

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

RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE À LA SALLE PABLO NERUDA

Le 12 février 2013 à Bobigny

La réunion a duré deux heures trente et a accueilli une centaine de participants.
10 interventions de la salle ont eu lieu et deux questions écrites remises.

Intervenants

Le STIF, maître d'ouvrage

- ▶ **Jean-Paul HUCHON**, président du STIF et président du Conseil régional d'Île-de-France
- ▶ **Sophie MOUGARD**, STIF, directrice générale ;
- ▶ **Jean-Louis PERRIN**, STIF, Directeur des projets d'investissement;
- ▶ **Laura FOGLIA**, STIF, 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
- ▶ L'exposition sur le projet Ligne Orange
- ▶ Une urne pour le recueil des avis Ligne Orange

Déroulement de la réunion

1 - Ouverture

- ▶ Accueil républicain par **Catherine PEYGE**, maire de Bobigny ;
- ▶ Ouverture de la réunion par **Jean-Paul HUCHON**, président du STIF et du Conseil régional d'Île-de-France,
- ▶ Rappel du contexte de la concertation par **Michel GAILLARD**, garant de la concertation,

2 - Présentation du projet

- ▶ Présentation du STIF de la concertation et du contexte général du projet par **Sophie MOUGARD**, directrice générale du STIF
- ▶ Projection du film Ligne Orange
- ▶ Présentation des principales caractéristiques du projet et du tracé à Bobigny par **Laura FOGLIA**, chef de la division Ligne Orange

3 - Interventions des Conseils généraux

- ▶ Intervention de **Stéphane TROUSSEL**, président du Conseil général de Seine-Saint-Denis
- ▶ Intervention de **Marc THIBERVILLE**, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne, chargé des transports

4 - Temps d'échange avec le public

5 - Clôture de la réunion



1 - OUVERTURE

Accueil républicain par Catherine PEYGE, maire de Bobigny ;

Catherine PEYGE, maire de Bobigny, souhaite la bienvenue aux participants, et se dit très heureuse de les recevoir pour l'ouverture de cette période importante qu'est la concertation sur la Ligne Orange du Grand Paris Express. Elle estime qu'il s'agit d'un projet fondamental pour le Département, projet lui tenant particulièrement à cœur. Elle remercie le STIF d'avoir choisi Bobigny pour accueillir cet événement, et souligne que les Balbyniens présents ce soir ont l'habitude de s'impliquer très fortement dans le développement de leur ville, aussi estime-t-elle essentiel que ce projet majeur soit partagé avec la population. Elle rappelle que la ville vient de vivre une expérience citoyenne très forte avec la tenue d'une troisième « Consult'action », qui a permis à près de 14 000 personnes de donner leur avis sur le devenir de leur ville, en tant qu'habitants, salariés et usagers. En est ressortie une vision très positive du Grand Paris et une volonté des habitants de prendre toute leur place dans cette construction, pour garantir à Bobigny son rôle de ville préfecture, de ville capitale.

La réalisation de la Ligne Orange du Grand Paris Express est une étape de construction métropolitaine, aussi sera-t-elle très attentive à la place de Bobigny dans la construction du Grand Paris Express.

Elle rappelle que la Ligne Orange traversera Bobigny d'ouest en est et desservira trois pôles d'échanges : le pôle universitaire et hospitalier à Drancy-Bobigny, le pôle Pablo Picasso du centre-ville, et le secteur du pont de Bondy. La Ligne Orange permettra l'accessibilité et la desserte de tous les quartiers, en liaison directe ou indirecte, via des correspondances avec d'autres modes de transport. Elle complètera un réseau déjà dense et en amélioration, avec la Tangentielle Nord, le prolongement du tramway T1, le T Zen 3, une nouvelle station sur la ligne 5 du métro, à la Folie. Elle affirme qu'elle s'assurera de la tenue des délais de ces projets.

Catherine PEYGE estime que la Ligne Orange offrira une meilleure accessibilité aux habitants d'Est ensemble, ce qui est une chance pour ce territoire. Elle excuse Gérard Côme, président de la communauté d'agglomération, qui n'a pas pu être présent ce soir. La Ligne Orange favorisera le rayonnement de Bobigny et renforcera son rôle métropolitain. Les projets urbains de la ville sont très dynamiques, et l'accessibilité renforcera l'attractivité du territoire. Pour asseoir le statut de ville préfecture, elle se dit consciente que l'amélioration du cadre de vie, de l'offre d'emploi, du développement des commerces et des services, sont intimement liés avec le développement des transports en commun.

Elle estime que l'impact économique sera plus fort avec la réalisation de la totalité du Grand Paris Express, les autres lignes étant aussi primordiales pour le territoire, car elles permettront de relier les villes préfecture que sont Nanterre, Bobigny, Créteil, et aussi d'être relié aux autres pôles d'emplois que sont Roissy, Noisy, Marne-la-Vallée, La Défense... Elle dit attendre avec impatience les résultats de la concertation sur ce projet de transport capital pour Bobigny, Est Ensemble et la Seine Saint-Denis.



Ouverture de la réunion par Jean-Paul HUCHON, président du STIF et du Conseil régional d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON salue le fait que la concertation soit placée sous l'égide d'un garant, Michel GAILLARD, qui garantit son déroulement dans les meilleures conditions, et qui veille à permettre aux habitants et aux usagers de s'exprimer en toute connaissance de cause sur ce tracé de Ligne Orange. Il indique avoir tenu à ouvrir la concertation compte tenu de l'importance de l'ouvrage, ainsi que la période traversée.

Il considère que le projet est arrivé à une certaine maturité. Selon lui, il est nécessaire de le réaliser, en faisant face aux difficultés de toute nature, budgétaires et techniques. Il précise que la Ligne Orange est sous la maîtrise d'ouvrage du STIF, aux côtés de la SGP maître d'ouvrage de la Ligne Rouge.

Il salue Etienne Guyot et son équipe, Stéphane TROUSSEL, président du conseil général de Seine-Saint-Denis, Corinne VALLS, vice-présidente du conseil général chargée des transports et administratrice du STIF, Marc THIBERVILLE, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne, Christine REVAULT-D'ALLONNES, conseillère régionale et administratrice du STIF, Catherine PEYGE, maire de Bobigny.

Jean-Paul HUCHON souligne que la Ligne Orange est l'heureux résultat d'une bataille menée par les conseils généraux du Val-De-Marne et de Seine-Saint-Denis avec le Conseil régional, la SGP et le STIF, afin d'en faire un objet majeur.

Il remercie d'avance Michel GAILLARD, qui saura garantir la qualité des débats.

Il rappelle que la concertation est un principe essentiel du projet de Ligne Orange. Selon lui, quand l'ambition est d'améliorer le quotidien de millions de Franciliens, il faut les entendre tous ; lorsque l'on a l'ambition de créer 60 gares nouvelles, de doubler le réseau ferré existant, et d'investir plusieurs milliards d'euros dans le plus grand projet de transport du monde, l'avis de ceux qui vont emprunter ce réseau est essentiel. Il estime que c'est une question de qualité de projet et de démocratie.

Il rappelle que cette démarche vertueuse a été poursuivie dès le début, avec une première mouture imaginée pour Arc Express. Il rappelle en effet que le Grand Paris Express a été construit, en accord avec l'Etat, en réunissant deux projets : le réseau de transport du Grand Paris et Arc Express. Il précise que la concertation n'est pas un acte cosmétique : 20 000 personnes sont venues assister aux réunions publiques. Il se réjouit de renouer aujourd'hui avec cette année très productive que fut 2010-11. 280 000 personnes s'étaient connectées sur le site Internet, et il croit savoir que cette participation exceptionnelle n'avait jamais existé auparavant sur un projet de transport.

Jean-Paul HUCHON estime que ce projet est celui des habitants, qu'ils l'ont construit avec les élus. Le projet veut répondre aux besoins des usagers, il correspond à leurs attentes en matière de facilités de déplacement, de développement des territoires, de désengorgement des transports existants. L'objectif de la Ligne Orange est de faciliter les déplacements du quotidien. Le projet a déjà été présenté dans sa globalité. Aujourd'hui, la réunion consiste en une présentation des détails de la Ligne Orange, qui fait partie intégrante du Grand Paris Express. Seront présentées ce soir les modalités d'investissement d'ici à 2021, de la somme de 5,4 milliards d'euros sur cette



nouvelle ligne, les modalités de construction des 16 nouvelles stations, dont les gares de ce territoire seront en correspondance avec le tramway T1 et la ligne 5 du métro. Sera explicitée la façon dont cette nouvelle ligne changera le quotidien des 300 000 voyageurs attendus chaque jour. 300 000 voyageurs, c'est-à-dire dix fois plus que le nombre total de voyageurs de TGV en France chaque jour. Le RER A, c'est un million de voyageurs par jour, le RER B 500 000 personnes.

En heure de pointe, la Ligne Orange comptera un train toutes les 2 à 4 mn, chaque train accueillera 1 000 voyageurs. Il faudra seulement 27 minutes pour aller de Saint-Denis Pleyel à Champigny. Ce sont des chiffres révolutionnaires pour le quotidien des habitants d'Ile de France.

La Ligne Orange est une ligne à part entière dans le Grand Paris Express, elle vient s'ajouter à la Ligne Rouge à l'Est, pour desservir des bassins de vie et d'emploi du Val-de-Marne, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne. La Ligne Orange répond au besoin de rééquilibrage à l'Est du territoire. C'est une histoire ancienne : au début des années 1990, on parlait déjà de ce rééquilibrage à l'Est.

La Ligne Orange, qui devrait être mise en service en 2021, se raccordera à quinze lignes de métros, de RER, de tramway, de tram-train, de T Zen, en plus d'être raccordée à la Ligne Rouge et à la Ligne Bleue du GPE. Les navettes pourront circuler aussi bien sur la Ligne Rouge que sur la Ligne Orange, permettant des trajets alternatifs. C'est ce que l'on appelle « l'interopérabilité ». C'est une décision qui a été adoptée par diverses instances, notamment récemment par le Conseil de Surveillance de la SGP dont font partie Stéphane TROUSSEL, Christian FAVIER et Jean-Paul HUCHON.

L'objectif est clair : améliorer le quotidien des usagers. C'est un objectif porté pour cette ligne comme pour tout le réseau existant. L'objectif est de faire en sorte que les déplacements soient moins contraignants, moins fatiguant, que le projet facilite la vie plutôt qu'il ne la complique, qu'il crée des activités plutôt qu'il ne les freine, qu'il lie les territoires plutôt qu'il ne les isole.

Le Grand Paris Express n'est pas un luxe, mais un investissement prioritaire. Il n'y a pas à transiger : le Grand Paris Express doit se faire dans sa totalité, car c'est le réseau en son entier qui fait sens, parce qu'il est le fruit d'une concertation, et que nous devons respecter la parole qui a été donnée par les pouvoirs publics. Ce projet est celui de tous les élus d'Ile-de-France, et de tous les Franciliens. Ce dossier est devenu un dossier commun, malgré les très nombreuses discussions qui ont pu, parfois, être houleuses. C'est un dossier de tous les élus d'Ile-de-France, il a fait l'objet d'un accord signé avec Maurice LEROY, par tous les élus, les présidents des Conseils généraux et de Paris. C'est un dossier unanime qui doit avancer comme il le mérite.

Il n'y a pas à préférer le GPE plutôt que l'amélioration du réseau existant, car les deux sont nécessaires et se complètent. La réussite du Grand Paris Express passe aussi par l'amélioration des RER. Jean-Paul HUCHON rappelle d'ailleurs que les opérateurs ont des objectifs de qualité de service, ce sont des contrats signés au nom du STIF, qui représentent 3 milliards pour la RATP et 2,5 milliards pour la SNCF.

L'amélioration du réseau et de la desserte sont des objectifs partagés par le Conseil du STIF. Si cela prend du temps, c'est la faute à vingt ans de sous-investissements chroniques, que le STIF doit rattraper le plus rapidement possible.



Le STIF ne perd pas de temps, mais prendra le temps nécessaire pour faire grandir le réseau tout en l'améliorant. Rome, et Paris, ne se sont pas fait en un jour.

Pour le GPE, il faudra plus de temps que ce qui était prévu, mais cela ne remet pas en cause le projet. Il faudra davantage d'argent que ce qui était prévu initialement, car il fallait prendre en compte les coûts d'interconnexion et notamment les coûts de correspondances, et ajuster le mode opératoire pour essayer de faire des économies si possible.

Jean-Paul HUCHON dit avoir toute confiance dans les porteurs de projets, la SGP et le STIF, et dans le gouvernement : le premier ministre a assuré il y a quelques heures que le projet se ferait. Avec Jean-Marc AYRAULT, Cécile DUFLOT et Frédéric CUVILLIER, la Région travaille d'arrache-pied. La concertation est importante, car pèsera sur les choix.

Jean-Paul HUCHON invite les pouvoirs publics à participer aux réunions de concertation. Les participants sont nombreux ce soir à montrer être prêts à faire confiance, à développer leurs suggestions, et le STIF est là pour écouter. Ce n'est pas parce que du temps est pris qu'il est perdu. Le Grand Paris Express appartient aux usagers, la Ligne Orange également, ce sont les usagers qui l'emprunteront, c'est avec eux qu'il est construit.

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

Michel GAILLARD indique que la décision d'ouvrir une concertation a été prise par la Commission Nationale du Débat Public suite à sa saisine par le STIF en octobre 2012.

La Commission Nationale du Débat Public a été créée suite au Sommet de la Terre de 1992, où a été proclamé le droit des citoyens à être informés et à débattre des projets qui impactent l'environnement ; la France a pris acte de ce sommet en le traduisant dans ses lois. Ainsi est née la CNDP, et ainsi a été créé le Code de l'environnement, qui fait obligation aux maîtres d'ouvrage développant des projets impactant pour environnement de saisir la Commission Nationale du Débat Public, laquelle décide s'il y a lieu d'organiser un débat public ou une concertation recommandée. Pourquoi la Ligne Orange ne fait-elle pas l'objet d'un débat public ? Parce que son opportunité avait été débattue lors des débats publics de 2010-11, dont elle est la résultante. Il y avait lieu par contre de débattre avec le public et de lui présenter le schéma d'infrastructure, d'en débattre dans le cadre d'une concertation ouverte à tous, sous l'égide d'un garant. La concertation a les mêmes caractéristiques qu'un débat public : ouverture à tous, transparence, poids équivalent accordé à la parole de chacun, avis argumenté... A l'issue de la concertation, un bilan est établi par le STIF, un rapport est rédigé par le garant, et ces deux documents sont adjoints au dossier d'enquête publique.



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 Sophie MOUGARD, directrice générale du STIF
- ▶ Projection du film Ligne Orange
- ▶ Présentation des principales caractéristiques du projet et du tracé à Bobigny par Laura FOGLIA, chef de la division Ligne Orange

3 - INTERVENTIONS DES CONSEILS GÉNÉRAUX

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

Stéphane TROUSSEL, président du Conseil général de Seine-Saint-Denis, salue Jean-Paul HUCHON, président du STIF, Catherine PEYGE, maire de Bobigny, Corinne VALLS, Vice-présidente du Conseil général, le Conseiller général de Bobigny, le STIF et les participants à la réunion publique. Il remercie Jean-Paul HUCHON, président du STIF, d'organiser cette série de rencontres autour de la Ligne Orange du Grand Paris Express. Il est très important pour lui d'être présent à cette première réunion de concertation, parce que le projet n'est pas comme les autres : le Grand Paris Express est un immense projet, en dimension comme en ambition. Sa réalisation sera un tournant pour le développement du département, de la Région et du pays tout entier, car il estime que ce qui se passe en Seine-Saint-Denis est déterminant pour la Région, et la situation de la Région Ile-de-France est déterminante pour le pays.

Stéphane TROUSSEL estime bénéfique que les habitants de la Seine-Saint-Denis puissent exprimer leur voix, leur vécu, leur expérience et leurs besoins. Le Conseil général essaie de porter et de défendre la parole de la Seine-Saint-Denis, et est le farouche défenseur de son intérêt. Il estime indispensable d'en finir avec les déséquilibres territoriaux, entre l'est et l'ouest de la région Ile-de-France. Après la parole que les élus ont pu exprimer, c'est aux habitants de prendre la parole. Il estime que les habitants ont beaucoup de choses à dire sur ce besoin d'infrastructure de transport solide, innovant, qui leur permettra d'accéder plus facilement aux lieux de culture, de loisirs, d'emploi, cette accessibilité que l'on est en droit d'attendre lorsque l'on vit au cœur de la métropole francilienne.

Stéphane TROUSSEL estime également qu'il n'est plus possible dans cette région la plus riche de France, que persistent des inégalités sociales et économiques. Le temps est venu du rattrapage, d'imaginer autour de ce futur réseau un développement solidaire du territoire dans toutes ses dimensions.

Il souligne que, pour certaines villes de Seine-Saint-Denis, se déplacer est « une galère quotidienne ». Le système en étoile est ancien, et n'est clairement plus adapté au siècle qui vient. Il affirme que le Grand Paris Express est essentiel parce qu'il invite à penser différemment la métropole, et la Ligne Orange fait partie intégrante de ce grand projet. L'ensemble du réseau est important, mais les branches qui concernent la Seine-Saint-Denis, et notamment la Ligne Orange, sont particulières, car auront l'impact le plus fort sur l'emploi, la qualité de vie, le droit au logement. C'est pour toutes ces raisons que Stéphane TROUSSEL a pris l'engagement, avec les élus du Département de toutes tendances politiques, de tout faire pour que le projet avance rapidement, pour que l'ensemble de ce réseau soit réalisé. Il souhaite la réalisation prioritaire des branches qui concernent le territoire séquano-dionysien, la Ligne Orange et la Ligne Rouge, pour éviter des décalages trop importants, et que le réseau soit réalisé dans son ensemble, ce qui garantira son efficacité. Il souligne que le Conseil général a, dans ce but, encouragé l'Etat à réaffirmer son engagement en faveur du Grand Paris Express. L'ancien gouvernement a rêvé le projet, l'actuel va le réaliser ; Jean-Marc AYRAULT a réaffirmé que l'ensemble du schéma serait préservé, et que des garanties de financement seraient prochainement données. Le réseau sera réalisé, la Ligne Orange se fera.

Stéphane TROUSSEL souhaite que les connexions soient bien conçues, par exemple que les parkings relais soient bien pensés afin d'absorber les flux entrants sur cette ligne. Pour être bien conçu, le projet doit être bien discuté avec les collectivités locales car elles sont concernées par les aménagements, et avec les habitants.

Le message qu'il livre ce soir est un message d'optimisme, de détermination et d'ambition. La Ligne Orange n'est pas pour demain matin, mais est pour un avenir proche. Elle ne règlera pas tous les problèmes, mais sera un élément déterminant pour le développement et pour rendre la vie plus facile, meilleure et penser un autre développement pour notre département et nos villes.

Intervention de Marc THIBERVILLE, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne, chargé des transports

En son nom et en celui de **Christian FAVIER**, président du Conseil général du Val-de-Marne, Marc THIBERVILLE dit toute sa satisfaction de voir le démarrage de la concertation. Il indique que la redondance de ses propos avec ceux qui ont précédé témoigne de la convergence des deux Départements et de la Région Ile-de-France sur ce projet majeur.

Il rappelle que la Ligne Orange n'était pas prévue au départ dans le schéma du Grand Paris, mais dans Arc Express. Le Département fut très heureux de la voir incluse dans le Grand Paris Express. Il rappelle que les efforts n'ont pas été ménagés, et il se félicite du travail accompli en commun avec le Conseil général de la Seine Saint Denis. La mobilisation a été déterminée, unitaire, et elle a payé.

Marc THIBERVILLE affirme que le réseau est déterminant pour le Val-de-Marne. Il rappelle que, dès 2006, le Conseil général a créé l'association « Orbival, un métro pour la banlieue », pour porter la création d'une rocade de métro autour de Paris. Le projet originel était de relier Arcueil-Cachan à Val-de-Fontenay. Dès le départ, le projet s'inscrivait dans l'idée de réaliser une rocade complète autour de Paris. Tous les élus val-de-marnais se sont engagés, toutes sensibilités politiques confondues, dans l'association, qui a également été portée par de nombreux acteurs associatifs, économiques, syndicaux et issus du monde de la recherche. De plus, ce sont plus de 60 000 citoyens qui ont apporté leur soutien à Orbival.



Orbival a rassemblé des collectivités au-delà du Val-de-Marne : le Conseil général de la Seine-Saint-Denis, les villes de Bobigny – qui y adhère depuis le début – et de Rosny-sous-Bois par exemple. Pour cette raison, il remercie le STIF pour le très beau symbole pour Orbival que la réunion d'ouverture ait lieu à Bobigny.

Porteurs d'un projet de rocade en banlieue, le Conseil général du Val-de-Marne était très heureux de voir émerger les projets Arc Express et celui Grand Paris, encore plus quand les projets ont fusionné pour créer le Grand Paris Express suite à l'accord du 26 janvier 2011 entre l'Etat et la Région Ile-de-France. Les Conseils généraux du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis ont obtenu ensemble, avec le soutien de la Région, l'inclusion de la Ligne Orange dans le réseau.

La Ligne Orange est essentielle pour la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne, indispensable pour faire le lien entre les deux départements, pour relier le pôle majeur de Val-de-Fontenay au reste du Val-de-Marne, essentielle pour développer tout l'est parisien et pour décharger le réseau existant, en lien avec le Plan de Mobilisation. Les Conseils généraux mettent tout en œuvre pour qu'elle soit réalisée dans les meilleurs délais, comme pour les lignes Rouge et Bleue. Le financement est pour une bonne part assuré, mais pas entièrement. Le gouvernement va rendre des arbitrages début mars. Le Val-de-Marne pense possible de mobiliser des financements complémentaires pour sécuriser les calendriers de réalisation. Le Conseil général du Val-de-Marne a communiqué des propositions au gouvernement, et d'autres l'ont fait aussi.

La concertation doit être l'occasion d'une expression très large de cette exigence de réalisation de l'ensemble du réseau dans les meilleurs délais, en continuité. Il souhaite une participation nombreuse pour la Ligne Orange, autant que pour la Ligne Rouge sud, qui a attiré plus de 6 300 personnes. Avec ce métro, se construit l'avenir des villes, des Départements, de la Région Ile-de-France. Sans ce métro, il n'y aura pas d'amélioration de la qualité de vie, ni de développement des territoires franciliens, ni de rééquilibrage à l'Est.

Il remercie les équipes du STIF pour l'élaboration d'un projet en pleine collaboration avec les collectivités.

4 - TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

Un habitant de la résidence des Sablons à Bobigny, précise être extrêmement satisfait de voir les transports se développer, mais indique habiter dans un quartier qui sera en première ligne pour les travaux à venir, situé à proximité de la station Pablo-Picasso. Il indique ainsi avoir deux sujets d'inquiétude : la tenue des travaux et l'exploitation. Il relate que quelques années auparavant, des travaux avaient eu lieu jour et nuit sur un aiguillage boulevard Maurice Thorez. Un procès-verbal avait été dressé, et il en est ressorti que la société privée travaillant pour la RATP travaillait jour et nuit afin de rattraper son retard.



Réponse des porteurs de projet

Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement au STIF, invite le participant à venir le rencontrer en sortie de réunion afin que des coordonnées soient échangées et pouvoir lui apporter une réponse précise sur la résidence des Sablons. Plus globalement, il affirme que le STIF est très soucieux des conditions dans lesquelles sont réalisés les travaux, sachant que cette période est toujours un moment difficile. L'important est de bien organiser les travaux, de bien travailler sur la conception initiale avec ceux qui s'occupent de la voirie (conseil général, communes...). Le premier travail est à faire autour de la conception du projet. Le deuxième élément est l'information. Il faut prévoir et prévenir, le plus en amont possible, pour que l'ensemble des personnes potentiellement touchées – même si on cherche à limiter les nuisances - soient informées à l'avance. Enfin, il faut être très présent pendant les travaux.

Il précise que, pour la Ligne Orange, ce n'est pas encore le temps des travaux, ce qui empêche d'apporter des réponses très précises à ce stade. Toutefois, sur des travaux similaires, il indique que des agents sont présents pour assumer le rôle d'interface entre les riverains et les entreprises, afin de détecter les problèmes et de les maîtriser le plus rapidement possible. Le niveau du projet actuel ne permet pas de répondre dans le détail, mais le STIF a bien noté cette préoccupation et reviendra vers le participant au moment de l'étude précédent les travaux.

Interventions du public

Jean-Louis SIMON, association « Tram Non » à Noisy-le-Sec, considère que la réalisation de lignes orbitales autour de Paris est sûrement une bonne idée, estime bénéfique que ces lignes soient continues et en métro souterrain, car permet une vitesse certaine sur des longues distances, contrairement au tramway, qui a une fonction de cabotage.

Néanmoins, il estime que le tracé est aberrant, car il doublonne sur 12 km des voies ferrées existantes (sur 4 km le T1 entre Drancy et Pont de Bondy et sur 8 km, la branche sud de Rosny doublonne le RER E). Selon lui, cela fait un coût supplémentaire par rapport à l'existant d'environ 1,5 milliards d'euros.

Il considère que la branche Est de la Ligne Orange relie Bondy à Villemomble alors qu'il y a déjà EOLE. De plus, il estime que la branche Est relève plutôt du radial. Il lui semblerait plus pertinent de réaliser un véritable métro orbital à 5 km de Paris, comme c'est le cas au Sud, au Nord et à l'Ouest de Paris. Seul le tracé Est présente une telle distance entre le périphérique et Orbital.

Le tracé initial présenté il y a deux ans était différent, allant de Bobigny au Pont de la Folie, pour desservir les Hauts de Montreuil. Monsieur SIMON considère qu'il avait l'avantage d'économiser le prolongement du T1, qui coûte plus d'1,5 milliards, dont le maire et les associations ne veulent pas, et qui ne se fera jamais.

Il estime que le tracé de la Ligne Orange est bâclé. De son point de vue, la partie nord a été votée dans la précipitation par le Conseil général de Seine-Saint-Denis, à la va-vite et à la sauvette. Il considère qu'il n'y a eu aucune concertation sur ce tracé, à la différence de ce qui s'est passé dans le Val-de-Marne, qui a été une démarche remarquable. Selon lui, ce projet doit être complètement repensé sur des bases sérieuses.



René MEHEU, Vice-président de l'AMUTC Est, membre de la FNAUT, espère être convaincu que la concertation débutant ce jour sera utile, car le débat Arc Express avait été balayé d'un revers de manche par le protocole du 26 janvier 2011. Le prédécesseur de Mme FOGLIA a d'ailleurs été scandaleusement maltraité pendant ces débats.

Il conteste le fait que la Ligne Orange résulte des débats, considérant que la concertation ne prévoyait rien sur le fuseau Est. Il estime que la Ligne Orange est « sortie du chapeau » du Conseil général de Seine-Saint-Denis, sans aucune concertation. Il demande s'il est encore possible d'infléchir les tracés, par exemple en prenant en compte l'idée soumise de ne pas doubler le RER E et de privilégier un tracé vers Montreuil et Noisy-le-Sec. Il rappelle qu'une branche de cette ligne entre Champigny et Val de Fontenay faisait partie du projet Orbival. Il déplore donc que la Ligne Rouge qui en découle se trouve déconnectée de ce tracé et que les lignes soient, de plus, sous deux maîtrises d'ouvrage distinctes. Il se demande, dans ces conditions, comment être sûr qu'une rocade complète en proche couronne soit réalisée avec une interopérabilité des deux lignes ?

Marion LEGOUI-DESOUL, habitant Fontenay-sous-Bois, confirme que la direction nord/sud de la Ligne Orange depuis Rosny-sous-Bois jusqu'à St Denis double le tramway, ce qu'elle n'estime pas préjudiciable car le tramway fait des arrêts plus fréquents, et que la Ligne Orange a vocation à désengorger le RER A. Les deux tracés sont donc complémentaires de son point de vue.

Elle se dit, à l'inverse, perplexe par rapport à la ligne E du RER : le rapport Auzannet indique que le RER E n'est pas très fréquenté. Elle estime donc que si la Ligne Orange est réalisée, il est évident qu'il faut une correspondance à Champigny centre pour que le désengorgement de la ligne A soit opérationnel. Dans ce cas, elle se demande pourquoi faire une station à Nogent-le-Perreux, d'autant qu'elle n'est pas sûre que M. Martin y tienne absolument. Nogent n'est relié à aucun métro. Que la Ligne Orange permette des connexions plus rapides, c'est bien, mais pourquoi Nogent-le-Perreux ?

Elle demande également des éléments de calendrier.

Elle souhaite, de plus, savoir si la Ligne Orange sera souterraine au niveau du pont de Nogent : la Ligne Orange passera-t-elle sous la Marne ? Elle dit profiter de la présence de Jean-Paul HUCHON pour demander, si des constructions sont faites autour de l'A86 et vu que le pont de Nogent est le plus grand bouchon d'Europe, s'il est prévu quelque chose pour le désengorger. Elle considère que la qualité de l'air le long de l'A6 s'améliorerait beaucoup si la circulation était fluidifiée.

Réponse des porteurs de projet

Laura FOGLIA confirme que le tracé de la Ligne Orange est parallèle en partie au tracé du T1. Elle précise toutefois qu'entre les stations Hôpital Avicenne et Bobigny Pablo Picasso le T1 fait six arrêts, tandis que la Ligne Orange en fera un seul. Ceci montre bien que le T1 a une vocation de desserte de proximité, tandis que la Ligne Orange a vocation à emmener les voyageurs plus loin. Quand la simulation a été faite, pendant la présentation du projet, pour le voyageur se rendant de Bobigny à Saint-Denis, le T1 n'a pas été utilisé car les voyageurs utilisent plutôt le métro, qui va plus vite pour parcourir ce type de distance. Il est possible que la Ligne Orange ait un effet de décharge sur le T1 pour les longs parcours, mais il n'y a pas de concurrence.



La Ligne Orange double également le RER E. Toutefois, la Ligne Orange a vocation à réaliser une desserte de rocade de banlieue à banlieue, alors que le RER E a une vocation de desserte radiale. L'utilisation du RER E se fait pour beaucoup en direction de Paris. La Ligne Orange aura un effet de délestage du RER E sur la partie centrale pour les voyages de banlieue à banlieue, mais elle ne le videra pas car il y aura toujours les déplacements en direction de Paris et de son réseau de transport.

Sophie MOUGARD précise que lorsque les études de trafic sont menées, le STIF prend pour base une situation dite de référence dans laquelle tous les projets de transport sont réalisés. Dans le cas de la Ligne Orange, la situation de référence se situe en 2021, donc avec le RER E et le prolongement du T1. Or, à l'heure de pointe du matin, qui est une référence dimensionnante pour le STIF, la Ligne Orange accueillera 37 000 voyageurs à la mise en service. Ce trafic important, malgré les doublons avec le RER E et la T1, montre qu'il n'y a pas de concurrence entre ces lignes, même si les tracés sont proches sur une carte. La complémentarité du service est illustrée par les voyageurs qui vont utiliser cette ligne et qui profiteront des correspondances.

Concernant les Débats publics Arc Express et Grand Paris : beaucoup d'hypothèses ont été évoquées et débattues, les débats ont servi à débattre des tracés, puis définir un schéma d'ensemble. La réunion de ce soir n'a pas vocation à refaire ces débats, mais s'inscrit dans le cadre des conclusions de ces deux débats publics.

Jean-Paul HUCHON rappelle qu'il y avait deux projets : le Réseau de transport du Grand Paris, dont la fonctionnalité principale était de traverser des zones à très grande vitesse, centré sur le développement économique, et Arc Express, qui était centré sur les transports des habitants et le rééquilibrage à l'Est. Les deux projets ont été présentés, puis ont été fondus suite à la décision de l'Etat et de la Région Ile-de-France, appuyés par tous les départements franciliens, à l'unanimité. La Région a soutenu le projet de Ligne Orange, largement financée par la SGP, car il répond à une fonctionnalité différente de celle du RER. Ce n'est pas parce que deux tracés sont parallèles que c'est la même clientèle. C'est pour cette raison que la Ligne Orange a été conçue comme ça. Jean-Paul HUCHON rappelle que l'Etat est le principal financeur du Grand Paris Express, via la SGPII est nécessaire de tenir compte de l'avis de celui qui paye. C'est pour cette raison qu'il était difficile d'arriver à un accord. Il y a eu beaucoup d'efforts pour aboutir à une unanimité sur un projet éminemment politique, politisé. Il peut être amélioré à la marge, c'est bien l'objet des réunions qui commencent.

Concernant le T1, Jean-Paul HUCHON convient que l'endroit où l'on veut faire passer le tramway est un endroit difficile. Il souligne également la difficulté liée au fait que les équipes municipales qui se sont succédé n'ont pas eu la même position. Or, il considère qu'il est très important de boucler ce tramway pour l'intérêt général. Il félicite les équipes du STIF pour leur travail visant à traiter le problème, avec peut-être une seule voie, afin d'améliorer l'insertion du T1. Le tracé envisagé au début n'était pas bon, mais la nouvelle proposition est bonne. Jean-Paul HUCHON souligne également que le choix concernant le T1 a été fait à l'unanimité par les élus du STIF. Les questions liées au passage de tram sont toujours des questions difficiles, c'est le cas également avec le T4. Il indique avoir développé ces éléments afin que le public soit conscient que le STIF cherche des solutions, et non à les imposer. Cela témoigne de la volonté du STIF de prendre en compte les remarques en concertation.



Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement au STIF, confirme que le tracé sera réalisé entièrement en souterrain, et que de fait il passera sous la Marne. La question de la congestion du pont de Nogent ne sera pas traitée par la Ligne Orange car il s'agit d'un projet de métro, et non d'un projet routier. Toutefois, la Ligne Orange participe aux efforts du STIF pour inciter les gens à abandonner leur voiture pour prendre les transports en commun. On a ainsi constaté que depuis plus de dix ans, 20% supplémentaires de personnes utilise les transports en commun. Ce qu'on appelle la « part modale » a augmenté. Cela ne résoudra pas le problème du pont de Nogent, mais une politique générale à l'échelle régionale permettra de diminuer la part de la voiture.

Interventions du public

Jean JOUBERT, Bobigny, confirme que lors de l'élaboration du Grand Paris Express, les citoyens ont été consultés sur ce qui est ensuite devenu la Ligne Orange. Il précise avoir lui-même participé à cette consultation. Il indique approuver entièrement la Ligne Orange, notamment parce qu'elle met en réseau toutes les lignes existantes, et qu'elle permettra de rejoindre aisément tous les points stratégiques à l'est de Paris.

Il demande, de plus, des précisions sur le mode de financement. Lors des débats publics, il avait été question de valoriser les terrains autour des gares ; qu'en est-il à présent ?

Il indique enfin soutenir deux projets d'amélioration des transports : la requalification du pôle Pablo Picasso et le prolongement du tramway T1 vers Val-de-Fontenay.

Laure Erbert, habitante de Fontenay, estime qu'un réseau doit, avant tout, être souple. Elle demande si le réseau Grand Paris Express sera interopérable avec le réseau de RER ou de métro, ou si ce sera un troisième type. Si ce n'est pas le cas, cela rigidifiera le réseau de son point de vue. Le réseau idéal étant du type la toile d'araignée, cela signifie que toutes les lignes de métro sont connectées dans leur terminus au réseau du Grand Paris Express. Est-ce que la Ligne 1 du métro sera connectée à la Ligne Orange ?

Maurice FRAIS, habitant du 19e arrondissement, indique avoir habité au nord de Montreuil, mais que l'absence de transport lui a fait préférer Paris. Il indique que de nombreuses personnes attendent le tramway T1, le prolongement des lignes 11 et 9 du métro. Il rappelle que les financeurs sont les citoyens, en tant qu'usagers, contribuables et consommateurs, ce qui leur donne la légitimité de parler ce soir. Il est opposé au point de vue exposé par M. SIMON, car le tramway n'a pas la même fonction que la Ligne Orange.

Selon lui, la fonction essentielle du Grand Paris Express est de mailler les lignes existantes, permettant de passer d'une ligne à l'autre le plus rapidement possible. Il s'interroge donc sur les raisons justifiant de réaliser une branche entre Rosny et Noisy-Champs. Il considère qu'elle vient complexifier un système en multipliant les terminus et les interconnexions alors qu'il serait plus facile, moins cher et plus efficace de prolonger la ligne 11 du métro. Il demande les raisons pour lesquelles il y a trois terminus à Noisy-Champs, quels sont les projets de développement qui les justifient.

Réponse des porteurs de projet

Sophie MOUGARD donne des éléments sur le financement du Grand Paris Express, de la Ligne Orange et du Plan de mobilisation. Elle précise que le Plan de Mobilisation comprend notamment la ligne 11 du métro et le prolongement du tramway T1. L'acte motivé de 2010 prévoyait un certain



nombre de ressources fiscales, qui ont été inscrites dans la Loi Finance ; elles sont de trois natures :
L'IFER, taxe sur les entreprises de réseau, assise sur le matériel roulant ;
La taxe spéciale d'équipement ;
La taxe sur les bureaux ;

En plus, il y a les dotations de l'Etat, qui seront mobilisées au fur et à mesure des besoins. Les collectivités locales seront également mobilisées. Que ce soit la SGP ou le STIF, tous auront recours à l'emprunt. Il est important de s'assurer que les ressources fiscales permettront de dégager l'auto-financement pour porter les charges liées à l'emprunt.

Sophie MOUGARD précise que, pour la Ligne Orange, la Région et l'Etat, à travers la SGP, ont d'ores et déjà mobilisé 20 millions d'euros, non seulement pour réaliser les premières études que nous présentons aujourd'hui, mais également pour les poursuivre jusqu'à l'enquête publique. Cet engagement témoigne de la forte volonté politique de réaliser ce projet.

Un rapport a été confié à M. Auzannet, pour examiner les conditions de réalisation du projet, pour permettre de trouver une adéquation entre la mobilisation des ressources et le rythme des dépenses. Mais cela ne se fera pas au détriment du Plan de Mobilisation. Les enjeux des arbitrages à venir seront de créer les conditions pour réaliser le Grand Paris Express dans son ensemble, et les projets du Plan de Mobilisation.

Le STIF a travaillé avec la SGP pour apprécier les conditions dans lesquelles nous allons pouvoir utiliser les tronçons. Le réseau francilien est maillé, ce qui permet d'effectuer des trajets, parfois direct parfois avec correspondances. Quand on regarde ça, on regarde les prévisions de trafic et les prévisions voyageurs qui seront le moins concernés la correspondance... Nous essayons de localiser ces correspondances à l'endroit le plus pertinent pour favoriser le plus grand nombre de voyageurs. Pour ces raisons, le STIF a travaillé avec la SGP sur l'interopérabilité entre la Ligne Orange et la Ligne Rouge au sud. On pourra aller de Créteil à Rosny sans rupture de charge. Aujourd'hui ce sont des projets, mais demain, ce sera une seule ligne de métro.

Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement au STIF, rappelle, à propos de la branche est, qu'un Décret a approuvé le schéma d'ensemble donnant des tracés, dont celui-ci. Il convient que faire un choix conduit à se priver des autres possibilités. Il s'agissait d'un choix politique, qui présente des avantages. Noisy-Champs accueillera plusieurs lignes, ce qui représente un intérêt en termes de correspondances. Il indique que le prolongement du métro L11 n'est pas la solution qui a été retenue d'aujourd'hui, mais que le STIF entend la remarque. Par ailleurs, il indique que cette partie du tracé sera plus spécifiquement traitée lors de la réunion qui aura lieu à Noisy-le-Grand le 20 mars.

Interventions du public

Annick AYON, habitante de Drancy travaillant à Bobigny et Rosny-sous-Bois, a le sentiment que, Drancy, la cinquième ville du Département, a encore été oubliée, car la gare envisagée se trouve au pont d'Avicenne, donc concerne très peu les Drancéens. Pourtant, selon elle, le schéma présenté par le STIF montre qu'il y a des lignes de bus très empruntées (143, 148). Elle précise que Drancy compte près de 70 000 habitants, assez mal desservis. Elle aurait espéré que le tracé prévoie une station à Drancy, entre Bobigny-Drancy et Pablo-Picasso.



Georges BERTRAND, AMUTC, soutient l'idée d'une rocade autour de Paris et indique que le projet Arc Express convenait à l'AMUTC. Il constate et regrette qu'Arc Express soit remis en cause par la Ligne Orange. La nouveauté très importante est la rupture de charge à Rosny, liée à la nécessité d'aller à Noisy-Champs. La Ligne Orange n'est pas une rocade autour de Paris comme l'était Arc Express. Selon lui, c'est un changement fondamental de la philosophie du projet, qui n'a jamais fait l'objet d'un débat public. Il précise que le terme de Ligne Orange n'a jamais été évoqué dans les débats, et que la branche entre Rosny et Noisy-Champs n'apparaissait pas non plus. Il dit avoir découvert cette proposition nouvelle du Conseil général de la Seine-Saint-Denis et considère qu'elle n'a pas fait l'objet d'un débat.

Il poursuit en soulignant que les différentes variantes éventuelles des tracés à l'est n'ont pas été discutées en tant que telles car n'étaient pas à l'ordre du jour des débats. Il estime que le projet est maintenant acté par décret et qu'on ne peut donc plus le modifier. Il dit oui à l'amélioration de la desserte de Neuilly, mais pas au détriment d'Arc Express. Selon lui, le projet Arc Express a disparu car la rocade s'arrête à Rosny. Il juge cette situation tout à fait inacceptable.

Réponse des porteurs de projet

Jean-Paul HUCHON rappelle que le STIF a défendu le projet Arc Express durant les débats publics. Il indique que des discussions se sont ensuite déroulées avec les partenaires, l'Etat et les Conseils généraux qui se sont beaucoup battus pour bénéficier d'un arc Grand Est et de la Ligne Orange. Ces échanges ont abouti à un accord, un compromis politique porté par des représentants qu'il rappelle être élus démocratiquement. Il dit avoir accepté un accord nécessaire pour sortir ce projet et pour qu'il devienne le projet de tout le monde. Le dossier a été bâti avec la SGP. Une loi a été promulguée, et une décision de la SGP qui a adopté l'Acte Motivé, permettant de réaliser l'intégralité du parcours. Jean-Paul HUCHON précise que le STIF et la Région Ile-de-France ont tenu à assurer l'interopérabilité entre les Ligne Orange et rouge, malgré les contraintes techniques, pour rester fidèle à la fonction initiale de rocade.

Toutefois, le STIF est là pour écouter. Aussi, il précise que chaque fois que des propositions pertinentes seront repérées, comme le prolongement de la ligne 11 du métro, elle pourra être étudiée. D'ailleurs, nous sommes opérationnels sur les prolongements de métro (ligne 12, 4, 11, 8 et 13). On ne va pas abandonner les prolongements de ligne de métro, ni de tram, ni de tangentiels... La tangentielle nord ne fera pas doublon, mais vise à desservir toutes les cités les plus en difficultés de la Seine-Saint-Denis. Elle se fera, même si la SNCF et RFF ont pris beaucoup de retard et ont accumulé les surcoûts.

La Ligne Orange est financée. Mais il faut la dotation initiale de capitale de l'Etat, sinon on ne pourra pas emprunter, car d'un commun accord, la décision avait exclu le recours à un partenariat public-privé. Après le rapport Auzannet, il y aura sans doute un léger allongement des délais de réalisation. Le projet sera réalisé, un peu plus lentement, mais le retard ne sera pas trop important. Il rappelle que la Ligne Rouge à l'est va, elle, bientôt faire l'objet d'une enquête publique, et espère que les travaux de l'Autorité environnementale ne retarderont pas trop le déroulement de l'enquête publique.

Jean-Paul HUCHON affirme que le projet sera réalisé, parce qu'il fait consensus. Selon lui, si l'on disait finalement que c'est trop compliqué, ce serait décourageant, décevant en regard de



l'attractivité que cela représente, car le Grand Paris au sens large, est le meilleur atout de l'Île-de-France dans les années qui viennent.

Etienne GUYOT, président du Directoire de la SGP, confirme que les débats publics ont fait évoluer les tracés : la ligne verte a ainsi gagné sept gares et 9 km. De même, alors que la Ligne Bleue remontait initialement jusqu'à Roissy, aujourd'hui, seule les Lignes rouge et verte desserviront l'aéroport. Le débat a donc bien joué tout son rôle.

Sophie MOUGARD, directrice générale du STIF, rappelle que le schéma d'ensemble, qui a fait l'objet d'un accord, a été acté par la CNDP. Ces éléments ont été versés aux deux débats, et la CNDP les a pris en compte. Elle dit comprendre que chacun ait envie d'avoir sa station près de chez soi, mais indique qu'il est nécessaire de faire des choix. L'objectif est de faire en sorte que le maximum de territoires et de voyageurs profitent de ce projet. L'un des enjeux est donc de bien réorganiser les lignes de bus qui vont permettre aux voyageurs d'utiliser la Ligne Orange, en organisant la desserte avec des gares routières bien conçues, et un renfort de l'offre de bus.

Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement, indique également qu'une réunion aura lieu à Drancy, où ces sujets seront probablement abordés. Il invite les participants intéressés à y assister le 21 mars.

Intervention du public

Une habitante de Noisy-le-Sec, demande à quelle tarification la Ligne Orange sera soumise.

Réponses des porteurs de projet

Sophie MOUGARD, directrice générale du STIF, répond que le projet sera soumis à la tarification francilienne, qu'il ne fera pas l'objet d'une tarification spécifique. Le pass Navigo servira sur la Ligne Orange comme sur les autres lignes.

A l'horizon de la mise en service, en 2021, le système aura sans doute évolué vers une tarification plus adaptée. Aujourd'hui, la tarification suit des grands cercles autour de Paris, en conformité avec le développement du réseau en radial. Mais de plus en plus de rocade sont réalisées, donc l'on se dirige vers une obsolescence du système tarifaire ; une réflexion est ainsi en cours pour l'adapter aux nouveaux usagers.

Le système étudié actuellement par le STIF est celui des unités de transports, qui pourront être utilisées sur tous les modes. Selon les trajets, le système débitera les unités de transport correspondantes.

5 - CLÔTURE DE LA RÉUNION

Le garant clôture la réunion en indiquant que la prochaine réunion se tiendra à Neuilly-sur-Marne le 18 février prochain.

