

PRINTEMPS 2017

LIGNE 15 EST

**Dossier d'enquête préalable à la
déclaration d'utilité publique
modificative**

**LIGNE 15 : SAINT-DENIS PLEYEL < >
CHAMPIGNY CENTRE (LIGNE ORANGE)**

**PIÈCE
J.2**

Annexe

**Bilan du débat public sur le projet
Arc Express**

cndp
Commission
nationale
du débat public

Bilan du débat public Projet Arc Express

du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011

dressé par le Président
de la Commission nationale
du débat public

31 mars 2011

Ces dernières années, plusieurs projets de rocade ont été étudiés afin de répondre au souhait exprimé depuis longtemps par de très nombreux franciliens de voir se développer les liaisons de banlieue à banlieue : « Orbitale », métro souterrain en proche couronne; « le Grand Tram », voie ferrée en surface ; « Lutece » (Liaison Utilisation Tangentielle En Couronne Extérieure) qui prévoyait la réalisation de quatre liaisons ferrées (les tangentielles) en moyenne/grande couronne ; le « Métrophérique », proposé par la RATP, inspiré du projet Orbitale mais plus éloigné de Paris ; « Orbival », métro automatique reliant l'est et l'ouest du Val-de-Marne.

Le projet Arc Express, porté par le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) vise en priorité à répondre à la même préoccupation. Partie intégrante du plan de mobilisation pour les transports de la Région, cette rocade en proche couronne, soumise à débat en même temps que celle du réseau de transport public du Grand Paris (RTPGP) dont la maîtrise d'ouvrage a été confiée à la Société du Grand Paris (SGP), a mobilisé élus, habitants et acteurs de la vie sociale, économique et associative francilienne. La richesse des échanges, les avis sur ses effets en matière de développement urbain et économique, les suggestions visant à améliorer, compléter ou adapter son tracé au vu des réalités locales, les nombreuses questions relatives à ses futures modalités techniques, au maillage qu'elle assurera avec les réseaux de transport existants ou en projet, l'évaluation de ses avantages ou inconvénients par rapport au projet de la SGP ont fait de ce débat un moment fort dans les réflexions sur l'avenir de l'aménagement de la région.

■ Septembre 2009 : la Commission nationale décide d'organiser un débat

Saisie le 9 juillet 2009 par la Directrice générale du syndicat des transports d'Île-de-France, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 2 septembre suivant d'organiser elle-même un débat public sur le projet Arc Express et d'en confier l'animation à une commission particulière (CPDP).

Elle a en effet considéré que le projet revêtait un caractère d'intérêt national en visant à renforcer l'attractivité économique de l'Île-de-France, à favoriser le développement urbain de cette région, à désenclaver les quartiers en difficulté et à mieux desservir l'habitat et l'emploi. Permettant de favoriser fortement le report modal des transports individuels vers les transports collectifs, ce projet est aussi porteur d'effets significatifs sur l'environnement. La CNDP a également considéré que les conditions de compatibilité de ce projet avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris, dont il était déjà question, devaient être explicitées le cas échéant dans le dossier du débat et à l'occasion du déroulement de ce dernier.

Le 7 octobre 2009, elle a nommé M. Jean-Luc Mathieu président de la commission particulière, dont les membres ont été nommés le 4 novembre (Mmes Claude Brévan et Marie-Françoise Cornieti ainsi que M. Olivier Guérin) puis le 2 décembre (Cheikh Oumar Ba, Mme Reine-Claude Mader et M. Jean-Yves Taillé). Prenant acte des démissions de Mme Claude Brévan, de Cheikh Oumar Ba et de Mme Reine-Claude Mader, la Commission nationale a nommé le 3 février 2010 M. Claude Agard puis le 7 juillet M. Jean-Pierre Richer membres de la CPDP.

Le 7 avril 2010, la CNDP a considéré le dossier du STIF comme suffisamment complet pour être soumis au débat public, sous réserve qu'à l'occasion du débat les conditions de compatibilité avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris soient explicitées pour la bonne information du public.

Le 2 juin 2010, anticipant la promulgation de la loi relative au Grand Paris, la CNDP a fixé du 1^{er} octobre 2010 au 1^{er} février 2011 le calendrier de ce débat public, tout en notant qu'il était susceptible d'être modifié.

Lors de sa séance du 1^{er} septembre, la CNDP, constatant que les éléments techniques et financiers du projet RTPGP avaient été intégrés, comme elle l'avait demandé, au sein du dossier de présentation d'Arc Express, a modifié le calendrier du débat (du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011) et adopté ses modalités d'organisation² et parmi elles la tenue de réunions communes avec la commission particulière du RTPGP afin de donner au public les moyens de comparer les deux projets.

Le dossier proposé par le maître d'ouvrage ne présentait de manière détaillée que deux des quatre arcs envisagés (à savoir les arcs « nord » et « sud », les arcs « est » et « ouest » étant encore au stade de l'étude). La CNDP a été donc saisie d'une part de l'opportunité de l'ensemble de la rocade Arc Express et d'autre part des caractéristiques des deux premiers arcs.

¹ Identique donc à celui du débat sur le réseau de transport public du Grand Paris.

² En particulier réunions générales, réunions de proximité et réunions communes avec la CPDP du Grand Paris.

■ Le contexte

Depuis quelques années, les discussions entre la Région et l'Etat étaient marquées par des tensions récurrentes à propos du schéma directeur (SDRIF) et du financement du plan régional de mobilisation pour les transports. Les attermoissements, imputables à l'Etat selon la Région, à propos du SDRIF mis en révision en juin 2004 et adopté en septembre 2008 par le Conseil régional, se sont soldés début novembre 2010 par un avis négatif du Conseil d'Etat le jugeant incompatible avec la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Quant au plan de mobilisation pour les transports³, comprenant Arc Express, se montant à environ 19 milliards € à l'horizon 2020, subsistaient encore à l'ouverture du débat des interrogations sur le montant de la participation financière de l'Etat.

Par ailleurs, la préparation de la loi relative au Grand Paris avait suscité diverses crispations : le projet législatif initial proposé par le secrétaire d'Etat chargé du Développement de la Région Capitale avait prévu de ne pas soumettre à débat le projet Arc Express, revenant ainsi sur la décision de la CNDP du 2 septembre 2009. Les discussions parlementaires ont permis de revenir sur cette disposition puisque la loi dispose en son article 3 qu'« un débat public (sur le RTPGP) est organisé par la Commission nationale du débat public » et que cette dernière « lance conjointement la procédure de débat public relative au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et celle relative à Arc Express ».

■ La préparation du débat

Ayant depuis un an adopté les modalités d'organisation du débat Arc Express, la CNDP a travaillé à compter de juin 2010 avec les deux CPDP afin d'assurer la coordination impliquée par les dispositions législatives. Ainsi, 24 réunions publiques ont structuré le déroulement du débat. Elles ont été spécifiques au projet Arc Express (12) ou communes avec le projet RTPGP (11) ; en outre une réunion a rassemblé à La Défense les deux commissions particulières de ces débats et celle chargée du débat sur le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER.

Le projet Arc Express

■ Ses objectifs

Arc Express a pour objectif de favoriser les liaisons de banlieue à banlieue en proche couronne et d'améliorer ainsi la qualité de desserte en transports collectifs de l'agglomération francilienne. Il devrait permettre une réduction du trafic sur le réseau actuel de métro de l'ordre de 5 à 10 % et inciter au report modal : 75% des déplacements motorisés à l'intérieur de la petite couronne se font en véhicule. Au service de l'aménagement du territoire, le projet vise également à desservir les grands pôles économiques et d'habitat - existants ou en développement - des territoires denses de l'Île-de-France ainsi qu'une vingtaine de quartiers relevant de la politique de la ville.

Le STIF considère que les usagers souhaitent en premier lieu que l'on améliore leurs conditions de vie marquées par des temps de trajet excessifs, l'insuffisance des relations entre banlieues et les problèmes posés par le fonctionnement des RER (les lignes C et D ont été particulièrement mentionnées) comme par la saturation de lignes de métro, autant de difficultés qu'Arc Express permettrait d'atténuer fortement.

La réalisation de ce projet contribuerait à décharger le RER A. La fréquentation du tronçon central de cette ligne serait allégée de 10 à 15 % grâce au prolongement du RER E à l'ouest auxquels s'ajouteraient 6 à 10 % selon les variantes d'Arc Express. On trouvera dans le dossier de présentation du projet⁴ les gains de temps de trajet envisagés, objectifs primordiaux du projet. A titre d'illustration, donnons-en simplement trois exemples : aller de Versailles à Villejuif demanderait 44 mn contre 63 aujourd'hui ; de Châtillon à Créteil, 34 mn contre 54 à l'heure actuelle; grâce aux correspondances assurées avec le réseau de RER, de train ou de métro, se rendre d'Ermont à Nanterre demanderait 21 mn de moins qu'aujourd'hui.

³ Parmi les 61 projets décidés, dont près de la moitié est déjà en travaux et sera mise en service d'ici 2014, figurent notamment : Arc Express, une rocade de tramway en petite couronne, une rocade ferrée en grande couronne (les « tangentes ») reliant les principaux pôles économiques, le prolongement de diverses lignes de métro (dont le prolongement à l'ouest du RER E), la modernisation et la création de pôles d'échanges de transport ou pôles multimodaux en petite couronne, la rénovation de vingt gares en grande couronne, l'amélioration des liaisons interrégionales (avec en particulier l'interconnexion sud des TGV), la rénovation du matériel roulant.

⁴ Cf. <http://www.debatpublic-arcexpress.org>

■ Les principales caractéristiques du projet présenté au débat

Arc Express est un projet de métro automatique de rocade autour de Paris, situé en proche couronne. D'une longueur de l'ordre de 60 km et comportant une quarantaine de stations nouvelles (espacées de 1 km à 1,5 km pour une desserte fine du territoire), dont une trentaine en correspondance avec 28 lignes de train, de RER, de métro et de tramway. Roulant à 40 km/h (contre 25 km/h pour les lignes de métro existantes), essentiellement en souterrain et doté d'un matériel de nouvelle génération, il disposerait d'une capacité de 20 000 à 30 000 passagers par heure de pointe et par sens et transporterait 1 million de voyageurs par jour. On compterait un métro toutes les 2 minutes en heure de pointe et toutes les 3 minutes en heure creuse.

Quatre « arcs »...

Tel que présenté initialement, Arc Express se compose de quatre tronçons : l'arc « sud » (d'Issy-les-Moulineaux ou Meudon jusqu'à Fontenay-sous-Bois ou Noisy-le-Grand ; l'arc « nord », depuis La Défense ou Nanterre jusqu'à Bobigny ou Pantin) ; l'arc « ouest » (depuis La Défense ou Nanterre jusqu'à Issy-les-Moulineaux ou Meudon), enfin l'arc « est » (depuis Bobigny ou Pantin jusqu'à Fontenay-sous-Bois ou Noisy-le-Grand). Les deux arcs « ouest » et « est », en cours d'étude au lancement du débat, ne figuraient donc au sein du dossier du STIF que sous forme de fuseaux. Le débat a ainsi porté d'une part sur l'opportunité de l'ensemble de la rocade et d'autre part sur les caractéristiques des arcs « sud » et « nord ».

...dont deux jugés prioritaires

Les arcs « sud » (avec trois variantes) et « nord » (avec également trois variantes) ont été définis comme prioritaires en raison :

- au sud, d'un déficit flagrant de transports collectifs dans le Val-de-Marne et des difficultés de déplacements de rocade compte tenu des nombreuses coupures à franchir (la Seine, la Marne, les faisceaux ferroviaires) ;
- au nord, de l'existence de territoires très denses en population et en emploi qu'il convient de desservir rapidement.

Selon les hypothèses techniques retenues et le tracé choisi, le STIF estime entre 2,8 et 3,1 milliards € le coût du premier et entre 2 et 2,3 milliards € celui du second.

Le temps des controverses puis celui du rapprochement

Lors des premières semaines de débat, encore marquées par les tensions antérieures entre l'Etat et la Région, les représentants des deux maîtres d'ouvrage se sont efforcés de mettre en avant les avantages de leur propre rocade face aux insuffisances ou à l'inadaptation du projet « concurrent » intéressant le même territoire. La controverse s'est portée sur les questions de financement des projets, la vitesse du métro automatique, l'espacement des gares et les calendriers de leur réalisation en fonction des hypothèses choisies (construction par phases pour Arc Express, en continu pour le RTPGP).

Aussi aurait-on pu craindre que les deux débats soient l'occasion d'opposer les deux réseaux. En réalité, on a entendu rapidement les mots de « complémentarité », de « convergence », d'« articulation » des projets au motif soit des difficultés d'assurer leur financement soit de leur large convergence en termes de tracé. Et ce souhait de rapprochement s'est exprimé de plus en plus clairement au fil de l'avancement du débat. Déjà, à la séance d'ouverture, le président du conseil de surveillance de la SGP s'était prononcé en faveur de l'hypothèse d'une « convergence » des deux projets. La Région, par la voix de son président, n'avait pas non plus exclu à la même époque d'étudier une « complémentarité » entre les deux projets, à condition toutefois que le financement de son plan de mobilisation pour les transports soit assuré grâce à une participation, promise mais non encore confirmée, de l'Etat. Ce souhait de synthèse a été à maintes reprises exprimé sans ambiguïté par l'assistance au cours des réunions communes.

Pour le public, une priorité : l'amélioration de l'existant

La situation actuelle des transports préoccupe à juste titre les habitants de la proche banlieue. Son amélioration doit être, disent-ils, la priorité du STIF et aucun projet nouveau ne doit venir amputer le budget prévu à cet effet dans le cadre du plan de mobilisation. Le prolongement de diverses lignes a été vivement souhaité, des préférences ont été évoquées mais le public souhaite avant tout une amélioration du fonctionnement des RER et la désaturation de la ligne 13 du métro. C'est pourquoi même si Arc Express est globalement bien accueilli, le maître d'ouvrage a fréquemment été interpellé sur les projets « promis » depuis longtemps, dont certains ont pour objet de désenclaver certaines parties du territoire.

La réorganisation des lignes de bus ainsi que l'aménagement de transports en commun en site propre (hors tramway), n'ont pas souvent été évoqués spontanément par le public qui est plutôt resté dans un débat entre infrastructures lourdes (métro, tramway, RER, Transilien). Pourtant, les lignes de bus, qui pallient en banlieue l'absence de transport en commun en rocade, seraient appelées à connaître à terme de profondes modifications dans leurs tracés comme le STIF l'a à plusieurs reprises mentionné.

Le maillage: un pilier majeur du projet

Arc Express présente la particularité d'assurer un maillage fin entre territoires grâce à l'interconnexion des gares nouvelles avec des réseaux existants ou en projet (tels par exemple: les lignes de RER et de Transiliens; la tangentielle Nord ; les projets concernant les lignes de métro 4, 8, 11, 12 et 13 : divers tramways ou TCSP,...) ou en des sites spécifiques comme La Défense.

Les points de passage obligés des arcs « nord » et « sud », le Carrefour Pleyel et Villejuif-Louis Aragon, où le maître d'ouvrage n'offre pas d'alternative de tracé, ne sont pas discutés. La desserte fine du territoire recherchée par Arc Express recueille la majorité des suffrages à condition, est-il souvent demandé, que la cadence du métro soit élevée et que tous les territoires concernés soient traités de manière équitable - on a beaucoup évoqué le nécessaire désenclavement de diverses communes situées en couronne « est ». On peut dire que dans ce cas s'est manifestée une solidarité certaine avec les habitants de ces secteurs ; ce souci a d'ailleurs incité certains membres de l'assistance, opposés à la réalisation de l'itinéraire du projet de réseau de transport porté par la Société du Grand Paris destinée à la desserte du plateau de Saclay, à proposer d'affecter le financement de ce dernier à l'amélioration de la situation de ces communes jusqu'à présent pénalisées par une offre insuffisante de moyens de déplacement.

Le coût et le financement du projet initialement présenté par le STIF

Le coût du projet Arc Express estimé⁵ à l'origine à environ 5 milliards € pour les deux arcs prioritaires et à 6 milliards pour les quatre tronçons a évolué en cours de débat pour atteindre, pour l'ensemble de la rocade⁶, la fourchette de 7,1 à 8,3 milliards sachant que cette dernière estimation sera affinée lorsque les études détaillées des arcs « est » et « ouest » seront achevées.

Dès le début du débat, nombre d'intervenants se sont interrogés sur les premiers chiffres communiqués. Mais les précisions apportées par le maître d'ouvrage sur les modalités de financement (contributions des collectivités locales, participation de l'Etat, nouvelle affectation des ressources fiscales collectées au niveau régional) n'ont pas provoqué les critiques que l'hypothèse d'un recours à l'emprunt pour boucler le financement du RTPGP a pu susciter. De surcroît, le public comme le maître d'ouvrage ont à maintes reprises émis une forte inquiétude : ne risque-t-on pas de voir, selon eux, le RTPGP obérer les financements réservés à d'autres projets, notamment ceux du plan de mobilisation régional pour les transports ?

⁵ En € hors taxes, valeur décembre 2008.

⁶ Y compris le coût du matériel roulant.

Accueil plutôt favorable et examen attentif des propositions

■ Oui, le projet est opportun

Les élus comme les habitants des communes concernées réservent en majorité un bon accueil au projet : oui à une rocade souterraine en banlieue, à des métros proches et fréquents, à une desserte favorable à la lutte contre les inégalités dont souffrent certains quartiers, à un maillage serré qui allègera les lignes actuelles, à des relations améliorées entre banlieues. Oui aussi à une intermodalité accrue, facilitée par des moyens de rabattement renforcés et favorisant si possible les circulations douces. L'opportunité du projet ne fait aucun doute.

■ Mais il est insuffisant

Le département du Val d'Oise regrette d'être « le grand absent de ce projet structurant » et celui de l'Essonne juge ce dernier trop centré sur le cœur de l'agglomération, n'apportant que des réponses incomplètes aux habitants de l'ensemble de la grande couronne. En outre, l'assistance a souvent exprimé le souhait de disposer d'informations plus précises sur les deux arcs ouest et est afin d'être à même de mieux comparer les projets d'Arc Express et du RTPGP. En conséquence, mi-novembre, le président de la Région a présenté un « plan de complémentarité » dessinant le bouclage de la rocade. Le public a pu s'exprimer lors des réunions de Saint-Cloud sur l'arc ouest et de Rosny-sous-Bois sur le tracé est. Mais rappelons que la saisine de la CNDP ne portait pas sur les caractéristiques de ces deux tronçons; ces propositions, si elles sont confirmées, devront faire l'objet d'une concertation particulière sur leurs caractéristiques.

■ L'implantation des stations : de nombreuses attentes

Le public comme ses représentants ne se sont pas dispensés d'exprimer avec précision leurs souhaits et suggestions au regard des tracés (et de leurs variantes) proposés par le STIF. Le compte rendu de la commission particulière détaille pour chaque secteur concerné les préférences et éventuellement les consensus enregistrés.

Par ailleurs, les intervenants qui ont exprimé le souhait que soit assuré le maximum de connexions avec les réseaux existants ou en projet (dans les Hauts-de-Seine, par exemple, les maillages avec la ligne J du Transilien, la ligne 13 du métro et la ligne C du RER) et manifesté leur attachement à des projets consensuels (tel celui du réseau Orbival au sud dont Arc Express est très voisin) attendent des nouvelles gares qu'elles soient proches, accessibles à tous, bien desservies par des réseaux de rabattement, susceptibles d'être éventuellement de véritables espaces de service et qu'elles assurent des correspondances aisées.

A titre d'illustration, où prévoir une gare Arc Express à La Défense? Dans le secteur de la Grande Arche? Non dit-on majoritairement. Alors sous le CNIT? Oui, pour certains. Pourquoi pas sous le centre commercial des Quatre Temps comme le proposent d'autres intervenants? Comment combiner l'arrivée ou le passage en ce seul site du RTPGP, d'Arc Express, du RER E et à terme de la LGV Paris-Normandie? Et *quid* des quais, d'un risque de sur-fréquentation? Ne devrait-on pas plutôt opter pour Nanterre au lieu d'accroître encore la saturation du pôle multimodal de La Défense et rencontrer inévitablement des difficultés techniques en raison d'un sous-sol déjà fort encombré qui risque d'ailleurs de l'être encore plus en raison de la construction programmée de tours supplémentaires? Pourquoi, demande-t-on aussi, avoir omis de desservir l'esplanade? Autant de questions qui conduisent le STIF à préciser qu'un travail doit être mené avec l'aménageur (EPADESA).

Elus, associations ou simples citoyens en profitent aussi pour faire état avec précision⁷ de leurs besoins, suggérer des amendements éventuels (demandes de gares supplémentaires, caractère incontournable de certains arrêts - tels Val de Fontenay et Fontenay-sous-Bois, mise en accessibilité de certaines gares, création de pôles multimodaux compatibles avec le fret, ...) et avancer des propositions jugées vitales pour les conditions de vie quotidienne (prolongements des lignes 1 (avec une gare aux « Rigollots » de préférence), 4, 12, 13 ou 14 du métro, de diverses lignes de tramway, couverture du faisceau des voies ferrées et des autoroutes qui traversent Saint-Denis,...).

⁷ Pour l'association Agir pour Colombes, « Un métro peut sauver le stade Yves du Manoir ! ». Cette gare du stade a fait l'objet d'une pétition.

■ Arc Express ou réseau de transport public du Grand Paris?

Si, par exemple, le Conseil général Val-de-Marne souhaite la réalisation la plus rapide possible de l'arc sud d'Arc Express, nombreux sont les acteurs qui ont refusé de prendre formellement parti pour l'un ou pour l'autre des deux projets, comme l'attestent la tonalité générale des cahiers d'acteur communs⁸ aux deux débats et nombre d'avis déposés par le public sur les deux sites Internet. D'une manière générale, Arc Express est considéré comme plus adapté aux liaisons de banlieue à banlieue et à la satisfaction à court et moyen terme des besoins qui s'expriment de longue date en proche couronne et le RTPGP plus à même de répondre à des besoins à plus long terme en matière d'organisation et de développement de l'espace francilien en grande couronne. Ces deux objectifs sont jugés comme complémentaires et non exclusifs.

Un débat élargi à d'autres sujets

D'autres sujets que les tracés ou les sites d'implantation des gares ont fait l'objet de discussions.

■ Pour une politique de tarification « sociale »

Si en cours de débat le maître d'ouvrage annonce que ce projet s'intégrera dans la tarification francilienne au moment de sa mise en service, la proposition articulée le 15 novembre 2010 par le Président du Conseil régional a conduit le STIF à aborder cette question sous un angle différent : il s'agit dorénavant, si possible, d'aller vers une tarification unique, sans amputer pour autant le plan de mobilisation pour les transports. Au regard des très nombreuses inquiétudes exprimées en la matière, il semble indispensable qu'une réponse claire vienne rapidement lever la perplexité des usagers sur ce sujet majeur aux yeux des franciliens, et plus particulièrement des habitants de la couronne parisienne.

■ Un réseau utilisable pour le fret ?

Souhaité par Europe écologie/Les Verts IDF, mentionné dans des délibérations du Conseil Général des Hauts-de-Seine ou encore de la ville d'Arcueil, l'usage des voies pour le fret a également fait l'objet de diverses interventions de la part de l'assistance, conduisant le maître d'ouvrage à expliquer les difficultés en matière d'horaire, de matériel ou de caractéristiques des quais et à souligner que ces demandes s'adressent plus au réseau de transport du Grand Paris qu'au métro Arc Express. Néanmoins, cette question sera sans doute d'actualité avec la mise en place de la rocade issue du rapprochement des projets.

■ Des questions relatives à l'exploitation

L'assistance a fréquemment interrogé le STIF sur des aspects techniques et sur l'exploitation à venir du réseau. Parmi les thèmes les plus fréquemment évoqués, citons :

- le type de roulement : circulation sur fer ou sur pneu ?
- le dimensionnement du matériel roulant (2,80 mètres au lieu de 2,40 pour le RTPGP) et des quais,
- la fiabilité de l'exploitation et la qualité du service,
- l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
- les horaires de circulation (24h/24 ?),
- le type de missions : directs ou omnibus ?⁹,
- etc.

■ Des enjeux environnementaux souvent évoqués

Si cette question n'a pas donné lieu à de nombreuses discussions dans le débat RTPGP, elle a suscité nombre de questions et d'interventions dans le cadre de ce débat. C'est ainsi que la CPDP a comptabilisé près de 70 questions posées *via* Internet sur les thèmes « urbanisme et environnement » alors que l'on en recense une vingtaine à l'occasion du débat RTPGP.

8 Par exemple, pour la Chambre de commerce et d'industrie de Seine-Saint-Denis, ce sont « deux projets complémentaires et indispensables au développement équilibré de la métropole » ; pour la ville de Courbevoie, « RER E, réseau Grand Paris et Arc Express, trois projets essentiels pour l'avenir de la métropole francilienne et la qualité de vie de chacun » ; la Ville de Fontenay « soutient une complémentarité entre les projets du Grand Paris et celui d'Arc Express » ; La Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre demande « la fusion des projets de tracés du réseau de transport du Grand Paris et du tracé d'Arc Express en un seul réseau à haut niveau de qualité de service » ; la Ville de Noisy-le-Grand « soutient les deux projets » ; « Stains soutient le projet Arc Express ... et le projet de transport du Grand Paris » ; etc.

9 Plusieurs intervenants ont évoqué le métro new-yorkais avec rames « locales » et rames « express »

L'option d'un métro essentiellement en souterrain, destinée selon le STIF à éviter les difficultés d'insertion en milieu urbain, est en général appréciée, bien que l'on s'interroge parfois sur son coût, comparativement à d'autres modes de déplacement. D'autres sujets ont été abordés, dont certains devront appeler des études ultérieures notamment :

- les nuisances sonores et les vibrations (avec pour certains les risques de dévalorisation du patrimoine immobilier),
- les conséquences du forage sur les nappes phréatiques,
- la prise en compte des risques de crues, le STIF répondant que les études préliminaires ont permis de repérer les zones sensibles tout comme elles ont identifié les zones d'anciennes carrières,
- les émissions de CO² (question soulevée en particulier par l'association 4D),
- les impacts lors du chantier (évacuation des matériaux, abattage d'arbres, ...).

Le débat a fait évoluer le projet

■ Déjà le 15 novembre, la Région initie une nouvelle démarche

Mi-novembre, le président de la Région Île-de-France a proposé au Premier ministre un rapprochement des deux projets RTPGP et Arc Express ainsi que de nouvelles modalités de financement grâce en particulier à une prolongation jusqu'en 2025 du plan de mobilisation pour les transports et à la disposition des 4 milliards € de dotation initiale promise par l'Etat à la SGP.

Cette proposition s'accompagnait d'une préfiguration des arcs « est » et « ouest » d'Arc Express¹⁰ et d'une répartition de la maîtrise d'ouvrage. Début décembre, la CNDP a pris acte de ces propositions, soulignant qu'elles « peuvent servir de base à un rapprochement des projets » et demandé en conséquence à être informée des convergences susceptibles d'aboutir avant la fin des débats afin que ces nouveaux éléments soient intégrés dans les débats publics en cours.

Ce complément apporté en cours de débat a incité certains élus à avancer des propositions allant au-delà du plan de complémentarité ; c'est ainsi que les conseils généraux de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ont, par exemple, adressé à l'Etat et à la Région une proposition commune prévoyant à l'Est la construction de deux arcs, l'un passant en proche banlieue, l'autre (dit arc grand Est) desservant des territoires plus éloignés, contribution notable dans l'avancement des réflexions.

■ Début 2011 : une seule rocade ?

Les échanges au sein du comité de pilotage créé par le nouveau ministre en charge du Grand Paris ont jeté les bases d'un projet de « vision partagée de l'Etat et de la Région », s'articulant autour d'un schéma de rocade unique prenant en compte des éléments communs aux deux itinéraires¹¹ et ajoutant dans chaque projet des éléments qu'il n'incluait pas mais que prévoyait l'autre proposition. En complément, ces suggestions s'accompagnaient d'une solution progressive pour la desserte de la partie Ouest (itinéraire « vert » du RTPGP), d'hypothèses de tracé en aérien sur certains tronçons, de modalités de choix technologiques (circulation sur fer ou pneu), de la liste des projets du plan de mobilisation pour les transports co-financés par l'Etat et la Région et du mode de financement du réseau intitulé dès lors « Grand Paris Express ». Mais cette étape - souhaitée par la majorité du public - n'a cependant pas permis de trancher immédiatement les questions financières ni de répondre à celles des coûts d'exploitation du réseau incombant à terme au STIF. Les réunions publiques suivant cette annonce ont largement évoqué cette démarche de rapprochement qui n'a pu aboutir dès le début de l'année en raison de certaines réticences exprimées par la Région sur divers points, notamment la desserte du plateau de Saclay.

■ « Un accord historique »

Tirant les enseignements du débat et sans doute soucieux d'échapper à l'accusation d'être à l'origine d'un blocage que tout le monde aurait dénoncé, les deux partenaires, évacuant la question du plateau de Saclay, sont parvenus cinq jours avant la clôture des échanges en public, à un accord qu'ils ont qualifié d'« historique »¹². Le « protocole entre l'Etat et la Région relatif aux transports publics en Île-de-France » en date du 26 janvier 2011 issu des relations

¹⁰ Dont les dates de mise en service envisagées sont respectivement 2022 et 2023.

¹¹ Notamment ceux résultant des travaux de l'association Orbival.

entretenues entre partenaires - hors du débat *stricto sensu* mais à la lumière de ce qu'il avait permis d'apporter - apporte des éléments de décision qui devront être confirmés par les deux maîtres d'ouvrage après la publication des bilans des deux débats. Selon ce protocole, l'Etat et la Région ont décidé de porter ensemble à la connaissance de la CNDP, comme cette dernière l'avait souhaité début décembre, une contribution conjointe sur « les évolutions qui pourraient être apportées aux projets soumis aux débats publics en cours ». Elle concerne les tracés du projet de rocade, intitulé dorénavant «Grand Paris Express», le financement des investissements, la coordination entre le STIF et la SGP, la mise en œuvre du SDRIF, la gouvernance de la SGP et les modalités de suivi du protocole. Cet accord dresse également la liste des gares supplémentaires retenues, tout en précisant leur caractère définitif ou optionnel.

Ce protocole a permis de répondre notamment à l'un des soucis primordiaux de la Région et du public en arrêtant les modalités de participation financière de l'Etat au plan régional de mobilisation pour les transports.

Quel bilan tirer de ce débat ?

■ Le débat s'est déroulé de manière très satisfaisante

Les chiffres le montrent...

Courant septembre et au début du mois d'octobre 2010, deux vagues de distribution de documents d'information sur le projet et sur le débat ont été opérées en direction de près de 2 millions de foyers pour la première et de 1,5 million pour la seconde. L'annonce des réunions a été assurée initialement dans le dépliant d'information du débat distribué dans les boîtes aux lettres de 3,3 millions de foyers franciliens ; des affiches ont été envoyées aux mairies concernées et distribuées chez les commerçants, affichées dans les bus et dans les stations de métro ; enfin des tracts ont été distribués quelques jours avant chaque réunion. En cours de débat, le dossier du maître d'ouvrage a été distribué lors des réunions publiques et envoyé à plus de 1600 institutions, collectivités locales, associations, etc. Plus de 7100 personnes ont assisté aux 24 réunions publiques ; 17 cahiers d'acteurs consacrés à Arc Express et 88 communs avec les autres projets parallèlement débattus ont été proposés. 89 contributions ont été publiées sur le site Internet de la CPDP, émanant aussi bien de personnes physiques que de personnes morales (associations, municipalités, entreprises, etc.). 633 avis ont été envoyés à la CPDP; 800 questions ont été posées sur le site du débat¹³ et plus de 84 000 visiteurs ont navigué sur ce site, visionnant 405 000 pages.

...tout autant que l'ambiance

Elle a en effet été sereine et studieuse. Loin d'offrir aux participants l'occasion de se livrer à de vifs échanges entre défenseurs de tel ou tel projet, le débat a permis que soient respectés aussi bien les principes qui lui sont fixés - l'argumentation (la grande majorité des interventions a développé arguments, critiques ou suggestions précis), la transparence (toutes les informations nécessaires ont été mises à disposition du public et le maître d'ouvrage a répondu honnêtement aux questions posées)- que les objectifs qui lui sont assignés : discuter de l'opportunité du projet de rocade et des caractéristiques des arcs nord et sud.

L'appartenance partisane des intervenants s'est le plus souvent effacée derrière le souci de promouvoir la qualité de vie, la facilité des déplacements, les coups de pouce au développement urbain et économique.

■ Pour une pédagogie de la décision

La conduite en parallèle des deux débats, les affichages parfois divergents opérés par les deux maîtres d'ouvrage lors de leur déroulement, la persistance de points de désaccords mentionnés par le protocole du 26 janvier, le nombre et la complexité des décisions restant à prendre, l'incertitude régnant sur les futures responsabilités de la SGP et du STIF, etc. risquent de rendre difficile la lecture que chacun pourra faire de la situation issue des débats et de ce qu'il reste à faire. C'est pourquoi il convient que soit levée ce qui pourrait s'apparenter à une certaine perplexité des franciliens en se livrant à une pédagogie des enseignements tirés des débats, des suites qu'ils nécessitent, des modalités qu'elles impliquent et des décisions qu'ils entraîneront. Chaque maître d'ouvrage est donc vivement incité, dans la décision qu'il rendra publique, à préciser et qualifier au maximum les étapes de toute nature (études, concertations, calendrier, ...) qu'il propose de franchir en vue de la mise en œuvre du «Grand Paris Express».

¹² Cf. le texte du protocole d'accord (compte rendu de la commission particulière) et le verbatim de la réunion de clôture.

¹³ Le compte rendu de la CPDP fournit la liste des thèmes.

Et maintenant ?

Chacun l'a souligné lors de la séance de clôture des deux débats : l'étape franchie est primordiale, l'accord est historique. Mais il n'en demeure pas moins que beaucoup reste à faire.

A court terme,

- confirmer les engagements figurant au protocole d'accord ;
- définir les caractéristiques de l'arc « est », autre que celui passant par Clichy-Montfermeil, en vue de le soumettre à la concertation ;
- lever ou confirmer le caractère « optionnel » de diverses gares ;
- déterminer le site d'implantation de certaines gares, notamment de La Défense ;
- répondre de manière argumentée aux demandes de liaisons et de gares supplémentaires ou de modification du site d'implantation de certaines stations émises lors du débat public ;
- définir la clé de répartition de la maîtrise d'ouvrage entre le STIF et la SGP ;
- arrêter le calendrier, l'organisation et les modalités de chantier.

A moyen terme,

- lancer l'ensemble des études de faisabilité mentionnées par le protocole d'accord, à savoir : dans la perspective de pouvoir engager les travaux dès l'horizon 2020, réaliser d'ici fin 2013 les premières études relatives au doublement du tunnel entre Châtelet et gare du Nord, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur les lignes B et D du RER et à la réalisation d'une troisième paire de voies entre Paris et Juvisy, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur la ligne C du RER ;
- réaliser d'ici la fin 2013 les études de faisabilité relatives aux connexions du réseau de transports collectif au réseau à grande vitesse et d'une rocade ferrée en tram-train s'appuyant sur les lignes tangentielles en cours de réalisation ;
- émettre des propositions quant à l'ouverture éventuelle de certains tronçons de la nouvelle rocade 24h/24 ;
- dans le cadre des réponses aux appels d'offres des marchés de réalisation, définir les caractéristiques technologiques : écartement des voies, circulation sur fer ou sur pneu notamment.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.



Philippe DESLANDES

cndp
Commission
nationale
du débat public

Commission nationale du débat public

20, avenue de Ségur

75007 Paris

Tél. : 01 42 19 20 26

Fax : 01 42 19 17 90

www.debatpublic.fr



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr