

Délibération n° 2011/00475

Séance du 1^{er} juin 2011



**CONCLUSIONS DU DEBAT PUBLIC ET DECISION DU STIF
ARC EXPRESS**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France telle que codifiée dans le code des transports;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports;
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public (CNDP) tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la délibération n°2009/0566 du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 approuvant le Dossier des objectifs et caractéristiques principales (DOCP) du projet Arc Express
- VU** la saisine en date du 9 juillet 2009 par le STIF de la Commission nationale du débat public (CNDP) ;
- VU** le compte-rendu du débat public présenté le 31 janvier 2011 par le président de la commission particulière du débat public Arc Express ;
- VU** le bilan du débat public présenté le 31 janvier 2011 par le président de la commission nationale du débat public;
- VU** la délibération n° 2010/0799 du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du STIF sur le projet de transport du Grand Paris;
- VU** le rapport n° 2011/0475 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 25 mai 2011 et de la commission de la démocratisation du 26 mai 2011 ;

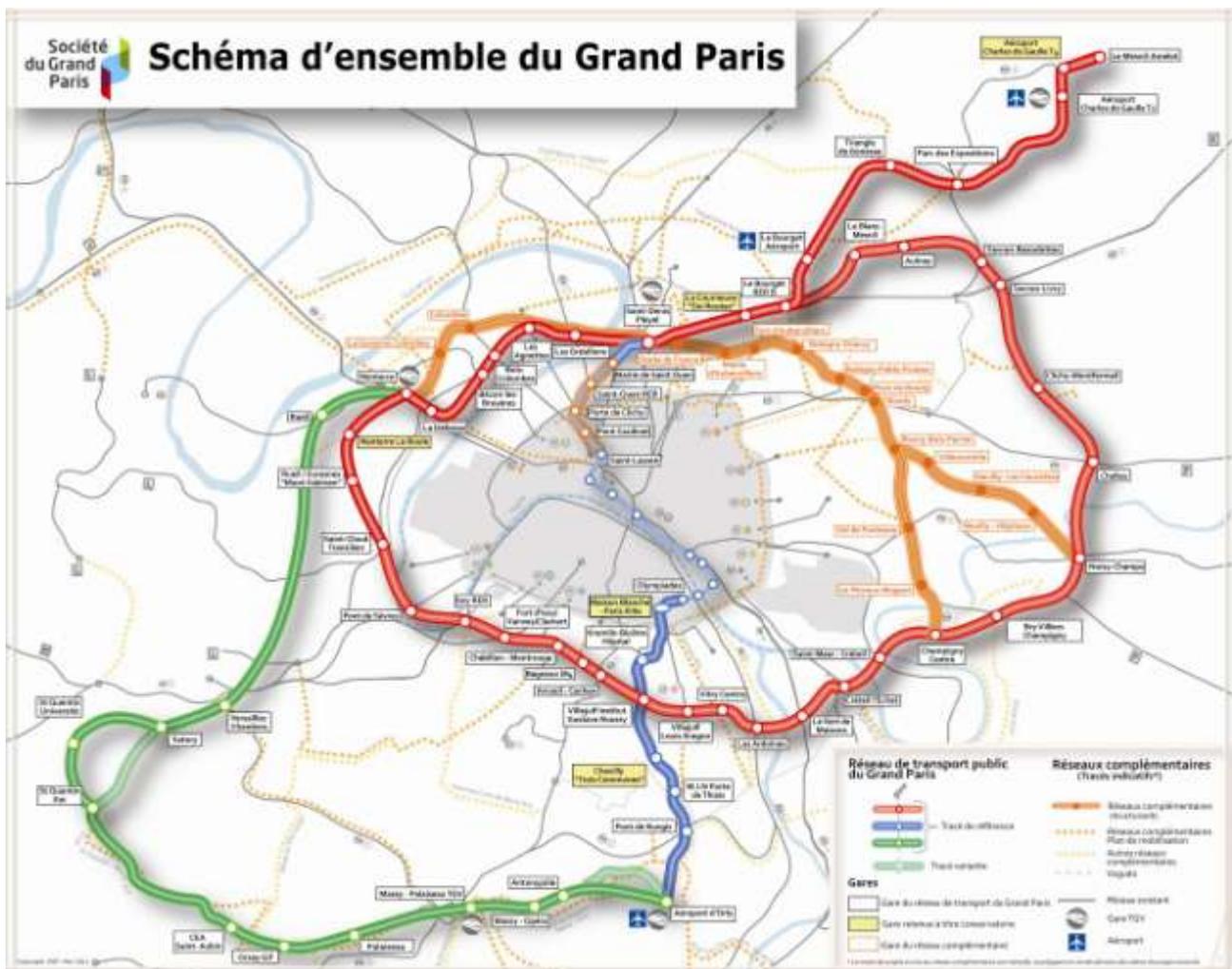
Considérant :

- la **qualité des débats publics d’Arc Express et du Réseau de Transport du Grand Paris**, qui a permis d’échanger sur les besoins actuels et futurs en termes de déplacements sur le territoire francilien
- **l’urgence** réaffirmée systématiquement dans l’ensemble des contributions du public à **améliorer prioritairement la situation existante des transports en commun en Ile de France**
- **l’opportunité d’un projet de métro de rocade en proche couronne** confirmée, et ce, sur la base des **fondamentaux** que sont : le **maillage** systématique, la **desserte fine** des territoires
- **l’opinion largement favorable qui s’est dégagée pour un tracé « préférentiel » de la rocade**
- **l’adhésion massive à la réalisation d’un métro automatique à roulement fer, réalisé entièrement en souterrain**
- **la préoccupation de maîtrise des coûts d’investissement et de fonctionnement** exprimée de façon récurrente quel que soit le projet de métro en rocade
- **l’expression de besoins complémentaires de desserte** des territoires enclavés de Seine Saint-Denis, et des aéroports, en particulier d’Orly
- **la proposition conjointe des Conseils généraux de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne**
- **le protocole d’accord signé entre l’Etat et la Région Ile-de-France le 26 janvier 2011, ainsi que le projet Grand Paris Express qui en résulte**
- **l’acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011.**

ARTICLE 3 : de prendre acte

- **du projet Grand Paris Express et de l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le jeudi 26 mai 2011. Ce schéma d'ensemble :**

- reprend les objectifs de desserte fine et de rééquilibrage des territoires, exprimés lors des débats publics
- assure une coordination opérationnelle et un partage géographique de la maîtrise d'ouvrage entre la Société du Grand Paris et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France
- tient compte des propositions de tracés des deux projets soumis aux débats publics (voir carte ci-dessous)
- réaffirme l'importance du Plan de Mobilisation, notamment de l'amélioration des réseaux de RER
- confirme le calendrier de mise en chantier du prolongement de la ligne 14 dont le schéma de principe sera présenté au Conseil du STIF lors d'une toute prochaine séance.



ARTICLE 4 : de rester vigilant, en tant qu'autorité organisatrice, sur les éléments suivants pour le futur métro de rocade Grand Paris Express :

- **que la priorité soit donnée à la réalisation du Plan de mobilisation pour les transports, et à son financement**
- **qu'aucun projet en cours ne voit son calendrier (travaux et mise en service) retardé par la mise en œuvre du protocole**
- **que le schéma d'exploitation du futur métro soit défini en prenant en compte les besoins des usagers et les charges de trafic attendues, ainsi que les contraintes techniques qui se posent notamment sur les lieux de rupture de charge.** Ce qui signifie notamment l'exploitation de l'arc Nord en continu, et la vigilance d'une exploitation de qualité et d'une non saturation de la ligne 14 étendue
- **que l'arc Est proche soit totalement intégré au réseau du Grand Paris Express et que son financement soit assuré. Après publication du décret de constitution du réseau de transport du Grand Paris, le conseil du STIF sera amené à se prononcer sur la maîtrise d'ouvrage.**
- **que les conditions de maillage au réseau existant soient assurées**, ce qui implique pour chaque station en correspondance du futur réseau :
 - la qualité de la correspondance avec les stations existantes
 - la mise en conformité avec les normes ERP (Etablissements Recevant du Public) et la remise à niveau des stations existantes maillées avec le futur métro de rocade

et que ces éléments soient **pris en compte, réalisés et financés** par le réseau de transport du Grand Paris.

- **que les conditions d'intermodalité soient optimales**, ce qui implique pour chaque station du futur réseau :
 - la restructuration des lignes de bus et l'aménagement de gares routières justement dimensionnées et conformes au Schéma directeur des gares routières
 - l'aménagement de parkings voitures de rabattement, conformément aux orientations définies par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) Ile de France, et conformément au Schéma directeur des parcs-relais d'Ile de France
 - l'aménagement des stationnements vélos conformément au Schéma directeur du stationnement vélos dans les pôles d'échanges.
- **que les ressources spécifiques nécessaires soient attribuées au STIF pour le financement de l'intermodalité**
- **que le projet soit justement dimensionné** compte tenu des trafics d'usagers attendus, ce qui vaut à la fois pour le dimensionnement des stations, des quais et du matériel roulant.
- **que le mode retenu soit celui du métro large (2,80m) à roulement fer,**
- **que les financements de l'investissement nécessaires à la réalisation du projet Grand Paris Express soient clairement identifiés, et n'obèrent pas la réalisation du Plan de mobilisation, et tout particulièrement le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen**
- **que les ressources spécifiques nécessaires soient attribuées au STIF pour l'acquisition du matériel roulant**
- **que les ressources complémentaires nécessaires au financement du surcoût d'exploitation et de maintenance annuels induit par le futur réseau soient clairement identifiées, et versées au STIF**

ARTICLE 5 : de demander, **pour assurer cette vigilance**, une **modification du Code des Transports prévoyant le passage au Conseil du STIF des schémas de principe, dossiers d'enquêtes publiques, bilans des concertations, déclarations de projet, et dossiers d'avant projet et conventions de financement.**

ARTICLE 6 : de **mandater la Directrice générale du STIF pour qu'elle transmette la présente délibération et le rapport qui l'accompagne au Conseil d'Etat.**

ARTICLE 7 : la Directrice Générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Île-de-France


Jean-Paul HUCHON