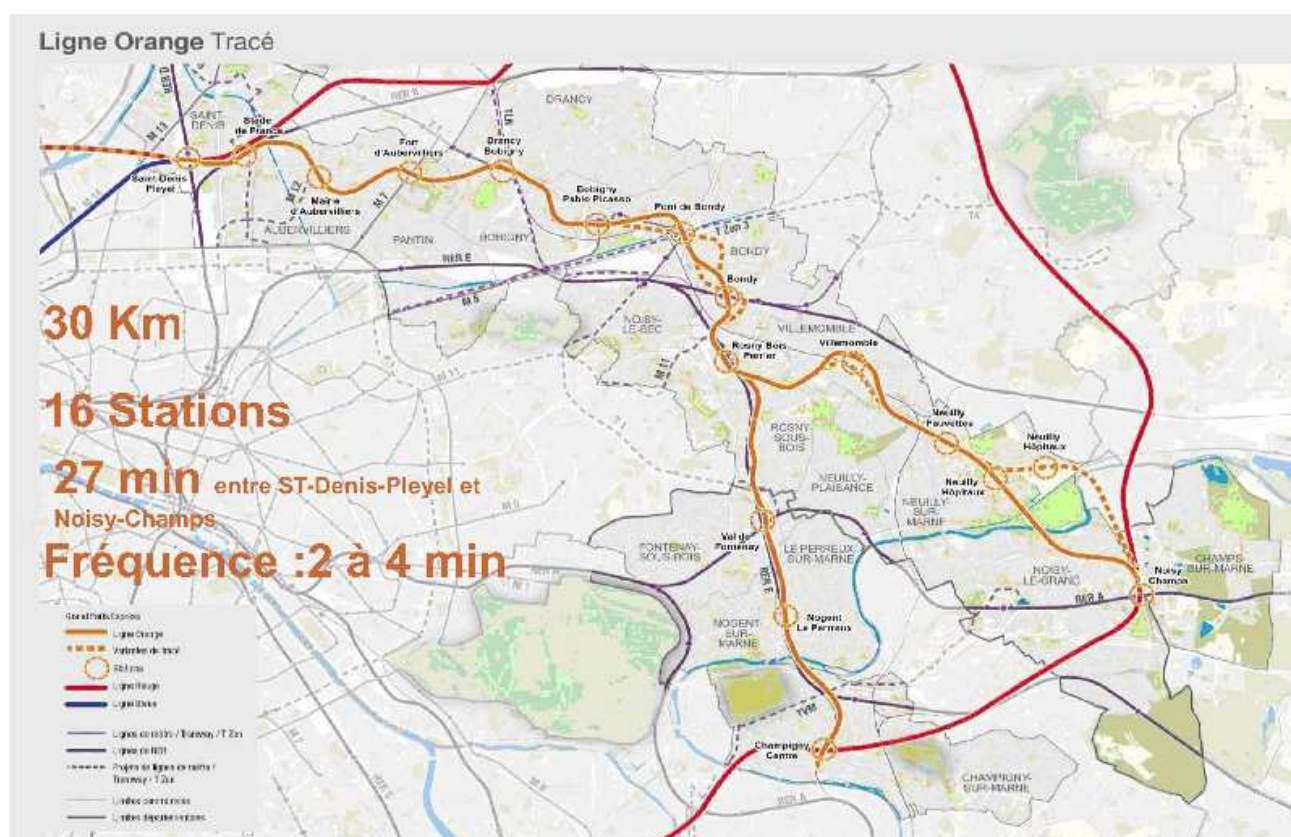


# DOCP de la ligne Orange, STIF, 4 octobre 2012

## Extraits commentés par l'AMUTC

### Commentaires de l'AMUTC

Le document d'orientation et de caractéristiques principales constitue la première étape en vue du débat public. C'est un document ouvert destiné à constituer le support de la concertation avec les élus et les habitants (les usagers).



## Les grands enjeux de la Ligne Orange

- **Répondre aux problématiques de transport**
  - Améliorer les conditions de déplacement en rocade au nord et à l'est de Paris
  - Améliorer la performance globale du réseau de transport
    - soulager les liaisons radiales existantes en évitant aux usagers de passer par Paris
    - créer de nouveaux maillages en banlieue avec les lignes existantes et en projet
- **Accompagner et accélérer le développement des territoires**
  - Conforter le développement de nouveaux pôles au nord et à l'est de Paris
    - améliorer l'attractivité des territoires desservis pour les entreprises
  - Accélérer la mutation des territoires
    - participer à la transformation des zones d'activités en déclin
    - desservir des zones sensibles aujourd'hui mal reliées au réseau de transport lourd

### Commentaires de l'AMUTC

Le segment reliant Rosny à Noisy Champ n'est pas une rocade mais une radiale qui vient s'intercaler entre deux branches du RER E. Ce segment ne contribue pas au maillage du réseau puisque la liaison entre Noisy-Champs et le RER E est déjà assurée par la ligne A qui relie Noisy-Champs à Val de Fontenay. Aucune correspondance n'est prévue sur ce segment, ce qui est paradoxal lorsqu'on cherche à mailler le réseau (créer de nouveaux maillages en banlieue avec les lignes existantes et en projet) mais s'explique par le caractère radial du tracé proposé. **Ainsi cette partie de la ligne Orange ne répond pas du tout aux « problématiques de transport ».**

En revanche le segment reliant Champigny à St Denis joue pleinement son rôle de rocade, sous réserve qu'il soit vraiment intégré à la rocade de proche banlieue, sans discontinuité et obligation de changer de train à Rosny.

## Les modalités d'exploitation

### Minimiser le nombre de voyageurs pénalisés par une correspondance

Les simulations de trafic démontrent la nécessité d'établir :

#### Une continuité de service Est Ouest à Saint-Denis Pleyel

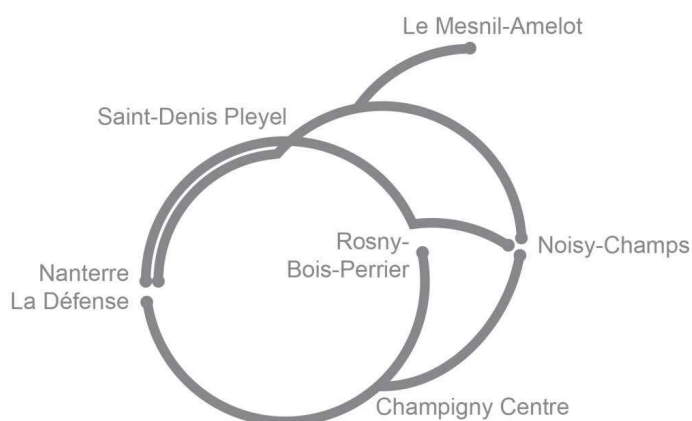
(20 000 voyageurs traversants à l'HPM)  
(Heure de Pointe du Matin)

#### Une continuité de service à Champigny

Villejuif <> Noisy Champs

Villejuif <> Rosny

(12 000 voyageurs traversants à l'HPM)



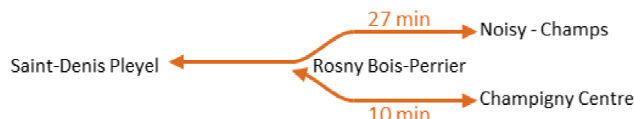
### Commentaires de l'AMUTC

L'objectif de ne pas pénaliser les usagers par des correspondances est essentiel. Il est évident pour St Denis. Pour Champigny, la plus grande vigilance sera nécessaire car le schéma proposé revient à faire une fourche toujours complexe à exploiter, avec un segment très fréquenté (Champigny-Rosny) et un segment secondaire (Champigny-Noisy) venant doubler une radiale (RER E). Ce schéma ne pourra être validé qu'au vu du détail de la station Champigny... Il est surprenant d'imposer une correspondance à Rosny en direction de Champigny (segment le plus fréquenté) et d'offrir un trajet direct vers Noisy-Champs (segment moins fréquenté).

## Les principales caractéristiques du projet

### Des caractéristiques de la ligne conçues pour offrir un service attractif et performant

- **Vitesse commerciale** : 52 Km/h
- **Temps de parcours** :



- **Une fréquence** : de 2 à 4 minutes en heure de pointe
- **Matériel roulant** sur fer, à grand gabarit (au moins 1000 voyageurs par train de 120m)
- **Conduite entièrement automatique**
- **Les choix techniques effectués sur la Ligne Orange sont cohérents avec les caractéristiques de la Ligne Rouge (sous MOA de la Société du Grand Paris) afin de garantir l'interopérabilité**

### Commentaires de l'AMUTC

Le schéma des temps de parcours est trompeur. Il ne fournit pas les temps de parcours de St Denis à Rosny et de Rosny à Noisy-Champs. Il ne donne aucune indication sur le temps de correspondance à Rosny. On voit ci-après (gains de temps) qu'il faudrait 26 minutes pour aller de Champigny à St Denis (trajet le plus fréquenté), ce qui est incohérent (correspondance sur le même quai et sans attente ?).

#### Les caractéristiques des stations conçues pour créer des stations accessibles et intermodales

- **16 Stations** entièrement souterraines,
- **Des quais** d'une longueur de 120 mètres, équipés de portes palières
- **Accessibles aux PMR** depuis la rue (ascenseurs)
- **Circulations verticales** entièrement mécanisées
- **Correspondances vers les modes ferroviaires souterrains** aménagées au sein du pôle transport (pas de transit par la voirie)
- **Mise en oeuvre des documents de référence du STIF :**

Projet de PDUIF / Schéma directeur des gares routières / Schéma directeur des parcs relais / Schéma directeur du stationnement vélo / Schéma directeur de l'information voyageurs / Schéma directeur d'accessibilité

La fréquentation de la ligne	Charge maximale	Nombre de voyageurs à la journée
Horizon 1 Mise en service de la LO et de la LR au sud	10 000	300 000
Horizon 2 2030	18 000	400 000

### Commentaires de l'AMUTC

Tableau plus qu'incomplet. Aucune indication sur les trafics attendus sur les différents segments, donnée essentielle pour optimiser l'exploitation et les correspondances. C'est de la rétention d'informations essentielles.

#### Les gains de temps

Liaison	Aujourd'hui	Demain avec la Ligne orange
De « Rosny Bois Perrier » A « Créteil l'Echat »	<b>55 min</b>	<b>15 min – 72% de gain de temps</b>
De « Bobigny Pablo Picasso » A « Noisy Champs »	<b>40 min</b>	<b>18 min – 55% de gain de temps</b>
De « Pont de Bondy » A « Saint Denis Pleyel »	<b>39 min</b>	<b>14 min – 65% de gain de temps</b>
De « Champigny Centre » A « Saint Denis Pleyel »	<b>60 min</b>	<b>26 min – 45% de gain de temps</b>

### Commentaires de l'AMUTC

Sur les quatre trajets retenus, 3 sont directs et offrent naturellement les meilleurs gains de temps. Le quatrième est bien en retrait, à cause de la correspondance à Rosny. Il faut y ajouter que ce gain de temps est fortement surestimé puisqu'il suppose une correspondance immédiate.

- **Un projet élaboré dans les instances de gouvernance du STIF :**
  - Les Commissions de suivi des 17 février et 24 septembre 2012
  - Le Comité de pilotage du 3 juin 2012

- Le **calendrier** prévisionnel
  - 10 octobre 2012 : DOCP approuvé par le Conseil du STIF
  - Mi octobre 2012 : saisine de la CNDP
  - 2013 : consultation du public
  - 2013 : études préliminaires (engagement fin 2012)
  - 2014 : enquête publique
  - 2014 / 2021 : études et travaux
  - 2021 : mise en service

## Coût du projet Ligne Orange

Postes	Montant en Mds€, HT
Infrastructure	4,3
Équipement, système de transport et sites de maintenance et de remisage	0,7
Total (hors matériel roulant et acquisitions foncières)	5
Matériel roulant	0,3
Acquisitions foncières	0,1
<b>Total</b>	<b>5,4</b>

### Commentaires de l'AMUTC

Ce coût prévisionnel exclut la partie de la ligne Orange reliant St Denis Pleyel à Nanterre qui a été actée dans l'accord du 26 janvier et les décisions subséquentes. Il faut donc y ajouter au minimum un milliard d'euros. Aucune indication n'est donnée sur les modalités de financement, question essentielle puisque l'accord entre l'Etat et la Région se fondait sur une contribution de 2 milliards. Qui va apporter les 3,7 milliards qui manquent ? Question plus que préoccupante puisque visiblement l'Etat n'arrive même pas à programmer sa part du financement du Grand Paris (moins de 20 %) qui avait été convenue et qui conditionne ces deux milliards.

## Le programme des études jusqu'à l'enquête publique

**Des nombreuses études seront engagées fin 2012, dont :**

- Etudes préliminaires pour aboutir au niveau schéma de principe de la Ligne Orange
- Marchés de sondages et relevés topographiques pour préciser la faisabilité technique de l'infrastructure
- Réalisation du dossier de définition de sécurité
- **Réalisation du dossier d'enquête publique dont l'évaluation environnementale et l'étude d'impact**
- Etudes complémentaires / AMO concernant la maintenabilité et l'exploitabilité du futur réseau

### Commentaires de l'AMUTC

Lancer la réalisation du dossier d'enquête publique sans attendre les conclusions du débat public (indiqué au calendrier « en 2013 », sans plus de précisions), est totalement contraire à l'idée de concertation. Une vraie concertation peut déboucher sur des variantes importantes. Dans le cas présent, pour un projet dont le financement est plus qu'aléatoire, des arbitrages devront être faits pour réduire les coûts, avec un impact fort sur le tracé. On peut espérer aussi que les demandes des usagers soient prises en compte et que la ligne Orange sera

réellement intégrée à une rocade de proche banlieue, en fusionnant complètement avec la partie de la ligne rouge concernée.

La volonté d'aller vite ne saurait justifier de s'en tenir à une fausse concertation, uniquement pour la forme et pour un simulacre de respect des obligations légales qui régissent un projet aussi important.

## La poursuite du projet en coordination avec le territoire

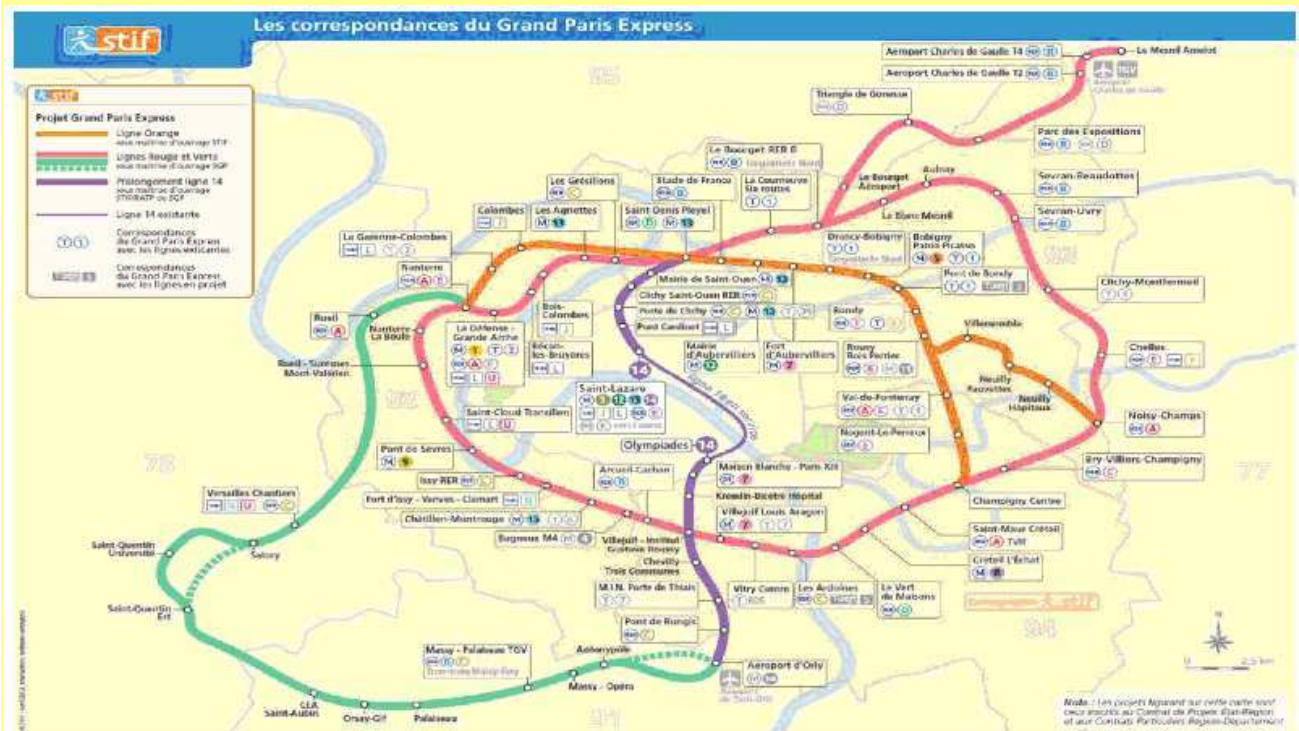
Les collectivités et autres acteurs du territoire (Orbival, ACTEP ...) concernées par le projet Ligne Orange seront consultés tout au long de l'élaboration du schéma de principe.

- **A l'échelle de la station** : définition du programme de la station, propositions d'insertion des stations dans leur environnement, implantation des émergences techniques, impacts en phase chantier et à terme...
  - ⇒ Rencontres avec les communes
  - ⇒ Groupes de travail, comités techniques avec les acteurs du projet.
- **A l'échelle du tronçon** : présentation et échanges autour des éléments élaborés à l'échelle de la station, présentation des contenus de la concertation, impacts des stations en phase chantier et à terme...
  - ⇒ Comités locaux par tronçon : 1 tronçon nord, 1 tronçon est, 1 tronçon ouest
- **A l'échelle de la ligne** : discussion de l'ensemble des éléments élaborés dans les phases précédentes à l'échelle de la station et à l'échelle du tronçon
  - ⇒ Commission de Suivi (COSU)

## Commentaires de l'AMUTC

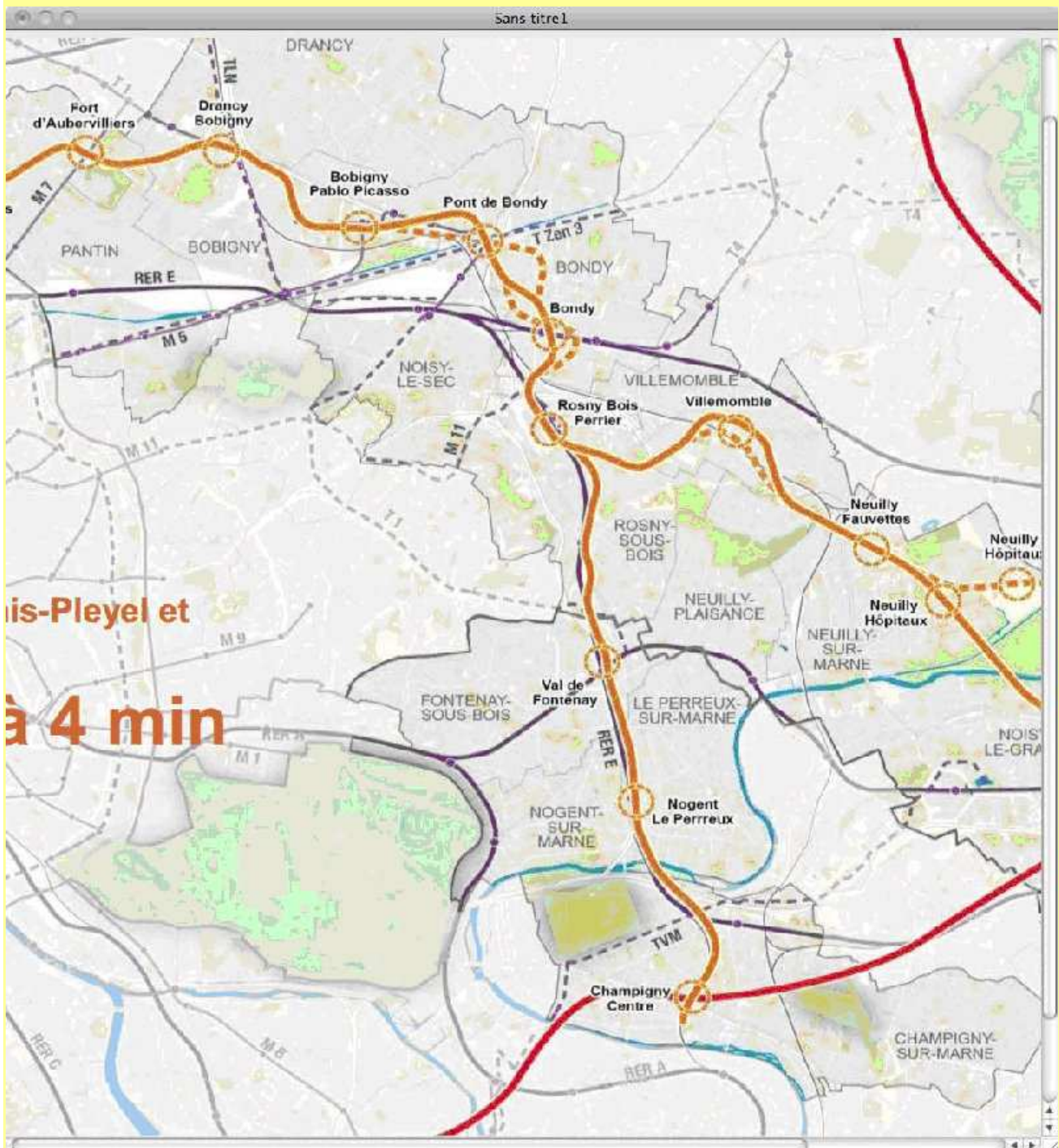
Et les usagers ? Tout le déroulé du projet du GPE montre que les élus ne portent pas leur parole (ce qui n'est pas leur rôle).

Nous constatons également l'abandon de la partie de la ligne Orange reliant St Denis à Nanterre.



## Premières remarques sur le tracé de Champigny à Bobigny

Cet extrait de la carte publiée au DOCP permet quelques remarques (qui peuvent être complétées et affinées) :



1. Tout d'abord, Montreuil apparaît comme une tâche blanche qui ne serait pas concernée par la ligne Orange. Or cette ligne traverse Montreuil sur plus de 100 m (la rue Simon Dereure est de l'autre côté de l'A86). La carte est fautive : Rosny y annexe un bout de Montreuil !
2. La ligne Orange (rocade) est perpendiculaire à la ligne Rouge (radiale) à la station Champigny. L'interopérabilité est plus que problématique. La correspondance quai à quai est impossible.

3. De Nogent à Rosny, le tracé proposé double le RER E, dans des conditions techniques très difficiles et coûteuses (tracé partagé avec A86 et RER) conduisant probablement à enterrer fortement la ligne au détriment de la qualité des correspondances.
4. Les stations Bondy (RER E), Pont de Bondy (T1 et Tzen) et Bobigny Pablo Picasso (T1 et M5) bénéficient déjà de dessertes de qualité.
5. Comparativement, le plateau des hauts de Fontenay, Rosny, Montreuil, Noisy-le-Sec et Romainville est un désert. Le prolongement du tram T1 est grevé d'incertitudes et ne répondra pas à l'absence d'infrastructure de type RER (aucune station RER à Montreuil, combien à St Denis ?)
6. La ligne Orange ne dessert pas le pôle de Bobigny La Folie où existent d'importantes possibilités de développement urbain, avec le RER E, le TZen, la tangentielle Nord et la M5. Le maillage à La Folie est beaucoup plus efficace pour « améliorer la performance globale du réseau de transport » que celle de Pablo Picasso, déjà urbanisé de manière dense.
7. Il est possible d'aller directement de Val de Fontenay à Drancy Bobigny :
  - avec un maillage avec le T1 (aux Ruffins),
  - avec la M11 et la M9 (à l'hôpital intercommunal),
  - avec le RER E, le Tzen, la M5 et la tangentielle Nord (à la Folie).

Ce trajet direct est :

- beaucoup moins cher (plus court),
- beaucoup plus rapide (temps de parcours),
- et beaucoup plus efficaces pour les usagers : dessertes des territoires aujourd'hui délaissés et occupés principalement par de l'habitat social, donc une réduction forte des temps de trajet de banlieue à banlieue grâce à un maillage plus efficace du réseau.