

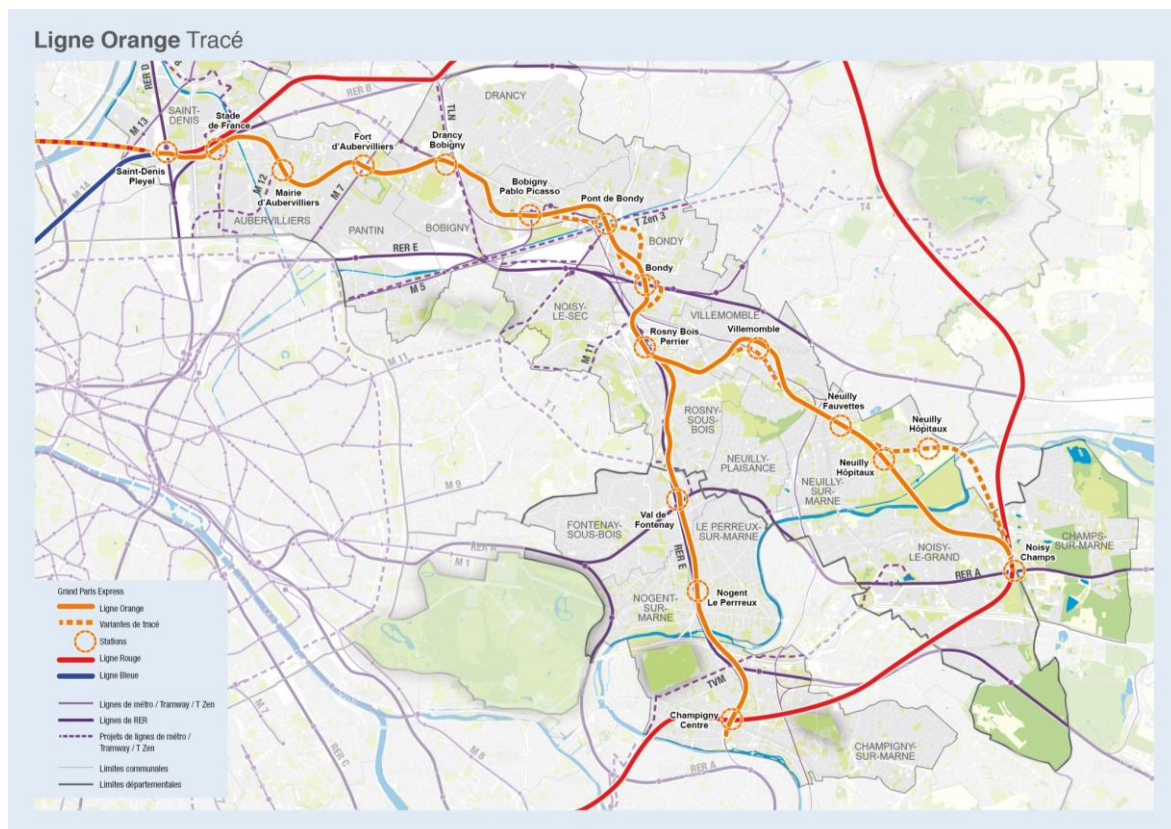
Dossier de presse

Ligne Orange

Grand Paris Express

Approbation du DOCP – Conseil du STIF – 10 octobre 2012

Le 10 octobre 2012, le Conseil du STIF a approuvé le DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) de la ligne Orange du métro Grand Paris Express, véritable acte de naissance de la future ligne de métro. Les caractéristiques techniques de la ligne, les enjeux d'aménagement du territoire et les améliorations pour les transports attendu seront présentés au public dès la fin de cette année.



Contacts presse

Sébastien Mabile – 01 47 53 28 42 – sebastien.mabile@stif.info

Guillaume Autier – 01 82 53 81 05 – guillaume.autier@stif.info

La Ligne Orange du Grand Paris Express est métro automatique en rocade comprenant :

- deux sections qui relient les stations du Grand Paris Express « Champigny Centre » et « Noisy-Champs » à la station Rosny-Bois-Perrier, en correspondance avec le RER E et la ligne 11 prolongée.
- une section reliant les stations « Rosny-Bois-Perrier » et « Saint-Denis Pleyel », en desservant successivement les stations « Bondy », « Pont de Bondy », « Bobigny Pablo Picasso », « Drancy-Bobigny », « Fort d'Aubervilliers », « Mairie d'Aubervilliers », puis « Stade de France ».

Un prolongement de « Saint Denis Pleyel » à Nanterre est prévu après 2025.

Dans sa première phase de construction, la Ligne Orange concerne directement **17 communes et 3 départements** (la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne).

En tant que **maître d'ouvrage du projet Ligne Orange**, le STIF a piloté des études d'insertion, de tracé et d'exploitation de la ligne, de manière à constituer le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) à l'issue du Conseil du STIF du 10 octobre 2012. Celle-ci se prononcera sur les modalités de la prochaine présentation du projet au public, qui pourrait avoir lieu dès le mois de décembre.

Le DOCP rappelle les enjeux importants qui sont liés à la création de cette nouvelle ligne de métro. Afin de concilier au mieux les enjeux de déplacements des habitants, l'accès aux bassins d'emplois et les enjeux locaux et régionaux d'aménagement du territoire, ce document a été bâti à la suite de plus de 90 rencontres avec l'ensemble des acteurs (élus, associations, EPCI, SGP, départements, région Ile-de-France...). Il indique le tracé de la ligne, l'emplacement des stations et les variantes possibles, et fixe les principes techniques liés à la construction de la ligne et à son exploitation prochaine.

SOMMAIRE		
1. Un projet partagé		page 3
2. Les principaux enjeux de la ligne Orange		page 3
3. Les chiffres et le coût du projet		page 5
4. Des stations accessibles et intermodales		page 6
5. L'exploitation de la ligne et site de maintenance		page 7
6. Prochaine étape		page 7
7. Les grandes dates du projet (historique)		page 8

1 – UN PROJET PARTAGE

Plus de 90 rencontres et réunions ont été réalisées entre les mois de février et octobre 2012.

L'élaboration de ce dossier est le fruit d'un travail de concertation important avec l'ensemble des acteurs du territoire (communes, EPCI, Conseil Généraux, Région Ile-de-France, associations de communes, SGP...). Depuis la Commission de Suivi de démarrage de la Ligne Orange du 17 février 2012, les collectivités ont été associées à chaque phase d'élaboration du DOCP.

D'abord pour l'établissement d'un diagnostic partagé entre les mois de mars et avril 2012, soit plus de 50 rencontres avec les collectivités et associations notamment sur les attentes autour du projet et des enjeux urbains.

Ensuite sur l'implantation des stations elles-mêmes avec 16 rencontres entre les collectivités et les services du STIF sur les territoires, et des rencontres par tronçons sur la base de l'analyse multicritères afin d'optimiser les choix de localisation des stations, réunissant des représentants des communes, les CG, les regroupements de communes (EPCI, ACTEP, Orbival...), le STIF, les prestataires extérieurs.

Enfin environ 20 rencontres complémentaires sur les sites des futures stations ont été organisées fin juillet / début août 2012 à la demande du STIF pour faire le point avec les communes, permettant aux élus et aux services des collectivités de participer directement à la définition du projet.

2 - PRINCIPAUX ENJEUX DE LA LIGNE ORANGE

La Ligne Orange du Grand Paris Express est **un projet de transport majeur pour les habitants** du nord et de l'est de Paris, et répond à des enjeux de transport importants. C'est également un projet essentiel pour de nombreux enjeux d'aménagement du territoire. Elle rapproche et « maille » les nombreux territoires qu'elle dessert et dynamise, les intégrant mieux à la dynamique métropolitaine.

La Ligne Orange répond à plusieurs objectifs majeurs :

- **Répondre aux problématiques de transport sur le territoire**

- Améliorer les conditions de déplacement en rocade au nord et à l'est de Paris.

La demande de déplacement de banlieue à banlieue, et notamment les déplacements domicile-travail, est très forte au nord du secteur. Il y a chaque jour 3,5 millions de déplacements dans le seul département de la Seine-Saint-Denis. La création de la ligne Orange va permettre à de nombreux habitants de laisser leur voiture au garage à la faveur des transports en commun.

À l'est, la liaison avec la Ligne Rouge du Grand Paris Express permettra un accès direct et performant vers le sud de Paris.

- Améliorer la performance globale du réseau de transport en évitant aux voyageurs de passer par Paris et créer de nouvelles correspondances (maillages) avec les lignes existantes et en projet.

La Ligne Orange, en desservant directement de nombreux territoires (17 communes et 3 départements), et en assurant des correspondances avec la plupart des radiales de l'est parisien (Métro lignes 12, 7, 5 et prochainement 11 ; Tzen 3 ; RER A, B, D et E...), évitera aux voyageurs de passer par Paris, ce sont autant de voyageurs de moins sur les autres lignes.

- **Accompagner et accélérer le développement du territoire**

- Conforter le développement de nouveaux pôles économiques au nord et à l'est de Paris

Conformément à l'objectif régional consistant à rééquilibrer la région Île-de-France vers l'est, la Ligne Orange accélérera le développement de pôles économiques au nord et à l'est de Paris.

Les dynamiques dans les communes du secteur sont fortes. Elles le sont particulièrement au nord-est dans la Plaine Saint-Denis ou le long du canal de l'Ourcq de Pantin à Bondy, mais également plus au sud vers Noisy-le-Grand ou la Cité Descartes à Champs-sur-Marne. On peut ainsi identifier cinq grandes polarités de projets sur le parcours et autour de la Ligne Orange du Grand Paris Express : le secteur de la Plaine Saint-Denis, les abords du canal de l'Ourcq, le site des hôpitaux à Neuilly-sur-Marne, Val de Fontenay, le secteur de Noisy-le-Grand et de la Cité Descartes à Champs-sur-Marne.

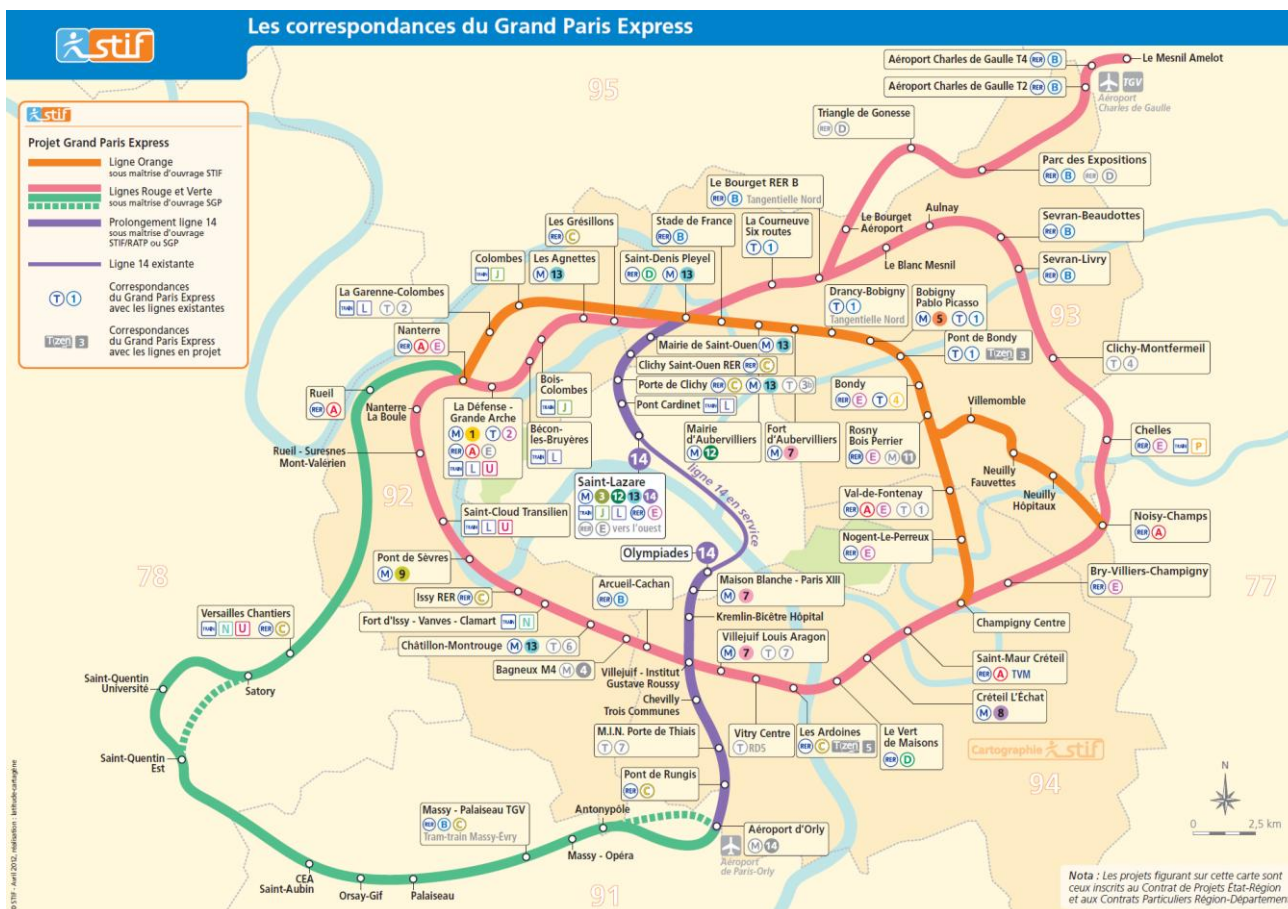
L'arrivée de la Ligne Orange du Grand Paris Express permettra de conforter la dynamique de ces projets en améliorant leur accès de manière significative.

- Accélérer la mutation des territoires

Les hôpitaux de Neuilly-sur-Marne et la ville de Champigny-sur-Marne sont des territoires de projets dont la densification est planifiée. En améliorant leur accessibilité aux emplois, la Ligne Orange est susceptible d'en améliorer l'attrait pour les ménages souhaitant s'y installer.

La Ligne Orange traverse plusieurs Zones Urbaines Sensibles, en particulier dans sa partie nord. En offrant un mode de transport en commun efficace aux populations qui les habitent, cette ligne améliorera considérablement leur accès aux zones d'emploi.

Le centre-ville de Bobigny, le nord de Rosny-sous-Bois, Val-de-Fontenay et le quartier du Pont-de-Bondy sont des territoires marqués par la présence de grandes infrastructures de transport, notamment autoroutières, au sein d'espaces urbains denses et déjà constitués. L'arrivée de la Ligne Orange doit contribuer à leur transformation et restructuration.





3 - CARACTERISTIQUES DE LA LIGNE ORANGE ET COUT

Longueur du parcours	30 km
Nombre de stations	16 stations
Nombre de stations en correspondance avec une ligne Transport en Commun « lourde » (existante ou en projet)	13 stations en correspondances au sein du pôle de transport (pas de correspondance par la rue)
Temps de parcours « Saint-Denis Pleyel » à « Noisy – Champs »	27 minutes
Accessibilité des stations aux PMR	Ascenseurs depuis la rue
Nombre de voyageurs par jour à la mise de service	300 000 voyageurs /jour
Nombre de voyageurs par jour à la mise de service de la ligne Rouge du Grand Paris Express et de la ligne 14 prolongée	400 000 voyageurs /jour
Fréquence des passages des trains	De 2 à 4 minutes
Vitesse commerciale	52 km/h
Longueur et largeur des trains	120 mètres de long Grand gabarit (2,80 à 2,90 mètres de large)
Caractéristiques techniques	Automatisme intégral sans conducteur Roulement sur fer
Schéma d'exploitation de base (interopérabilité)	Continuité de service Est <> Ouest à « Saint Denis Pleyel » Continuité de service Ligne Rouge-Ligne Orange à « Champigny Centre »

Coût du projet

Le coût d'investissement du projet est évalué à environ **5,4 Mds€**, (CE 02/2012). Il comprend les coûts :

- d'infrastructures (tunnel, arrière gare et raccordement vers les Site de maintenance et de remisage, stations, déviation réseaux...),
- d'équipements et de systèmes de transport (équipements courants forts et courants faibles, postes de redressement...),
- des sites de maintenance et de remisage (mise en état du terrain, construction et équipement du site...),
- de matériel roulant (achat et fourniture des rames...),
- des acquisitions foncières,
- des correspondances et des mises à niveau des installations existantes pour les gares RATP et SNCF.

Une convention de financement de 20 M€ approuvée au Conseil du STIF le 5 octobre 2011, permet la conduite des études sur la Ligne Orange [Champigny Centre / Noisy-Champs - Saint Denis Pleyel], du DOCP jusqu'à la déclaration d'utilité publique du projet.

4 - DES STATIONS ACCESSIBLES ET INTERMODALES

Les stations seront souterraines. La profondeur des stations de la Ligne Orange est estimée au stade des études DOCP, de 20 à 40 m environ. Les études ultérieures auront pour objectif de réduire autant que possible la profondeur de ces stations et d'optimiser le profil en long.

Les stations pourront accueillir des trains de 120 mètres de long.

Elles font partie intégrante de pôles d'échange multimodaux plus vastes à aménager. Ces pôles d'échanges multimodaux respecteront plusieurs principes généraux :

- L'**organisation des correspondances** entre les différents modes ou lignes de transports en commun sera **optimisée** pour minimiser le temps et la pénibilité des cheminements, et ce plus particulièrement pour les flux principaux,
- Les ouvrages seront dimensionnés et aménagés de façon à garantir la **sécurité et la fluidité** des flux de voyageurs,
- L'insertion urbaine des nouvelles gares garantira la qualité des accès piétons, cyclistes et l'**intermodalité** avec le réseau de bus,
- L'aménagement d'au moins un cheminement **accessible** aux personnes à mobilité réduite doit être garanti sur l'ensemble du pôle d'échanges, prenant en compte les différents types de handicaps.
- Des **services aux voyageurs** (information, sécurité, accueil et vente de titres...) seront intégrés à l'aménagement des stations.

La conception générale des stations et des pôles multimodaux respecte les préconisations du STIF sur le niveau de service à offrir aux voyageurs (salles d'échange, consignes à vélos intégrées – Véligo -, espace d'information voyageurs, espace de vente), et les normes réglementaires en vigueur (normes d'accessibilité aux PMR, normes s'appliquant aux Établissements Recevant du Public).

Elle prend en compte l'évolution prévisionnelle du trafic des voyageurs et les enseignements tirés des pôles multimodaux en service.



5 - LES MODALITES D'EXPLOITATION

On entend par « modalités d'exploitation » l'organisation de la circulation des trains sur l'infrastructure. Il s'agit notamment de la définition des missions (station de départ, station d'arrivée, arrêts intermédiaires) et de leurs fréquences, et par conséquent des stations à exploiter en fourche, des terminus à aménager...

L'objectif de l'analyse est d'identifier les configurations d'exploitation qui **maximisent les avantages pour les voyageurs en termes de confort et de temps de parcours**.

Le nombre de correspondances qu'un voyageur aura à effectuer pour ses trajets constitue le principal impact d'un schéma d'exploitation sur le service rendu. Il importe donc, dans l'optimisation des schémas d'exploitation, de chercher à assurer une continuité de service pour les déplacements les plus demandés.

A l'issue d'une analyse tenant compte des prévisions de trafic, des conditions d'exploitation, et de la faisabilité technique de l'aménagement des infrastructures, il a été démontré la **nécessité d'assurer la continuité de circulation des trains** :

- A la station « Champigny Centre » (continuité entre la Ligne Orange et la Ligne Rouge),
- A la station « Saint Denis Pleyel » (liaison est / ouest).

Les deux sites de maintenance et de garage étudiés

Les deux sites de maintenance de remisage du matériel roulant et des infrastructures pressentis pour l'exploitation de la Ligne Orange se situent à proximité de la ligne de manière à réduire la longueur des tunnels de service :

- sur le site du Péripôle à Fontenay-sous-Bois (7,9 ha),
- sur le site de la Garenne à Rosny-sous-Bois (de 5,5 à 6,5 ha).

Leurs faisabilités techniques ainsi que leurs conditions d'intégration à des projets urbains (logements, bureaux, locaux d'activités) seront précisées lors des études préliminaires.

6 - PROCHAINE ETAPE

Une concertation préalable sera organisée par le STIF.

La CNDP sera saisie suite au Conseil du 10 octobre 2012. Parallèlement, le STIF a lancé les études préliminaires en vue de la réalisation du schéma de principe. Les rencontres avec les collectivités desservies se poursuivront tout au long de la démarche de conception.

Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales, entreprises, élus et autres personnes concernées pourront comprendre en accord avec la CNDP, notamment :

- Un **dispositif de consultation du public** couvrant le territoire concerné par le projet, et prévoyant notamment des réunions publiques, des tables rondes et des permanences voyageurs ;
- Une **information sur le terrain** comprenant notamment une campagne d'affichage dans la presse locale et dans les lieux de vie de la zone concernée par le projet ;



- La **mise en place d'un site internet** dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, comptes-rendus des réunions,...) et le dépôt d'observations ou suggestions du public ;
- Des outils **d'information** sur le projet et la concertation, permettant notamment de donner son avis pendant la concertation.

Ces modalités de concertation seront soumises au garant nommé le cas échéant par la CNDP, et dont le rôle est d'apporter toutes les garanties de transparence dans l'information mise à disposition du public. Elles pourront donc être amenées à évoluer selon ses recommandations.

7 - LES GRANDES DATES DU PROJET (historique)

Le projet de Ligne Orange du Grand Paris Express a émergé au cours des débats publics consacrés à Arc Express et au Grand Paris qui se sont déroulés du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. En effet, de nombreux souhaits ont été exprimés en faveur d'une convergence entre le projet Arc Express et le projet de Réseau de Transport du Grand Paris.

Cette convergence a pris forme pendant les débats et a été formalisée par la signature le 26 janvier 2011 du « Protocole entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Île-de-France ». Ce protocole a acté le projet dit « Grand Paris Express ». Le protocole a notamment acté le principe d'un « Arc Est permettant la desserte de l'est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny via Val-de-Fontenay ou Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand », intitulé Ligne Orange.

Le conseil du STIF a pris acte du bilan du débat en sa séance du 1er Juin 2011. Il a relevé notamment que le **débat public avait permis aux acteurs locaux et au grand public de souligner l'opportunité d'un transport de rocade en proche couronne sur la base des trois fondamentaux du projet Arc Express**, à savoir :

- le maillage systématique avec les lignes de transports collectifs actuelles et futures,
- le principe d'une desserte fine des territoires franciliens,
- la nécessité d'avoir une boucle complète sur la proche couronne.

Le « Schéma d'Ensemble » publié dans l'Acte Motivé du 26 mai 2011 (Société du Grand Paris) et approuvé par décret le 24 août 2011 stipule que le STIF exerce la maîtrise d'ouvrage du réseau complémentaire structurant au schéma d'ensemble et donc de la Ligne Orange.

Une convention de financement de 20 M€ approuvée au Conseil du STIF le 5 octobre 2011, permet la conduite des études sur la Ligne Orange [Champigny Centre / Noisy-Champs - Saint Denis Pleyel], du DOCP jusqu'à la déclaration d'utilité publique du projet.

En tant que maître d'ouvrage du projet Ligne Orange, le STIF a piloté des études d'insertion, de tracé et d'exploitation de la ligne, de manière à constituer le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) à l'issue du Conseil du STIF du 10 octobre 2012.