



SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS



DÉBAT
PUBLIC

Le dossier du maître d'ouvrage

Le réseau de transport public du

Grand Paris



Le réseau de transport public du

Grand Paris

DÉBAT PUBLIC
Le dossier
du maître d'ouvrage



Le réseau de transport public du

Grand Paris

Sommaire

Avant-propos

Le projet en bref	p.06
Le débat sur le projet de transport du Grand Paris	p.07
La Société du Grand Paris : un nouvel acteur, un nouveau partenaire	p.08
Le dossier de débat public	p.09

1

Enjeux et objectifs du projet

1.1 Le projet de réseau de transport du Grand Paris	p.12
1.2 La Région Capitale : éléments de diagnostic	p.16
1.3 Le projet et son contexte	p.26
1.4 Perspectives de développement	p.34

2

Caractéristiques principales du réseau de transport

2.1 Scénarios de tracés envisagés et propositions de secteurs d'implantation des gares	p.52
2.2 Grands principes d'exploitation et de maintenance	p.140
2.3 Insertion territoriale de l'infrastructure	p.148

3

Impacts attendus du projet de transport

- | | |
|---|--------------|
| 3.1 Impacts sur les trafics et l'accessibilité des territoires | p.158 |
| 3.2 Évaluation des incidences sur l'environnement | p.166 |
| 3.3 Coûts et financement | p.168 |

4

Organisation des travaux

- | | |
|--|--------------|
| 4.1 Méthodes constructives | p.172 |
| 4.2 Maîtrise des conséquences du chantier | p.174 |

5

Après le débat public

- | | |
|---|--------------|
| 5.1 Les suites données au débat | p.180 |
| 5.2 La poursuite de la concertation avec le public | p.181 |
| 5.3 Les grandes étapes de réalisation | p.183 |

- | | |
|-------------------------|--------------|
| Liste des sigles | p.186 |
|-------------------------|--------------|

Le réseau de transport public du

Avant-propos

Le projet en bref

Pourquoi ?

Améliorer le fonctionnement quotidien des transports de la Région Capitale par la création de nouvelles liaisons de banlieue à banlieue qui évitent d'emprunter des tronçons de lignes saturés dans le centre de Paris.

Dynamiser le développement économique de la Région Capitale avec la création d'une desserte rapide et la mise en relation des grands pôles économiques, en particulier des deux aéroports internationaux, et améliorer l'accès des populations aux principaux pôles d'emploi.

Quoi ?

Le projet soumis au débat porte sur la création d'un nouveau réseau de métro automatique de grande capacité en rocade, d'environ 155 kilomètres, qui relie Paris aux pôles stratégiques de la région Ile-de-France et dessine une double boucle desservant largement le territoire de l'agglomération.

Ce nouveau réseau structurant de transport public urbain de voyageurs sera doté d'une quarantaine de gares nouvelles et sera en correspondance avec les réseaux existants et futurs.

Comment ?

Réaliser une infrastructure de transport de dimension exceptionnelle qui sera le « système nerveux » d'une nouvelle organisation économique et spatiale, car pensée de manière cohérente avec le développement économique, l'urbanisme et l'architecture, autour des territoires qu'elle relie.

Favoriser la création de pôles de développement ancrés sur les territoires, ainsi qu'une politique de densification autour des futures gares du métro du Grand Paris.

Travailler en partenariat avec les acteurs locaux tant pour l'insertion urbaine du tracé que pour les projets de développement territorial autour des gares.



Le débat sur le projet de transport du Grand Paris

Le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Les grandes catégories de questions portées au débat

- **En quoi le réseau de transport en commun projeté constitue-t-il une réponse adaptée** aux objectifs fixés et aux dysfonctionnements constatés dans la Région Capitale ?
- **Quelles sont les principales caractéristiques physiques et techniques du projet**, son intégration dans le réseau de transport existant et à venir, ses conséquences et ses impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire ? Comment redéfinit-il et développe-t-il la physionomie des transports à l'échelle de la Région Capitale et au niveau local ?
- **Quels seront les grands principes qui guideront sa réalisation** dans une optique de développement durable ?

Les modifications apportées par la loi relative au Grand Paris

La Commission nationale du débat public (CNDP), créée par la loi du 2 février 1995, est depuis 2002 une autorité administrative indépendante, garante du bon déroulement du débat public et du respect de la participation du public. La CNDP veille ainsi aux modalités d'organisation du débat et, pour cela, elle constitue une commission particulière du débat public (CPDP), ayant pour tâche de l'animer.

La CNDP est habituellement saisie par le maître d'ouvrage pour l'organisation d'un débat public. Dans le cas du projet de transport du Grand Paris, la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris fait office de saisine de la CNDP, selon l'alinéa 2 de l'article 3 :

« *Le public est également associé au processus d'élaboration de ce schéma. À cette fin, un débat public est organisé par la Commission nationale du débat public (...). La Commission nationale du débat public met en place une commission particulière dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze.* »

Ainsi, tout en respectant le rôle de la CNDP et les principes fondateurs du débat public, la loi relative au Grand Paris prévoit une adaptation du code de l'environnement avec la volonté d'accélérer les procédures administratives.

Dans le même esprit, l'article 3 de la loi relative au Grand Paris prévoit que « *le président*

du tribunal administratif de Paris ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin peut désigner cinq observateurs parmi les personnes inscrites sur les listes d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévues par l'article L. 123-4 du code de l'environnement. Ces observateurs peuvent assister de plein droit aux réunions de la commission particulière (...). Ils sont astreints à un devoir de réserve vis-à-vis du projet objet du débat public pendant toute la durée de ce débat ».

Ces observateurs du débat pourront ensuite faire partie des commissions qui auront en charge de conduire les enquêtes publiques prévues lors des phases ultérieures du projet.

Par ailleurs, la loi a prévu que le projet soit soumis, pour la première fois en ce qui concerne un projet d'infrastructure de transport, à une évaluation stratégique environnementale préalable, faisant ainsi de cette problématique un élément déterminant de la décision.

Le rapport établi dans le cadre de cette évaluation environnementale est joint au présent dossier du maître d'ouvrage.

Dans un délai de deux mois suivant la publication du bilan du débat public réalisé par la CNDP, la Société du Grand Paris, par un acte motivé qui sera publié, indiquera les conséquences qu'elle tire du débat public pour établir le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

Le réseau de transport public du

Grand Paris

La Société du Grand Paris :

un nouvel acteur,
un nouveau partenaire

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a entériné la création d'un nouvel établissement public d'État à caractère industriel et commercial dénommé « Société du Grand Paris », en tant que maître d'ouvrage dédié au projet de transport du Grand Paris.

L'article 7 de la loi précise notamment que : « l'établissement public "Société du Grand Paris" a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation. »

Les lignes, ouvrages et installations constituant le réseau seront, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la Régie autonome des transports parisiens (RATP) qui en assurera la gestion technique. La Société du Grand Paris restera propriétaire de ces lignes, ouvrages et installations, ainsi que des gares qu'elle réalisera, jusqu'à sa dissolution.

Après leur réception par le maître d'ouvrage, les trains acquis par la Société du Grand Paris pour parcourir les infrastructures seront transférés en pleine propriété au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) qui les mettra à la disposition des exploitants.





Conçu par le maître d'ouvrage dans le respect des préconisations de la CNDP et de la CPDP, le présent dossier est l'un des principaux outils d'information à destination du public. Ce dossier comporte sept volets.

Un avant-propos

Donne un aperçu du projet de transport en commun du Grand Paris et présente le débat public sur le Grand Paris.



Le dossier de débat public

Une première partie

Après avoir présenté les grandes caractéristiques du projet et ses enjeux, cette partie expose une analyse des diagnostics urbain, socio-démographique et des déplacements de la région Ile-de-France, ainsi que les perspectives de développement territorial accompagnant le projet.

Sont également rappelés dans ce chapitre le contexte institutionnel dans lequel s'inscrit le projet, ainsi que les principales étapes ayant conduit au projet présenté au débat.

Une deuxième partie

Décrit concrètement les caractéristiques principales du projet de réseau de transport structurant du Grand Paris : tracé et variantes envisagés, choix du mode de transport, principes d'exploitation et de maintenance, maillage avec le réseau existant et à venir, gares... Ce chapitre présente également les caractéristiques du projet de métro automatique en rocade « Arc Express » qui, conformément à la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, fait l'objet d'une procédure de débat public lancée conjointement à celle relative au réseau de transport structurant du Grand Paris.

Une troisième partie

Présente les effets attendus du projet de réseau de transport structurant sur les trafics, les déplacements et l'accessibilité. Ce chapitre aborde également les incidences de l'opération sur l'environnement, au travers de l'évaluation stratégique environnementale. Il comporte enfin une estimation des coûts d'investissement et une présentation des principes de financement envisagés, ainsi qu'un éclairage sur les perspectives de retombées économiques directes liées à la réalisation de cette nouvelle infrastructure.

Une quatrième partie

Aborde l'organisation des travaux, la gestion du chantier et de ses conséquences.

La cinquième partie

Donne un aperçu des phases qui suivent le débat public : bilan du débat et prise en compte des avis recueillis, définition du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, enquête(s) publique(s), contrats de développement territorial, calendrier prévisionnel du projet...

Une annexe

Est constituée de l'évaluation stratégique environnementale⁽¹⁾ réalisée au titre de la directive 2001/42/CE dite « *plans et programmes* ».

(1) L'intégralité du rapport d'analyse et sa synthèse sont disponibles sur le site internet du débat public www.debatpublic-reseau-grandparis.org