

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

RÉUNION PUBLIQUE TERRITORIALE

Le 20 mars 2013 à Noisy-le-Grand

La réunion a duré deux heures quarante et a accueilli 145 participants.
16 interventions de la salle ont eu lieu.

Intervenants

Le STIF, maître d'ouvrage

- ▶ **Philippe SAINSARD**, administrateur du STIF et conseiller régional
- ▶ **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

- ▶ Intervention liminaire de **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 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 **Jean-Louis PERRIN**, directeur des projets d'investissement.

3 - Temps d'échange avec le public

4 - Clôture de la réunion



1 - OUVERTURE

Intervention liminaire de Philippe SAINSARD, administrateur du STIF et vice-président du Conseil régional

Philippe SAINSARD se dit ravi de participer à cette 7^e réunion publique sur le projet de Ligne Orange. Il remercie Michel GAILLARD pour la qualité de la conduite des débats des précédentes réunions (Bobigny, Neuilly/Marne, Champigny, Saint-Denis et Rosny-s/Bois, Aubervilliers) qui permet à chacun d'exprimer ses réactions et sa vision des choses. Il juge cet apport important pour le STIF, pour continuer à nourrir la réflexion et pour préciser le projet encore davantage.

Il estime que le Réseau du Grand Paris Express est un projet historique, rappelant qu'il représente le plus gros investissement dans les transports en commun depuis les RER et la ligne 14, et depuis des dizaines d'années indépendamment de ces références, avec un budget d'environ 30 milliards d'euros investis dans les 15 prochaines années.

Il rappelle l'intervention du Premier Ministre. Il précise que des doutes avaient été exprimés sur la volonté de l'État de poursuivre le projet du Grand Paris Express, et que la certitude de cette poursuite est aujourd'hui acquise sur les plus de 200 km de lignes à créer et les 72 gares à construire pour un investissement de 24,5 milliards d'euros. Il ajoute que c'est une confirmation politique qui apporte également les moyens financiers nécessaires.

Il précise que la politique de transports menée par la Région et le STIF est sur deux fronts à la fois: le Grand Paris Express d'une part et le plan de mobilisation d'autre part, qui représente 7 milliards d'euros à investir d'ici 2017 et qui est destiné à l'amélioration de l'existant, notamment sur le réseau de RER mais aussi sur les prolongements de métro, les renforcements de métro. Il indique que l'on commence à mesurer les effets de ce plan de mobilisation avec les prolongements des tramways T1, T2, T3, la ligne 12, la ligne 4 qui va être inaugurée prochainement, l'amélioration du RER B au nord de Paris.

Il aborde le rétablissement du STIF dans sa pleine compétence d'autorité organisatrice en Ile-de-France, annoncé par le Premier ministre et qui s'avère important. Il rappelle que lorsque le Grand Paris Express a été lancé par le précédent gouvernement, le STIF a été dépossédé d'un aménagement majeur en Ile-de-France en imaginant un réseau de transport déconnecté du réseau francilien. Il explique qu'un accord entre le STIF et l'État en 2010 a abouti à l'interconnexion du Grand Paris Express avec le réseau existant et à une logique de desserte très fine du territoire.

Il évoque l'avenir de la Ligne Orange au sujet de laquelle des annonces ont été faites par le gouvernement, notamment la demande à destination du STIF d'étudier le prolongement de la ligne 11 entre Rosny-sous-Bois et Noisy-le-Grand pour remplacer la ligne Orange. Il estime que l'État étant co-financier du STIF, cette demande ne peut pas être repoussée, ce qui amènera à mesurer l'impact de l'alternative et à choisir la meilleure solution sur des critères techniques, de desserte ou encore de capacité de transport. Il précise qu'à ce stade, rien ne change, la phase de concertation ne devant pas apporter des conclusions mais explorer des projets et apporter des réponses aux questions.



Il souligne que la Ligne Orange est le fruit du Débat public sur le Grand Paris Express et n'avait pas été imaginée au départ dans le projet du Grand Paris, ce qui montre l'importance de la concertation.

Il indique que la Ligne Orange poursuit 2 objectifs: faciliter les déplacements du quotidien et favoriser le développement des territoires à l'est et au nord de Paris. Elle doit desservir la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne et une petite partie de la Seine-et-Marne. Il souligne l'objectif de rendre ces territoires bien plus connectés au réseau existant. Il dit s'attendre à ce que la question de l'interopérabilité entre la Ligne Orange et la ligne Noisy-Champigny soit au cœur des questions.

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

Michel GAILLARD rappelle que le cadre de la concertation est celui du Code de l'environnement et que la CNDP est en charge de prendre des décisions sur le type de concertation. Il précise que le STIF a saisi la CNDP qui a pris la décision d'organiser la concertation. Il souligne son rôle consistant à veiller au bon déroulement de cette concertation.

2 - PRÉSENTATION DU PROJET

Voir diaporama et film mis en ligne sur le site Internet du projet: www.grandparisexpress-ligneorange.fr

▶ 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 **Jean-Louis PERRIN**, directeur des projets d'investissement

Voir diaporama



3 - TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

Interventions du public

Michel MIERSMAN, 1^{er} adjoint au maire de Noisy-le-Grand, prie de bien vouloir excuser M. Michel PAJON, maire de Noisy-le-Grand, retenu à l'Assemblée nationale. Il remercie le STIF d'avoir bien voulu organiser cette réunion à Noisy-le-Grand, ainsi que Michel GAILLARD, garant de la concertation.

Il indique qu'il s'agit d'une réunion importante, qui arrive après les annonces du Premier ministre du 6 mars entérinant la réalisation du Grand Paris Express à des conditions de faisabilité financières qui lui assurent une certitude plus forte. Il se félicite des décisions du gouvernement qui ont entériné la réalisation de 3 lignes (les lignes 11, 15 et 16) arrivant à Noisy-Champs en interconnexion du RER A, ce qui en fera une grande gare d'interconnexion. Il affirme que ces décisions renforcent le territoire et reconnaissent sa position stratégique à l'est de Paris, et vont permettre le développement de la Cité Descartes. Il assure que Noisy-le-Grand y prendra toute sa part. Il invite le public à poser toutes les questions et à demander toutes les informations nécessaires, sous la houlette de M. GAILLARD.

Jean-François PIOTROWSKI, maire adjoint de Champs-sur-Marne et vice-président de l'agglomération du Val Maubuée, informe qu'il est accompagné du président de l'agglomération du Val Maubuée et qu'ils sont porteurs d'un message très précis sur les engagements rappelés par Michel MIERSMAN. Il fait part de son impression de deux démarches parallèles, bien que complémentaires, entre le STIF et la Société du Grand Paris. Il émet le souhait d'une harmonisation du grand chantier qui est lancé. Il souhaite le voir se poursuivre, mais estime que M. PERRIN a remis en cause la réalisation du tronçon en évoquant l'évaluation de l'opportunité du prolongement de la ligne 11. Il précise qu'il souhaite une harmonisation entre la SGP et le STIF car la gare de Noisy-Champs va se situer au carrefour de 3 lignes, ce qui implique des travaux considérables. Il indique qu'il ne souhaite pas des travaux ayant lieu les uns derrière les autres avec in fine des délais plus longs que ceux annoncés aujourd'hui.

Il affirme qu'après les annonces du Premier ministre, le Contrat de Développement Territorial (CDT) va de pair avec l'ensemble des nouvelles lignes.



Réponse des porteurs de projet

Jean-Louis PERRIN rappelle que le tronçon est de la Ligne Orange allant de Rosny-Bois Perrier à Noisy-Champs fait partie du Grand Paris Express. Il précise que le Premier ministre demande d'étudier le prolongement de la ligne 11 comme solution alternative, et que l'éventualité consiste à regarder cette alternative-là, et à vérifier si elle fonctionne d'un point de vue technique: si elle peut s'implanter, si elle coûte moins cher, et ce dans un souci d'optimisation financière. Il souligne qu'il ne s'agit donc pas d'un simple changement de ligne et cite l'exemple de la longueur des stations du Grand Paris qui est de 120m aujourd'hui, contre 75m pour celles de la ligne 11, ce qui induit une différence de coût. Il souligne que le Premier ministre n'a donc pas fait du tronçon Est une éventualité, mais a soumis le prolongement de la ligne 11 comme alternative à la Ligne Orange pour réaliser ce tronçon.

Interventions du public

Un entrepreneur de Marne-la-Vallée résidant à la Cité Descartes remercie les représentants du STIF de s'être déplacés et d'informer sur le projet. Il souhaite évoquer les questions de l'accessibilité et de la modernité pour faciliter les déplacements au quotidien. Il indique qu'il se rend quotidiennement au RER en voiture. Il assure que de nombreuses personnes sont dans le même cas et doivent chercher une place de stationnement, une recherche fastidieuse, longue et stressante avec souvent une perte de temps de 20 minutes par jour. Il demande si le STIF prévoit des dispositifs pour faciliter la transition voiture – transports en commun. Il fait également la suggestion d'un stationnement innovant qui permettrait de savoir à distance où se trouve le stationnement disponible, et souhaiterait savoir si des solutions sont envisagées en ce sens.

Jacques MAHEAS, maire de Neuilly-sur-Marne, rappelle que la première réunion publique a eu lieu à Neuilly-sur-Marne, où il juge que tout était parfait sauf les délais indiqués (2020-21), un peu longs mais qui restaient intéressants à ses yeux. Il affirme qu'il n'est pas utile d'étudier le prolongement de la ligne 11 pour de nombreuses raisons, et qu'il vaut mieux revenir au premier projet. Tout d'abord, il rappelle l'intervention du Premier ministre et souligne qu'il s'agit de dire si l'alternative du prolongement de la ligne 11 est meilleure. Il précise que le Grand Paris Express permettra de boucler un cercle autour de Paris en passant soit par Fontenay-sous-Bois, soit par Neuilly-sur-Marne, et que si ce cercle passe par Fontenay-sous-Bois, cela implique 5 ans de décalage et une absence de cohérence.

Il affirme ensuite que le prolongement de la ligne 11 va prendre beaucoup de temps. Il met, de plus, en avant le fait que des stations du RER A, du RER E et du T4 existent d'ores et déjà à Fontenay-sous-Bois alors que Villemomble et Neuilly-sur-Marne sont enclavées et ont donc plus besoin de la Ligne Orange sur le court terme. Il affirme également que la ligne 11 est déjà saturée et que son prolongement pose des difficultés à certains riverains entre Les Lilas et Rosny-sous-Bois. Il ajoute que le tronçon entre Rosny et Noisy-Champs pourra être réalisé plus rapidement puisque passant en grande partie sur du foncier disponible. Il assure que les 3 milliards d'économies sont introuvables avec cette seconde option.



Il souligne l'enthousiasme qui était le sien lors de la réunion publique à Neuilly-sur-Marne, mais fait part de son inquiétude concernant l'éventualité d'une non-réalisation de la Ligne Orange. Il souligne l'impact de son éventuelle absence sur les Contrats de Développement Territorial, notamment la Cité Descartes ainsi que les terrains disponibles à Neuilly-sur-Marne où doivent être construits 5000 logements supplémentaires, et pour lesquels la Ligne Orange serait un atout indispensable en termes d'attractivité.

Une étudiante de l'Institut Français d'Urbanisme souhaite que tous les modes de transport soient associés, notamment les bus. Elle indique que la préoccupation de tous les chercheurs est de développer les mobilités douces et les transports en commun. Elle n'estime pas fondamentale la place de la voiture et du stationnement autour des gares, soulignant que les transports en commun doivent être davantage utilisés. Elle met également en avant l'objectif de désenclavement par des projets de lignes, notamment de territoires comme Villemomble.

Réponse des porteurs de projet

Jean-Louis PERRIN assure que la coordination entre le STIF et la SGP sera faite et qu'elle est déjà bien enclenchée. Il précise que la confirmation du STIF comme autorité organisatrice de plein exercice, compétente y compris sur les lignes sous maîtrise d'ouvrage de la SGP, y contribuera. Il ajoute, pour témoigner de cette coordination, que le STIF était présent aux réunions publiques de la SGP sur la Ligne Rouge sud pour répondre aux questions qui le concernaient et que la réciproque est vraie, la SGP étant présente ce soir.

Philippe SAINSARD ajoute que cette question de l'harmonisation a été posée dès le départ. Il rappelle que le projet porté par le gouvernement précédent était déconnecté de l'ensemble du réseau francilien, et avait pour ambition de relier 10 pôles économiques en Ile-de-France et de porter leur développement économique, de permettre un déplacement rapide entre eux. Il précise qu'est venu ensuite un autre projet de métro automatique en proche banlieue avec Arc Express porté par la Région Ile-de-France et le STIF. Il souligne que le projet du Grand Paris Express est la fusion de ces deux projets. Il explique que l'État, la Région et le STIF collaborent pour mobiliser les financements nécessaires. Il souligne qu'un élément important consiste à rétablir la compétence du STIF sur l'ensemble des réseaux, ce qui impose à la SGP d'avoir une relation obligatoire avec le STIF, qui aujourd'hui ne peut émettre que des avis consultatifs sur les décisions de la SGP. Il rappelle que les élus du STIF et les élus régionaux ont pour priorité l'interconnexion entre le Grand Paris Express et le réseau existant, et que celle-ci a des conséquences sur le plan technique. Il cite les exemples de l'organisation des gares et la tarification.

Il revient sur les Contrats de Développement Territorial et rappelle qu'ils ont été imaginés à l'origine sans connexion avec le SDRIF. Il se réjouit que le SDRIF soit depuis redevenu le document de référence pour l'aménagement du territoire en Ile-de-France.



Il revient sur l'intervention de Jacques MAHEAS, dont il dit comprendre les inquiétudes. Il indique que le STIF mènera probablement les études qui sont demandées par l'État sur le prolongement de la ligne 11, sous réserve de la décision de son Conseil, seul décisionnaire. Il soutient le propos de Jean-Louis PERRIN en rappelant que c'est à l'issue des études que le Conseil du STIF aura à comparer la solution Ligne Orange avec celle du prolongement de la ligne 11 sur la base d'une analyse multi critères. Il insiste sur le fait que le prolongement de la ligne 11 ne sera retenu que s'il amène a minima la même qualité de service. Il ajoute qu'avec un métro automatique interconnecté structurellement avec l'ensemble du réseau, il ne voit, pour sa part, pas de différence en termes de service apporté aux usagers. Il rappelle, de plus, que l'économie recherchée de 3 milliards d'euros est envisagée sur l'ensemble du dispositif et non pas seulement sur la Ligne Orange. Il précise enfin que le Premier ministre n'a pas produit une décision mais une demande, et que la décision finale appartient uniquement au Conseil du STIF.

Laura FOGLIA affirme que le thème de l'intermodalité est très important pour le STIF. Elle explique qu'elle se concrétise de différentes façons, et notamment via une bonne correspondance avec le réseau existant. Elle revient sur le réseau de bus évoqué pour la gare de Noisy-Champs, et avance que si le rabattement en voiture se justifie, l'accès par le bus reste un sujet très important avec la nécessité d'un service fréquent. Elle ajoute qu'il est possible de travailler à une réorganisation du réseau bus pour un meilleur service de la Ligne Orange afin de permettre une coordination des horaires de desserte. Elle souligne qu'il s'agit ainsi de désenclaver certains quartiers et de faire bénéficier de la Ligne Orange une population qui en sera plus éloignée.

Elle aborde les modes de déplacement actifs (marche et vélo) et précise que le STIF dispose d'un Schéma directeur du stationnement vélo, ainsi que du dispositif Véligo. Celui-ci prévoit de créer des consignes et des abris vélos dans toutes les stations de la Ligne Orange. Elle précise qu'il s'agit de créer au minimum 20 abris et 40 consignes situés à moins de 70 m des stations, avec un calibrage supérieur suivant la fréquentation de chacune d'entre elles. Elle évoque la charte de qualité Véligo qui pose le principe d'abris sécurisés, placés dans des endroits visibles, proches de la station, donc d'une accessibilité dans de bonnes conditions de sécurité.

Elle ajoute, concernant la problématique de la voiture à Noisy-Champs, qu'on se situe dans une zone en amont de la congestion, très accessible par le réseau routier, et que la question du stationnement se pose donc. Elle assure que ce sujet sera étudié pour la Ligne Orange mais aussi pour les lignes 15 sud et 16. Elle précise que seuls les besoins induits par la fréquentation du réseau sont pris en compte par le STIF pour évaluer le nombre de places de parking nécessaires, le STIF n'ayant pas vocation à prévoir des places de stationnement pour d'autres usages. Elle évoque également le cadre bien précis des parkings relais qui peuvent être labélisés et accessibles par le Pass Navigo ou la télé-billettique.

Au sujet des dispositifs modernes de recherche de stationnement évoqués, elle indique qu'il est trop tôt pour l'étudier mais que des solutions seront examinées le moment venu pour permettre un bon fonctionnement.



Interventions du public

Un entrepreneur de Marne-la-Vallée (intervention précédente) indique qu'il comprend que la première phase consiste à améliorer l'existant et que sa prise de parole concernait bien cette problématique en évoquant les problèmes quotidiens de Franciliens pour trouver des places de stationnement. Il avance que l'info trafic a été le meilleur allié pour les transports commun en citant l'exemple de l'A4 bouchée qui a poussé à se reporter sur les transports en commun. Il indique qu'il ne souhaite pas nécessairement de nouvelles places de stationnement mais un système d'information pour savoir s'il vaut mieux prendre un bus à tel endroit pour ensuite emprunter le réseau lourd.

Jean-François PIOTROWSKI, maire adjoint de Champs-sur-Marne et vice-président de l'agglomération du Val Maubuée, souhaite revenir sur le sujet de l'harmonisation entre STIF et SGP et savoir à quel moment elle interviendra. Il dit avoir le sentiment que la SGP va plus vite que le STIF et invite à ce que le rythme des deux entités coïncide. Il fait de nouveau part de son inquiétude sur le tronçon Rosny-sous-Bois – Noisy-le-Grand et estime que si l'on interroge l'opportunité de différents itinéraires pour un tracé, c'est que l'on n'est pas convaincu de sa réalisation. Il souhaite donc que ce tronçon soit réalisé, soit sous la forme de la Ligne Orange, soit sous la forme de la ligne 11. Il ajoute que sur ce tronçon, des réserves foncières liées à l'ex A103 sont immédiatement disponibles, ce qui n'est pas le cas sur d'autres endroits où des procédures seront nécessaires au préalable. Il souligne le paradoxe d'interroger cet itinéraire alors que ce territoire est disponible.

Jean-Pierre GIMBERT, conseiller de quartier est de Noisy-Champs, souhaite poser une question sur la construction de la grande gare de Noisy-Champs, qui sera à l'intersection de la Ligne Rouge, du RER A et de la Ligne Orange, ce qui implique de grands travaux. Il demande s'il est prévu un aménagement commun sur cette station. De plus, sur le plan des tarifs, il souhaite savoir s'il est prévu des zones comme actuellement ou un grand système unique.

Un habitant de Noisy-le-Grand demande si la Ligne Orange sera entièrement souterraine ou si elle doit emprunter certaines portions du réseau aérien, par exemple sur le RER E entre Rosny-Bois-Perrier et Champigny Centre. Il pose la même question sur la partie nord (T1). Si c'est le cas, il affirme qu'un dédoublement de ligne implique du temps perdu et une faible fréquence, citant l'exemple d'Ivry-sur-Seine et de la ligne 7.

Ralf KEMS, résidant à Noisy-le-Grand, souligne plusieurs aspects qui lui semblent contradictoires: la fourche sur la Ligne Orange risque selon lui de reproduire les situations du RER A où il estime qu'il y a un manque de trains. Il revient sur les propos du Premier ministre qui propose l'étude de la ligne 11 et juge que ce n'est pas une mauvaise idée en soi, mais met en garde contre un prolongement de la ligne 11 qui engendrerait sa saturation. Il rappelle, de plus, que la longueur de la ligne 11 est de 75 m alors qu'elle est de 120 m pour les autres et estime que cela ne permet pas une interconnexion pourtant primordiale avec la Ligne Rouge. Il cite le Premier ministre qui a évoqué un métro automatique à capacité adaptée, qu'il interprète comme une ligne avec moins de trains ou à moindre gabarit. Il souhaiterait des précisions à ce sujet.



Réponse des porteurs de projet

Jean-Louis PERRIN répond sur la question de l'harmonisation et des plannings différents de la SGP et du STIF. Il précise que le premier projet du Grand Paris Express qui sera mis en œuvre est celui du prolongement de la ligne 14, sous maîtrise d'ouvrage du STIF et de la RATP: les travaux sont prévus pour fin 2013 – début 2014 avec un horizon de mise en service pour 2017-2018. Sur le décalage de temps, il indique que la SGP a démarré ses études très rapidement après le débat public car elle n'avait pas besoin de nouvelles concertations et disposait d'un dossier prêt pour l'enquête d'utilité publique. Il précise qu'en revanche, une nouvelle concertation a été menée sur la Ligne Orange parce qu'un certain nombre de tronçons n'avaient pas été présentés en débat public. Il précise qu'entre la fin du débat public sur l'ensemble des projets du Grand Paris Express et la Ligne Orange, il existe un décalage de 18 mois. Par ailleurs, il indique que le STIF a inauguré fin 2012 trois nouvelles lignes de tramway, vient d'inaugurer le prolongement de la ligne 12 et va inaugurer le prolongement de la ligne 4. Il garantit le souci du STIF d'avoir la meilleure harmonisation possible avec le planning proposé par le Premier ministre, dont il juge les délais réalistes par rapport aux objectifs initiaux qu'il estimait inatteignables.

Laura FOGLIA revient sur la phase de construction de la gare de Noisy-Champs et la réalisation en souterrain ou la réutilisation des voies ferrées existantes. Elle indique que le STIF travaille depuis le démarrage des études avec la SGP sur les plannings pour permettre de ne pas avoir des chantiers nécessitant d'ouvrir des tranchées importantes à quelques années d'intervalle. Elle souligne que les annonces du Premier ministre conduisent à des plannings un peu plus distancés mais que le principe reste le même, à savoir travailler pour que le planning des travaux soit compatible avec le planning des projets urbains. Le maître d'ouvrage prévoit des mesures conservatoires pour permettre le branchement des lignes le moment venu, sans réengager de travaux lourds.

Elle tient également à rassurer sur l'option aérienne ou souterraine de la Ligne Orange en précisant que le parti a été pris d'avoir un métro entièrement souterrain, sur tous ses tronçons.

Concernant le fait que l'infrastructure de la Ligne Orange est parallèle au RER E, elle précise que ces deux infrastructures ont des vocations distinctes. Le RER E est une ligne radiale qui va vers Paris alors que la Ligne Orange est une rocade.

Philippe SAINSARD aborde l'aspect tarifaire et explique qu'avec l'existence jusqu'à maintenant d'un réseau en étoile, tout partait et arrivait à Paris et que les zones concentriques avaient été imaginées dans les années 1970 en conséquences. Cette tarification par zones n'est plus adaptée aux usages actuels et au réseau actuel et futur. Il avance qu'il faut considérer deux sujets: d'abord le Pass Navigo qui est l'abonnement permettant aujourd'hui de s'abonner sur un déplacement inter-zones, avec un projet entamé qui vise à supprimer les zones pour passer à une zone unique. Il ajoute que cette disposition a un coût: si l'on aligne le coût de l'abonnement sur le coût le moins élevé (le pass pour les zones 1 et 2), hypothèse retenue aujourd'hui, le coût de la mesure serait d'environ 600 millions d'euros par an dans l'état actuel du réseau, une somme qu'il faut trouver et non disponible pour l'instant. Il précise que c'est un chantier sur lequel le STIF s'est prononcé en décembre 2011 et qu'il faut poursuivre, avec la mobilisation de nouvelles sources de financement, sachant que les collectivités ne peuvent pas se substituer au paiement des usagers.



Il aborde un deuxième cas de figure, celui du ticket à l'usage, qui concerne la majorité des déplacements en termes de personnes impactées: il indique qu'un autre projet est entamé à ce sujet, après une délibération du STIF en février sur les grandes orientations et le projet des unités de transport. Il explique qu'il s'agit d'un dispositif reposant sur un support magnétique, un pass rechargeable au fur et à mesure de ses besoins à l'image des cartes téléphoniques. Il souligne que ce dispositif va nécessiter des modifications importantes d'ores et déjà sur le réseau actuel: valider en entrée et en sortie, de passer du bus au métro ou au RER en ayant une continuité de la tarification. Il indique qu'il va être possible d'individualiser davantage la tarification, celle-ci étant souvent rendue très compliquée par un certain nombre de dispositifs qui permettent de moduler en fonction de la situation sociale. Il avance que ce projet va donc permettre de simplifier les choses mais aussi d'être au plus près des situations individuelles. Il dit, par exemple, être souvent interrogé sur les différences entre personnes retraitées d'un département à l'autre, avec un dispositif régional repris par chaque département sous la forme d'une tarification propre; de même pour les cartes Imagin'R. Il indique que ces dispositifs seront ainsi simplifiés.

Jean-Louis PERRIN revient sur la taille des stations. Il explique que le choix existe à peu de choses près entre deux options: soit des trains longs et une fréquence toutes les 10 minutes, soit des trains courts et une fréquence toutes les 5 minutes. Ce sont les études de trafic qui permettront de faire ce choix pour l'adapter au plus près des besoins. Il donne un autre élément d'approche en indiquant que les RER ont une longueur de 200 m alors que la ligne 14 est de 120 m, soit la taille proposée jusqu'ici sur le Grand Paris Express. Il ajoute que la ligne 1 est longue de 90 m, la ligne 11 de 75 m, et que la ligne 14 a une capacité maximale, avec une fréquence de passage toutes les 90 secondes, de 40 000 voyageurs par heure à l'heure de pointe. Il affirme que le besoin sur la ligne 16 est d'environ 8 à 10 000 voyageurs maximum par heure, et s'interroge donc sur la nécessité de structures permettant d'en emmener 40 000 avec les caractéristiques techniques du projet actuel. Il indique qu'il s'agit par conséquent de trouver la bonne taille et la bonne fréquence, et de voir plus loin que les trois ans après la mise en œuvre. Il insiste pour dire que la taille réduite des lignes n'est pas forcément une mauvaise chose et n'est pas due à un manque de financement. Il précise que le problème de la taille et de la fréquence est la même pour la fourche et que le fonctionnement sur ce type de tracé n'est pas nécessairement de moins bonne qualité, avec l'existence d'un certain nombre de règles à respecter pour en assurer la fiabilité.

Interventions du public

Michel MIERSMAN, 1^{er} adjoint au maire de Noisy-le-Grand, informe que la Ville de Noisy-le-Grand travaille depuis plusieurs mois avec la SGP, le STIF, la Communauté d'agglomération du Val Maubuée et Champs-sur-Marne sur la gare de Noisy-Champs. Concernant la problématique du stationnement et la concomitance des travaux, il précise que la Ville a posé trois conditions fortes et souhaite ici les rappeler:

- ▶ que l'ensemble des tracés soit en souterrain à Noisy-Champs,
- ▶ que l'ensemble des terminus soient créés en même temps, pour éviter un échelonnage des travaux sur un trop grand nombre d'années,
- ▶ et enfin d'étudier dès maintenant les parkings nécessaires au fonctionnement de la gare, celle-ci devant être une gare d'entrée « extraordinaire » pour les Seine-et-Marnais qui ont tendance à venir en voiture.



Il ajoute que la Ville a l'expérience des parkings régionaux gérés en direct et qu'il n'est pas question que ces nouveaux parkings pèsent sur les budgets des communes, d'où le besoin de rechercher dès maintenant des solutions économiques pour leur exploitation.

L'étudiante de l'Institut Français d'Urbanisme (intervention précédente) s'interroge sur l'implantation de la gare dans le paysage urbain. Elle cite les exemples de Strasbourg et Barcelone où la gare est un lieu de vitrine de la ville, de promotion du territoire. Elle demande si le STIF a envisagé des solutions pour qu'elle ne soit pas seulement un passage de flux, mais aussi un lieu de promotion de l'architecture, de l'espace public, de convivialité, du « vivre ensemble ». Elle considère que la gare de Noisy-Champs est au centre d'une fracture spatiale et invite à envisager les gares comme un lien entre espaces.

Un habitant de Villiers-sur-Marne indique qu'il a assisté à la réunion du Grand Paris pour la Ligne Rouge, à l'époque où le Premier ministre n'était pas encore intervenu. Il demande comment l'on est passé d'un budget de 20 à 30 milliards, puis à une nécessité d'économiser 3 milliards alors que la SGP annonçait il y a 5 mois un coût de 17 milliards. Il interroge également sur les délais de réalisation en soulignant qu'ils étaient censés être tenus tels qu'ils avaient été présentés à l'origine il y a 4 ou 5 mois, alors qu'ils sont allongés désormais. Il met en avant l'expérience de réalisation d'une gare routière à Noisy-le-Grand (Monts d'Est), qui devait être livrée en 2011, puis finalement à la mi-2012, et in fine en 2013, alors qu'elle ne semble pas plus complexe techniquement que les projets du Grand Paris Express. Il souhaite savoir comment sont définis les délais de réalisation et souligne le décalage entre l'avancement de la Ligne Orange et le sud de la Ligne Rouge.

Réponse des porteurs de projet

Jean-Louis PERRIN rappelle que le STIF travaille avec la SGP pour réduire le décalage dans l'avancement des projets. Il souligne que la concomitance à venir de 3 lignes de métro sur un même territoire à proximité d'un échangeur autoroutier conduit le STIF à étudier l'évolution du trafic automobile afin d'évaluer, avec les collectivités et la SGP, le stationnement nécessaire. Il précise que ce travail vient en plus du renforcement de l'offre bus et du travail sur les mobilités douces.

Il affirme l'existence d'une articulation entre aménagement et transports, mais rappelle que le STIF n'a pas la compétence en termes d'aménagement, qui est dévolue aux collectivités. Il se dit conscient que si le transport a pour vocation de desservir un territoire, il constitue également un levier de développement. Il souligne que le STIF ne reprend pas strictement à son compte les annonces du Premier ministre, mais que celui-ci a émis une demande d'étude à destination du STIF et que la décision sera prise au conseil du STIF. Il juge personnellement que compte tenu des relations du STIF avec l'État, il serait difficile de repousser cette demande.

Laura FOGLIA souligne que la gare n'est pas seulement un lieu de transport mais aussi un lieu d'aménagement et que la question posée renvoie à l'aménagement interne mais aussi à celui de la ville autour de la gare. Elle indique que le lien entre le quartier du Champy et le cluster Descartes sera envisagé dans les études à venir, jusque-là préoccupées par la localisation de la gare, et que le STIF travaillera avec la SGP et la RATP pour concevoir une gare destinée non seulement à organiser un transport efficace mais aussi à pouvoir offrir des services, à être un lieu de vie pour ceux qui viennent de l'extérieur. Elle indique que la gare ne sera pas hors sol mais intégrée l'environnement et que c'est aussi un souci de la Ville de Noisy-le-Grand.



Philippe SAINCARD précise que la somme de 31 milliards correspond à la fois à l'amélioration du réseau et au Grand Paris Express, lui-même chiffré à 24,5 milliards. Il indique qu'il ne souhaite pas évoquer le budget annoncée par la SGP, qui n'engageait qu'elle. Il rappelle que les élus régionaux avaient exigé l'interconnexion entre le Grand Paris Express et le réseau existant. Il informe que cet aspect de maillage, d'intégration de réseaux de transport n'était pas prévu dans la mission initiale confiée à la SGP, ni, a fortiori, évalué financièrement. Ceci explique en partie l'évolution des coûts.

Il précise que lorsque l'avis consultatif du STIF a été sollicité, son conseil a relevé un certain nombre d'éléments qui n'avaient pas été pris en compte dans le projet de la SGP, et donc non chiffrés dans les coûts. Il souligne qu'aujourd'hui, le projet prend en compte l'ensemble des exigences exprimées par le STIF et la SGP.

Interventions du public

Didier COTTIN se présente comme « Parisien mais avant tout Francilien ». Il se réjouit de l'extension de la ligne 11 automatisée car elle évite une fourche et permet donc, selon lui, plus de robustesse dans le service. Il ajoute qu'il vaut mieux être desservi par une ligne du réseau francilien que par une ligne qui ne peut pas offrir la fréquence du tronçon commun. Il estime par ailleurs que si le tronçon entre Noisy-le-Grand et Rosny-Bois Perrier était intégré dans ligne 15, il serait débranché au bout de 30 à 40 ans, citant l'exemple de la ligne 7 et de l'arrêt Louis Blanc où il existait un écart de fréquentation entre la branche de la Porte de la Villette et la branche du Pré St Gervais. Il souhaite que la correspondance à Rosny-Bois Perrier soit la plus insensible possible avec, dans l'idéal, un passage de quai à quai, ce qui permettrait d'aller facilement de Neuilly-sur-Marne à Saint-Denis. Il juge cet aménagement possible à l'aune de la conception concomitante des lignes 11 et 15 et de la faible densité du tissu urbain à Rosny-Bois Perrier.

Un intervenant faisant régulièrement le trajet entre Bobigny et Noisy-le-Grand demande si sont prévus un agrandissement des quais existants de la gare Noisy-Champs, ainsi qu'un prolongement des missions de Noisy-le-Grand – Mont d'Est vers Torcy pour répondre à l'augmentation du trafic généré par les futures lignes.

Réponse des porteurs de projet

Laura FOGLIA répond concernant la correspondance à Rosny-Bois Perrier que le schéma d'exploitation actuel de la Ligne Orange prévoit un service continu de Noisy-Champs à Saint-Denis-Pleyel. Avec le prolongement de la ligne 11, il y aurait une correspondance à Rosny-Bois-Perrier. Elle précise qu'il est d'ores et déjà prévu que la station de la Ligne Orange soit située à proximité de celle de la ligne 11, permettant des correspondances très rapides. Elle indique qu'une correspondance quai à quai n'est pas exclue mais qu'elle nécessiterait, du fait de la juxtaposition des lignes, des emplacements beaucoup plus larges, nécessitant donc des emprises plus importantes.

Au sujet des quais du RER A à Noisy-Champs, elle informe qu'il pourra être envisagé de les élargir, les voyageurs devant aussi les utiliser à l'avenir pour accéder à la Ligne Rouge et à la Ligne Orange.



Jean-Louis PERRIN indique que le STIF travaille à la meilleure connexion possible avec le réseau existant, ce qui suppose d'arrêter le plus de trains possibles dans les stations en correspondance avec la Ligne Orange. Il ajoute que des études sont en cours à la SGP, à la RATP, à la SNCF et à RFF sur ce sujet. L'enjeu est de permettre à la fois d'assurer le maillage avec le réseau existant sans pénaliser les voyageurs situés en amont de la station avec des arrêts supplémentaires.

Il précise au sujet du RER A qu'un travail important a déjà été engagé sur le renouvellement du matériel roulant, désormais à deux niveaux. Le renouvellement complet s'étalera sur 2012-2017 et représentera un coût de 1,3 milliard d'euros dont la moitié est prise en charge par le STIF. Il ajoute que les administrateurs du STIF ont approuvé il y a quelques mois un Schéma directeur qui rassemble l'ensemble des mesures à prendre pour améliorer le fonctionnement du RER, au niveau de la fréquence de passage, de la gestion des situations dégradées et du renforcement de l'offre. Il indique que ce schéma correspond à un montant d'un peu plus de 500 millions d'euros et que les opérations qu'il prévoit seront réalisées dans les 5 à 10 prochaines années.

Il précise que dans la décision du Premier ministre, il est inscrit un prolongement du RER E à l'ouest, ce qui ouvrira une deuxième façon de se déplacer d'est en ouest sur l'ensemble de l'agglomération, et permettra de baisser de 10 à 15 % la fréquentation du RER A.

Interventions du public

L'entrepreneur de Marne-la-Vallée reprend la parole pour demander s'il est envisageable, avec un métro automatique, de fonctionner 24 heures sur 24 et souhaite recueillir l'avis de la RATP sur le fonctionnement des bus également 24 heures sur 24. Il reconnaît l'utilité du Noctilien, mais le juge insuffisant.

Hervé GOURGEON, habitant de Noisy-le-Grand et utilisateur du RER A, retient que les gares seraient très enterrées. Il alerte le STIF sur les risques « d'embouteillages » de piétons à la sortie des stations, comme c'est le cas du RER A et de la ligne 14 et souhaite savoir si cet élément a bien été pris en compte dans la conception du nouveau métro. Il demande, par ailleurs, si la possibilité de la gratuité des transports en commun a été évaluée, cela sera une solution pour fluidifier la sortie des gares.

Réponse des porteurs de projet

Laura FOGLIA indique que le fonctionnement 24 heures sur 24 est réalisé sur certains réseaux mais uniquement en fin de semaine ou à certaines occasions. Elle précise que le STIF envisage plutôt d'adapter la Ligne Orange aux premiers et derniers horaires des lignes en correspondance avec un fonctionnement entre 5h et 1h du matin. Elle met en avant les nécessités liées à la maintenance du réseau qui rendent difficile une exploitation 24 heures sur 24.

Elle assure que le STIF est conscient des embouteillages à la sortie du métro et du RER, citant en particulier les stations Val-de-Fontenay et Noisy-Champs. Elle souligne que le STIF tente d'ores et déjà de limiter ce problème et d'améliorer la situation, et que l'élargissement des quais du RER A rejoint ce souci. Elle précise qu'à Val-de-Fontenay, par exemple, sont prévus des accès complémentaires permettant de soulager l'accès. Elle indique que le STIF étudie l'ensemble des mesures nécessaires avec la RATP et la SNCF mais qu'elles ne sont pas toujours possibles pour des raisons d'espace.



Philippe SAINSARD précise que le budget de fonctionnement du STIF atteint approximativement 8 milliards d'euros, dont un tiers est amené par les usagers, soit 2,5 milliards d'euros environ. Pour envisager la gratuité, il faut donc identifier une ressource de 2,5 milliards d'euros. Il souligne qu'en dehors de ce problème financier, vient une question d'ordre plus politique sur la gratuité des transports: un service public doit-il être gratuit? Il ne souhaite pas répondre à la question qui emmènerait le débat loin du sujet de ce soir, mais invite le public à y réfléchir.

Suite à une interpellation hors micro sur le financement des transports en commun par les entreprises, il indique que leur participation au budget du STIF est de l'ordre de 38 %, auquel il faut ajouter leur contribution au Pass Navigo (pris en charge à 50 % par les entreprises pour les salariés qui représentent 85 % des usagers). Au total, cela représente des montants certes significatifs sur le plan individuel mais modestes à grande échelle. Il souligne que toutes les entreprises, quel que soit l'usage des transports fait par les salariés, paient sur la base de leur masse salariale une taxe qui est le versement transport. Il insiste, de plus, sur l'aspect politique de la problématique et du financement par l'impôt ou par la contribution des usagers.

4 - CLÔTURE DE LA RÉUNION

Philippe SAINSARD remercie l'assistance pour être restée jusqu'à une heure tardive. Il estime qu'il faut mesurer la chance de participer à un projet d'une telle ampleur, qui apportera un bouleversement profond, aussi bien en termes de transports qu'en termes d'aménagement. Il précise que si ce projet laisse place à l'imagination, le travail du STIF au quotidien concerne également l'amélioration du réseau existant.

Michel MIERSMAN, au nom de la Ville de Noisy-le-Grand, invite le public à prendre un verre au Café des Arts.

