

Le STIF assure que la coordination avec la SGP est déjà effective et se poursuivra. 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. La place de la concertation dans le projet.

➤ **Une concertation globalement plébiscitée**

L'organisation de la concertation est saluée, en particulier par les élus. Fait plus rare, des participants remercient les organisateurs de la concertation pour l'opportunité offerte de s'exprimer sur le projet.

➤ **L'objet et la portée de la concertation posent question**

Plusieurs participants s'interrogent sur l'impact d'une telle concertation sur le projet. Plusieurs participants ont formulé des observations et des demandes de précisions sur l'organisation de la concertation.

Le STIF indique que la concertation Ligne orange a été lancée un mois avant les annonces du Premier ministre sur le Nouveau Grand Paris. Le STIF a pris en compte dans sa présentation du projet les axes d'optimisation présentés par le Premier ministre, notamment ceux liés aux modalités de réalisation de la Ligne Orange et à son planning afin d'offrir la possibilité aux habitants, aux usagers et aux acteurs du territoire de s'exprimer sur le projet.

➤ **Un projet né du débat public ?**

Les élus considèrent dans leur grande majorité que la Ligne Orange est née des débats publics. A contrario, deux associations (**AMUTC** et Tram Non) estiment que la Ligne Orange n'a pas fait l'objet de débats jusqu'alors, considérant que les débats publics de 2010-2011 n'ont pas soumis à la population le tracé de la Ligne Orange.

Jean-Paul HUCHON, Président du STIF et de la Région Île-de-France, rappelle que les deux projets ont été présentés au cours des débats de 2011, puis ont été fondus suite à la décision de l'État et de la Région Île-de-France, appuyée à l'unanimité par tous les départements franciliens.

L'URGENCE À RÉALISER LE PROJET

La demande collective d'accélérer le calendrier

La très grande majorité des participants qui s'expriment sur le calendrier s'étonne des dates de mise en service annoncées, soulignant l'urgence de voir les transports en commun améliorés.

Le STIF indique qu'il met tout en œuvre pour mener à bien les études de la Ligne Orange. Compte tenu des attentes des territoires, l'objectif est de tenir les délais de livraisons annoncés par le Premier ministre.

Les réactions au calendrier annoncé par le Premier ministre

Après le 6 mars, le public a exprimé sa déception à l'égard du calendrier présenté par le Premier ministre, même si quelques élus se sont montrés rassurants et réalistes.

Des demandes de précisions sur les modalités d'exploitation

Quelques participants s'interrogent sur l'exploitant qui sera choisi pour la Ligne Orange.

Le STIF explique qu'actuellement, l'exploitant n'est pas retenu. Il précise que sur le plan juridique et administratif, l'exploitant peut être différent pour chaque ligne du Grand Paris Express.

D'autres posent la question de l'atelier-garage. Des participants évoquent leurs craintes de voir des expropriations avoir lieu pour la réalisation de l'atelier garage. Une autre préoccupation est celle relative au report à 2030 de la section sur laquelle était pressentie la construction de l'atelier-garage.

Le STIF indique que deux sites potentiels pour l'atelier garage sont identifiés à l'heure actuelle et que, par la suite, un travail sera mené avec la SGP pour articuler les besoins de la Ligne Orange avec ceux des lignes de la SGP.

Quelle tarification ?

De nombreux participants demandent si la tarification de la Ligne Orange s'intégrera à la tarification globale du réseau. Ont également été évoqués l'évolution de la billettique, les réformes de la tarification et du zonage, en particulier les questions de la tarification unique et de la gratuité.

Le STIF indique que la Ligne Orange sera soumise à la tarification francilienne en vigueur à la date de sa mise en service. Le pass Navigo servira sur la Ligne Orange comme sur les autres lignes. À l'horizon de la mise en service, le système aura évolué vers une tarification plus adaptée.

L'ATTENTE D'UN SERVICE DE GRANDE QUALITÉ

La question de l'interopérabilité et le choix des terminus

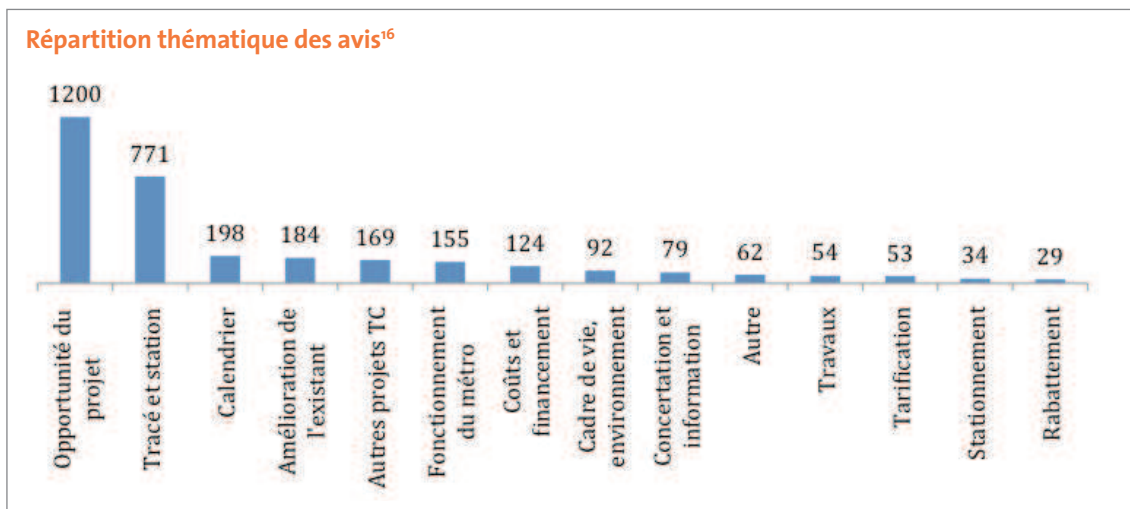
> La gare de Champigny Centre

Suite aux annonces du Premier ministre, le Président du Conseil général du Val-de-Marne a demandé au STIF d'étudier la possibilité de réaliser une correspondance à Champigny Centre sur la base d'une ligne 15 exploitée sans fourche.

À l'inverse, l'association **AMUTC** souhaite que la continuité soit assurée à Champigny pour assurer un système de rocade. Pour la même raison, l'association souhaite que le tronçon Champigny / Noisy-Champs soit intégré à la ligne 16 sans « excroissance » vers Noisy-Champs. La communauté d'agglomération Est Ensemble souhaite que la proposition d'exploitation en « *interopérabilité ex-Ligne Orange / ex-Ligne Rouge aux stations Saint-Denis-Pleyel et Champigny Centre telle que prévue au DOCP [Ligne Orange]* » soit « reprise pour le fonctionnement de la ligne 15 ».

Le STIF insiste sur la nécessité d'optimiser les lieux et les conditions des correspondances. Les schémas d'exploitation doivent être retravaillés en collaboration avec la Société du Grand Paris et en particulier sur les lignes de rocade.

Le STIF insiste sur la notion d'interopérabilité du Grand Paris Express et notamment en gare de Champigny Centre.



« J'adhère fortement à ce projet et vous souhaitez une bonne continuation dans la concrétisation de ce grand projet très important pour les utilisateurs du réseau en Île-de-France » ;
« BRAVO POUR CES PROJETS ; ce serait SUPER !!! » (des participants) ;

« La Ligne Orange représente un véritable espoir » (René MEHEUX, Vice-président de l'Association montreuilloise des usagers des transports collectifs (AMUTC)) ;

« 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 » (Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis).

Plus largement, l'enthousiasme concerne l'ensemble du Grand Paris Express. De nombreux avis, en particulier avant les annonces du 6 mars du Premier ministre, demandent que le Grand Paris Express soit réalisé dans sa totalité, soulignant à plusieurs reprises que la Ligne Orange s'inscrit dans le cadre de ce projet global, que les autres lignes – notamment la Ligne Rouge à l'Est, sont tout autant nécessaires et que c'est la réalisation dans son ensemble qui garantira son efficacité.

« 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 » (Marc THIBERVILLE, Vice-président du Conseil général du Val-de-Marne) ;

« Les maires de l'ACTEP sont convaincus que la question doit être traitée dans sa globalité : intégrer la réflexion sur la Ligne Rouge et prendre en compte les transversales nord-sud mais également est-ouest » (Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sur-Marne et président de l'Association des collectivités territoriales de l'Est parisien (ACTEP)) ;

¹⁶ Chaque avis pouvait renvoyer à plusieurs thématiques ; le total est donc largement supérieur à 2 649.

L'opportunité du projet traduit la pertinence de le faire (ou de ne pas le faire) et les objectifs qui lui sont attribués.

Le fonctionnement du métro concerne le caractère automatique et souterrain de la ligne, le trafic attendu, la sécurité dans le métro et les stations, les horaires et la fréquence, l'interopérabilité et le schéma d'exploitation, le mode métro, l'atelier garage, l'accessibilité PMR, la gestion des flux dans les stations, les caractéristiques techniques du matériel roulant mais aussi le nom et la couleur de la ligne.

Le cadre de vie et l'environnement concerne les impacts jugés positifs ou négatifs sur l'activité économique locale, sur l'environnement (le report modal notamment) et sur l'urbanisme (les craintes d'expropriation et d'une augmentation des prix du foncier aux abords des stations notamment).

L'amélioration de l'existant regroupe les expressions sur les attentes d'amélioration du réseau existant ainsi que les témoignages des trajets quotidiens dans les transports collectifs actuels.

Les autres projets TC (transports collectifs) traite les avis exprimés sur les autres projets en cours (y compris les autres lignes du Grand Paris Express) ou des demandes de liaisons supplémentaires.

« Le maillage doit-être réalisé à Champigny Centre afin de faciliter l'interconnexion avec la ligne rouge » (un participant).

Le STIF indique que les études sont en cours concernant l'accès à la gare de Champigny Centre, études auxquelles les collectivités sont associées.

La station de la Ligne Orange étant commune avec la Ligne Rouge, ces études sont menées en lien avec la Société du Grand Paris.

Le STIF rappelle que l'interopérabilité doit permettre aux trains de circuler sur les différents lignes en direct et sans correspondance pour les voyageurs. Des prévisions de trafic ont été réalisées à l'horizon de la mise en service de l'ensemble du Grand Paris Express afin de déterminer le meilleur service aux voyageurs en leur proposant des continuités de service et des terminus en conformité avec les besoins de déplacements identifiés. Ainsi Champigny est une station pour laquelle les études ont montré l'intérêt d'assurer une continuité de service.

Le « doublon » avec le RER E

La question du doublon avec le RER E a été très prégnante dans la concertation : nombreux sont les participants à faire part de leur incompréhension concernant ce qu'ils estiment être un doublon, préjudiciable au projet en ces temps qu'ils soulignent devoir être à l'économie.

« Ne peut-on pas tout simplement convier les voyageurs à emprunter la ligne E entre Rosny et Nogent ? Voire aller jusqu'à Bry pour récupérer la Ligne Rouge et rejoindre Champigny ? Cela éviterait des travaux, et donc un surcoût, qui me semblent, non pertinents, si les fréquences de dessertes de la E sont renforcées » (des participants) ;

« Le tracé est aberrant, car il double 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 double le RER E » (Jean-Louis SIMON, association « Tram Non » à Noisy-le-Sec) ;

Souhaite que l'on « prenne en compte l'idée soumise de ne pas doubler le RER E » (René MEHEUX, Vice-président de l'AMUTC).

Le STIF confirme que la branche du RER E en direction de Tournan compte trois stations en commun avec la Ligne Orange : Rosny-Bois-Perrier, Val de Fontenay et Nogent le-Perreux. Mais il précise que la Ligne Orange a vocation à réaliser une desserte de rocade de banlieue à banlieue, tandis que le RER E propose une desserte essentiellement radiale, vers Paris. La plupart des usagers du RER E l'utilise pour aller vers Paris. La Ligne Orange aura donc un effet de délestage du RER E sur la partie centrale pour les voyages de banlieue à banlieue, ce qui permet de dire qu'il ne s'agit pas d'un doublement de service. Le STIF précise que la Ligne Orange ne videra pas pour autant le RER E car il y aura toujours les déplacements en direction de Paris et de son réseau de transport.

Ponctuellement, des demandes de desserte supplémentaire sont exprimées :

- > Créteil et Saint-Maur (correspondance avec le RER A) ;
- > Montreuil (correspondance avec la ligne 9) ;
- > Orly ;
- > Aéroport de Roissy ;
- > Aéroport du Bourget.

Dans une contribution écrite à la concertation²⁵, la Société du Grand Paris a fait part de sa position suite aux annonces du Premier ministre : elle estime que *des « optimisations pour la ligne 15 seraient accessibles, dès lors que la maîtrise d'ouvrage de cette ligne serait déléguée par le STIF à la Société du Grand Paris comme l'a proposé le Gouvernement ».*

Il est « nécessaire qu'il y ait davantage de cohérence entre la Société du Grand Paris et le STIF » (Patrick BRAOUEZEC, Président de la Communauté d'agglomération Plaine Commune) ;

Souhaite « savoir à quel moment elle interviendra [l'harmonisation entre STIF et Société du Grand Paris] » ; il dit avoir « le sentiment que la Société du Grand Paris va plus vite que le STIF et invite à ce que le rythme des deux entités coïncide ». (Jean-François PIOTROWSKI, Maire-adjoint de Champs-sur-Marne et Vice-président de la Communauté d'agglomération du Val Maubuée) ;

Déplore que « les lignes soient, sous deux maîtrises d'ouvrage distinctes » (René MEHEUX, Vice-président de l'AMUTC) ;

Le STIF peut-il « confirmer que la Ligne Orange restera sous sa maîtrise d'ouvrage » (un participant).

Le STIF peut-il « mener son projet indépendamment du reste du Grand Paris Express », dans la mesure où il est « seul maître d'ouvrage de la Ligne orange et dispose de financements différents » (un représentant du monde économique)

Philippe SAINSARD, Conseiller régional et Administrateur du STIF, précise que cette question de la coordination 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 Île-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 Île-de-France et le STIF. Il rappelle que le projet du Grand Paris Express est la fusion de ces deux projets, soulignant que l'État, la Région et le STIF doivent collaborer pour mobiliser les financements nécessaires. Il précise qu'un élément important consiste à rétablir la compétence du STIF sur l'ensemble des réseaux, ce qui impose à la Société du Grand Paris 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.

Le STIF assure que la coordination avec la Société du Grand Paris est déjà effective et se poursuivra. 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 Société du Grand Paris, y contribuera. Le STIF était présent aux réunions publiques de la Société du Grand Paris sur la Ligne Rouge sud pour répondre aux questions qui le concernaient et que la réciproque est vraie.

²⁵ Courrier de la Société du Grand Paris, en annexe 29

Un participant regrette que le sujet de la concertation soit issu de ce qu'il estime être « un -saucissonnage- » du projet. Il indique être intéressé « par le projet dans sa totalité, ne serait-ce que parce que les enjeux financiers ont des répercussions sur la globalité des lignes ».

Mais plusieurs participants considèrent que le projet est « ficelé », notamment un représentant de l'AMUTC. Plus spécifiquement, pour quelques-uns, il est « absurde » de réaliser une concertation sur le projet Ligne Orange alors que le Premier ministre doit rendre des arbitrages au sujet du Grand Paris Express.

« Qui dit projet (avec des arrêts), aussi élaboré dit projet ficelé » ; « Vous demandez, non pas d'en discuter mais d'entériner votre projet » ; « A quoi sert la concertation si le tracé est déjà défini ? » (des participants) ;

« Le projet est maintenant acté par décret et on ne peut donc plus le modifier » (Georges BERTRAND, AMUTC) ;

« La situation absurde est : la concertation a débuté le 11 février alors que le cadrage financier par le Premier ministre pourrait remettre en cause certaines parties du projet » (Pierre-Olivier CAREL, Conseiller municipal de Rosny-sous-Bois).

La concertation Ligne Orange a été lancée un mois avant les annonces du Premier ministre sur le Nouveau Grand Paris. Le STIF a pris en compte dans sa présentation du projet les axes d'optimisation présentés par le Premier ministre, notamment ceux liés aux modalités de réalisation de la Ligne Orange et à son planning afin d'offrir la possibilité aux habitants, aux usagers et aux acteurs du territoire de s'exprimer sur le projet.

Un projet né du débat public ?

Les élus considèrent dans leur grande majorité que la Ligne Orange est née des débats publics sur Arc Express et le Réseau de Transport du Grand Paris, qu'elle est donc le fruit de l'expression populaire, mobilisée notamment par l'association Orbival, dont le rôle moteur dans l'émergence de la Ligne Orange a été salué à de nombreuses reprises.

« Le projet est issu des débats publics sur les projets Grand Paris et Arc Express » (Christian FAVIER, Président du Conseil général du Val-de-Marne et de l'association Orbival) ;

« Le consensus dégagé au sein de la population et des élus autour du projet, [...] a permis de défendre l'intérêt général » (Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis) ;

« Se félicite [...] de l'accord généralisé autour de la mise en œuvre du projet » (Patrice CALMEJANE, Maire de Villemomble) ;

« 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. [II] souligne le consensus des maires autour du projet, dans le souci de l'intérêt général » (Jean-François VOGUET, Maire de Fontenay-sous-Bois).

A contrario, deux associations estiment que la Ligne Orange n'a pas fait l'objet de débats jusqu'alors. L'AMUTC et Tram Non considèrent que les débats publics de 2010-2011 n'ont pas soumis à la population le tracé de la Ligne Orange. De même, les associations Environnement 93 et Gagny Environnement souhaitent qu'une concertation spécifique soit réalisée pour la ligne 11.

« Conteste le fait que la Ligne Orange résulte des débats, considérant que la concertation ne prévoyait rien sur le fuseau Est. » (René MEHEUX, Vice-président de l'AMUTC) ;

« Le changement fondamental de la philosophie du projet [...], n'a jamais fait l'objet d'un débat public, [...] le terme de Ligne Orange n'a jamais été évoqué dans les débats, et la branche entre Rosny et Noisy-Champs n'apparaissait pas non plus » (Georges BERTRAND, AMUTC) ;

« 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 » ; il estime que « le tracé de la Ligne Orange est bâclé » et que « le projet doit être complètement repensé sur des bases sérieuses » (Jean-Louis SIMON, association « Tram Non » à Noisy-le-Sec) ;

« Dans ces conditions, nous demandons de nouvelles études et une concertation spécifique pour la ligne 11 » (Association Gagny Environnement).

Jean-Paul HUCHON, Président du STIF et de la Région Île-de-France, rappelle que les deux projets Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris ont été présentés au cours des débats de 2011, puis ont été fondus suite à la décision de l'État et de la Région Île-de-France, appuyés à l'unanimité par tous les départements franciliens. Il souligne que beaucoup d'efforts ont été faits pour aboutir à une unanimité sur ce projet. Il précise que le projet peut toutefois être amélioré et que c'est bien l'objet de la concertation.

L'URGENCE À RÉALISER LE PROJET

La demande collective d'accélérer le calendrier

La très grande majorité des participants qui s'expriment sur le calendrier s'étonne des dates de mise en service annoncées, soulignant l'urgence de voir les transports en commun améliorés, au regard des difficultés qu'ils rencontrent au quotidien. Quelques participants s'interrogent, de plus, sur les raisons expliquant ce qu'ils estiment être un décalage entre les calendriers des Lignes Rouge et Orange. Ces remarques concernant le calendrier ont eu lieu avant et après les annonces du Premier ministre.

« Il y a urgence ! » ; « La construction de nouvelles lignes de transport est une absolue nécessité, urgente pour toute l'Île-de-France et en particulier pour le 93 » (des participants) ;

« Émet[...] une réserve relative concernant le calendrier : [il] aurait espéré une mise en service plus précoce » (Jacques SALVATORE, Maire d'Aubervilliers) ;

Il est « favorable à une accélération du calendrier » (René MEHEUX, Vice-président de l'AMUTC) ;

Après le 6 mars, un élu « souhaite une accélération du calendrier, [considérant que] 2030 est une date trop lointaine » (Claude MALLERIN, Conseiller municipal de Fontenay-sous-Bois chargé des transports).

Par ailleurs, quelques participants et une association environnementale font part de leur scepticisme concernant le calendrier annoncé, notamment en regard de leur expérience des travaux en cours, qui ont pris du retard (Tangentielle Nord, Ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers, Ligne 1 aux Rigollots ou à Val de Fontenay).

UN FONCTIONNEMENT ADAPTÉ AUX RYTHMES FRANCILIENS

La demande d'un métro conçu pour s'adapter aux besoins de déplacement

Le dimensionnement du projet

La question des modalités de calcul permettant de dimensionner le métro a été posée.

« Le trafic prévu est calculé par rapport au trafic actuel (en augmentation constante) ou par rapport au trafic estimé à l'horizon 2021 ne tenant pas compte de la Ligne Orange ? » (un participant).

Plusieurs participants s'inquiètent de savoir à quel type de matériel ressemblera celui qui sera en service sur la Ligne Orange : un matériel de type métro ou de type RER ? Un acteur associatif estime que la question est d'autant plus importante si on l'inscrit dans la perspective du prolongement de la ligne 11 du métro. Il s'interroge également sur la question du mode de roulement qui sera choisi.

« La Ligne Orange aura une capacité de type métro ou de type RER ? » (un participant) ;

« Le gabarit de la future ligne 15 : le STIF conservera-t-il un gabarit RER ou passera-t-on à un gabarit métro ? [...] Cette question importante dans le cas du prolongement de la ligne 11, de gabarit métro de facto. Il évoque aussi la question du mode de roulement (fer ou pneu) à retenir » (René MEHEUX, Vice-président de l'AMUTC).

La question de la longueur des rames et des quais est également posée, notamment en réaction aux déclarations de Cécile DUFLOT, Ministre de l'égalité des territoires et du logement, qui évoquait la possibilité de diminuer leur longueur afin de réaliser des économies ;

A lu « qu'il était envisagé de diminuer la longueur des quais, donc la longueur des rames, ce qui ferait perdre de la capacité à la Ligne orange » ; « [Il est] nécessaire de faire immédiatement des quais longs pour s'adapter au développement futur de la région parisienne, contrairement à ce qu'a évoqué Cécile DUFLOT comme source d'économie » (des participants).

Les annonces du 6 mars du Premier ministre

« Le dimensionnement des quais (120 m) pourra être ajusté, sans impact sur le risque de saturation du système de transport, après un meilleur travail sur le matériel roulant, dont l'agencement (disposition des sièges, nombre de places assises, largeur, ...) peut permettre des gains de capacité tels que le nombre ou la taille des voitures, et donc la longueur des quais, pourraient être adaptés ».

Le STIF précise que pour définir la capacité d'un projet - donc la longueur des rames, leur fréquence, et la taille des quais - il s'appuie sur une modélisation des déplacements des franciliens à l'heure de pointe du matin, afin de prendre en compte l'affluence la plus importante. Il indique que les trains de la Ligne Orange auront une capacité de 1 000 personnes environ, ce qui correspond à la nécessité d'être en cohérence et en conformité avec les choix faits par la Société du Grand Paris dans le dossier d'enquête publique de la ligne Rouge sud. Il précise

Quelques participants souhaitent que des efforts soient faits pour lutter contre la fraude et les dégradations.

« Ajouter en urgence des postes de contrôleurs pour enfin un jour éradiquer la fraude au transport (très importante à ce jour) » ; « Renforcer la lutte contre la fraude et les dégradations » (des participants).

Des demandes de précisions sur les modalités d'exploitation

Quelques participants s'interrogent sur l'exploitant qui sera choisi pour la Ligne Orange ; ils aimeraient savoir quand il sera choisi et s'il s'agira d'un unique exploitant pour l'ensemble du Grand Paris Express.

« Le gestionnaire choisi pour la Ligne Orange sera le même que celui choisi pour la Ligne Rouge » ? (un participant) ; « L'avis d'un protagoniste essentiel manque : celui de l'exploitant de la future ligne » (René MEHEUX, Vice-président de l'AMUTC).

Le STIF explique qu'aujourd'hui, en phase amont du projet, l'exploitant n'est pas encore retenu. L'exploitant sera choisi par le biais d'une consultation garantissant le libre jeu de la concurrence conformément à la réglementation européenne en la matière. L'exploitant sera retenu avant la mise en service afin de bénéficier de ses remarques. Il précise que la loi sur le Grand Paris a créé le statut de gestionnaire d'infrastructure : la RATP gère les infrastructures sur les lignes Rouge, Bleue et Verte. Sur le plan juridique et administratif, l'exploitant peut être différent pour chaque ligne du Grand Paris Express.

D'autres posent la question de l'atelier-garage. Un participant émet une proposition afin d'économiser du linéaire de voies et faire ainsi des économies financières : il propose de « garer une partie des rames sur les voies, ce qui permettrait de gagner entre 1 et 2 km de voies de garages ». Des participants évoquent leurs craintes de voir des expropriations avoir lieu pour la réalisation de l'atelier garage. Une autre préoccupation est celle relative au report à 2030 de la section sur laquelle était pressentie la construction de l'atelier-garage. Christian FAVIER, Président du Conseil général du Val-de-Marne, estime ainsi « important d'accélérer la réalisation du tronçon Champigny-Rosny, [car] un équipement essentiel devrait y être localisé : l'atelier-garage ».

« Le site de maintenance sera en surface alors que le métro sera souterrain [...]. Cette situation peut [-elle] représenter une contrainte et si des voies d'accès en montée progressive seront réalisées » ? (un participant).

Le STIF indique que deux sites potentiels pour l'atelier garage sont identifiés à l'heure actuelle ; il précise que par la suite, un travail sera mené avec la Société du Grand Paris pour articuler les besoins de la Ligne Orange avec ceux des lignes de la Société du Grand Paris. Concernant la question du garage en pleine voie, il indique que c'est inenvisageable durant la journée, mais précise qu'un travail d'optimisation est en cours pour déterminer les terminus intermédiaires, ce qui permettrait d'éviter des pertes inutiles d'espace.

Le deuxième sujet est celui du ticket, qui concerne la majorité des déplacements en termes de personnes concernées : un autre projet est en cours à ce sujet. En février 2013, le STIF a délibéré sur les grandes orientations, dont fait partie le projet des « unités de transport » ; il s'agit d'un dispositif reposant sur un support magnétique, un pass rechargeable au fur et à mesure des besoins, à l'image des cartes téléphoniques. Le dispositif va nécessiter des modifications importantes d'ores et déjà sur le réseau actuel : valider en entrée et en sortie, passer du bus au métro ou au RER en ayant une continuité de la tarification. Il sera 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. Le projet simplifiera le système, et permettra d'être au plus près des situations individuelles.

A propos de la gratuité, il précise que le budget de fonctionnement du STIF atteint un peu plus de 8 milliards d'euros, dont près de 30% sont apportés par les usagers, soit 2,4 milliards d'euros environ. Pour envisager la gratuité, il faut donc identifier une source de financement équivalente.

L'ATTENTE D'UN SERVICE DE GRANDE QUALITÉ

La question de l'interopérabilité et le choix des terminus

Les annonces du 6 mars du Premier ministre

Le Grand Paris Express sera constitué notamment « d'une rocade ou ligne 15 métro ferré et enterré de capacité équivalente à celle du métro parisien, désaturant la zone dense et en une spirale interopérable Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, Rosny-Bois-Perrier, Champigny Centre ».

La notion d'interopérabilité a eu besoin d'être éclaircie à plusieurs reprises. Elle est le plus souvent comprise comme la possibilité pour les trains de la Ligne Orange de circuler sur une autre infrastructure. Elle est évoquée pour la Ligne Rouge mais aussi pour le RER E et la Ligne 11.

Demande des précisions « sur la notion de continuité de service entre la Ligne Rouge et la Ligne Orange, afin de savoir si un train de la Ligne Rouge peut circuler sur la Ligne Orange » ; « Le réseau Grand Paris Express sera interopérable avec le réseau de RER ou de métro ? » ; est-ce que « l'interopérabilité sera assurée entre la ligne 11 du métro et la Ligne Orange ? » (des participants) ;

« Dans le projet initial, il y avait des ruptures de charges à Rosny-Bois-Perrier, à Champigny-sur-Marne et à Noisy-Champs qui faisaient que le projet ne pouvait pas fonctionner. Le projet du Premier ministre fonctionne, car il met en place une véritable rocade autour de Paris » (Maurice FAY, Secrétaire de l'AMUTC).

La gare de Champigny Centre

Suite aux annonces du Premier ministre, le Président du Conseil général du Val-de-Marne a demandé au STIF d'étudier la possibilité de réaliser une correspondance à Champigny Centre sur la base d'une ligne 15 exploitée sans fourche, et non plus nécessairement sur l'interopérabilité à cette station.

A l'inverse, l'association AMUTC souhaite que la continuité soit assurée à Champigny pour assurer un système de rocade. Pour la même raison, l'association souhaite que le tronçon Champigny / Noisy-Champs soit intégré à la ligne 16 sans excroissance vers Noisy-Champs. La Communauté d'agglomération Est Ensemble souhaite que la proposition d'exploitation en « *interopérabilité ex-Ligne Orange / ex-Ligne Rouge aux stations Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre telle que prévue au DOCP [Ligne Orange]* » soit « *reprise pour le fonctionnement de la ligne 15* ».

« *Le maillage doit-être réalisé à Champigny Centre afin de faciliter l'interconnexion avec la ligne rouge* » (un participant) ;

« *Souhait[e] une ligne unique de rocade sans terminus, [soulignant que] la station Champigny Centre ne doit pas constituer un terminus* » ; 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* » (**Georges BERTRAND, Secrétaire de l'AMUTC**) ;

Après le 6 mars : Il a « *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 : [...] le fait que la desserte entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs soit désormais assurée par le prolongement de la ligne 11 du métro permet d'envisager l'hypothèse crédible d'une correspondance à Champigny Centre et l'exploitation d'une ligne 15 sans fourche* » (Christian FAVIER, Président du Conseil général du Val-de-Marne) ;

« *Cette proposition d'exploitation [en interopérabilité] est la garantie d'un véritable service continu pour les usagers* » (Communauté d'agglomération Est Ensemble).

Le STIF insiste 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 changements 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.

Avant les annonces du Premier ministre du 6 mars dernier, les études avaient permis de mettre en évidence que la demande d'un service en continuité était forte à Champigny et à Saint Denis Pleyel. Désormais, les schémas d'exploitation doivent être retravaillés en collaboration avec la Société du Grand Paris et en particulier sur les lignes de rocade.

Le STIF insiste sur la notion d'interopérabilité du Grand Paris Express et notamment en gare de Champigny Centre.

Les risques perçus d'une exploitation en fourche

La question du fonctionnement en fourche a été évoquée par plusieurs participants, notamment par les opposants de la branche Est, car c'est un fonctionnement jugé préjudiciable au bon fonctionnement du réseau. Ils font pour cette raison référence à la Ligne 13 dont l'exploitation en fourche explique en partie selon eux les très lourds dysfonctionnements. Une association et un participant regrettent que cette fourche ait pour conséquence d'imposer une correspondance à Rosny-Bois-Perrier.

ligne orange
du Grand Paris Express

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 LEGOUJ-DESOU, 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.

TOUTES LES INFORMATIONS

grandparisexpress-ligneorange.fr



ligne orange
du Grand Paris Express

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 SGP. Il 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.

TOUTES LES INFORMATIONS

grandparisexpress-ligneorange.fr



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 Roissy, 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 Roissy 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 Roissy. 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 tangentielles... 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 Auzanet, 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

TOUTES LES INFORMATIONS

grandparisexpress-ligneorange.fr



l'attractivité que cela représente, car le Grand Paris au sens large, est le meilleur atout de l'Ile-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 rocades 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.

TOUTES LES INFORMATIONS

grandparisexpress-ligneorange.fr



2 - PRÉSENTATION DU PROJET

- Voir diaporama et film mis en ligne sur le site Internet du projet : www.grandparisexpress-ligneorange.fr
- Présentation du STIF, de la concertation et du contexte général du projet par Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement
- Projection du film Ligne Orange
- Présentation des principales caractéristiques du projet et du tracé du pont de Bondy à Villemonble par Laura FOGLIA, chef de la division Maîtrise d'Ouvrage Ligne Orange

3 - TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

Interventions du public

Maurice FAY, AMUTC, association montreuilloise des usagers des transports collectifs, estime que le prolongement de la ligne 9 améliorerait le réseau, même si ce n'est pas le sujet du jour.

Il souhaite féliciter et remercier les personnes qui ont permis l'avancement de ce projet de métro en rocade autour de Paris, un pas considérable selon lui.

M. FAY demande si des trains circulant sur cette rocade sans terminus sont envisageables afin qu'on puisse aller d'un point à un autre sans s'arrêter et sans avoir à marcher.

Alors qu'une mise en œuvre à l'horizon 2021 est évoquée par le porteur du projet, **Francis REDON**, **association Environnement 93**, remarque que le rapport remis sur la question, par M. Auzannet ne présente pas les mêmes perspectives.

Prenant comme référence les 2 ans de retard du projet de Tangentielle Nord, Francis REDON demande comment le porteur du projet compte respecter les délais impartis.

Francis REDON souligne le fait que les projets de transport doivent prendre en compte les logements existants, par exemple à Clichy-sous-Bois et Montfermeil, avant de s'occuper des logements futurs.

Habitant Gagny, une ville non directement concernée par le Grand Paris Express, Francis REDON demande enfin si l'ensemble des gares franciliennes existantes pourront profiter des aménagements réalisés dans les gares du Grand Paris Express (vélos, etc.).

TOUTES LES INFORMATIONS

grandparisexpress-ligneorange.fr



René MEHEUX, AMUTC, habitant de Rosny-sous-Bois, remarque que le projet de métro était déjà à l'étude en 1971, date de son arrivée à Rosny-sous-Bois. Pour lui, la Ligne Orange représente un véritable espoir. Selon lui, l'avis d'un protagoniste essentiel manque : celui de l'exploitant de la future ligne.

Il estime que la population avait plébiscité en 2010 le projet d'une rocade continue desservant la zone dense autour de Paris. Il considère avec inquiétude la branche Champigny-Bois-Perrier avec un terminus à Bois-Perrier. Selon lui, ceci ne correspond pas au souhait de la population. Il demande l'avis d'un opérateur afin de savoir comment faire fonctionner 3 lignes disposées ainsi en triangle.

Il déclare que la population de ce territoire souhaite en tout cas la continuité de la rocade autour de Paris.

Réponse des porteurs de projet

Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement du STIF, explique qu'aujourd'hui, en phase amont du projet, les études ne sont pas détaillées ; l'exploitant n'est donc pas encore retenu et aucun schéma d'exploitation n'est arrêté. Il prend note des envies de continuité exprimées, et des questions sur la fréquence, suggestions et questions sur lesquelles le STIF sera amené à examiner ces questions.

Jean-Louis PERRIN remarque qu'il n'existe aucun schéma en boucle en France à l'heure actuelle. Les opérateurs expliquent en effet qu'il est nécessaire de pouvoir couper la ligne en un endroit net et sans schéma d'exploitation, pour pouvoir injecter ou stocker des rames par exemple. A l'échelle mondiale, il existe un ou deux exemples d'exploitation en boucle continue, à Londres notamment (la Circle Line). Cette question fait partie des études qui seront conduites et expertisées.

Le système de la fourche concerne en effet la partie sud de la Ligne Orange. En arrivant à Champigny, une fourche permettra de s'orienter vers Noisy ou vers Rosny-Bois-Perrier et de l'autre côté, une ligne continue de Noisy à Saint Denis Pleyel qui passe par Rosny-Bois-Perrier. Les remarques exprimées sur ce sujet sont entendues par le STIF. Elles feront l'objet d'études complémentaires. Pour le bon fonctionnement d'une fourche, plusieurs conditions doivent en effet être réunies, les branches doivent notamment être courtes et les trafics équilibrés.

Concernant l'exploitant, un niveau d'études plus approfondi sera mis en œuvre à l'issue de la phase d'enquête publique qui aura lieu en 2014. C'est à ce moment que l'exploitant sera choisi par le biais d'une consultation garantissant le libre jeu de la concurrence conformément à la réglementation européenne en la matière. L'exploitant sera retenu avant la mise en service afin de bénéficier de ses remarques.

Philippe SAINARD, administrateur du STIF et conseiller régional, déclare que le rapport AUZANNET donne la vision d'un haut fonctionnaire. Jean-Paul Huchon a donné son avis publiquement sur ce rapport.

Le financement est en effet porté par la Région, le STIF, l'Etat et la Société du Grand Paris par le biais des autres lignes. L'ensemble de ces acteurs doit être en phase sur la manière de mobiliser ces financements et donc l'étalement des projets. Le Premier ministre s'exprimera le 6 mars prochain sur ce sujet.

TOUTES LES INFORMATIONS

grandparisexpress-ligneorange.fr



Réponse des porteurs de projet

Laura FOGLIA, chef de la division Ligne Orange, confirme que la gare de Villemomble sera souterraine et ne donnera pas lieu à des nuisances sonores ni vibratoires en phase d'exploitation. Les méthodes de réalisation de la gare seront étudiées dans le cadre des études à venir. À la suite du bilan de la concertation, un cahier des charges précis sera déterminé pour des variantes précises. Il sera alors possible d'étudier des méthodes afin de garantir une circulation acceptable au niveau de la Grande Rue.

Concernant les travaux, la circulation des camions de chantier sera étudiée dans le cadre des études d'impact menées en 2013. Dans tous les cas, des plages horaires seront définies, pas de circulation la nuit par exemple. Des solutions seront recherchées pour proposer des modes alternatifs à la route pour l'évacuation des déblais de chantier, et diminuer les vibrations en phase chantier. Des méthodes seront mises en œuvre afin de définir les nuisances et de prévoir des mesures pour les réduire.

Philippe SAINCARD, conseiller régional d'Île-de-France et administrateur du STIF, explique que la mise en place d'une politique de tarification implique le fait que le STIF ait compétence sur le Grand Paris Express par la loi, ce qui n'est pas encore le cas.

D'une manière générale, le principe sera que les abonnements en cours et le Pass Navigo permettront d'accéder au Grand Paris Express. La réflexion sur la tarification devra aussi prendre en compte l'augmentation des coûts d'exploitation d'un réseau renforcé.

Philippe SAINCARD ajoute que le Grand Paris Express bénéficiera du principe d'unité de transport. L'accès sera assuré par la validation d'un support magnétique en entrée et sortie.

Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement, explique que la loi sur le Grand Paris a créé le statut de gestionnaire d'infrastructure : la RATP gère les infrastructures sur les lignes Rouge, Bleue et Verte. La loi ne dit rien pour la Ligne Orange. Un débat est en cours.

En parallèle, le rôle de l'exploitant est de faire rouler les trains. Il sera désigné après la procédure de mise en concurrence lancée par le STIF. Cette démarche sera effectuée en temps opportun afin de profiter des remarques et avis de l'exploitant sur le réseau.

Sur le plan juridique et administratif, l'exploitant peut être différent pour chaque ligne du Grand Paris Express. Ce n'est néanmoins pas le meilleur cas de figure pour garantir la cohérence du réseau. D'autant plus que le besoin d'avoir une bonne continuité entre les lignes Orange et Rouge est évoqué, afin que le voyageur, par exemple, n'ait pas à descendre à Champigny.

Interventions du public

L'habitant du sud de Rosny-sous-Bois signale que les RER A et B sont sous exploitation double, à la fois RATP et SNCF, et que ce n'est pas nécessairement gênant.

Une habitante de Rosny-sous-Bois demande pour quelle raison la gare de Fontenay n'a pas été présentée alors qu'elle est utilisée par les Rosnéens. Elle constate le fait que les nouveaux projets

TOUTES LES INFORMATIONS

grandparisexpress-ligneorange.fr



sont liés à Rosny 2. Elle estime que la desserte de Rosny 2 par le Grand Paris Express se ferait au détriment des habitants de l'autre extrémité de la ville de Rosny-sous-Bois.

Réponse des porteurs de projet

Par souci de proximité avec le territoire, **Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement au STIF**, explique que la Ligne Orange a été découpée en quatre secteurs géographiques pour cette phase de concertation. La réunion publique présentant la gare de Fontenay se tiendra le 22 mars 2013 à Nogent-sur-Marne.

Voir diapositive présentant la gare de Val-de-Fontenay en téléchargement sur le site Internet.

Laura FOGLIA, chef de la division Ligne Orange, explique que la gare de Val-de-Fontenay est envisagée à proximité des gares RER A et E, dans une zone dense où se trouve la zone d'activité du Pérépole, le deuxième site possible pour l'implantation de l'atelier-garage. La gare est prévue en souterrain sous l'A86, avec de bonnes correspondances avec les gares A et E qui doivent être définies. Le STIF a conscience des contraintes, notamment le passage du quai du RER A au quai du RER E. La réflexion sur la gare de Val-de-Fontenay intègre ces contraintes.

Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement, explique que le choix d'une gare à Rosny-Bois-Perrier a été fait en raison d'une connexion forte avec le RER E, de la présence d'un centre commercial et de quartiers en voie de développement : on dénombre 8 000 à 10 000 personnes habitant ce secteur. Le RER E dessert déjà le centre-ville. Les autres modes de transport, notamment le réseau de bus, sont aussi à prendre en considération. Lorsque les études auront davantage avancé à ce sujet, le STIF aura l'occasion de venir échanger à ce propos avec l'exploitant des bus et avec la population.

Interventions du public

Maurice FAY, AMUTC, soutient le plaidoyer de M. Carel. A ce sujet, il demande pour quelle raison le T1 reste bloqué à Noisy-le-Sec.

Maurice FAY considère que le triangle Champigny/ Rosny Bois-Perrier/ Noisy-le-Champ pose de nombreux problèmes de continuité. Il propose une rocade sous maîtrise d'ouvrage unique et le prolongement de la ligne 11, ce qui coûterait moins cher selon lui.

Carmello PICCIOTTO, habitant de Montmartre, estime que la ligne Orange va doubler la grande ceinture ferroviaire en souterrain. Il demande si le STIF a commencé à réfléchir à un service voyageur, étant donné que le Conseil général du Val-de-Marne souhaite créer une tangentielle Orly-Champigny. Une tangentielle Est du Bourget vers Orly-Rungis est-elle envisageable ? Il s'agirait alors d'un Trans Val-de-Marne ferré.

Ce participant considère regrettable que le maire de Villemomble n'est pas souhaité le tramway. A l'occasion de la mise en service du T3 bis, il considère qu'il aurait été souhaitable de prolonger le bus de Pantin à Paris.

Réponse des porteurs de projet

Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement, rappelle que le schéma de principe du projet de prolongement du T1 a été approuvé majoritairement lors du conseil du STIF du

TOUTES LES INFORMATIONS

grandparisexpress-ligneorange.fr



Mme REVAULT d'ALLONNES-BONNEFOY considère que la concertation prend plus que jamais tout son sens après les annonces du Premier ministre et les pistes d'optimisation proposées: prolongement de la ligne 11 du métro, dimensionnement des quais, principe d'une ligne 15 en rocade. L'administratrice du STIF rappelle que la Ligne Orange est issue des débats publics sur les projets d'Arc Express et du Grand Paris, dont les études précises sont menées depuis 2011. Selon l'élue, la Ligne Orange doit répondre à deux objectifs: faciliter les déplacements quotidiens et favoriser le développement des territoires à l'est et au nord de Paris.

- 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

Un **habitant de Nogent-sur-Marne** apporte son soutien au projet, mais juge que la Ligne Orange sera mise en service tardivement. Il exprime ses doutes sur le respect des délais et du budget annoncé par le Premier ministre. Il demande également pourquoi la ligne au sud – la Ligne Rouge – a la priorité par rapport à la Ligne Orange, avec une différence de dix ans.

M. Claude MALLERIN, adjoint au maire de Fontenay-sous-Bois chargé des transports, se félicite des annonces du Premier ministre. Il salue la pugnacité de l'association ORBIVAL, et particulièrement de Jacques J.P. MARTIN, maire de Nogent-sur-Marne, et de Christian FAVIER, président du Conseil général du Val-de-Marne, qui ont su préserver le consensus des populations et des élus autour du projet, et ce malgré les changements de majorité politique, dans le souci de l'intérêt général. M. MALLERIN estime que ce travail va se poursuivre, car «la messe n'est pas dite». S'il se dit satisfait du tracé retenu, il souhaite une accélération du calendrier, considérant que 2030 est une date trop lointaine.

TOUTES LES INFORMATIONS

grandparisexpress-ligneorange.fr



M. René MEHEUT, vice-président de l'AMUTC-Est, déclare que plusieurs personnes s'émouvent peut-être d'un nouveau changement des règles du jeu en cours d'élaboration du projet, comme cela avait déjà été le cas le 26 janvier 2011 [lors de la signature de l'accord entre la Région Ile-de-France et l'État sur la création du Grand Paris Express, NDLR]. Néanmoins, il se dit très heureux de cette rocade continue en couronne dense et de l'étude d'un prolongement de la ligne 11 à l'est, que l'AMUTC appelait de ses vœux. Il pose la question du gabarit de la future ligne 15: le STIF conservera-t-il un gabarit RER ou passera-t-on à un gabarit métro? Il juge cette question importante dans le cas du prolongement de la ligne 11, de gabarit métro de facto. Il évoque aussi la question du mode de roulement (fer ou pneu) à retenir.

Favorable à une accélération du calendrier, il exprime son inquiétude d'assister à la pérennisation d'un terminus de la ligne 11 à Rosny-sous-Bois. Il fait également part de la réticence de la RATP à exploiter des lignes en fourche, comme c'est le cas pour la ligne 13 par exemple.

Un **participant** affirme que le prolongement de la ligne 11 du métro en lieu et place de la Ligne Orange représente une économie de 621000 m² de terrassements, au regard de la différence de gabarit entre le RER et le métro. Il regrette que la Ligne Orange ne soit pas reliée à la Ligne Rouge de manière à permettre une liaison directe entre les 3 pôles aéroportuaires que sont Roissy-Charles-de-Gaulle, Le Bourget et Orly.

Réponse des porteurs de projet

Christine REVAULT D'ALLONNES-BONNEFOY, administratrice du STIF, explique que, le rapport de Pascal AUZANNET remis à Cécile DUFLOT fin 2012, a montré que le coût du Grand Paris Express était plus important qu'initialement prévu (10 milliards d'euros de plus). Au vu de cette nouvelle donne financière, il a fallu retravailler le projet pour déterminer ce qu'il était possible de faire. Elle rappelle que les élus locaux se sont à nouveau exprimés dans ce cadre, ce qui explique le délai des annonces du Premier ministre. Elle se félicite également de la concrétisation du projet ORBIVAL avec l'interopérabilité à Champigny. Elle fait part de sa déception sur l'obligation de phasage qui impose que la Ligne Orange soit réalisée à l'horizon 2030, soit dix ans après la Ligne Rouge sud. Si elle se dit déçue en tant qu'élue val-de-marnaise, l'élue régionale en appelle à la solidarité entre les territoires et explique qu'on ne peut pas tout faire en même temps. Comprendant le sentiment d'injustice que cela peut occasionner, elle évoque cependant la confirmation, par le Premier ministre de la participation financière de l'État au Plan de mobilisation pour les transports, afin d'améliorer le réseau existant. Elle cite ainsi le prolongement de la ligne 11 et l'amélioration des RER. L'élue évoque les dispositifs financiers mis à la disposition de la Société du Grand Paris, comme la taxe spéciale d'équipement, la taxe locale sur les bureaux, une partie de l'IFER² et le recours à l'emprunt. Elle estime que le Premier ministre a annoncé un calendrier précis.

Jean-Louis PERRIN, directeur des projets d'investissement, explique que le gouvernement demande au STIF d'étudier le prolongement de la ligne 11 du métro en alternative à la création d'une branche de la Ligne Orange. Il s'agit bien d'une demande d'étude, ce qui signifie qu'aucune décision n'a été prise. Depuis les annonces du Premier ministre, le STIF n'a pas encore réuni tous les éléments pour répondre à cette question: c'est à l'issue d'une phase d'études qu'une décision sera prise entre les deux solutions.

¹ Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs
² Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseau

TOUTES LES INFORMATIONS

grandparisexpress-ligneorange.fr



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'étu 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?

TOUTES LES INFORMATIONS

grandparisexpress-ligneorange.fr



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 préférée, 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

TOUTES LES INFORMATIONS

grandparisexpress-ligneorange.fr

