

ligne orange

du Grand Paris Express

Saint-Denis Pleyel  Noisy-Champs
Champigny Centre

Projet Ligne Orange du Grand Paris Express

Concertation recommandée par
la CNDP sous l'égide d'un garant

du 11 février au 30 mars 2013

**SYNTHÈSE DU BILAN
DE LA CONCERTATION**

TOUTES LES INFORMATIONS



grandparisexpress-ligneorange.fr





SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
PREMIÈRE PARTIE DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION	5
DEUXIÈME PARTIE SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION	9
Un projet fortement attendu et quatre grands objectifs assignés au projet durant les échanges	10
Des demandes exprimées concernant le tracé et les stations	12
Les enjeux liés à la mise en œuvre du projet	15
Les attentes quant aux services apportés par le projet	18
TROISIÈME PARTIE LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	23



INTRODUCTION



LE PROJET

La Ligne Orange du Grand Paris Express est un projet de métro automatique souterrain desservant en rocade le nord et l'est de la proche et moyenne couronne parisienne. Le projet a pour objet de relier Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre, d'une part, et Noisy-Champs, d'autre part. Le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) assure la maîtrise d'ouvrage du projet.

La réalisation de la Ligne Orange poursuit trois objectifs :

- > Permettre les déplacements de banlieue à banlieue au nord et à l'est de Paris ;
- > Améliorer les conditions de transports des usagers ;
- > Accompagner le développement du territoire.

Le coût d'investissement du projet est évalué à environ 5,4 milliards d'euros, aléas compris (valeur février 2012). Le STIF finance intégralement le matériel roulant. Il en déterminera les caractéristiques.

LES PRÉCÉDENTES ÉTAPES DE CONCERTATION ET D'ÉTUDE

Le projet de Ligne Orange est issu des débats publics consacrés aux projets Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris, qui ont eu lieu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. Le 26 janvier 2011, l'État et la Région Île-de-France ont adopté un protocole relatif aux transports publics en Île-de-France, qui propose la création du Grand Paris Express, synthèse des deux projets précédents. Le décret du 24 août 2011 valide un schéma d'ensemble du Grand Paris Express, intégrant la Ligne Orange et les Lignes Rouge, Verte et Bleue dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Société du Grand Paris.

LES ANNONCES DU PREMIER MINISTRE ET LE « NOUVEAU GRAND PARIS »

Le 6 mars 2013, un mois après l'ouverture de la concertation sur la Ligne Orange, le Premier ministre Jean-Marc AYRAULT a présenté le projet de « Nouveau Grand Paris », dont on peut retenir les éléments suivants :

- > La Ligne Orange deviendrait une partie de la ligne 15 sur la section Saint-Denis Pleyel-Champigny Centre.
- > Le tronçon Rosny-Bois-Perrier/Noisy-Champs de la Ligne Orange pourrait être réalisé via le prolongement de la ligne 11, si les études confirment son opportunité.
- > « *le STIF sera autorité organisatrice des transports de plein exercice, compétente sur tous les réseaux* »¹.

Les premières semaines de concertation ont été imprégnées par l'attente des arbitrages du Premier ministre, annoncés de longue date. Ils ont ensuite fait l'objet de nombreuses réactions, et ce jusqu'à la clôture de la concertation.

À toutes les réunions publiques qui ont suivi ces arbitrages, une présentation spécifique de ces annonces et de leurs implications pour le projet de la Ligne Orange a été effectuée en complément de la présentation du projet de Ligne Orange initial.

¹ Source : Discours de Jean-Marc AYRAULT, Premier ministre, à Champs-sur-Marne, 6 mars 2013

PREMIÈRE PARTIE

DÉROULEMENT ET

MODALITÉS DE LA

CONCERTATION



La concertation s'est déroulée du 11 février au 30 mars 2013.

LA PRÉPARATION DE LA CONCERTATION

La préparation de la concertation a été marquée par trois principales étapes :

L'élaboration du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), adopté à l'unanimité par le Conseil du STIF le 10 octobre 2012 ;

- > La saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) le 17 octobre 2012 ;
- > La décision de la CNDP, le 5 décembre 2012, de recommander au STIF d'organiser une concertation sous l'égide d'un garant, Michel Gaillard, nommé le 9 janvier 2013 ;
- > La préparation des rencontres publiques à travers des réunions de travail avec le garant, de trois réunions de tronçon en janvier 2013 avec les collectivités territoriales concernées et d'une réunion de travail avec les opérateurs.

Le dispositif retenu par le STIF a tenu compte des demandes exprimées par les acteurs du territoire à l'occasion de ces différentes rencontres.

L'ANNONCE DE LA CONCERTATION

La tenue et les modalités de la concertation ont été portées à la connaissance du public via quatre principaux moyens :

- > l'affichage,
- > le dépliant d'information,
- > un site Internet,
- > la presse nationale, régionale et locale.

Des opérations de tractage et de distribution du dépliant d'information dans les boîtes aux lettres, ont permis de diffuser ces supports d'information au public.

L'INFORMATION SUR LE PROJET

L'information sur le projet a pris plusieurs formes :

- > un dossier de concertation,
- > un dépliant d'information,
- > une lettre d'information,
- > un panneau d'exposition,
- > le site Internet,
- > un film de présentation,
- > des totems.

D'autre part, une plaquette « Le Nouveau Grand Paris et la Ligne Orange », détaillant les annonces du Premier ministre du 6 mars 2013 a été diffusée. Quant au film du projet, il n'a plus été diffusé dans les réunions publiques après le 6 mars car, il ne tenait pas compte des annonces du Premier ministre.

LES ÉCHANGES ET LES CONTRIBUTIONS AU PROJET

Afin de toucher les différents publics concernés par le projet, le STIF et le garant de la concertation ont souhaité organiser plusieurs types de rencontres :

10 réunions publiques (territoriales et thématiques) qui ont rassemblé au total près de 1800 participants :

- Une réunion publique d'ouverture le 12 février 2013 à Bobigny.
- > Cinq réunions publiques territoriales :
 - Le lundi 18 février 2013, à Neuilly-sur-Marne ;
 - Le jeudi 28 février 2013, à Rosny-sous-Bois ;
 - Le mardi 19 mars 2013, à Aubervilliers ;
 - Le mercredi 20 mars 2013, à Noisy-le-Grand ;
 - Le vendredi 22 mars 2013, à Nogent-sur-Marne.
- > Trois réunions publiques thématiques sur le sujet « développement autour d'une infrastructure de transport » (avec interventions de personnalités qualifiées et présence d'une "table territoire") :
 - Le lundi 25 février 2013, à Champigny-sur-Marne ;
 - Le mercredi 27 février 2013, à Saint-Denis ;
 - Le jeudi 21 mars 2013, à Drancy.
- > Une réunion publique de clôture le mercredi 27 mars à Fontenay-sous-Bois.

Six rencontres avec les voyageurs, en station ; 4 800 dépliants ont été distribués au total et 141 avis ont été recueillis ont été pris à ces occasions :

- Le mercredi 27 février : gare de Noisy-Champs (ligne A du RER) ;
- Le mardi 5 mars : station Bobigny-Pablo-Picasso (ligne 5 du métro et ligne 1 du tramway) ;
- Le mercredi 6 mars : gare de Bondy (ligne E du RER) ;
- Le jeudi 7 mars : gare de La Plaine Stade de France (ligne B du RER) ;
- Le mercredi 13 mars : gare de Villemomble (ligne E du RER) ;
- Le vendredi 15 mars : gare de Val de Fontenay (lignes A et E du RER)².

Des contributions écrites pouvaient être proposées, sous trois formes :

- > dépôt d'avis sur le site Internet ;
- > envoi d'une carte T (volet détachable du dépliant d'information) ;
- > rédaction d'un avis sur les fiches prévues à cet effet en réunion publique ou lors des rencontres avec les voyageurs.

Plusieurs collectivités et organismes ont contribué à la concertation en adressant un courrier au STIF ou au garant de la concertation.

² Cette rencontre, initialement prévue le 12 mars, a été reportée au 15 mars pour cause d'intempéries.

Tableau récapitulatif du nombre et du type d'avis (écrits et oraux) recueillis pendant la concertation

Modalités d'expression des avis recueillis	Nombre d'avis exprimés
Cartes T	2 135
Fiches	219
Avis publiés sur Internet	110
Interventions de la salle en réunion publique	174
Contributions officielles par courrier	11
TOTAL	2 649



DEUXIÈME PARTIE SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION



UN PROJET FORTEMENT ATTENDU ET QUATRE GRANDS OBJECTIFS ASSIGNÉS AU PROJET DURANT LES ÉCHANGES

UNE OPPORTUNITÉ LARGEMENT CONFORTÉE

On constate un nombre très important d'avis enthousiastes, qui encouragent la mise en œuvre du projet, félicitant et remerciant ses porteurs.

Après le 6 mars 2013, la plupart des élus se sont dits rassurés par les annonces du Premier ministre, qui ont entériné la réalisation du projet de la Ligne Orange. Toutefois, ces annonces ont conduit plusieurs élus à s'inquiéter de la branche est.

GAGNER DU TEMPS EN ÉVITANT PARIS

Les gains de temps sont perçus comme le principal objectif du projet de Ligne Orange, en particulier pour les déplacements de banlieue à banlieue. L'avantage de limiter le nombre de correspondances avec des trajets directs de banlieue à banlieue, sans passer par Paris est particulièrement souligné.

AMÉLIORER L'EXISTANT

Les effets de la Ligne Orange sur l'existant

Plusieurs participants craignent que l'amélioration de l'existant ne soit sacrifiée au profit du Grand Paris Express.

Jean-Paul HUCHON, Président du STIF et de la Région Île-de-France, rappelle que le Premier ministre a annoncé un financement de 7 milliards d'euros – dont 2 milliards pour les RER – pour le premier volet et de 26 milliards d'euros pour le second volet.

Des participants font de la désaturation des lignes existantes un autre objectif important de la Ligne Orange, notamment la décharge du RER A.

Le STIF évoque le schéma directeur du RER A, qui va permettre d'améliorer la régularité de la ligne grâce à la généralisation du matériel roulant à deux niveaux et à des aménagements permettant d'augmenter la fréquence et la régularité des trains, pour un montant de 630 millions d'euros.

À l'inverse, plusieurs participants demandent des réponses précises sur l'intérêt présenté par la Ligne Orange concernant l'amélioration du réseau existant, et font également état de leurs craintes de voir cette nouvelle ligne charger un réseau qu'ils estiment déjà saturé.



Le STIF indique que les prévisions de trafic réalisées sur l'ensemble du Grand Paris Express montrent qu'avec la mise en service de la Ligne Orange, la charge des lignes allant vers Paris (notamment les RER A et E) sera soulagée.

Le Grand Paris Express ne doit pas faire oublier les autres projets de transport

Les participants craignent que la Ligne Orange soit en concurrence avec les autres projets en cours de développement.

Les prolongements de lignes de métros, tramways, RER

Le prolongement le plus plébiscité par les participants, notamment les élus est celui de la ligne 1 de métro à Val-de-Fontenay ou aux Rigollots. D'autres prolongements ont également été évoqués (ligne 5, ligne 11, ligne 14, RER E, tramway 8, tramway 3,...).

Les autres types de projets

Ils sont évoqués chacun de façon très ponctuelle : des projets dont les travaux sont en cours (Tangentielle Nord, tramway T5, Trans Val-de-Marne Est...) et des projets constituant des demandes nouvelles telles que des demandes de prolongement de lignes de bus, d'amélioration du fonctionnement des gares, de desserte d'autres territoires tels que l'Oise, la Seine-et-Marne.

Le STIF souligne que l'enjeu est de réaliser l'ensemble des projets inscrit au Plan de Mobilisation, car c'est l'ensemble des projets qui permettra d'améliorer le maillage permettant aux usagers d'avoir le choix de leurs correspondances, et ainsi de décharger le réseau au cœur de Paris.

CONTRIBUER AU DÉSENCLAVEMENT DE L'EST FRANCILIEN ET CONSTITUER UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT

Favoriser l'emploi et le développement économique

Les objectifs économiques de la Ligne Orange sont soulignés par les participants, qui voient dans le projet deux types d'opportunité :

- > La Ligne Orange serait un levier pour l'attractivité et le développement économique du territoire (notamment en favorisant le tourisme) et une manière de favoriser l'emploi, en facilitant l'accès des usagers aux pôles d'emplois.
- > La Ligne Orange pourrait contribuer à la création d'emplois, notamment en phase travaux.

Le STIF indique que la Ligne Orange, par sa taille et son importance rend, en effet, le territoire plus attractif pour que les entreprises s'y implantent. Il précise que la question des clauses d'insertion sera posée lors de la constitution des appels d'offres.



Remédier à l'enclavement

Nombreux sont ceux qui se réjouissent de voir aujourd'hui un projet desservir la Seine-Saint-Denis et le Val de Marne et en attendent un désenclavement des zones les moins bien reliées.

FAVORISER L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

Les participants estiment que la Ligne Orange présentera un intérêt pour le « report modal » de la voiture vers les transports en commun et donc pour la diminution de la congestion automobile. L'intérêt écologique est également mis en avant par ce biais.

Plusieurs participants attendent de la Ligne Orange qu'elle favorise, plus largement, l'utilisation des transports en commun ; à ce titre, ils saluent le fait qu'elle permette de nombreuses correspondances.

DES DEMANDES EXPRIMÉES CONCERNANT LE TRACÉ ET LES STATIONS

Des remarques sont exprimées sur le tracé dans sa globalité :

- Les motifs ayant encouragé le choix de desservir des secteurs jugés déjà bien desservis sont questionnés ;
- L'absence du prolongement à la Défense dans le projet actuel est évoquée.

Le STIF indique avoir privilégié un tracé reliant des stations en correspondance, donc dans des zones disposant déjà d'un mode de transport. La desserte de nouveaux territoires est assurée par les autres lignes du Grand Paris Express et les restructurations / créations des autres réseaux de transports.

La question des modalités de choix du tracé et des stations a été posée par les participants.

Le STIF indique que pour choisir les variantes de station présentées en concertation, il a réalisé un inventaire des implantations techniquement possibles, qui ont été analysées selon plusieurs critères. Le STIF a partagé cette analyse avec les collectivités territoriales et c'est le fruit de cet échange qui constitue le projet présenté.

LE TRONÇON COMMUN

Les remarques sur la localisation des stations

- **Saint-Denis Pleyel** : le positionnement à l'ouest a été plébiscité, notamment par la Communauté d'agglomération Plaine Commune. L'arrêt des trains de la ligne H à Saint-Denis-Pleyel est demandé par quelques participants, afin de favoriser les usagers venant du Val d'Oise.



Le STIF indique qu'une étude est en cours avec RFF et SNCF à ce sujet.

- > **Stade de France** : la création et la localisation de cette station proposée par le STIF est approuvée par la Communauté d'agglomération Plaine Commune. La proximité avec la station Pleyel est évoquée.
- > **Mairie d'Aubervilliers** : la création et la localisation de cette station proposée par le STIF est approuvée par la Communauté d'agglomération Plaine Commune. La question des travaux est posée par un participant un élu de la ville.
- > **Fort d'Aubervilliers** : la création et la localisation de cette station proposée par le STIF est approuvée par la Communauté d'agglomération Plaine Commune.
- > **Drancy-Bobigny** : de très nombreux participants demandent une station supplémentaire en centre-ville de Drancy.

Philippe SAINSARD, Conseiller régional et Administrateur du STIF, a pris l'engagement – en accord avec Jean-Paul HUCHON, que les questions concernant l'ajout d'une gare, la modification du tracé et les conséquences de ses évolutions seront étudiées.

- > **Bobigny Pablo Picasso** : la création de cette station est soutenue par la ville de Bobigny. Ponctuellement, des participants s'interrogent sur sa pertinence, estimant préférable de faire passer la Ligne Orange par Drancy.
- > **Pont de Bondy** : la localisation de la station sous le canal de l'Ourcq recueille la préférence de la majorité des participants.
- > **Bondy** : la plupart des participants saluent l'utilité du projet prévoyant la Ligne Orange à Bondy.
- > **Rosny-Bois-Perrier** : Claude CAPILLON, Maire de Rosny-sous-Bois, exprime une préférence pour une implantation de la station à l'est des voies RER E. Plusieurs participants dont les représentants du Centre commercial de Rosny 2 demandent que la station soit conçue en prenant en compte les équipements alentours (impact sur les parkings, espaces publics autour de la station). Plusieurs participants s'étonnent du positionnement de la station Ligne Orange à Rosny-Bois-Perrier, estimant plus pertinent de desservir le centre de Rosny-sous-Bois qui dispose de moins de lignes de transports.

Le STIF explique qu'une gare à Rosny-Bois-Perrier permet une connexion efficace avec le RER E et la ligne 11 prolongée. De plus, cette station dessert un centre commercial de rayonnement régional et des quartiers en voie de développement.

La question du « doublon » avec le T1

La ligne Orange est considérée par certains comme un « doublon » entre le tracé de la Ligne Orange et celui du T1 entre Pont de Bondy et Drancy Bobigny. Cela a suscité la réaction de nombreux participants, qui y voient une perte d'argent et une incohérence dans la desserte.

Le STIF confirme que le tracé de la Ligne Orange est parallèle en partie à celui du T1, mais souligne que le T1 a une vocation de desserte de proximité, alors que la Ligne Orange vise à emmener les voyageurs plus loin et plus rapidement.



LA BRANCHE OUEST

Les remarques sur la localisation des stations

- > **Val de Fontenay** : peu de remarques sont émises sur cette station, mis à part une crainte formulée de voir la gare saturée suite à l'augmentation du trafic due à l'arrivée de la Ligne Orange.
- > **Nogent-Le-Perreux** : plusieurs participants préféreraient un arrêt en gare de Nogent-sur-Marne, car la gare de Nogent-Le-Perreux accueille déjà le RER E.

Le STIF rappelle que le principe retenu est de maximiser le nombre de correspondances et d'optimiser le tracé.

- > **Champigny Centre** : la station Champigny Centre fait l'objet d'une demande de second accès pour faciliter les flux de voyageurs. Les participants souhaitent également qu'une interconnexion avec la Ligne Rouge soit assurée, la question de « l'interopérabilité » étant posée.

Le STIF indique que des études plus précises sont en cours concernant l'accès à la gare de Champigny Centre, études auxquelles les collectivités territoriales 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

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.

Le STIF confirme que la branche du RER E en direction de Tournan compte trois stations en commun avec la Ligne Orange, mais précise que cette dernière a vocation à réaliser une desserte de rocade de banlieue à banlieue, tandis que le RER E propose une desserte essentiellement « radiale », c'est-à-dire 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 explique qu'il ne s'agit pas d'un doublement de service.

LA BRANCHE EST

Le prolongement de la ligne 11

Avant l'annonce du Premier ministre, plusieurs participants ont évoqué leur souhait de voir prolonger la ligne 11, en remplacement de la branche Est de la Ligne Orange. Ils mettent en avant les économies qui seraient réalisées si cette option de prolongement était préférée à la réalisation de la branche Est de la Ligne Orange. Après les annonces du Premier ministre le 6 mars, ils se sont

réjouis de l'annonce du Premier ministre. La Société du Grand Paris et la Communauté d'agglomération Est Ensemble saluent elles aussi le bien-fondé de cette option.

Le STIF rappelle qu'un prolongement de la ligne 11 entre Les Lilas et Rosny-Bois-Perrier est en cours d'études, à un stade plus avancé que celui de la Ligne Orange. L'objectif est de ne pas retarder la réalisation du prolongement de la ligne 11. Il assure que la coordination des deux projets est effective.

À l'inverse, deux élus ont dit leur opposition à voir la ligne 11 prolongée en lieu et place de la branche Est de la Ligne Orange : Jacques MAHEAS, Maire de Neuilly-sur-Marne, et Patrice CALMEJANE, Maire de Villemomble. Ils estiment que le prolongement de la ligne 11 prendrait beaucoup de temps, qu'il coûterait plus cher et que la ligne est déjà saturée. Ils craignent également que le statut de branche complémentaire du tronçon Rosny-Noisy-Champs n'ait pour conséquence le report voire l'abandon du projet.

Philippe SAINSARD, Conseiller régional et Administrateur du STIF, rappelle qu'à l'issue des études, le Conseil du STIF aura à choisir la solution Ligne Orange avec celle du prolongement de la ligne 11.

Les remarques sur la localisation des stations

- **Villemomble** : un plus grand nombre d'avis a plébiscité la variante 1 (« le château »), dont celui exprimé par le Conseil municipal de Villemomble³. Plusieurs participants estiment que la gare de la Ligne Orange doit plutôt être en correspondance avec la gare de RER E existante.
- **Neuilly-les-Fauvettes** : Jacques MAHEAS, Maire de Neuilly-sur-Marne, souhaite que la station soit placée sur les délaissés de l'autoroute A103.
- **Neuilly-Hôpitaux** : une préférence a été exprimée par une majorité de participants en faveur de la variante 2, la plus à l'est, proposée par le STIF, car elle offre des possibilités de stationnements satisfaisantes et permet de préserver le Parc la Haute-Ile.
- **Noisy-Champs** : la municipalité est favorable à la localisation proposée par le STIF, aux trois conditions suivantes : que l'ensemble des tracés soit en souterrain à Noisy-Champs, que soit assurée une coordination efficace des travaux Ligne Rouge / Ligne Orange, et que qu'un nombre suffisant de stationnements soit créé.

LES ENJEUX LIÉS À LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE EFFICACE

Assurer la coordination des maîtres d'ouvrage

La question de la maîtrise d'ouvrage et de la coordination entre la SGP et le STIF a été évoquée à plusieurs reprises par des participants et des élus.

³ Délibération du conseil municipal de Villemomble, 21 mars 2013.

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.

Philippe SAINSARD, Conseiller régional et Administrateur du STIF, rappelle que ce phasage des travaux dans le temps est lié aux capacités financières ; il vise à répartir l'investissement sur une durée suffisante afin de ne pas absorber la totalité de l'investissement public dans le seul projet de Grand Paris Express.

DES INQUIÉTUDES SUR LES COÛTS ET LE FINANCEMENT

Le coût du projet

Plusieurs participants jugent inopportun le projet de Ligne Orange, au regard des conditions économiques actuelles. Des éclaircissements sont, par ailleurs, sollicités pour comprendre l'évolution du coût du projet depuis les annonces faites par la SGP lors des réunions publiques sur la Ligne Rouge sud.

Philippe SAINSARD, Conseiller régional et Administrateur du STIF, indique que la somme de 31 milliards correspond à la fois à l'amélioration du réseau et au Grand Paris Express, lui-même chiffré à 24,5 milliards. Le maillage et l'intégration de réseaux de transport n'étaient pas prévus dans la mission initiale confiée à la SGP, ni évalué financièrement.

La question du coût total du budget est également posée par certains participants.

Le STIF précise que le coût prévisionnel du projet de Ligne Orange s'élève à 5,4 milliards d'euros (conditions économiques février 2012).

Des demandes de précision sur les modalités de financement

De nombreux participants s'interrogent sur la manière dont un tel coût pourra être financé. Plusieurs s'inquiètent en particulier de l'absence dans la Loi de finance du milliard annoncé par l'État pour financer la réalisation du projet. Certains font part de leurs préconisations en matière de financement, en particulier l'association Orbival.

Le STIF indique qu'un certain nombre de ressources fiscales ont été inscrites dans la Loi de Finance ; elles sont de trois natures : l'IFER, taxe sur les entreprises de réseau, assise sur le matériel roulant, la taxe spéciale d'équipement et la taxe sur les bureaux. Les dotations de l'État seront également mobilisées au fur et à mesure des besoins et les collectivités locales seront sollicitées. La SGP et le STIF auront, de plus, recours à l'emprunt.

Les réactions aux modalités de financement annoncées par le Premier ministre

Plusieurs élus ont salué les annonces du Premier ministre concernant le financement :

- Christian FAVIER, Président du Conseil général du Val-de-Marne et Président de l'association Orbival, tout en estimant nécessaire de « trouver des pistes de financement supplémentaires » ;
- Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis ;
- Jean-François VOGUET, Maire de Fontenay-sous-Bois ;
- Michel MIERSMAN, Maire-adjoint de Noisy-le-Grand.

LES ATTENTES QUANT AUX SERVICES APPORTÉS PAR LE PROJET

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 est posée. Plusieurs participants s'inquiètent du type de matériel qui sera en service sur la Ligne Orange et de la longueur des rames et des quais.

Le STIF précise que pour définir la capacité d'un projet, il s'appuie sur une modélisation des déplacements des Franciliens à l'heure de pointe du matin. Les trains de la Ligne Orange auront une capacité de 1 000 personnes environ.

> Le caractère souterrain du métro

Les participants demandent confirmation du caractère souterrain de la ligne. Plusieurs saluent le fait que cela permette d'éviter les conséquences dommageables sur l'environnement en surface. Ils y voient aussi une manière d'assurer la performance de la ligne (vitesse). Quelques participants s'inquiètent toutefois des dangers d'une ligne souterraine et de ses éventuelles conséquences sur les immeubles situés au-dessus.

Le STIF confirme que la Ligne Orange sera un métro entièrement souterrain. Les méthodes constructives du tracé et des stations seront adaptées en fonction de la qualité des sols.

> La sécurité des personnes

Les participants évoquent le fait que le tracé de la Ligne Orange desservira des quartiers dits sensibles ; aussi craignent-ils de voir les phénomènes d'insécurité se déplacer. Plusieurs participants sollicitent des réponses du STIF concernant les modalités envisagées pour assurer la sécurité dans les rames et dans les stations.

Le STIF indique que la mise en place d'un système de vidéo-surveillance sur les quais et dans les rames est étudiée et qu'un travail est en cours sur les modalités de réorganisation de la surveillance du réseau.

Les participants craignent que l'automatisation du métro ne se traduise par une absence humaine en station et dans les rames. Les participants souhaitent que les effectifs alloués à la surveillance soient augmentés et que des caméras de surveillance soient installées.

Le STIF précise que l'absence de conducteur n'induit pas une absence de sécurité. Du personnel sera présent en gare.

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.



Les risques perçus d'une exploitation en fourche

La question du fonctionnement en fourche est jugée préjudiciable au bon fonctionnement du réseau par plusieurs participants, qui évoquent l'exemple de la ligne 13.

Le STIF indique que le métro automatique permet de s'adapter à la fréquentation en ajoutant des rames selon les besoins. De plus, la fréquentation de chaque branche de la Ligne Orange est équilibrée, de même que le nombre de voyageurs attendus, et la charge estimée est inférieure à celle de la ligne 13.

Des correspondances souhaitées courtes et efficaces

De nombreux participants demandent que des efforts soient faits afin d'éviter de perdre du temps au cours des changements, notamment en réalisant des correspondances quai à quai.

Le STIF souligne qu'une correspondance quai à quai peut être étudiée sur certaines stations, en fonction notamment de l'espace disponible mais elle ne représente pas systématiquement la meilleure solution.

Un niveau de confort élevé dans les rames et en station

La question du confort du métro est évoquée par quelques participants. Ils attendent des rames propres et proposant des services (toilettes, rangements pour les bagages et les poussettes, ...).

Le STIF indique que la question de l'aménagement des stations avec installation de services et commerces n'a pas encore été posée, qu'elle sera traitée au cas par cas le moment venu. Pour les stations les plus importantes, il sera possible de prévoir des services et des commerces.

Des horaires et une fréquence adaptée à la diversité des rythmes de vie franciliens

Plusieurs participants souhaitent voir les horaires de fonctionnement de la Ligne Orange adaptés aux usages actuels, voire même faire fonctionner le métro 24 heures sur 24. Plusieurs souhaitent que le service de la Ligne Orange connaisse une fréquence et une régularité satisfaisantes.

Le STIF indique que les voyageurs qui emprunteront la Ligne Orange bénéficieront de gains de fiabilité, de fréquence et de régularité et d'un haut niveau de confort. À minima, les horaires seront compatibles avec ceux des lignes en correspondance. Exploiter une ligne 24 heures sur 24 présente des difficultés, notamment parce qu'il est nécessaire de prévoir des temps pour la maintenance du matériel roulant.

L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

La question de l'accessibilité dans les stations existantes en correspondance et, plus largement, celle du réseau est posée.

Le STIF précise s'être doté en 2009 d'un schéma directeur d'accessibilité en application de la loi de 2005 en la matière. Il prévoit la mise en accessibilité, à terme, de l'ensemble des gares et stations. Toutes les stations de la Ligne Orange seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

L'IMPORTANCE DES RABATTEMENTS

Une réorganisation du réseau de bus à penser au plus tôt

La qualité des rabattements en bus est largement évoquée, en particulier quant à la nécessité de les intégrer suffisamment tôt à la réflexion.

Le STIF considère qu'il est essentiel de travailler à une réorganisation du réseau bus pour un meilleur service de la Ligne Orange, et pour permettre une coordination des horaires de desserte. Cette réorganisation est bien prévue dans le cadre du projet.

La nécessaire réflexion sur les parkings relais

Ce sujet a été abordé fréquemment, sous deux angles : celui de la saturation des parkings existants – et la demande de les étendre, et celui de la nécessité de prévoir un nombre de stationnements suffisants pour éviter d'engorger les quartiers alentours.

Le STIF souligne qu'en zone dense, il privilégie l'accès aux stations par les bus, le vélo ou la marche. Mais, au cas par cas, la question du stationnement se pose. Il précise que seuls les besoins induits par la fréquentation du réseau sont pris en compte pour évaluer le nombre de places de parking nécessaires.

Les mesures à mettre en place pour faciliter les modes actifs

L'accès aux stations en vélo est évoqué à plusieurs reprises, en particulier pour aborder la question de la sécurisation indispensable des parkings à vélos. La généralisation des stations Vélib' est également souhaitée. La qualité de l'accès aux stations à pied est un élément évoqué par quelques participants.

Le STIF indique qu'il dispose d'un Schéma directeur du stationnement vélo, ainsi que du dispositif Véligo.

LES IMPACTS DE LA LIGNE ORANGE SUR LE CADRE DE VIE : LA CRAINTE DE QUELQUES NUISANCES ET LA SATISFACTION D'UNE AMÉLIORATION GLOBALE

Le temps des travaux

Les risques perçus de congestion automobile et des impacts sur le stationnement : Pour ces raisons, plusieurs villes exigent que les travaux se déroulent intégralement en souterrain.

Le STIF indique qu'un travail sera mené avec les collectivités territoriales concernées concernant l'élaboration d'un plan de circulation qui permettra de déterminer des itinéraires de déviation pour les véhicules de transit.

La crainte d'impacts des travaux sur l'environnement : les nuisances sonores, l'éventuelle fragilisation des sols et des bâtiments et l'évacuation des déblais font l'objet de questions de la part des participants.

Le STIF indique que des études seront menées afin d'identifier les éventuelles nuisances et de prévoir des mesures pour les réduire. Seules des nuisances sonores ponctuelles seront à prévoir au niveau des émergences. Le STIF réalisera un schéma directeur d'évacuation des déblais.

L'impact des travaux sur l'activité locale : la mutualisation des travaux avec la Ligne Rouge est exigée par les élus de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne, dans le but de limiter les impacts.

Le STIF indique travailler depuis le démarrage des études avec la SGP sur les plannings.

Les risques perçus d'augmentation des prix de l'immobilier

Certains participants craignent que la Ligne Orange déprécie la valeur de leurs biens immobiliers. D'autres craignent, à l'inverse, une hausse des loyers.

Le STIF précise que l'arrivée d'une infrastructure de transports peut avoir notamment pour conséquence la valorisation foncière des territoires concernés bien en amont de l'arrivée effective du projet de transports.

L'attention portée aux impacts de la Ligne Orange sur l'environnement

Plusieurs participants soulignent l'intérêt de la Ligne Orange dans la lutte contre la pollution, estimant que le projet participera à la diminution de l'utilisation de la voiture. D'autres font part de leurs craintes sur d'éventuelles nuisances et d'autres demandent la préservation des espaces verts.

Le STIF indique que la nature des nuisances liées aux travaux du projet de la Ligne Orange sera détaillée précisément dans l'étude d'impact qui sera produite parallèlement au schéma de principe en vue de l'enquête publique. Un recensement faune-flore a été réalisé sur l'ensemble du tracé et des gares afin de déterminer les espèces et le niveau de sensibilité associé.



TROISIÈME PARTIE

LES ENSEIGNEMENTS

DE LA CONCERTATION



Le STIF retient de la concertation :

SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

- Une **large adhésion à l'opportunité** de la Ligne Orange, étant entendu que le projet ne remet pas en cause les autres projets d'amélioration et de développement de l'existant.
- Les **quatre objectifs** prioritaires assignés par les participants à la Ligne Orange :
 - Gagner du temps en évitant Paris ;
 - Améliorer l'existant ;
 - Contribuer au désenclavement de l'Est francilien ;
 - Favoriser l'utilisation des transports en commun.

SUR LE TRACÉ ET LES STATIONS

- La **satisfaction globale du public à l'égard du tracé**, même si les interrogations sont fréquentes quant à un tracé parallèle avec le T1 et le RER E.
- Une demande forte des habitants de Drancy et de leurs élus de **modification du tracé pour desservir le centre-ville de Drancy**.
- Les demandes et remarques exprimées sur les **localisations de station**, en particulier sur les suivantes (du nord au sud) :
 - À **Saint-Denis Pleyel** : une préférence marquée en faveur d'une implantation à l'ouest de la station jugée plus favorable à la desserte de certains quartiers.
 - À **Mairie d'Aubervilliers** : l'inquiétude quant à la gestion du chantier .
 - À **Pont de Bondy** : le souhait largement partagé d'une implantation de la station sous le canal de l'Ourcq, notamment afin d'assurer une correspondance de qualité avec le T1.
 - À **Bondy** : l'attention à apporter à la gestion des flux d'usagers dans les stations.
 - À **Rosny-Bois-Perrier** : à la fois, le souhait de voir préserver l'accès au centre commercial pendant les travaux et l'attente d'une correspondance efficace avec le RER E et la ligne 11.
 - À **Val de Fontenay** : la question de la gestion des flux de voyageurs au sein du pôle à l'arrivée des lignes de métro (la Ligne Orange de la ligne 1) et du tramway T1.
 - À **Champigny Centre** : les modalités d'interopérabilité avec la ligne rouge (ligne 15 sud) et la gestion des travaux.
 - À **Villemomble** : une préférence exprimée pour la variante 1 (« le Château ») et l'attention à porter pour limiter l'impact des travaux sur la circulation automobile.
 - À **Neuilly Les Fauvettes et Neuilly Hôpitaux** : des avis partagés quant aux variantes proposées par le STIF ; A Neuilly Hôpitaux, une attention à porter à la proximité des zones naturelles sensibles et l'importance de la desserte des pôles d'emplois .
 - À **Noisy-Champs** : des inquiétudes exprimées quant à l'impact des travaux et à leur coordination avec ceux de la Ligne Rouge et à l'égard de la gestion des stationnements .
- Les avis partagés suscités par la proposition du Premier Ministre d'étudier le **prolongement de la ligne 11 de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs**.



SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

- › Les **inquiétudes manifestées quant à la mise en œuvre du projet**, tant du point de vue de la gouvernance que de celui du financement et du calendrier.
- › La **satisfaction globale du public à l'issue des annonces du Premier Ministre**, en particulier :
 - La **réalisation intégrale** du Grand Paris Express ;
 - Le plan de **financement** quasi bouclé.
- › Des **réactions toutefois diverses à l'égard du calendrier annoncé** par le Premier Ministre, avec une forte déception pour les tronçons mis en service à horizon 2030.

SUR LES SERVICES APPORTÉS PAR LE PROJET

- › La satisfaction d'un **métro souterrain** notamment parce que cela limite les nuisances sur la vie locale.
- › Les espoirs suscités par le projet en termes de **gains quotidiens de confort et de temps** mais les craintes exprimées à l'égard d'éventuels **dysfonctionnements liés à une exploitation en fourche**.
- › Les attentes fortes de qualité dans l'organisation des déplacements, avec des **correspondances bien positionnées** sur le tracé et pensées pour être **courtes et efficaces** dans chaque station.
- › L'attention portée à l'**accessibilité des personnes à mobilité réduite**.
- › L'importance pour le public de prévoir des **rabattements** de bonne qualité, qu'il s'agisse du réseau de bus, des accès en modes actifs ou des besoins en stationnement à proximité des stations.

SUR LES IMPACTS DU PROJET SUR LE CADRE DE VIE

- › La crainte des nuisances attachées aux **travaux**, en particulier leurs impacts sur l'environnement, la congestion automobile à proximité des stations et la vie locale.
- › L'inquiétude de l'impact de la Ligne Orange sur les **prix immobiliers** à proximité des stations.
- › La satisfaction d'un projet qui contribue à améliorer la **qualité environnementale**.



