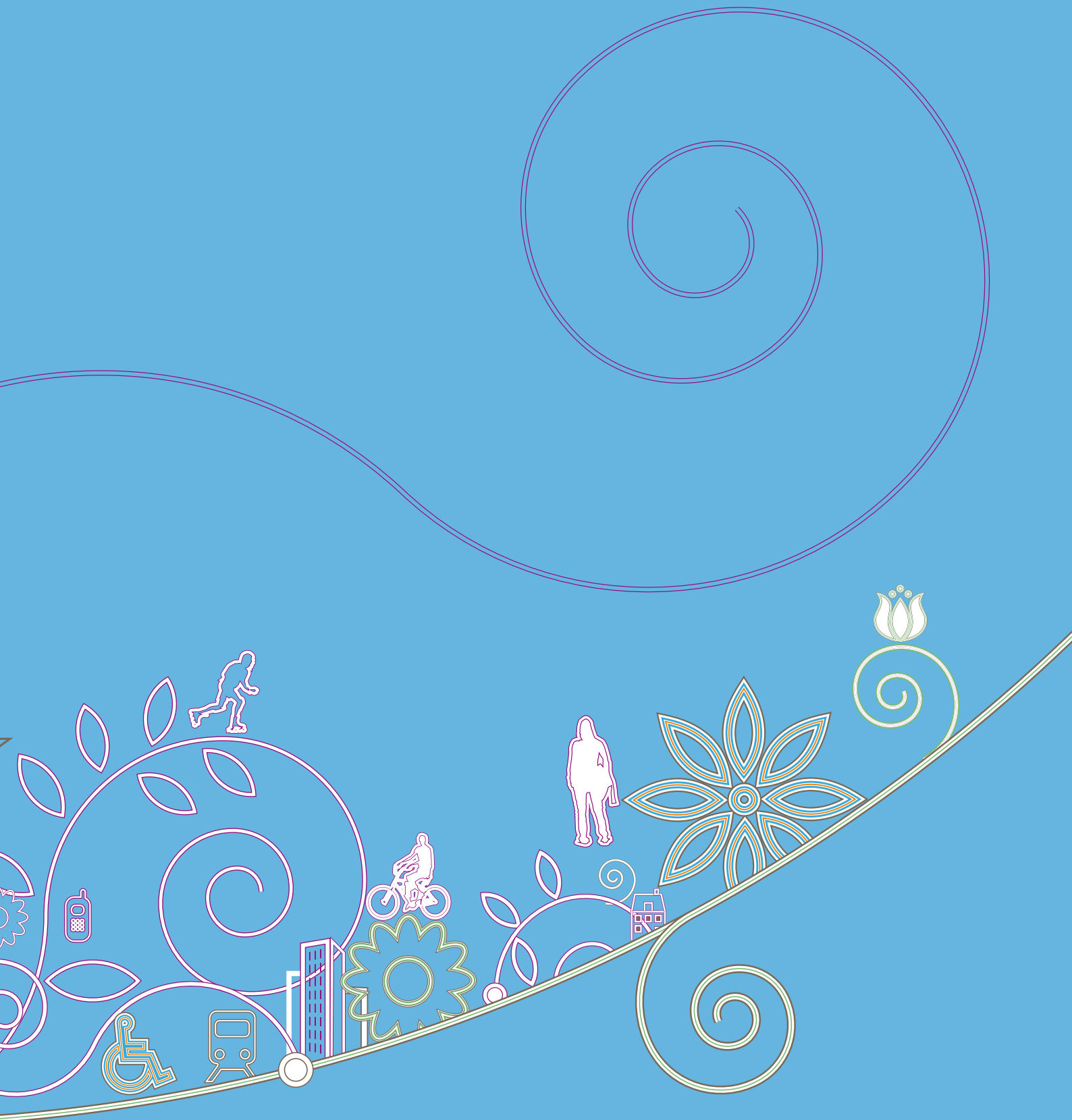


Quatrième partie

La mise en œuvre

d'Arc Express





LES PARTENAIRES DU PROJET



UN PROJET PILOTÉ PAR LE STIF

C'est le STIF qui assure la maîtrise d'ouvrage du projet **Arc Express**. Il a piloté les études qui ont conduit à l'adoption du Dossier d'objectifs et des caractéristiques principales (DOCP) d'**Arc Express** à l'unanimité de son Conseil en juillet 2009.

Le STIF organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs en Île-de-France. L'échange, l'expertise et la décision sont au cœur du STIF : il est l'Autorité organisatrice des transports en Île-de-France.

Au sein de son Conseil, depuis 2006, il fédère la Région Île-de-France, la Ville de Paris et les sept autres départements franciliens. La Chambre régionale de commerce et d'industrie ainsi que les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de la région Île-de-France y sont également représentés.

Ensemble, ils décident des politiques d'investissements et d'amélioration des transports en commun.



Qu'est-ce que la maîtrise d'ouvrage ?

En quelques mots, **le maître d'ouvrage est le donneur d'ordre pour la réalisation d'un projet et en est le principal responsable et décisionnaire.**

Son rôle est défini par l'article 2 de la loi L85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, modifiée par l'ordonnance n°2004-566 du 17 juin 2004 :

« Le maître d'ouvrage d'un projet est la personne morale pour laquelle l'ouvrage est construit. Responsable principal de l'ouvrage, il remplit une fonction d'intérêt général dont il ne peut se démettre. Il lui appartient, après s'être assuré de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée, d'en déterminer la localisation, d'en définir le programme, d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle, de rechercher le bouclage financier, de choisir le processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé et de conclure, avec les maîtres d'œuvre et entrepreneurs qu'il choisit, les contrats ayant pour objet la réalisation des études et l'exécution des travaux. Le maître d'ouvrage définit dans le programme les objectifs de l'opération et les besoins que celle-ci doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage et de protection de l'environnement, relatives à la réalisation et à l'utilisation de l'ouvrage ».



Les missions du STIF



>> **Le STIF organise les transports** ; il coordonne l'activité des transporteurs (RATP, SNCF, Optile) et travaille ainsi à la mise en œuvre des services aux voyageurs.

>> **Le STIF renforce l'offre de transport et améliore la qualité de service**, pour répondre à l'augmentation sans cesse croissante du nombre de voyageurs et améliorer en permanence la mobilité des Franciliens.

>> **Le STIF étend et modernise les réseaux**. Il décide le lancement des projets à venir et pilote leur réalisation. C'est aussi le STIF qui organise l'inter-modalité et modernise le matériel roulant.

>> **Le STIF finance les transports**. Son budget annuel 2008 s'est élevé à 7,7 milliards d'euros.

UN PROJET PORTÉ PAR DE NOMBREUX PARTENAIRES

Le STIF a organisé, dans le cadre du suivi des différentes études, des comités techniques regroupant les services du STIF, de la Région Ile de France, de l'État, représenté par la Direction régionale de l'équipement (DREIF) et de l'IAU Île-de-France. Les services des Conseils généraux des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, de la RATP, de la SNCF et les bureaux d'études étaient également amenés à participer ponctuellement lorsque les sujets les concernaient.

Puis, régulièrement se sont réunis des comités de pilotage regroupant les représentants du STIF, du Conseil Régional et de l'État pour valider les grandes étapes ou orientations à donner aux études. Ainsi, par exemple, la décision du choix des tracés proposés au débat public a été prise par le comité de pilotage élargi aux représentants élus des conseils généraux concernés.



La Région Île-de-France



Les transports constituent une préoccupation majeure des Franciliens. Pour répondre à leurs attentes, le Conseil Régional consacre près de 1,5 milliard d'euros par an dans leur développement et finance de nombreux projets avec une même priorité : améliorer la qualité des conditions de déplacements. La Région intervient sur les transports à double titre. Tout d'abord en tant qu'investisseur. Elle a élaboré avec les départements le Plan de Mobilisation pour les transports de près de 19 milliards d'euros qui définit la feuille de route des investissements jusqu'en 2020. Ce plan répond aux besoins à court et moyen termes (RER, ligne 13, etc.), mais prépare également l'avenir par la réalisation de grands projets (**Arc Express**, prolongement d'Eole). Au titre des infrastructures, la Région investit chaque année plus de 600 millions d'euros. Elle intervient également dans le financement de l'exploitation des transports collectifs en tant que principal financeur public du STIF.

Par ailleurs, la Région a la compétence d'aménagement du territoire. Cela s'est traduit par l'adoption, le 25 septembre 2008, du projet de SDRIF. Les transports sont au cœur de la stratégie régionale de développement durable de l'Île-de-France, structurée autour de trois rocade majeures et maillées : **Arc Express** en cœur d'agglomération, les tangentielles en moyenne couronne et la rocade de lignes à grande vitesse.



Le Conseil général des Hauts-de-Seine



Pour répondre aux attentes des habitants et faciliter les conditions de déplacements dans le Département, le Conseil général des Hauts-de-Seine a choisi de s'engager dans une importante politique de transports et de déplacements destinée à améliorer la qualité de vie des Alto-Séquanais.

Cette politique vise à augmenter la mobilité de chacun, assurer l'attractivité du territoire et la compétitivité des activités économiques et mieux respecter l'environnement.

De nombreuses actions en découlent : requalification des voiries départementales en boulevards urbains, réalisation de cheminements buissonniers et d'itinéraires cyclables, aménagement de sites propres pour les bus et les tramways, financement de nombreux projets de transports en commun et contribution à l'amélioration de l'offre de transport.

Le Conseil général de Seine-Saint-Denis



Afin de promouvoir l'accessibilité à des transports collectifs performants et fiables pour tous, le Conseil général de la Seine-Saint-Denis participe au développement, au bon fonctionnement et à l'amélioration des réseaux de transports en commun, tant sur les lignes ferrées lourdes (métro et RER) que sur le réseau de surface (tram-train, tramway). Il s'en-

gage ainsi à favoriser l'intégration sociale, le développement urbain et économique, la préservation de l'environnement et l'amélioration du cadre de vie. Ces orientations s'inscrivent dans l'Agenda 21 élaboré par le Département pour contribuer à créer un « territoire durable ». Le projet **Arc Express**, situé dans une large partie sur le territoire du département, participe à ces objectifs.

Le Conseil général du Val-de-Marne



Le Val-de-Marne, traversé par la Seine et par la Marne, est marqué par la présence de nombreuses infrastructures de transports (réseau ferré, réseau autoroutier, aéroport). Ces infrastructures constituent un atout pour le développement du territoire, mais sont aussi une contrainte car elles génèrent un morcellement des tissus urbains et forment des coupures qui handicapent certaines formes de déplacements. Par ailleurs, le territoire est bordé par un large arc boisé à l'Est.

Membre du Syndicat des Transports d'Île-de-France et gestionnaire du réseau routier départemental, le Conseil général du Val-de-Marne est un acteur majeur du domaine des déplacements. Afin de développer une mobilité durable et efficace pour tous les Val-de-Marnais, il a adopté en mars 2009 le Plan de Déplacements du Val-de-Marne (PDVM), document cadre donnant toute sa cohérence à la politique du Conseil général dans le domaine des déplacements. Parallèlement à l'adoption du PDVM, le Département s'est doté d'un Observatoire des Déplacements, structure lui permettant d'observer et d'anticiper les grands changements en matière de déplacements. Il a été à l'initiative de la création de l'association « Orbival, un métro pour la banlieue », qui rassemble de très nombreuses collectivités et acteurs concernés par le tracé d'**Arc Express**.

L'analyse de la fréquentation des transports en commun dans le Département révèle une augmentation de leur utilisation. Ainsi, de nombreuses



L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) Île-de-France, un acteur particulier

Véritable pôle de ressources et de compétences, l'IAU a pour mission essentielle de réaliser les études et travaux nécessaires à la prise de décision des élus du Conseil régional d'Île-de-France.

L'IAU Île-de-France apporte également son soutien aux politiques d'aménagement et de développement des communes, des intercommunalités et des départements. Il réalise pour les organismes qui lui en font la demande des études portant sur des thèmes comme l'aménagement du territoire et l'aménagement urbain et rural, l'environnement, l'écologie, le paysage, le développement durable et la mobilité, tant en Île-de-France qu'à l'étranger.

Pour **Arc Express**, le STIF a travaillé en étroite collaboration avec l'IAURIF à qui il a d'ailleurs confié une partie des études.

actions sont mises en oeuvre pour favoriser le développement des transports. Plusieurs grands chantiers sont en cours (réaménagement du pôle de Choisy-le-Roi, prolongement de la ligne 8 du métro à Créteil-Parc des Sports, Transport en Commun en Site Propre Pompadour / Sucy-Bonneuil, Tramway T7 Villejuif-Athis-Mons). D'autre part les travaux de création du pôle Pompadour sur le RER D vont démarrer courant 2010 pour une mise en service fin 2013, et les études pour le prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay sont en cours.

Plusieurs projets ont obtenu des financements dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département voté fin 2009, avec des financements d'études et de premières phases de travaux : TSCP Noisy-le-Grand-Mont d'Est / Créteil (Est-TVM), TSCP sur la RD 5 (incluant les études pour le passage au mode tramway), TSCP Vallée de la Seine, TSCP Altival (Sucy-Bonneuil / Noisy-le-Grand-Mont d'Est), TSCP Sénia-Orly.

Mais le projet le plus important porté par le Département est Orbival, le projet de rocade à l'origine d'**Arc Express** dans sa partie Sud-Est, soit l'investissement prioritaire identifié par le PDVM.

La Ville de Paris

MAIRIE DE PARIS Depuis 2001, la Ville de Paris s'est engagée dans une politique ambitieuse de limitation de la pollution automobile par le développement des transports collectifs. Elle a ainsi participé au financement des lignes de bus mobilières parisiennes et des projets de tramways, au premier rang desquels figure le tramway T3 prolongé de la Porte d'Ivry jusqu'à la Porte de la Chapelle pour une mise en service en 2012. Elle est le premier financeur après la Région au budget du STIF avec une contribution de plus de 330 millions d'euros par an et contribue ainsi à l'amélioration de la qualité de service et à l'augmentation de l'offre sur l'ensemble du réseau, parisien, mais également francilien.

L'État



Soucieux d'améliorer les déplacements quotidiens des Franciliens et de favoriser un aménagement durable du territoire, l'État participe au développement des transports collectifs. Au titre du Contrat de Projets État-Région 2007-2013, il participe, aux côtés de la Région, au financement des études sur le projet **Arc Express**, projet jugé compatible avec la réflexion engagée par le Gouvernement sur le Grand Paris.

Les autres partenaires

L'une des clefs du succès dans la réalisation et l'avancement des études a résidé dans le très fort ancrage local de la réflexion ainsi menée et des propositions formulées tout au long du processus. Cet ancrage a été rendu possible par l'analyse très fine des territoires menée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île-de-France et le STIF et par l'intérêt et l'implication des communes et des intercommunalités concernées par les propositions de tracé.



Un cadre de partenariat à construire

La phase d'études préalables au projet **Arc Express** pourrait être l'occasion de chercher à mieux faire coïncider la réalisation d'une grande infrastructure de transport et les politiques publiques d'aménagement (logement, intermodalité, équipements publics, accueil d'activités, promotion économique...) qui lui donnent tout son sens à l'échelle locale ou au niveau des grands territoires stratégiques qui organisent l'Île-de-France.

À cet effet, le STIF et la Région Île-de-France sont prêts à proposer aux collectivités territoriales volontaires (départements, agglomérations, communes) de construire autour du projet **Arc Express** une démarche de partenariat originale, visant à maximiser les retombées du projet sur les territoires concernées. Cette démarche pourrait s'inspirer de la charte de partenariat élaborée récemment par la Région, en association avec le STIF, le département de la Seine-Saint-Denis, la Caisse des Dépôts et Consignations, l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France, l'IAU et les communes concernées pour préparer la réalisation du prolongement de la ligne 11 du métro jusqu'à Rosny Bois Périer. La charte approuvée à la fin de l'année 2009 dresse la liste des projets ou des politiques publiques que les partenaires s'engagent à mettre en oeuvre de façon coordonnée pour optimiser les effets économiques, sociaux et écologiques de ce projet, sur lequel le STIF ouvrira en 2010 un débat public. À partir de cette première étape qui vise à mettre en cohérence les stratégies d'aménagement, les partenaires travaillent maintenant à l'élaboration de contrats territoriaux.

LE FINANCEMENT



>> Les collectivités franciliennes (la Région Île-de-France, la Ville de Paris et les Départements des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne), se sont d'ores et déjà engagées, dans le cadre du Plan de mobilisation, sur une participation financière importante pour la réalisation du projet **Arc Express**. Cet engagement devra être complété par une participation financière de l'État, par les nouvelles ressources identifiées dans le rapport Carrez et par le biais d'un montage juridique et contractuel adapté.

>> La mise en service d'un des deux arcs prioritaires d'**Arc Express** est envisagée dès 2017. La réalisation de l'ensemble du plan de mobilisation a été, elle, fixée à l'horizon 2020.

Les études sur le projet **Arc Express** sont inscrites au Contrat de projets État-Région Île-de-France 2007-2013 à hauteur de 25,5 millions d'euros. Les participations de la Région et de l'État s'élèvent respectivement à 18 et 7,5 millions d'euros.

Concernant la réalisation concrète du projet, les engagements financiers sur lesquels se sont d'ores et déjà engagées la Région et les collectivités locales sont les suivants :

- >> Région : 540 millions d'euros ;
- >> Départements (Paris, CG 92, CG 93 et CG 94) : 360 millions d'euros.

Ces engagements représentent près d'un milliard d'euros.

Comme indiqué précédemment (voir page 65), cet engagement a été pris au cours de l'année 2009 et a été formalisé dans les délibérations adoptées par les collectivités franciliennes en soutien du Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France. Ce Plan a prévu, pour **Arc Express**, une enveloppe globale de 3,5 milliards d'euros, contenue dans le 3^{ème} volet du Plan (« Préparer

l'avenir »). Elle correspond à une première tranche de réalisation du projet, qui couvrirait l'arc sud dans son intégralité et un commencement de travaux sur l'arc nord. Pour compléter ce plan de financement, le Plan de mobilisation a prévu :

- >> une participation de l'État (fonds propres) à hauteur de 200 millions d'euros ;
- >> une affectation de nouvelles ressources régionales et nationales à hauteur de 2,4 milliards d'euros.

La poursuite des études et des discussions entre les différents partenaires du projet permettra de préciser la manière dont sera couverte cette part de financement attendue, et devra également permettre de dégager un plan de financement pour la partie d'**Arc Express** non couverte par le Plan de mobilisation (de 1,3 à 1,9 milliard d'euros selon les estimations de coûts qui ont été faites – voir page 59 du dossier).

Plusieurs réflexions ont été menées sur le financement d'**Arc Express** :

- >> une étude pilotée par le STIF ;
- >> la mission confiée au Député Gilles Carrez.

L'étude du STIF sur le financement

En règle générale, la réalisation d'un projet de transport collectif est financée par des subventions publiques, au premier rang desquelles celles des collectivités territoriales, mais également, pour certains projets, celles de l'État.

Concernant **Arc Express**, au regard de l'ampleur du projet, et d'un contexte budgétaire de plus en plus contraignant pour les collectivités territoriales comme pour l'État, le STIF a décidé d'engager, en milieu d'année 2008, des études exploratoires afin de rechercher des solutions de financement nouvelles.

La mission pilotée par le STIF a essentiellement consisté à étudier et comparer différents montages juridiques et financiers pour la réalisation du projet. L'objectif était de dégager le montage le plus à même d'optimiser le financement. Dans cette recherche, le STIF a souhaité explorer une piste particulière : le financement d'une partie du projet par les plus values foncières qui seraient dégagées grâce à la réalisation du projet, ceci dans le cadre de la réglementation en vigueur actuelle ou en proposant des évolutions législatives et réglementaires le cas échéant.

Les principales conclusions de l'étude du STIF sur le financement

>> Pour répondre au double objectif d'**Arc Express** d'aménagement urbain et de transport, il est nécessaire de réfléchir à un montage juridique et financier qui englobe les différentes composantes du projet, à savoir la réalisation de l'infrastructure de transport, la définition du service et du niveau d'offre, la valorisation immobilière des zones directement ou

indirectement impactées par la nouvelle liaison.
>> En admettant que ces évolutions de compétence soient rendues possibles au plan juridique, les retombées immobilières ainsi identifiées ne couvriraient qu'une très faible partie du coût du projet (au mieux 5 à 10 %).

>> Un moyen pour encourager les communes et les intercommunalités à initier des opérations d'aménagement aux alentours des futures gares du réseau **Arc Express**, et donc de favoriser la plus value foncière pour le STIF, pourrait être de signer des accords avec elles. Ceux-ci porteraient sur la localisation des stations, la coordination des plannings, l'intéressement financier, etc. (il s'agirait, en d'autres termes, d'une association beaucoup plus étroite des communes à la définition du projet de transport en contrepartie d'une participation financière de leur part).

>> La Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 – un exemple de coopération :

> À partir d'une volonté régionale de mieux articuler transports et aménagement, fondée sur son projet de Schéma Directeur Régional d'Île-de-France (SDRIF), est en cours d'élaboration un nouveau processus partenarial pour définir un projet de territoire partagé entre acteurs locaux dans le respect des prérogatives et des compétences de chacun.

> Il est mis en application sur une opération test : le prolongement de la ligne 11 de métro dans le département de Seine-Saint-Denis où, à partir d'une dynamique locale préexistante, la Région a mobilisé à ses côtés l'IAU-IDF, le STIF (Syndicat des Transports Île-de-France) l'établissement Public Foncier d'Île-de-France et la Caisse des Dépôts, pour

proposer d'ouvrir un lieu unique de dialogue entre le monde des transports et celui de l'urbanisme.

> La démarche partenariale en cours autour de ce projet a conduit à la réalisation en 2009 d'une « charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 du métro ». L'objectif est d'accompagner les collectivités pour valoriser le projet de transport et offrir aux Franciliens un maillage renforcé des transports en commun tout en répondant aux trois axes stratégiques de la charte : inscrire le territoire dans la dynamique de développement du cœur de la métropole parisienne, améliorer le cadre de vie sur le territoire et valoriser le potentiel urbain des quartiers situés autour des stations du métro.

>> D'autres outils fiscaux s'avèreraient beaucoup plus rentables et plus faciles à mettre en place (car ne nécessitant pas de modifier de manière trop importante les flux financiers au plan local) pour augmenter les capacités de financement des transports : une évolution du versement transport versé par les entreprises, fondée soit sur un élargissement de l'assiette de cet impôt, soit sur une augmentation des taux en vigueur. Il convient toutefois de préciser que l'affectation du produit de ce versement doit avant tout servir à financer les coûts d'exploitation et de fonctionnement du réseau existant.

La mission confiée au Député Gilles Carrez

Parallèlement à l'étude commanditée par le STIF sur le financement d'**Arc Express**, le Premier Ministre, de son côté, a confié une mission au Député du Val-de-Marne Gilles Carrez, afin d'étudier les modalités de financement des grands projets de transports franciliens, à la fois ceux inscrits dans le Plan de Mobilisation (dont **Arc Express**), et ceux constituant le réseau de transport du Grand Paris.

Dans son rapport Monsieur Carrez a chiffré la réalisation de l'ensemble des deux programmes d'investissement à près 35 milliards d'euros. Tout en soulignant la cohérence d'ensemble des deux programmes, Plan de mobilisation et Grand Paris, le rapport a mis en avant la nécessité d'un phasage dans la réalisation des différentes opérations, au regard de l'importance des investissements à consentir. En distinguant les sections ayant un impact fort et immédiat en termes de trafic et celles ayant plutôt une vocation d'aménagement à moyen terme, il a identifié une première phase de réalisation, comprenant :

>> le plan de mobilisation, à l'horizon 2020, dont la réalisation est urgente notamment pour assurer la robustesse du réseau existant : celui-ci devra supporter

environ 2/3 de la croissance du trafic à moyen terme, alors que certains de ses maillons principaux sont déjà saturés ou en voie de l'être (ligne 13 du métro, RER A) ;

>> les parties du schéma du Secrétariat d'État ayant le plus fort impact :

> bouclage de la rocade (avec deux options pour le tracé à l'Est), comme envisagée par le projet **Arc Express** et par le Secrétariat d'État : les études de trafic d'**Arc Express** ont mis en évidence que la réalisation complète de la rocade en démultiplie l'efficacité ;

> prolongement de la ligne 14 au Nord jusqu'à Pleyel et la desserte de Roissy : il permet la connexion au Nord de la nouvelle radiale adossée sur la ligne 14 avec la rocade, ainsi que la création d'un nouveau pôle à Pleyel (possibilité de localisation d'une gare TGV) ;

> prolongement de la ligne 14 au Sud jusqu'à Orly : il permet la connexion au Sud (Villejuif) de la nouvelle radiale avec la rocade, et la desserte de l'aéroport d'Orly qui n'est pas connecté aujourd'hui au réseau régional structurant.

Il a fixé à 2025 l'horizon de réalisation de l'ensemble de cette première phase du dispositif, la Région ayant quant à elle fixé à 2020 la réalisation du Plan de mobilisation.

LE CALENDRIER DU PROJET

À noter : Le bilan socio-économique d'un projet vise à mesurer l'utilité du projet pour la collectivité en comparant d'une part ses effets positifs attendus (gain de temps ou baisse de la pollution par exemple) et d'autre part ses coûts au sens large (financiers mais aussi environnementaux par exemple). Il permet ainsi de déterminer si un projet est intéressant pour la collectivité mais également de comparer différents projets entre eux. La collectivité décide de réaliser un investissement si elle sait en attendre un bénéfice.

Les principales étapes prévisionnelles pourraient être enclenchées de la manière suivante, pour les arcs prioritaires :

Schéma de principe	Printemps 2011
Enquête d'utilité publique	Courant 2011
Avant-projet	2012
Premiers travaux	fin 2012
Horizon d'une première mise en service d'un arc prioritaire	2017

Le planning général de réalisation dépendra directement :

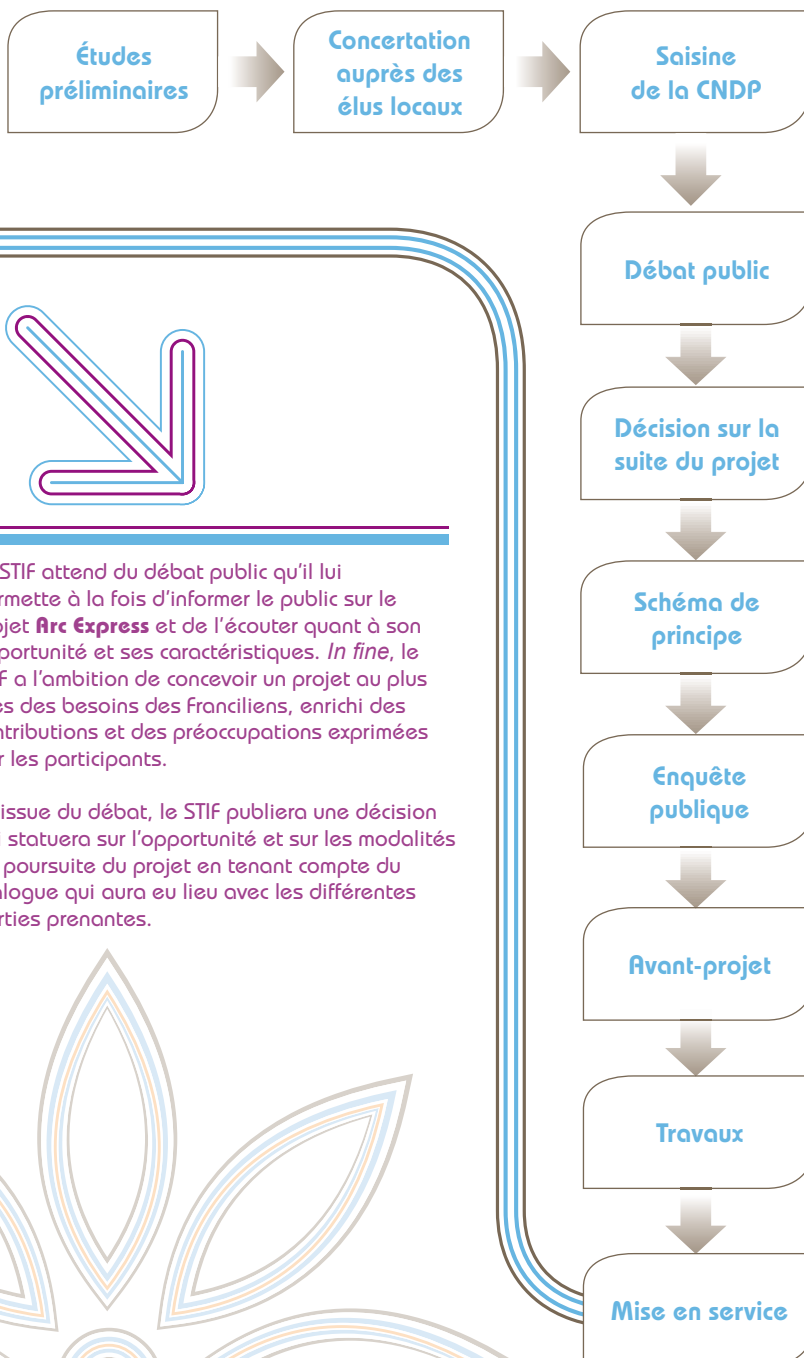
>> des durées des études de conception et des procédures administratives préalables au démarrage des travaux : choix du ou des maîtres d'œuvre, campagnes de reconnaissance du site (géologie, enquête fondations et réseaux...), études de conception préliminaires (schéma de principe, avant projet...), enquête publique, déclaration d'utilité publique, procédures prévues par la loi sur l'eau, acquisitions foncières, expropriation du tréfonds... ;

>> des procédures retenues pour le choix du système (système et matériel roulant) et l'attribution des marchés de travaux (génie civil et équipements) dépendront directement des procédures et modalités d'achat ainsi que de l'allotissement éventuel des travaux ;

>> des capacités de financement qui conduiront vraisemblablement à réaliser l'ensemble des travaux par phases successives. Les délais de travaux proprement dits varient selon les caractéristiques des ouvrages (aériens ou souterrains) et le nombre de points d'attaque mis en œuvre pour la réalisation des tunnels.



Où en est-on dans l'avancement du projet ?



Concertation avec le public

Deux moments de concertation avec le public : le débat, procédure en cours, et l'enquête publique qui présentera les propositions de tracé privilégié par le maître d'ouvrage.

Concertation avec le public

Concertation avec les collectivités locales

La concertation avec les collectivités locales est continue jusqu'à la mise en service du projet.



Le STIF attend du débat public qu'il lui permette à la fois d'informer le public sur le projet **Arc Express** et de l'écouter quant à son opportunité et ses caractéristiques. *In fine*, le STIF a l'ambition de concevoir un projet au plus près des besoins des Franciliens, enrichi des contributions et des préoccupations exprimées par les participants.

À l'issue du débat, le STIF publiera une décision qui statuera sur l'opportunité et sur les modalités de poursuite du projet en tenant compte du dialogue qui aura eu lieu avec les différentes parties prenantes.

LA POURSUITE DES ÉTUDES ET DE LA CONCERTATION

Le STIF prendra en considération les conclusions du débat public pour décider de la poursuite du projet, du choix des tracés et de la localisation des stations de maillage.

À l'issue du débat, les étapes suivantes resteront à réaliser :

- >> Décider des suites à donner au projet.
- >> Poursuivre la réflexion avec les collectivités et acteurs locaux pour éclairer, du point de vue des enjeux urbains, les choix à opérer entre les différents tracés proposés.
- >> Préciser les tracés et les localisations de l'ensemble des stations.
- >> Mener les études techniques approfondies et établir le bilan socio-économique du projet.
- >> Poursuivre les réflexions sur le financement du projet.
- >> Élaborer un planning général détaillé du projet afin de recenser l'ensemble des procédures et des études et de bien articuler les différentes phases de consultation et de concertation.
- >> Engager la procédure d'enquête publique afin de présenter le projet et ses variantes éventuelles au public.



Sigles

ANRU: Agence nationale pour la rénovation urbaine
 BHNS : Bus à haut niveau de service
 CNDP : Commission nationale du débat public
 CNIT : Centre des nouvelles industries et technologies
 CPCU : Compagnie parisienne de chauffage urbain
 CPDP : Commission particulière du débat public
 CPER: Contrat de projet État-Région
 CPRD: Contrat particulier Région-Département
 CRCI : Chambre régionale du commerce et de l'industrie
 DOCP : Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales
 DREIF : Direction régionale de l'équipement d'Île-de-France
 EGT: Enquête globale de transport
 EPAD : Établissement public d'aménagement de la Défense
 EPASA : Établissement public d'aménagement Seine-Arche
 EPCI : Établissement public de coopération intercommunale
 EPIF : Établissement public foncier d'Île-de-France
 ERP : Établissement recevant du public
 GARP : Groupement des Assedic de la Région Parisienne
 IAURIF : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France
 IGR : Institut Gustave Roussy
 INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques
 LOTI: Loi d'orientation des transports intérieurs
 NO₂ : Dioxyde d'azote
 OIN : Opération d'intérêt national
 PDU : Plan de déplacements urbains
 PDVM : Plan de déplacements du Val-de-Marne
 PPRI : Plan de prévention des risques d'inondation
 RATP : Régie autonome des transports parisiens
 RER : Réseau express régional
 RFF : Réseau Ferré de France
 SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité
 SDAU : Schéma directeur d'aménagement et d'Urbanisme
 SDRIF : Schéma directeur de la région Île-de-France
 SNCF : Société nationale des chemins de fer
 STIF: Syndicat des transports d'Île-de-France
 SYCTOM : Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne
 TCSP: Transport en commun en site propre
 TVM : Trans-Val-de-Marne
 ZAC : Zone d'aménagement concerté
 ZUS : Zone urbaine sensible

Rédaction

C&S Conseils / Parimage

Conception Réalisation

PARIMAGE

Crédits photos

DR STIF, RATP,
 Orbival, Région Île-de-France,
 MEEDDM, Cyrille Dupont,
 Bruno Marguerite, Gilles Alligon,
 Jean-François Mauboussin.