partielle. Il insiste également sur le fait que le Grand Paris Express n'est pas le seul projet en cours et réaffirme son attachement à l'amélioration du réseau existant, qui constitue une préoccupation pour beaucoup. Le Premier ministre en a tenu compte et a demandé à revoir les fonctionnalités de chaque tronçon en regardant la fréquentation attendue. Il considère que les besoins de desserte peuvent être moindres à Saclay, à Clichy-Montfermeil ou au Mesnil-Amelot, et qu'un métro léger est suffisant. Il précise que l'ensemble des élus concernés ont été rencontrés pour discuter et acter cette évolution du Grand Paris Express. M. HUCHON explique également que certains élus, au départ très réticents à l'orientation donnée par le Premier ministre, ont fini par admettre qu'il était nécessaire d'adapter le projet, sans en réduire la fonctionnalité – le principe d'un métro automatique est conservé.



Par ailleurs, le président du STIF rappelle que, dès la réunion d'ouverture, le sujet de la ligne 11 avait été abordé. Il avait été dit que le prolongement de la ligne 11, porté par plusieurs associations, pouvait constituer non pas la solution, mais une parmi d'autres. Il s'agira de mesurer l'attachement des élus et de la population aux différentes solutions, avec l'éclairage des techniciens. Notamment, si ces derniers expliquent que la création d'une fourche nuit à l'exploitation, il faudra considérer leur avis.

M. HUCHON estime que le Premier ministre s'est fortement engagé sur le projet, dans un contexte où les dotations baissent et les réductions des dépenses sont importantes. Il souligne que le projet du Grand Paris est ainsi le seul à disposer de plus de financement, tout en étant porté par une plus forte volonté politique. L'élu déclare partager le point de vue du Premier ministre sur le fait qu'il faut disposer d'un plan de financement complet, ce qui n'est pas aisé dans le contexte actuel. Il rappelle que 250 000 emplois sont en jeu, ainsi qu'un point voire un point et demi de croissance supplémentaire dans la région.

M. HUCHON souhaite aller au bout de la concertation, pour poursuivre la mise en œuvre du projet. Il insiste sur le fait que ce projet a failli être annulé, ce à quoi les élus, les associations se sont opposés, car il s'agit d'une grande opportunité de développement pour le territoire. Il rappelle également combien le projet a évolué depuis le départ, devenant un véritable projet de transport concernant des centaines de milliers de personnes.

Interventions du public

Maurice FAY, de l'Association montreuillois des usagers des transports en commun (AMUTC), explique que le plateau de Clichy-Montfermeil avait été oublié et salue le projet présenté par le Premier ministre, car il apporte de la cohérence au réseau. Il insiste sur le fait que dans le projet initial, il y avait des ruptures de charges à Rosny-Bois Perrier, à Champigny-sur-Marne et à Noisy-Champs qui, selon lui, faisaient que le projet ne pouvait pas fonctionner. Il juge le projet du Premier ministre fonctionnel, car il met en place une véritable rocade autour de Paris.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois regrette que la Ligne Orange ne croise pas la branche Boissy-Saint-Léger du RER A. En l'état, il faudrait reprendre la Ligne Rouge à Champigny-Centre, puis le RER A à Saint-Maur-Créteil, ce qu'il juge compliqué. Il demande s'il n'est pas possible de placer le terminus de la Ligne Orange à la station Saint-Maur-Créteil afin d'intégrer davantage cette branche du RER A dans le réseau du Grand Paris Express?

Michel GAILLARD lit une question issue d'une carte T: son auteur souhaite savoir pourquoi une station est prévue à la gare de Bondy et pas en gare de Noisy-le-Sec, où se séparent les deux branches du RER E et où se trouve le terminus de la Tangentielle nord. Il demande également quelle difficulté le STIF rencontre-t-il pour réaliser la station Pont de Bondy sous le canal de l'Ourcq alors que le STIF affirme en même temps que le franchissement de la Marne en souterrain ne pose pas de problème?



Réponse des porteurs de projet

Jean-Louis PERRIN rappelle que le Grand Paris Express est issu des deux débats publics sur les projets Arc Express et Réseau de transport du Grand Paris. Ce projet a fait l'objet d'un consensus qui a conduit à l'adoption d'un schéma d'ensemble par décret du Premier ministre. M. PERRIN explique que ce tracé ainsi défini – avec une correspondance à Bondy – permet de croiser toutes les missions du RER E, ce que n'aurait pas permis une correspondance à Noisy.

En ce qui concerne le RER A, Jean-Louis PERRIN explique que c'est la concertation autour du schéma d'ensemble qui a abouti à ce tracé. Il précise avoir noté, au cours de la concertation, plusieurs propositions de tracé qu'il présentera tout à l'heure, tout en soulignant que la décision finale reviendra au Conseil du STIF.

Laura FOGLIA explique que franchir la Marne avec un tunnelier n'est pas comparable à la construction d'une station sous le canal de l'Ourcq. Elle souligne que dans le second cas, il faut essayer d'être le plus en surface possible pour permettre une bonne accessibilité aux usagers. Il y a par ailleurs des vérifications techniques et géologiques à réaliser avant d'entreprendre les travaux pour identifier la bonne profondeur. C'est pour cela que, si cette variante reste la solution préférentielle, elle doit encore faire l'objet de vérifications.

Interventions du public

Thierry FAURE, directeur général des services de Fontenay-sous-Bois, juge étrange de retarder le passage de la Ligne Orange à Val-de-Fontenay, alors qu'il a été évoqué d'implanter les garages dans le secteur de Fontenay-sous-Bois et de Rosny-sous-Bois. Par ailleurs, il souligne que les projets de développement économique de Fontenay-sous-Bois, soutenus par l'ACTEP, représentent 10 % du coût de la Ligne Orange via la redevance sur la création de bureaux et qu'il serait judicieux d'aller chercher les financements « là où ils sont ».

Georges BERTRAND, de l'AMUTC, déclare rejoindre les propos de Jean-Paul HUCHON sur le fait que le projet a pu être sauvé de manière inespérée. Par ailleurs, il se félicite du choix qualifié de raisonnable d'adapter les lignes et de créer de vraies rocades. Il s'agit d'un grand progrès selon lui, car le projet initial prévoyait un terminus à Rosny-Bois-Perrier, ce qui pénalisait le fonctionnement de la ligne et donc les usagers. Affirmant son souhait d'une ligne unique de rocade sans terminus, il prend l'exemple de la station Champigny-Centre qui ne doit pas, selon lui, constituer un terminus. Il insiste plus généralement sur la nécessité d'éviter les terminus sur le réseau du Grand Paris Express. Par ailleurs, il considère que le fait d'avoir des métros automatiques permet de ne pas réaliser de terminus. De plus, il souhaite que le tronçon Champigny Centre-Noisy-Champs ne fasse pas partie de la ligne 15 et soit intégré à la ligne 16, pour respecter la logique de rocade, en supprimant un terminus à la station Noisy-Champs.

Didier Cottin, habitant de Paris cite une partie du Dossier de presse accompagnant les annonces du Premier ministre, à propos de l'adaptation de la longueur des quais et du matériel roulant. Notamment, il évoque le travail que le Premier ministre souhaite voir mené sur les gains de capacité permis dans l'élaboration du matériel roulant. Il demande si cela signifie que le matériel roulant



sera plus large en cas de raccourcissement des rames afin de préserver la capacité, en interrogeant l'importance réelle de l'économie effectuée. Par ailleurs, il s'interroge sur un matériel roulant qui vise uniquement la capacité, au détriment des places assises, et qui nuirait à l'attractivité du métro.

Un habitant de Fontenay-sous-Bois déclare avoir entendu Mme REVAULT d'ALLONES-BONNEFOY, conseillère régionale et administratrice du STIF, évoquer, lors des réunions publiques de la Ligne Orange, la notion de solidarité régionale et estime que sa ville en paie le prix, bien qu'il déclare ne pas se plaindre du fait que la Ligne Orange n'arrive qu'en 2030 ou que la ligne 11 du métro n'arrive qu'en 2025. Il regrette cependant de ne pas avoir d'information sur l'avenir du prolongement de la ligne 1 du métro à Val-de-Fontenay, projet très attendu par les Fontenaysiens.

Réponse des porteurs de projet

Sophie MOUGARD explique que l'exploitation des 200 km du Grand Paris Express ne peut pas se faire sans correspondance. Elle insiste toutefois sur la nécessité d'optimiser les lieux et les conditions des correspondances. Pour mener cette tâche à bien, le STIF s'appuie sur des prévisions de trafic qui permettent de connaître et d'anticiper les déplacements des usagers. Il est apparu que les voyageurs concernés par la Ligne Orange seront, pour une grande majorité, en correspondance: il s'agit, dès lors, de placer les correspondances aux endroits où les usagers sont le plus susceptibles de changer de ligne et où il y aura le moins de « traversants » possibles, c'est-à-dire les voyageurs qui souhaitent poursuivre leur trajet en continuité. Mme MOUGARD mentionne le travail à mener sur les schémas d'exploitation, en lien avec la Société du Grand Paris, en particulier sur les lignes de rocade. Quant aux travaux d'optimisation demandés par le Premier ministre, la directrice générale précise que la Société du Grand Paris les réalisera en concertation étroite avec le STIF: les questions se posent encore sur les paramètres – longueur des quais, caractéristiques du matériel roulant – ainsi que sur le débit de la ligne – à savoir le nombre de rames que l'on peut faire passer dans un temps donné. En comparant ces paramètres aux prévisions de trafic à la mise en service, mais aussi à plus long terme, il sera possible de trouver le bon équilibre.

Jean-Louis PERRIN informe que l'État et la Conseil régional d'Île-de-France se sont mis d'accord pour attribuer fin 2012 des crédits d'études pour le prolongement de la ligne 1 à Val-de-Fontenay, avec la signature d'une convention spécifique transports dans le cadre du Contrat de Projet Etat - Région. Les études, réalisées par le STIF et la RATP, sont en cours. Elles pourraient être présentées sous la forme d'un Document des Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) au Conseil du STIF au cours du second semestre 2013. Il précise que des phases des discussions financières et techniques s'ensuivront après adoption du DOCP.



4 - PREMIERS ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Présentation de Michel GAILLARD, garant de la concertation

Voir diaporama

Michel GAILLARD présente les grandes lignes du rapport qu'il rédigera à l'issue de la concertation. Il rappelle qu'il ne s'agit pas du bilan de la concertation, élaboré par le STIF, le rapport du garant n'ayant pas vocation à être exhaustif sur le fond. Il se focalise sur la manière dont s'est déroulée la concertation et dégage quelques points saillants qui ont émergé pendant celle-ci.

En premier lieu, il souhaite souligner la qualité du travail réalisé par le STIF, tant dans la préparation que dans la conduite de la concertation et salue son professionnalisme et son écoute. Selon lui, la concertation a été sereine, ce qui n'a pas empêché que certains arguments et attentes soient exprimés très clairement, avec force et exigence. Il cite quelques statistiques de la concertation : à ce jour, 1 850 cartes T reçues, 113 avis exprimés pendant les rencontres voyageurs, ainsi que les volumes de la documentation diffusée. Ces chiffres illustrent selon lui les efforts importants que le STIF a déployé pour informer la population concernée.

Par ailleurs, M. GAILLARD dégage cinq points saillants de cette concertation :

- ▶ En ce qui concerne l'évolution du projet : le garant met en avant la participation très importante à la réunion publique de Drancy en faveur de la création d'une station en centre-ville.

Il précise que les autres points sont postérieurs aux annonces du Premier ministre :

- ▶ la question du prolongement de la ligne 11 du métro : le garant rappelle qu'il s'agit d'un élément apparu en cours de concertation et qu'il est demandé au STIF de l'étudier comme une alternative, sans qu'une décision n'ait été prise en faveur d'une solution ou d'une autre. Il note que le prolongement de la ligne 11 du métro a recueilli des avis favorables, mais également des réactions défavorables, parfois assez vives ;
- ▶ l'échéance de 2030 pour la réalisation du tronçon Rosny-Champigny de la ligne 15 du Grand Paris Express : le garant souligne que nombre d'acteurs ont regretté une échéance jugée tardive.

La demande d'optimisation de l'ensemble du réseau à la Société du Grand Paris : il remarque que cette annonce s'est traduite dans la concertation par l'expression d'inquiétudes quant à la réalisation d'un réseau aux capacités réduites et par conséquent jugé inadapté aux enjeux de développement des territoires concernés.

Enfin, le garant retient que le besoin de cohérence dans la conduite du projet et des travaux, a souvent été évoqué par le public.



Présentation du STIF

Voir diaporama

Sophie MOUGARD explique qu'il est important pour le STIF de partager avec le public ce qu'il a entendu pendant la concertation. Elle note l'importante participation du public et s'en réjouit. Elle rappelle que la présentation qu'elle effectue avec Jean-Louis PERRIN n'a pas valeur de décision, car c'est au Conseil du STIF qu'il revient de décider de la mise en œuvre du projet. Les équipes du STIF vont prendre le temps d'analyser les avis exprimés dans le détail avant de faire des propositions au Conseil du STIF.

- ▶ En premier lieu, elle retient que le public a été très nombreux à s'exprimer sur l'opportunité de la Ligne Orange et que la plupart des avis sont enthousiastes.

Les participants ont considéré que le projet permettait d'atteindre une diversité d'objectifs.

En termes de transports tout d'abord: les parties prenantes estiment que la Ligne Orange doit permettre de relier les différents lieux de vie – emploi, formation, loisir – sans passer par Paris, en rendant les trajets plus directs, moins longs et en désaturant le réseau central. En termes d'accès aux zones d'emploi, Mme MOUGARD souligne que les secteurs d'emploi de Pleyel, de la Défense, du Bourget, de Roissy et d'Orly ont notamment été évoqués. Elle juge que, selon les participants, la Ligne Orange doit aussi favoriser l'utilisation globale des transports en commun grâce aux nombreuses correspondances avec les lignes du réseau actuel et futur – métro, tramway, RER. C'est dans ce cadre qu'elle rappelle que le STIF porte la mise en œuvre de l'interopérabilité du réseau, afin d'assurer la continuité des métros sur une ligne.

En termes d'aménagement: elle précise que, selon le public, la Ligne Orange doit constituer un levier à plusieurs égards. Le projet doit permettre un rééquilibrage des territoires entre l'est et l'ouest de l'Île-de-France grâce à un rapprochement des secteurs d'emplois et de logements, tout en développant l'attractivité de l'est grâce à une meilleure desserte des territoires. Mme MOUGARD explique également que, pour les participants, la Ligne Orange a vocation à encourager le désenclavement des territoires de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne en les rendant accessibles. Elle souligne l'importance de cette préoccupation des Franciliens en faveur d'une réduction des inégalités de desserte et cite à titre d'exemple la récente déclaration d'utilité publique du tramway T4 vers Clichy-Montfermeil. Plus généralement, elle retient la volonté exprimée que le réseau du Grand Paris Express permette de renforcer les pôles urbains existants et de desservir de nouveaux territoires.

- ▶ En deuxième lieu, Mme MOUGARD estime que la concertation a été largement marquée par les enjeux liés au calendrier et au financement de la Ligne Orange et du Grand Paris Express. Ainsi, elle insiste sur l'impatience avec laquelle ce projet est attendu par les participants et les appels à accélérer le calendrier. Elle tient à souligner que le STIF met tout en œuvre pour aller au plus vite.

S'agissant du financement, elle relève que si certains déplorent un coût trop important et déraisonnable au regard de la situation économique actuelle, la majorité exprime sa crainte que le projet ne se réalise pas ou en partie seulement par manque de financement. La Directrice générale du



STIF dit aussi avoir entendu des craintes liées aux modalités de ce financement et notamment à la possible augmentation du prix des titres de transports en commun. Elle juge important de mettre ces inquiétudes au regard des annonces du Premier ministre.

- ▶ En troisième lieu, Mme MOUGARD retient la nécessité impérieuse d'améliorer les réseaux existants en parallèle de ce projet. Elle souligne que le public s'est exprimé dans deux sens sur cette thématique. D'une part, le STIF a entendu la crainte de voir la réalisation du Grand Paris Express capter les financements des autres projets en cours et notamment l'amélioration des RER; d'autre part, elle note que les participants se satisfassent que la Ligne Orange contribuera à améliorer l'existant en déchargeant en particulier les RER A et E.

Plus généralement, Mme MOUGARD estime que le STIF a été interpellé sur la nécessité d'améliorer les conditions de transport, d'augmenter la régularité, de renforcer la ponctualité, de décharger les lignes les plus fréquentées, d'améliorer l'offre de bus, mais aussi d'organiser et d'améliorer les conditions de rabattement sur les stations du Grand Paris Express. Elle estime que les deux aspects doivent être pris en compte dans le travail de coordination de l'offre de transports que mène le STIF. Elle souligne à cet égard que les annonces du Premier ministre vont dans ce sens puisqu'elles prévoient des financements tant pour le Plan de mobilisation pour les transports que pour le Grand Paris Express. Elle insiste sur l'absence de concurrence entre ces deux volets du Nouveau Grand Paris et rappelle que la confirmation du STIF dans son rôle d'Autorité Organisatrice de plein exercice va également dans ce sens.

Mme MOUGARD estime que toutes les attentes et les interrogations exprimées sont légitimes: le STIF cherchera à y apporter toutes les réponses possibles. Elle souhaite rappeler que cette phase de concertation constitue une ouverture pour la suite des échanges et des discussions; le STIF informera le public dans les prochains mois des décisions du Conseil du STIF et de nouvelles phases d'échanges se tiendront quant concernant les différents sujets abordés.

Jean-Louis PERRIN présente les principaux aspects que retient le STIF relatifs au projet en lui-même. Il précise que cette présentation n'est pas exhaustive et que l'ensemble des avis exprimés sera analysé par le STIF dans les prochaines semaines.

- ▶ En ce qui concerne les stations de la Ligne Orange:

Sur le tronçon commun de la Ligne Orange :

- À la station Saint-Denis Pleyel, M. PERRIN note que l'implantation de la station à l'ouest des voies ferrées semble recueillir un certain nombre d'avis favorables, dont celui des élus du territoire, car elle est plus proche des projets de développement urbain en cours sur le secteur.
- Sur la station Mairie d'Aubervilliers, en correspondance avec la ligne 12 du métro, il retient l'expression d'inquiétudes sur la gestion de la phase chantier et déclare que le STIF se coordonnera avec les acteurs du territoire pour en réduire les impacts. Il précise que cette approche s'étendra à toutes les stations de la Ligne Orange.



- À propos de la station Bobigny Pablo Picasso, dont il note qu'elle est attendue par les usagers et les habitants du centre-ville, il relève que la correspondance avec le tramway T1 et la ligne 5 constitue un enjeu, de même que la gestion des chantiers dans des espaces contraints.
- En ce qui concerne la station du Pont de Bondy, dont deux variantes ont été présentées, il retient que les avis des participants indiquent la nécessité de privilégier des accès sur les trois communes, tout en préservant une correspondance proche avec le tramway T1 et le TZen 3 – ce que le STIF propose avec la variante située sous le canal de l'Ourcq.
- Sur la station de Bondy, M. PERRIN relève que des inquiétudes se sont exprimées autour du déroulement des travaux, tant sur le plan des conséquences pour les usagers que des nuisances pour les habitants.
- À Rosny-Bois-Perrier, il dit retrouver cette même crainte des impacts cumulés des chantiers Ligne Orange et Ligne 11 sur la vie locale. Il note que nombreux considèrent que l'arrivée du réseau Grand Paris Express est une bonne chose pour l'accès au centre commercial, tout en demandant que la vie locale et les fonctionnalités urbaines – stationnement, accès aux équipements commerciaux et communaux – soient préservées.

Sur la branche ouest de la Ligne Orange :

- À la station Val-de-Fontenay, M. PERRIN relève que le futur fonctionnement de cette gare a suscité des interrogations et des craintes au regard de son usage actuel. Il note que ce pôle intermodal majeur nécessitera une forte mobilisation et une coordination des acteurs locaux et des opérateurs. Il relève également les expressions en faveur d'une amélioration du fonctionnement du pôle de transports et précise qu'une réflexion et des financements spécifiques pourraient être induits suite à ces demandes.
- En ce qui concerne la station Champigny-Centre, M. PERRIN dit avoir relevé le souhait d'une forte coordination des travaux avec la Société du Grand Paris. Par ailleurs, il note également le souhait d'une attention particulière à la gestion des circulations durant le chantier.

Sur la branche est de la Ligne Orange :

- À Villemomble, il a entendu la préférence pour l'implantation de la station en face du Château ainsi que le souhait de travaux le moins impactants possible sur la circulation automobile, très dense en centre-ville.
- À la station Neuilly-Hôpitaux, il note l'accent mis sur la proximité de zones naturelles sensibles et sur la nécessité de desservir les pôles d'emplois existants – comme l'hôpital Ville-Evrard en cours de développement. Il relève des opinions contrastées sur chacune des deux options présentées.
- En ce qui concerne la station de Noisy-Champs, M. PERRIN relève que l'arrivée de nouvelles lignes du Grand Paris Express en connexion avec le RER A a suscité des fortes interrogations concernant la gestion des stationnements, l'organisation des travaux de réalisation des nouvelles stations (Ligne Orange et Ligne Rouge) et leur insertion dans leur environnement.



► En ce qui concerne les tracés de la Ligne Orange, M. PERRIN explique avoir relevé plusieurs propositions alternatives pendant la concertation.

- Au nord-est, il retient la demande de station supplémentaire en centre-ville de Drancy. Il rappelle que le STIF s'est engagé à réaliser cette étude et à examiner les conséquences d'une telle implantation sur le tracé et les stations avoisinantes.
- À l'ouest et à l'est, il relève des demandes ponctuelles de desserte nouvelle, avec une proposition d'un tracé qui desservirait Noisy-le-Sec. Un tracé alternatif passant par Montreuil – en référence au tracé historique de l'Arc Est d'Arc Express – et allant de Créteil d'un côté, par Gagny et Villiers-sur-Marne de l'autre.

Par ailleurs, M. PERRIN signale que des remarques ont été exprimées sur le tracé proposé par le STIF, portant notamment sur les doublons avec le tramway T1 au nord et avec le RER E sur la branche ouest. Il précise que certains participants considèrent qu'il serait plus pertinent de traverser des territoires non encore desservis par les transports en commun. Dans le même temps, il relève que d'autres affirment la nécessité de desservir ces tronçons, car les lignes ne répondant pas toutes aux mêmes objectifs: desserte fine du tramway, desserte radiale du RER A, trajets rapides et en rocade de la Ligne Orange.

Il note que le prolongement de la ligne 11 du métro à Noisy-Champs a aussi été évoqué et ce, avant les annonces du Premier ministre. Il relève que certains participants y voient une solution à la fois appropriée et moins onéreuse. Après les annonces du Premier ministre, M. PERRIN a noté l'expression d'avis parfois défavorables à cette solution, qui n'apporterait pas le même service que la Ligne Orange.

► En ce qui concerne le fonctionnement du futur métro, M. PERRIN souligne que de nombreuses questions ont été posées et que la vigilance du STIF a été attirée sur plusieurs points.

- Il relève que le caractère souterrain du métro a été très régulièrement questionné; à ce sujet, il rappelle que la Ligne Orange, future Ligne 15, est entièrement souterraine.
- Il note également l'attente d'une grande qualité du service rendu par la Ligne Orange, avec une fréquence élevée, des horaires élargis, un confort adapté.
- Il retient que la question des correspondances a été elle aussi souvent abordée et note les attentes fortes en matière de cheminements de qualité et de correspondances courtes, rapides et confortables.
- Il signale également la préoccupation pour l'accessibilité de la Ligne Orange aux Personnes à Mobilité Réduite et plus largement l'accessibilité aux réseaux existants.
- Il note que les participants ont attiré la vigilance du STIF sur l'accès aux stations et les rabattements; ils attendent du STIF qu'il facilite l'accès aux stations pour tous, que ce soit à pied, en bus, en vélo, mais aussi en voiture.



- Il relève une source d'inquiétudes exprimée autour du chantier et de son impact sur l'environnement naturel et humain, en précisant que les interrogations portent sur les expropriations éventuelles et la manière dont la vie locale sera préservée – en particulier la circulation routière.
- Enfin, il retient que les questions de calendrier de réalisation et de la tarification sont revenues très souvent dans la concertation. Il cite les interrogations autour du calendrier de mise en service, sur l'éventualité d'une mise en service progressive de la Ligne Orange, ainsi que sur les tarifs qui y seront appliqués et, plus largement, sur la tarification qui sera en vigueur sur le réseau francilien à l'horizon du projet.

Pour conclure, M. PERRIN rappelle que ces premiers enseignements de la concertation n'ont pas vocation à constituer une liste exhaustive. Il précise que le bilan complet de la concertation, qui reprendra tous les avis, sera rendu public d'ici quelques mois après son adoption par les élus du conseil du STIF et sous l'œil attentif du garant, Michel GAILLARD.

5 - SECOND TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

Interventions du public

Marion LEGOUY, adjointe au maire de Fontenay-sous-Bois, félicite le STIF pour son travail à long terme, qu'elle juge « extraordinaire ». Elle souhaite au plus vite la réalisation du prolongement de la ligne 1 du métro, en invitant le STIF à s'inspirer de l'exemple du prolongement de la ligne 11, qui s'inscrit dans une vision à plus court terme qui ne doit pas être négligée.

Patrice CALMEJANE, maire de Villemomble, attire la vigilance du STIF sur les études de trafic qui seront menées pour dimensionner le projet. Citant les exemples du RER E et du tramway T4, il explique que les prévisions de trafics sont systématiquement dépassées, ce qui est positif dans la mesure où cela confirme la pertinence des investissements publics. Toutefois, il considère que cela invite également le STIF à ne pas se tromper dans l'interprétation des études de trafics, qui pourraient condamner certains tronçons sous prétexte qu'il n'y aurait pas assez de fréquentation. L'élu estime en effet qu'un nouveau transport en commun incite les gens à s'installer ou travailler à proximité, ce qui a tendance à faire dépasser les prévisions. Par ailleurs, il souhaite que le STIF mette en œuvre une correspondance entre la gare de l'Est et la station Magenta du RER E.

Une étudiante de l'Institut Français d'Urbanisme souhaite connaître les critères d'évaluation dont se sert le STIF pour décider des tracés et de l'implantation des stations, afin que chacun comprenne sur quoi se basent les décisions prises.

Michel MIERSMAN, adjoint au maire de Noisy-le-Grand, se réjouit que le Premier ministre ait repris l'ensemble du projet du Grand Paris Express et que trois lignes arrivent à Noisy-Champs. Il estime avoir beaucoup entendu parler d'études qui prennent du temps; il rappelle que, derrière la Ligne Orange, il y a des potentiels de développement économique et de construction de



logements, dont les communes souhaitent tirer rapidement profit en prévoyant des aménagements urbains. Il souhaite que les études sur les stations de la Ligne Orange avancent le plus vite possible pour que les communes puissent travailler convenablement à la réalisation de logements et de zones économiques autour de ces gares.

Patrice BEDOURET, adjoint au maire de Fontenay-sous-Bois, prend acte du fait que le prolongement de la ligne 1 du métro ne se fera malheureusement pas dans l'immédiat. Il souhaite savoir ce que le STIF prévoit en matière d'intensification des bus pour désengorger la ligne 1 du métro et le RER A. Il regrette un manque de visibilité sur ce sujet, en rappelant que sa commune a déjà mis en place une navette. Il se réjouit du plan global du Grand Paris Express, mais appelle à considérer tout autant les questions de proximité.

Réponse des porteurs de projet

Sophie MOUGARD explique que le STIF raisonne à plusieurs échelles dans l'élaboration de ses projets de transports en commun. En premier lieu, l'aménagement du territoire porté par les élus locaux et la Région à travers le SDRIF est regardé pour prévoir les évolutions des territoires et évaluer la demande de transports en commun à moyen et long terme. Elle précise que le développement de la population et des emplois est ainsi regardé de près. Elle explique qu'ensuite, des études sectorielles sont menées sur l'ensemble du territoire concerné pour déterminer les modalités de transports adéquates: elle indique que ces études permettent de choisir la solution la plus adaptée pour répondre aux besoins. Le STIF dispose d'une palette de réponses, qui va de la ligne structurante type Ligne Orange au renfort ou au développement d'une ligne de bus. Au-delà du SDRIF et de sa déclinaison en matière de transports, le Plan de Déplacements Urbains (PDU), elle précise que le STIF conduit aussi des analyses multicritères qui permettent de déterminer finement les tracés et stations qui répondent le mieux aux attentes des voyageurs.

Mme MOUGARD détaille ensuite les projets d'amélioration de l'existant en cours en Île-de-France. Elle cite le schéma directeur du RER A d'un montant de 630 millions d'euros qui va permettre d'améliorer la régularité de la ligne grâce à la généralisation du matériel roulant à deux niveaux et à des aménagements permettant d'augmenter la fréquence des trains. Elle cite également le prolongement du RER E à l'ouest, dont le financement a été consolidé par les annonces du Premier ministre. Elle souligne que l'intérêt de ce prolongement permet aux usagers de disposer d'une alternative pour se rendre à la Défense et permettre de désaturer le RER A. Par ailleurs, elle rappelle qu'à l'occasion des votes des budgets, le Conseil du STIF s'est engagé dans un plan pluriannuel consacré au renfort et à l'amélioration de l'offre bus, en partenariat avec les collectivités, à hauteur de 30 à 40 millions d'euros supplémentaires par an. Elle insiste également sur le travail à mener en parallèle sur la restructuration de l'offre bus pour organiser le rabattement autour de la Ligne Orange.



7 - CLÔTURE DE LA RÉUNION

Jean-Paul HUCHON remercie en premier lieu les participants de la réunion pour leur attention et leurs questions. Il souhaite donner la garantie au public que, de la même manière que le projet Arc Express est ressorti modifié du débat public, cette concertation sur la Ligne Orange et ses alternatives – comme le prolongement de la ligne 11 du métro – pose un certain nombre de questions à trancher. Il dit n'avoir pas senti d'opposition formelle au projet de Ligne Orange, mais avoir parfois entendu des expressions fortes de certains maires. Il note ainsi que la demande d'une gare supplémentaire à Drancy est une question sur laquelle il faudra revenir. À ce sujet, il tient à rassurer le public en expliquant que les études ne seront pas reportées sine die, car il est nécessaire de trancher rapidement, même si le calendrier annoncé semble donner l'impression que l'on dispose de plus de temps pour réaliser le Grand Paris Express. M. HUCHON insiste sur la nécessité d'aller le plus vite possible, pour répondre au mieux aux attentes exprimées en faveur d'une accélération du calendrier.

Cette accélération, selon le président du STIF, dépend d'une seule chose: est-on capable de trouver les financements pour réaliser ce projet? Il juge que l'intervention du Premier ministre dans ce dossier était très importante, car elle permet de garantir la réalisation du projet grâce à l'attribution de financements supplémentaires. Pour l'heure, il note une impasse financière de l'ordre de 1,5 à 2,5 milliards d'euros, ce qu'il ne juge pas insurmontable au regard du coût total du projet, de près de 30 milliards d'euros. Il dit sa confiance sur la capacité des acteurs politiques à résoudre cette difficulté.

M. HUCHON relève également que le Premier ministre, dans ses annonces, a confirmé que l'amélioration des réseaux existants doit être menée parallèlement à la réalisation du Grand Paris Express. Évoquant les nombreux avis autour du fonctionnement des RER, et plus particulièrement du RER A, il souligne que le schéma directeur n'est pas un objet technocratique mais qu'il constitue bien un ensemble de mesures concrètes. Il insiste sur le coût de ces mesures, tout en rappelant encore une fois que c'est grâce au Premier ministre que ce type d'initiatives en faveur de l'existant – prolongement du RER E à l'ouest, prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13 – est financé, avec l'attribution d'un milliard d'euros supplémentaire dans le cadre des futurs Contrats de Plan avec la Région Île-de-France et les Conseils généraux, ainsi qu'avec l'instauration d'une marge plus souple de deux milliards d'euros pour permettre à la Société du Grand Paris de faire face aux dépenses, tout en l'autorisant dans le même temps à disposer d'une augmentation de ses ressources. M. HUCHON explique que la Région devrait également recourir à l'emprunt pour financer les projets, à hauteur de 15 milliards d'euros environ. Il souligne que le versement du milliard d'euros nécessaire au lancement des travaux du Grand Paris Express a été confirmé par le Premier ministre, alors que la presse évoquait la possibilité que l'État renonce à s'en acquitter. Ce seront ainsi 700 millions d'euros qui seront consacrés annuellement aux transports en commun en Île-de-France. Le président du STIF se félicite que, pour la seconde fois, l'État décide d'engager de l'argent public dans les transports en commun en Île-de-France.

M. HUCHON déclare comprendre un participant qui évoquait les erreurs du passé en matière de transports, avec l'avènement du tout-automobile; mais il explique qu'à présent le développement des transports en commun est une idée bien ancrée chez les entreprises publiques de transport,



bien qu'il s'agisse d'une prise de conscience récente. Ceci se traduit aussi, estime-t-il, par ce doublement de l'effort de l'État dans la réalisation du Nouveau Grand Paris. En réponse aux inquiétudes qui s'expriment quant à la réalité des financements au regard de la mauvaise situation économique, M. HUCHON souligne à nouveau qu'il ne reste que deux milliards d'euros environ à trouver pour financer le projet, ce qu'il ne juge pas infaisable. Par ailleurs, il insiste sur le fait que les collectivités – Conseils généraux, Région – sont d'accord, tous bords politiques confondus, pour porter ce projet: ceci s'est traduit par une immense majorité de votes à l'unanimité en faveur du projet au Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris et au Conseil du STIF sur toutes les décisions portant sur le Grand Paris Express. L'élu explique ce consensus par l'habitude des collectivités à travailler ensemble sur un projet au départ pourtant très conflictuel et qui a fait beaucoup couler d'encre.

M. HUCHON cite à nouveau les questions qui devront être tranchées pour avancer dans la réalisation du projet: les alternatives et la question de l'échéance. Il note qu'à l'issue des annonces du Premier ministre, l'existence d'une Ligne Orange à part entière au sein du Grand Paris Express est confirmée, ce qui n'a pas toujours été évident. Le président du STIF se félicite de la création de la ligne 15, qui constitue un progrès. Il se réjouit à nouveau que l'amélioration de l'existant et le Grand Paris Express soient menés de front et rappelle que le Premier ministre a annoncé un financement de 7 milliards d'euros – dont 2 milliards pour les RER – pour le premier volet et de 26 milliards d'euros pour le second volet. Il dit ne pas oublier la question du prolongement du RER E à l'est, régulièrement évoquée en conseil du STIF par les présidents des Conseils généraux de Seine-et-Marne, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis.

Jean-Paul HUCHON confie son sentiment qu'il y a désormais un engagement collectif et public en faveur de l'amélioration et du développement des transports en commun en Île-de-France. Il tient à assurer les participants de sa vigilance sur le plan financier afin de conclure rapidement un Contrat de plan État-Région et de conforter les moyens de la Société du Grand Paris. Soulignant la grande diversité des projets menés sous l'égide du STIF, Autorité Organisatrice, ainsi que le grand nombre de propositions émanant des élus et des autres acteurs du territoire, il appelle chacun à se modérer et à acter l'étape importante que constitue le Plan de mobilisation pour les transports et le Grand Paris Express. Il rappelle l'importance de la question des rabattements bus, en soulignant l'ambition affichée par le STIF dans le plan pluriannuel qu'a évoqué Madame Mougard relatif au renforcement et à l'amélioration de l'offre bus: 60 millions d'euros supplémentaires vont ainsi être alloués pour renforcer cette offre bus, dans les secteurs où les transports ferroviaires ne donnent pas entière satisfaction.

En conclusion, il remercie les participants et Michel GAILLARD, dont il loue le travail.

Michel GAILLARD remercie les participants de la concertation pour leurs interventions de qualité.

