

ligne orange

du Grand Paris Express

Saint-Denis Pleyel  Noisy-Champs
Champigny Centre

DOSSIER DE
CONCERTATION

sommaire

Editorial de Jean-Paul Huchon	1/
Préambule	2/
Présentation générale du projet	3/
Le maître d'ouvrage et les partenaires du projet	6/
Un projet partagé	8/

Partie 1.

un projet au service des voyageurs et des territoires	10/
1.1 Faciliter les déplacements de banlieue à banlieue	12/
1.2 Favoriser le développement des territoires au nord et à l'est de Paris	16/

Partie 2.

un métro automatique entièrement souterrain	18/
2.1 Les stations, le tracé et les correspondances envisagés	21/
2.2 Une ligne à haut niveau de service	34/
2.3 Le calendrier prévisionnel du projet : une mise en service à l'horizon 2021	36/
2.4 Le coût et les moyens de financement	37/
2.5 Les méthodes de construction envisagées	38/

Partie 3.

un projet bénéfique pour la collectivité, et aux impacts maîtrisés	40/
3.1 Le rôle du projet dans l'amélioration du réseau de transport en commun francilien	42/
3.2 La gestion des impacts environnementaux	48/

glossaire	50/
-----------	-----

édito

Jean-Paul Huchon,
Président du Conseil du STIF
Président de la Région Île-de-France



Début 2011 naissait le Grand Paris Express. Après un long débat public, pour améliorer les transports du quotidien et répondre aux attentes des Franciliens. L'État, la Région et les départements se sont engagés dans un projet sans précédent : améliorer à la fois les lignes existantes, qui ont souffert d'un manque d'investissement, et faire sortir de terre de nouvelles lignes, pour faciliter les déplacements sans passer par le centre.

Dans ce projet, la Ligne Orange est un maillon essentiel. Elle permettra de décharger un réseau central aujourd'hui saturé, notamment les lignes de RER ou certaines lignes de métro comme la ligne 13.

Avec cette nouvelle ligne, chacun verra donc ses conditions de transport s'améliorer sur l'ensemble du réseau. Les temps de parcours seront plus fiables, les rames – par ailleurs renouvelées – seront plus confortables et moins bondées. Avec la Ligne Orange, le Grand Paris Express contribuera également à la diminution de la circulation automobile en rendant les transports en commun plus attractifs. Les voyageurs qui utiliseront le nouveau réseau pourront gagner entre 30 minutes et une heure sur leurs trajets quotidiens ; et, à l'achèvement du Grand Paris Express, près de 9 Franciliens sur 10 auront une gare ou une station de métro à moins de deux kilomètres de leur domicile.

Pour atteindre ces objectifs, il nous faut faire avancer ces projets avec détermination. Il faut que leur mise en service soit la plus rapide possible.

Pour que cette nouvelle ligne rejoigne les intérêts de tous – usagers, riverains – il est important que chacun puisse être entendu. Cette concertation sera utile à tous, aux Franciliens qui découvriront, pour certains, le projet de Ligne Orange, aux équipes techniques et aux élus qui sauront tenir compte des avis exprimés pour améliorer ce métro de nouvelle génération. Nous comptons sur chacun d'entre vous pour améliorer, ensemble, les transports du quotidien.

“

Cette concertation doit être utile à tous

”



préambule

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET



Sophie Mougard, Directrice générale - STIF

En tant que maître d'ouvrage du projet de Ligne Orange, le STIF a piloté des études d'insertion, de tracé, d'exploitation, qui nous permettent aujourd'hui de présenter au grand public ce projet majeur, composante essentielle du Grand Paris Express et maillon clé pour l'ensemble du réseau de transports en commun de la région Île-de-France.



La Ligne Orange du Grand Paris Express est un projet de métro automatique souterrain desservant en rocade le nord et l'est de la proche et moyenne couronne parisienne. Elle est destinée à relier dans un premier temps Saint-Denis Pleyel à Champigny d'une part et à Noisy-Champs d'autre part. Elle constitue l'une des quatre lignes du Grand Paris Express et dessert 17 communes de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et de Seine-et-Marne.

Mené par le STIF, l'Autorité organisatrice des transports en Île-de-France, qui en a adopté le principe et les grandes caractéristiques le 10 octobre 2012, le projet poursuit deux objectifs : faciliter les déplacements de banlieue à banlieue sans avoir à passer par Paris ni à utiliser la voiture et encourager le développement économique et urbain au nord et à l'est de Paris.

Avec un train toutes les 2 à 4 minutes aux heures de pointe, la Ligne Orange est conçue pour desservir 16 stations. À sa mise en service, 13 de ses

stations seront en correspondance rapide avec 15 lignes de RER, de métro, de tramway et de tram-trains. Ses rames seront conçues pour pouvoir circuler également sur la Ligne Rouge du Grand Paris Express afin d'éviter des changements de train aux voyageurs sur certains itinéraires. Avec des méthodes de constructions retenues pour optimiser le délai de réalisation des travaux et limiter le plus possible les gênes occasionnées à la vie locale, sa mise en service est prévue à l'horizon 2021. Un prolongement de Saint-Denis Pleyel au pôle de Nanterre-La Défense est envisagé après 2025.

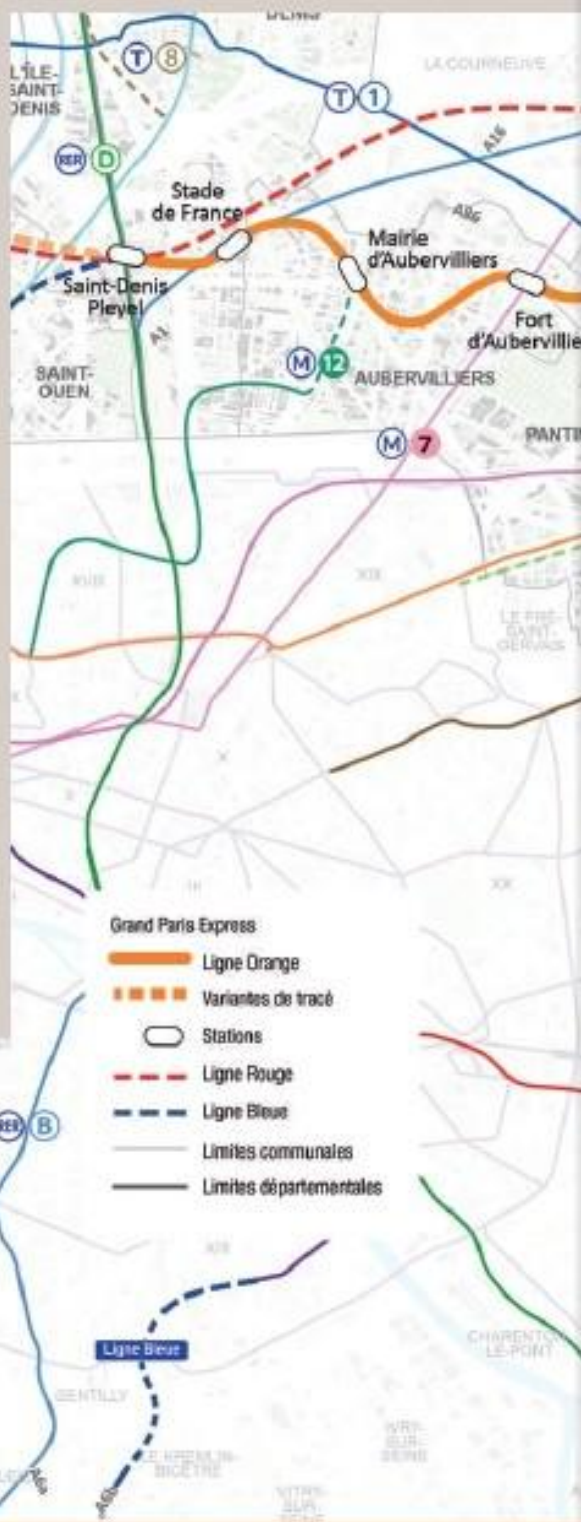
Dès sa mise en service, la Ligne Orange accueillera 300 000 voyageurs par jour. Pour les personnes qui habitent ou travaillent à proximité, comme pour les Franciliens qui utilisent des transports collectifs en correspondance avec ses stations, la Ligne Orange permettra de gagner beaucoup de temps dans les déplacements, jusqu'à 50 minutes. Les réseaux ferrés (RER et Transilien) convergeant vers Paris

s'en trouveront délestés. Le service sera suffisamment performant pour encourager les 36 000 personnes qui utilisent quotidiennement leur voiture à préférer les transports collectifs. La Ligne Orange entraînera également une réorganisation du réseau de bus afin de garantir une desserte fine des territoires et un rabattement aisé vers les nouvelles stations créées.

Le coût d'investissement du projet est estimé à 5,4 milliards d'€ environ (valeur économique février 2012). Il inclut le matériel roulant, la réalisation du tunnel mais également les travaux nécessaires en station, y compris l'adaptation des stations existantes en correspondance.

Conformément aux engagements pris par le STIF lors du débat public sur le projet Arc Express et en vertu du décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la CNDP (Commission nationale du débat public), le STIF a saisi la CNDP en octobre 2012. Celle-ci lui a recommandé d'organiser une concertation sous l'égide d'un garant.

LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE ORANGE À NANTERRE FERA L'OBJET D'ÉTUDES ULTÉRIEURES.



17 COMMUNES,
5 ÉTABLISSEMENTS PUBLICS DE
COOPÉRATION INTERCOMMUNALE,
3 DÉPARTEMENTS ASSOCIÉS AU
PROJET DE LIGNE ORANGE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE L'AÉROPORT DU BOURGET
NOISY-LE-GRAND
ROSNY-SOUS-BOIS
NEUILLY-SUR-MARNE
VILLEMOMBLE
ACTEP
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION EST ENSEMBLE
SAINT-DENIS
NOISY-LE-SEC
AUBERVILLIERS
DRANCY
PANTIN
BOBIGNY



SOURCES-COPYRIGHT: STIF 2012, IGN, IAU - Révision: STIF DFI, janvier 2013

NEUILLY-PLAISANCE FONTENAY-SOUS-BOIS
 LE PERREUX-SUR-MARNE ORBIVAL
 COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA
 VALLÉE DE LA MARNE - D
 NOGENT-SUR-MARNE
 CHAMPIGNY-SUR-MARNE
 COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
 DE MARNE-LA-VALLÉE-VAL MAUBUEE
 SEINE-ET-MARNE CHAMPS-SUR-MARNE



LE MOT DU GARANT

Michel GAILLARD
garant de la concertation recommandée par la CNDP

La Commission nationale du débat public ayant décidé, le 5 décembre dernier, que l'opportunité du projet de Ligne orange du Grand Paris Express avait été débattue à l'occasion des débats publics organisés sur le projet Arc Express et le projet de réseau de transport public du Grand Paris, il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur celui-ci, au sens réglementaire du terme, mais d'ouvrir une concertation conduite sous l'égide d'une personnalité indépendante, le « garant », nommée par la CNDP.

Une telle concertation vise non seulement à informer le public des caractéristiques du projet, de son tracé et des objectifs qu'il poursuit, mais également à donner la parole au public pour qu'il questionne le maître d'ouvrage sur son projet et exprime son point de vue sur ce dernier. Dans ce cadre, le rôle spécifique du « garant », personnalité neutre par rapport aux enjeux

du dossier et aux acteurs de celui-ci, est de veiller au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées, à la pleine et libre expression de nos concitoyens exprimée lors de réunions publiques organisées à leur intention.

Le STIF dressera un compte rendu de cette concertation qu'il adressera à la CNDP, document qui sera rendu public et sera joint au dossier de l'enquête publique qui précèdera la réalisation effective de l'ouvrage. Un rapport du « garant » qualifiant l'organisation et le déroulement de la concertation réalisée, enrichira les enseignements à tirer de celle-ci.

En tant que « garant » de cette concertation, soyez assurés de ma volonté d'en faire un moment fort de démocratie participative, au profit des habitants et des usagers des transports collectifs de l'est francilien.

LE MAÎTRE D'OUVRAGE ET LES PARTENAIRES DU PROJET

Maître d'ouvrage du projet de Ligne Orange du Grand Paris Express, le STIF dirige les études techniques relatives au tracé, à l'exploitation et à l'implantation des stations. Il définit l'offre de service de transport, réalise les prévisions de trafic et l'évaluation socio-économique du projet. En tant qu'Autorité organisatrice des transports, le STIF se porte également garant de la cohérence du projet avec les autres lignes de transports collectifs existantes ou en projet.

La région Île-de-France ainsi que les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et de la Seine-et-Marne sont associés en amont dans la définition du projet. Ils participent, aux côtés de la Société du Grand Paris (SGP), au financement du Grand Paris Express.

Exploitants des transports ferroviaires en Île-de-France, la SNCF, RFF et la RATP sont maîtres d'ouvrage des gares et stations existant à l'heure actuelle sur le parcours de la Ligne Orange. Elles réalisent les études techniques relatives à leur aménagement en correspondance avec les stations de la Ligne Orange.

La RATP s'est vue confier par le STIF une étude sur l'interconnexion des réseaux de bus et de tramway (hors T4 relevant de la SNCF), avec la Ligne Orange.

Propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français, Réseau Ferré de France (RFF) donne

également son avis sur l'implantation des stations en correspondance avec son réseau.

L'ensemble des **collectivités locales concernées par le projet de Ligne Orange** a été associé aux études techniques réalisées à ce jour. Elles ont pris part à la concertation conduite par le STIF au cours de l'avancement du projet et de ses études. L'association Orbival, qui regroupe des collectivités territoriales et des acteurs associatifs, et l'ACTEP (Syndicat Mixte d'études des collectivités territoriales de l'est parisien) ont également été associés à l'élaboration du projet.

→ Le STIF organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs pour toute la région Ile-de-France

Il est compétent sur l'ensemble des modes de transport collectif (bus, tramway, métro, RER, train, navette fluviale...). Il fixe les tarifs et crée les nouveaux titres de transport. Il définit le niveau et la qualité de l'offre de service via les contrats qu'il conclut avec les entreprises de transport (RATP, SNCF, opérateurs privés membres d'Optile). Il décide et finance le renouvellement et la rénovation du matériel roulant. Il pilote également les études et la réalisation des grands projets d'investissement à l'exception de ceux portant sur le réseau ferré national (RFN), qui relèvent de la compétence de RFF.

Sous la présidence du président du Conseil Régional d'Ile-de-France depuis 2006, le Conseil du STIF est composé des élus de la Région, de la Ville de Paris et des 7 autres départements du territoire, d'un représentant des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPIC), d'un représentant de la Chambre Régionale du Commerce et de

l'Industrie et d'un représentant du Comité des Partenaires du Transport Public. Il décide des politiques d'investissements et d'amélioration des modes de transports en commun.

→ Le maître d'ouvrage

« 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. » (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).

UN PROJET PARTAGÉ



Sandrine Gourlet – Directrice adjointe des Projets d'Investissements – STIF

La dynamique d'échanges engagée lors du débat public Arc Express s'est poursuivie avec les collectivités traversées par la Ligne Orange : groupes de travail, réunions par communes, identification avec les élus et services techniques des enjeux urbains, des projets à venir, propositions d'implantation des stations, choix des variantes... Le STIF sera attaché à ce que cette dynamique se poursuive pendant toute la phase des études préalables jusqu'à l'enquête publique.



Le projet de Ligne Orange a émergé au cours des débats publics consacrés aux projets Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris qui ont eu lieu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. De nombreuses voix se sont élevées pour demander la convergence des deux projets. Le 26 janvier 2011, l'État et la Région Île-de-France ont adopté un protocole « relatif aux transports publics en Île-de-France » qui propose la création du projet Grand Paris Express, synthèse d'Arc Express et du Réseau de Transport du Grand Paris. Le décret du 24 août 2011 valide un schéma d'ensemble du Grand Paris Express, intégrant la Ligne Orange et les Lignes Rouge, Verte et Bleue. Les études de la Ligne Orange débutent en septembre 2011.

Le projet de Ligne Orange a été élaboré par le STIF en collaboration avec les élus et les acteurs concernés (communes, départements, Région Île-de-France, EPCI, SGP, Orbival, ACTEP...). Depuis la réunion de la Commission de suivi de démarrage du projet de Ligne Orange le 17 février 2012, plus de 90 rencontres ont été organisées en vue de recueillir les attentes du territoire, de mieux cerner les enjeux urbains et de définir l'implantation des stations. Le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) qui fonde le projet présenté à la concertation a été bâti en s'appuyant sur ces rencontres. Il présente les principaux enjeux liés à la création de la Ligne Orange ainsi que ses caractéristiques principales (tracé, emplacement des stations avec les variantes

envisagées, principes techniques de construction et d'exploitation). Il indique le coût estimatif du projet et en identifie les éventuels impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

La dynamique de concertation avec les collectivités locales et les autres acteurs du territoire se poursuivra pour préciser notamment les caractéristiques des stations, leur insertion dans leur environnement et les impacts du chantier et de l'exploitation. Des rencontres et groupes de travail seront organisés à l'échelle des stations, des différents secteurs et de la ligne dans son ensemble.

→ La vie d'un projet : les différentes phases d'études

Les concertations organisées sur des projets d'infrastructures de transport s'engagent sur la base d'**Études en amont**. Afin d'endormer ces études, plusieurs conventions de financement des études sont signées entre le STIF et les partenaires financeurs du projet. Ces études sont synthétisées dans un « DOCP » (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales), document présentant l'opportunité et les objectifs du projet. C'est sur cette base qu'est organisée la concertation de la Ligne Orange.

A l'issue de la concertation, des **études préliminaires** vont permettre d'envisager : le tracé précis du projet, les stations, les impacts sur l'environnement, les modalités d'insertion du mode de transport, le déroulement des travaux... Ces études dites de « **Schéma de principe** », auxquelles est adjointe l'étude d'impact environnemental constituent le dossier d'**Enquête publique**. Ces études seront de nouveau présentées au public dans le cadre d'une **Enquête d'utilité publique**.

Ce premier cycle de définition d'un projet s'achève par un **Avant-projet**, qui présente de manière plus détaillée le projet, et une **Convention de financement** des travaux liant le maître d'ouvrage des travaux, le STIF, et les financeurs du projet.

Parallèlement à l'élaboration de l'**Avant-projet**, d'autres procédures administratives complémentaires peuvent être menées : archéologie préventive, protection de l'eau...

Les travaux sont menés afin d'impacter le moins possible l'environnement et la vie locale. Un dispositif de communication est mis en œuvre pour informer les riverains, les voyageurs et les automobilistes du calendrier des travaux dans leur voisinage.

Les procédures de sécurité et la définition précise de l'exploitation s'élaborent tout du long de la réalisation du projet.

Après des essais et des tests, le projet est mis en service. Les autres lignes de transport en commun aux abords du projet peuvent être adaptées pour irriguer au mieux le territoire.

DOCP

Concertation

Schéma de principe

Enquête publique

Avant-projet

Convention de financement

Travaux

Mise en service

1.

un projet au service des voyageurs et des territoires





L'ESSENTIEL

La Ligne Orange est conçue pour répondre tout à la fois à des enjeux de transport et d'aménagement du territoire. En facilitant les déplacements de banlieue à banlieue, sans avoir à passer par Paris ni à utiliser la voiture, elle aura pour effet de favoriser le développement économique et urbain au nord et à l'est de Paris.

1.1 FACILITER LES DÉPLACEMENTS DE BANLIEUE À BANLIEUE

Sur les 17 communes desservies par la Ligne Orange (périmètre d'influence du projet), la population s'élève à 840 000 habitants. On y dénombre un peu plus de 320 000 emplois, avec une forte concentration à Saint-Denis (70 000 emplois en 2008) mais aussi à Aubervilliers, Bobigny, Noisy-le-Grand, Pantin ou Fontenay-sous-Bois (25 000 à 30 000).

Dans le périmètre d'influence du projet, on compte aujourd'hui 555 000 déplacements quotidiens entre domicile et lieu de travail. Pour 42 % d'entre eux, il s'agit d'habitants, qui vont travailler en dehors des 17 communes desservies par la Ligne Orange, pour 36 % de personnes résidant en dehors qui viennent y travailler, et pour 22 % de personnes résidant et travaillant dans l'une de ces 17 communes.

Le quartier des Fauvettes à Neuilly-sur-Marne



Améliorer les trajets quotidiens au nord et à l'est de Paris

L'amélioration de l'offre de transports collectifs entre les territoires au nord et à l'est de Paris passe par la réalisation d'une liaison de rocade rapide, à forte fréquence et de grande capacité. L'attente d'une meilleure desserte de rocade, en particulier pour les déplacements domicile-travail, est très forte notamment dans les communes situées au nord du périmètre d'influence du projet de Ligne Orange. Dans le seul département de Seine-Saint-Denis, on compte chaque jour 3,5 millions de déplacements.

La liaison avec la Ligne Rouge du Grand Paris Express facilitera quant à elle les déplacements entre l'est et le sud de la proche couronne.

Renforcer le maillage des transports collectifs et la desserte fine des territoires

Il est prévu que la Ligne Orange soit en correspondance avec 15 lignes de transport en commun existantes et en projet (4 lignes de RER -A,B,C et E- ; 5 lignes de métros -5, 7, 13 et bientôt 11 et 12- ; 2 lignes de tramways -T1 et T4- ; la tangentielle nord et le T Zen⁽¹⁾). Elle comportera 4 points de correspondance avec le RER E, 2 avec le RER A, 4 avec le tramway T1 prolongé à Val de Fontenay et sera en correspondance avec les Lignes Rouge et Bleue du Grand Paris Express. Par ailleurs, une adaptation du réseau de bus autour des stations de la Ligne Orange sera engagée afin de favoriser les rabattements vers le métro.

(1) Le T Zen est un nouveau mode de transport en site propre conçu par le STIF dont les caractéristiques sont semblables à celles d'un tramway.

EN SAVOIR

Lieu de travail des habitants du périmètre d'influence de la Ligne Orange

Chaque jour 232 000 personnes habitant le territoire qui demain pourrait être desservi par la Ligne Orange le quittent pour aller travailler. Elles vont principalement à Paris, Nanterre/ La Défense, Roissy, Saint-Maur/ Créteil, Aulnay-sous-Bois, La Courneuve et Saint-Ouen.



Déplacements des personnes habitant et travaillant dans le périmètre d'influence de la Ligne Orange

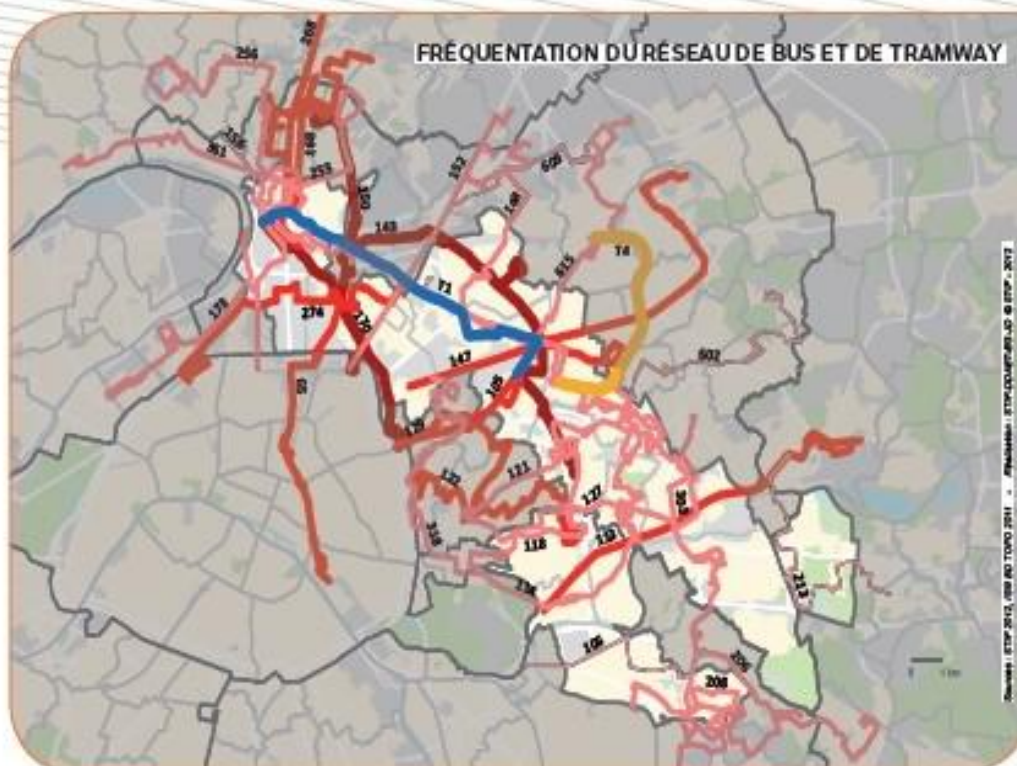
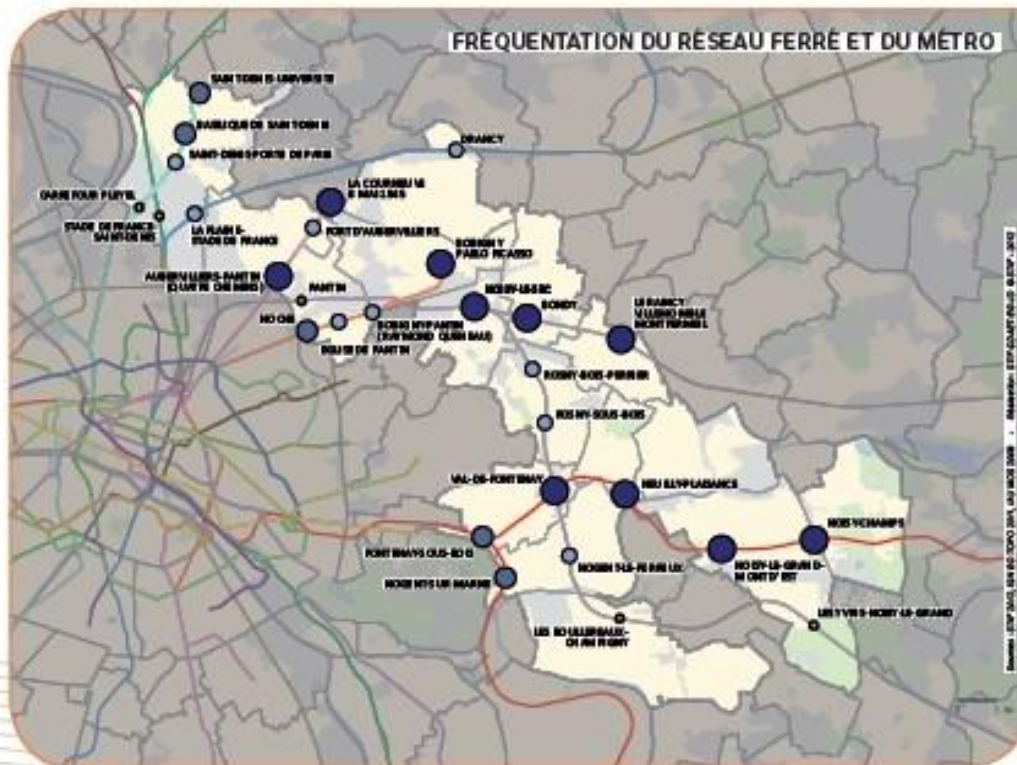
Chaque jour 123 000 personnes habitant le territoire qui demain pourrait être desservi par la Ligne Orange se déplacent pour aller travailler dans l'une de ses 17 communes. En majorité, elles se déplacent à proximité, en particulier dans les secteurs de la Plaine Saint-Denis, de Pantin et de Bobigny. Une bonne part de ces déplacements est effectuée en transports collectifs, notamment avec le tramway T1, dans une proportion plus importante que la moyenne de flux internes à la banlieue.



Commune de résidence des actifs travaillant dans le périmètre d'influence de la Ligne Orange

Chaque jour, 200 000 personnes viennent travailler dans une commune qui demain pourrait être desservie par la Ligne Orange. Elles habitent principalement le nord et l'est parisien.





OFFRE ET FRÉQUENTATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIFS

En ce qui concerne le RER et le métro, la partie nord du territoire bénéficie de plusieurs liaisons, c'est-à-dire un réseau en étoile convergeant vers Paris (lignes B et D du RER, lignes 13 et 7 du métro sur la Plaine Saint-Denis, ligne E du RER et ligne 5 du métro au

niveau de Pantin et Bobigny) mais pas de liaison de rocade métro à ce jour. La partie centrale du territoire du projet est essentiellement desservie par la ligne E du RER qui a une fonction de rabattement sur Paris mais aussi de rocade fortement fréquentée. La partie

sud est desservie par la ligne A du RER. Quant aux bus et tramway, le niveau élevé de leur fréquentation témoigne d'un besoin important de liaison entre les secteurs de la Plaine-Saint-Denis, de Pantin/Bobigny et de Rosny-sous-Bois.

➔ Délester les lignes convergeant vers Paris et améliorer l'ensemble du réseau

Nombre de déplacements entre le nord et l'est du territoire qui serait desservi par la Ligne Orange s'effectuent à l'heure actuelle en transitant par Paris. Ils s'additionnent aux déplacements entre Paris et sa banlieue et participent à l'augmentation de la fréquentation des voies ferrées radiales.

En correspondance avec la plupart des lignes radiales de transport en commun de l'est parisien, le projet de Ligne Orange évitera à de nombreux voyageurs de passer par la capitale et délestera le réseau ferré central de ce trafic de transit.

La Ligne Orange participera ainsi à améliorer l'ensemble du réseau, aujourd'hui saturé sur certains tronçons par l'augmentation continue du nombre de déplacements.

➔ Encourager l'usage des transports collectifs au détriment de la voiture

Le projet de Ligne Orange répond aux objectifs du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF⁽²⁾). Il prévoit d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Il vise notamment à réduire l'usage de la voiture, conformément à l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixé par la réglementation.



Réseau en rocade



Réseau en radiale

Objectif de maillage
du réseau francilien

(2) Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France est un document de planification et de programmation qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser de façon durable les déplacements des Franciliens. Les mesures envisagées doivent permettre d'organiser le transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Le STIF est en charge de son élaboration et de sa révision. En savoir plus : www.stif.info

1.2 FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES AU NORD ET À L'EST DE PARIS



Alain MEYERE, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU IdF)

La Ligne Orange du Grand Paris Express est un projet de transport majeur pour les habitants du nord et de l'est de la métropole. C'est également un projet essentiel pour l'aménagement du territoire. Elle désenclave et « maille » les nombreux quartiers qu'elle dessert, les rapproche et les dynamise. Elle leur ouvre l'accès à des bassins d'emploi beaucoup plus larges, elle accompagne leur développement, accélère leur mutation et améliore les conditions de vie de leurs habitants. Elle insère mieux la proche banlieue est et nord dans la dynamique métropolitaine.



➔ Rendre plus attractifs les pôles économiques

Le projet de Ligne Orange répond à l'objectif régional de rééquilibrage des activités économiques dans l'est de l'Île-de-France. Il améliorera de façon significative la desserte de pôles dynamiques, existants ou en devenir, tels la Plaine Saint-Denis, les abords du canal de l'Ourcq, les hôpitaux de Neuilly-sur-Marne, Val de Fontenay ou encore Noisy-le-Grand et la cité Descartes à Champs-sur-Marne. En ouvrant aux entreprises l'accès à un bassin d'emploi beaucoup plus large, le nouveau métro sera de nature à favoriser leur implantation au nord et à l'est de Paris. Des emplois, liés notamment à l'image (Cap Digital en Seine-Saint-Denis), au secteur aéroportuaire et aéronautique (cluster aéronautique du Bourget) ou à la ville durable (cluster Descartes) pourraient ainsi être plus aisément développés.

➔ Accélérer l'évolution urbaine des villes

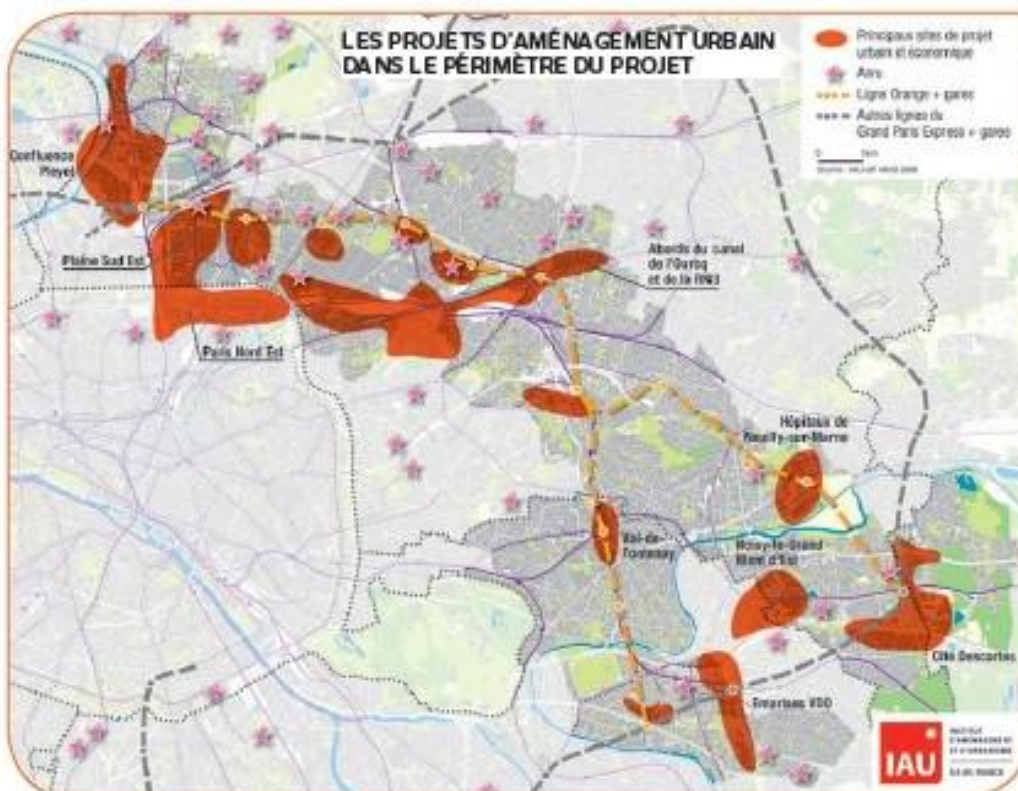
Les communes desservies par la Ligne Orange possèdent de nombreux projets de développement urbain, à l'étude ou en cours de réalisation. En améliorant leur accessibilité, la Ligne Orange les rendra plus attractifs pour des ménages travaillant en dehors de leur territoire.

Dans les zones urbaines sensibles mal reliées au réseau ferroviaire, les populations dépendantes des transports collectifs pourront voir leur accès aux zones d'emploi facilité et leurs conditions de vie améliorées avec la mise en service de la Ligne Orange.

Enfin, l'arrivée de la nouvelle ligne de métro pourra accompagner la restructuration de territoires densément peuplés. Ils sont parfois marqués par la présence de grandes infrastructures routières, véritables coupures urbaines (ex : centre-ville de Bobigny, nord de Rosny-sous-Bois, Val de Fontenay, Pont de Bondy...).

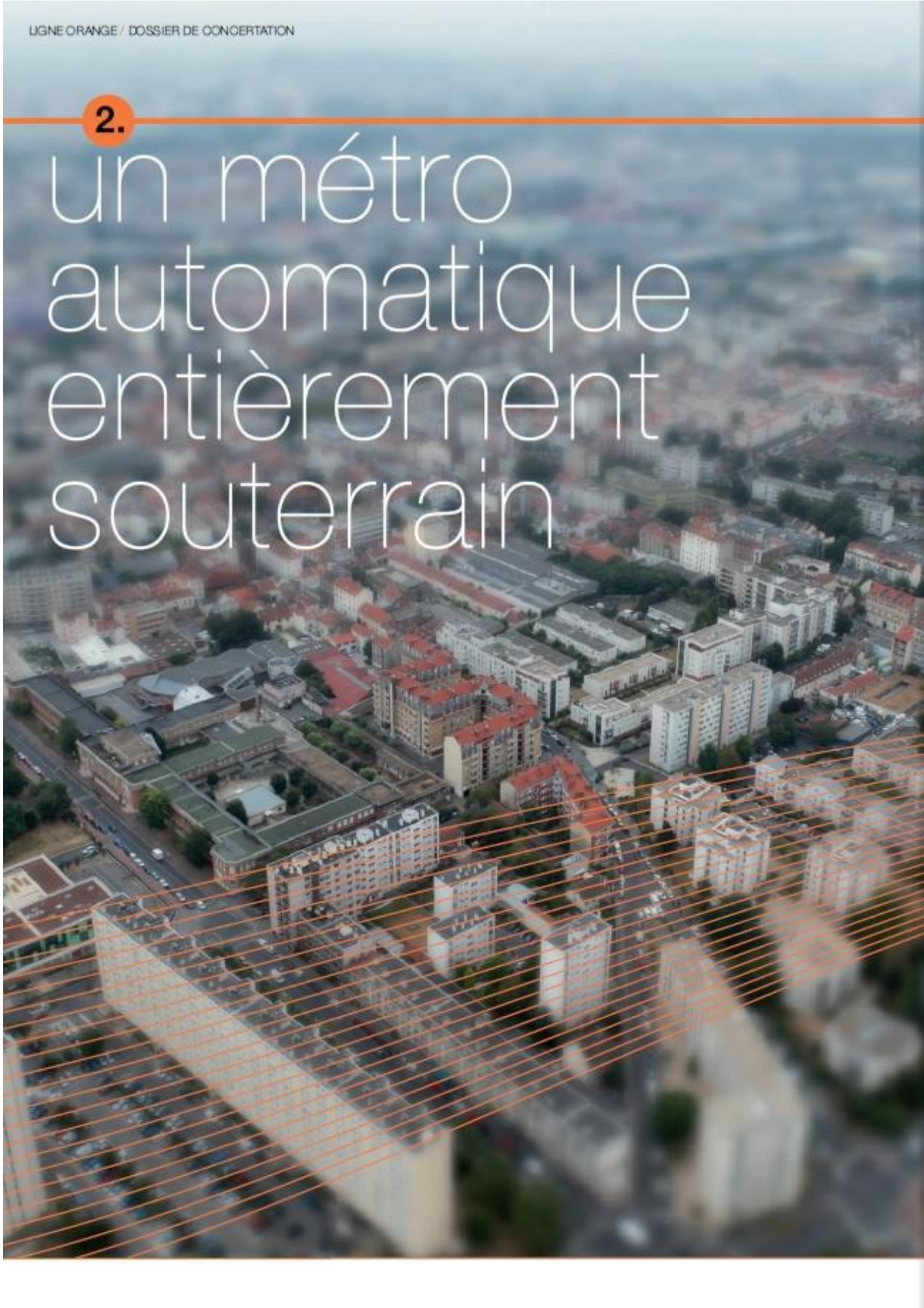


Le quartier de Val de Fontenay



2.

un métro automatique entièrement souterrain



L'ESSENTIEL

La Ligne Orange du Grand Paris Express est un projet de métro automatique souterrain destiné à relier dans un premier temps Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre d'une part et à Noisy-Champs d'autre part. Avec un train toutes les 2 à 4 minutes aux heures de pointe, elle est conçue pour desservir 16 stations. À sa mise en service, 13 de ses stations seront en correspondance rapide avec 15 lignes de RER, de métro ou de tramways notamment. Ses rames pourront aussi circuler sur la Ligne Rouge du Grand Paris Express afin d'éviter des changements de train aux voyageurs. Avec des méthodes de construction sélectionnées pour optimiser le délai de réalisation des travaux et limiter leur impact sur l'environnement urbain, sa mise en service est prévue à l'horizon 2021.

“

Jean-Louis Perrin, Directeur des Projets d'Investissements - STIF

L'élaboration du projet de Ligne Orange est le fruit d'un travail de concertation important avec l'ensemble des acteurs institutionnels du territoire, notamment sur leurs attentes et les enjeux urbains ainsi que sur l'implantation des stations. Nous avons conçu un projet de métro à haut niveau de service afin que la Ligne Orange du Grand Paris Express réponde aux besoins des voyageurs et des territoires. En consultant le public sous l'égide d'un garant, nous souhaitons - à travers des réunions publiques territoriales et thématiques, des rencontres voyageurs, un site Internet et différents supports d'information - échanger le plus largement possible et dans la plus grande transparence sur notre projet, son opportunité, ses caractéristiques, ses variantes et ses retombées. Notre intention est de recueillir les préoccupations exprimées sur le terrain, de mieux comprendre les attentes et d'y répondre au plus près. Nous attendons de cette concertation qu'elle contribue à enrichir notre projet.

”



2.1 LES STATIONS, LE TRACÉ ET LES CORRESPONDANCES ENVISAGÉS

➔ Un métro souterrain de 30 kilomètres

D'une longueur de 30 kilomètres, le projet de Ligne Orange présenté à la concertation comporte 16 stations souterraines. Plusieurs variantes d'implantation ont été étudiées par station (2 à 5). Elles ont été comparées notamment au regard de leurs conditions d'accès, de la qualité des correspondances,

de leur insertion urbaine, de leurs conditions de réalisation et de leur coût. C'est à l'issue d'échanges avec les collectivités locales et les partenaires concernés que le STIF a retenu les propositions d'emplacements présentées à la concertation, avec parfois plusieurs variantes de tracé qui subsistent.

Un métro souterrain et automatique



“

Laura Foglia, Chef de la Division Ligne Orange – STIF

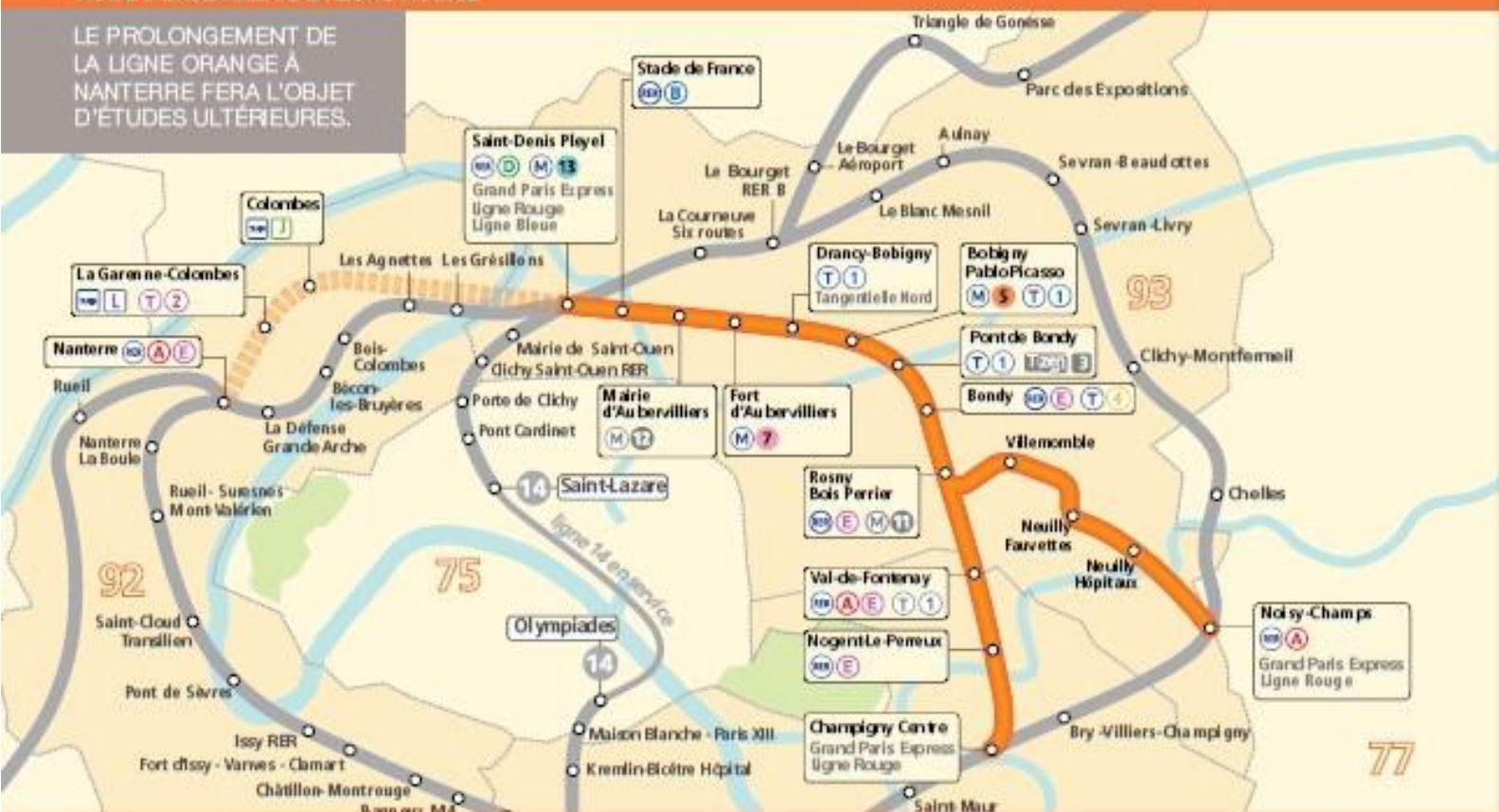
Les études se sont tout particulièrement attachées à imaginer une ligne de nouvelle génération, où les besoins des voyageurs sont au centre des problématiques : fiabilité des temps de parcours, fréquence soutenue, optimisation des correspondances et des liaisons avec les autres modes. La Ligne Orange étant en correspondance avec de très nombreuses lignes de métro et de RER, nous avons sollicité la RATP, RFF et la SNCF très en amont pour réfléchir aux adaptations des stations et des gares existantes et envisager au mieux le parcours des voyageurs. ”

La Ligne Orange offrira un service attractif et performant dans le contexte global du réseau « Grand Paris Express » en garantissant un haut niveau de qualité en termes de sécurité, de rapidité, de régularité et de confort. Afin d'atteindre cet objectif, les études en cours préciseront notamment les solutions les plus opportunes en termes de matériel roulant et

d'automatismes, de capacité de transports (par rapport au nombre de voyageurs attendus...), mais aussi la vitesse commerciale attendue. Les choix techniques retenus sur la Ligne Orange seront cohérents avec les caractéristiques adoptés sur la Ligne Rouge afin de permettre la continuité de service sur la Ligne Rouge et la Ligne Orange.

TRACÉ D'ENSEMBLE DE LA LIGNE ORANGE

LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE ORANGE À NANTERRE FERA L'OBJET D'ÉTUDES ULTÉRIEURES.



LIGNE ORANGE ET TEMPS DE PARCOURS PRÉVISIONNELS (HORS TEMPS D'ARRÊT)



EN CHIFFRES

30 km
longueur de la ligne

27 minutes
temps de trajet entre
Saint-Denis Playel et
Noisy-Champs

2 à 4 minutes
fréquence
de passage des trains

4 minutes
temps maximal de
correspondance quai à quai

16 stations
dont 13
en correspondance

10 minutes
de trajet entre Rosny Bois-Perrier
et Champigny Centre

15 lignes de RER,
de métro ou de tram
en correspondance

1000 voyageurs/rame
au maximum
et 300 000 voyageurs
par jour



Le tracé à la loupe



DE SAINT-DENIS PLEYEL À FORT D'AUBERVILLIERS

(environ 6 minutes avec la Ligne Orange)

Le projet de Ligne Orange traverse la Plaine Saint-Denis, territoire en développement au nord de Paris qui accueille de nombreuses opérations de restructuration urbaine et de développement économique.

La station **Saint-Denis Pleyel** pourrait être implantée à l'est ou à l'ouest du faisceau ferroviaire, sur le même site que les stations des lignes Rouge et Bleue (lignes du réseau Grand Paris

Express sous maîtrise d'ouvrage de la SGP), entre les quartiers du Landy et de Pleyel, en correspondance avec la station du RER D et non loin de la station de la ligne 13 du métro.

La station **Stade de France** serait aménagée dans le quartier de la Plaine, au sud de la gare du RER B, en bordure de la rue Henri Rol Tanguy, avec un accès supplémentaire côté nord.

La station **Mairie d'Aubervilliers** est prévue devant la mairie en centre-ville à proximité immédiate de la future station de la ligne 12 du métro (mise en service prévue en 2017), sous l'avenue de la République, au sud du carrefour de l'avenue de la République.

En limite de Pantin, la station **Fort d'Aubervilliers** serait située à proximité immédiate de la station de la ligne 7 du métro, sous la gare routière.



Saht-Dents Playel



Le tracé à la loupe



DE DRANCY-BOBIGNY À BONDY

(environ 6 minutes avec la Ligne Orange)

Le projet de Ligne Orange traverse des communes dynamiques qui font l'objet de nombreux projets d'aménagement urbain, notamment autour du canal de l'Ourcq.

La station **Drancy-Bobigny** est prévue à proximité de l'hôpital Avicenne au nord de la RN186, en correspondance avec la future gare de la Tangentielle Nord et le tramway T1.

La station **Bobigny Pablo Picasso** serait implantée en centre-ville, à proximité immédiate du centre com-

mercial Bobigny 2, en correspondance avec les stations de la ligne 5 du métro et du tramway T1.

Au croisement des villes de Bondy, Noisy-le-Sec et Bobigny, et en correspondance avec la station du tramway T1 et du futur arrêt T Zen 3, la station **Pont de Bondy** pourrait être aménagée soit :

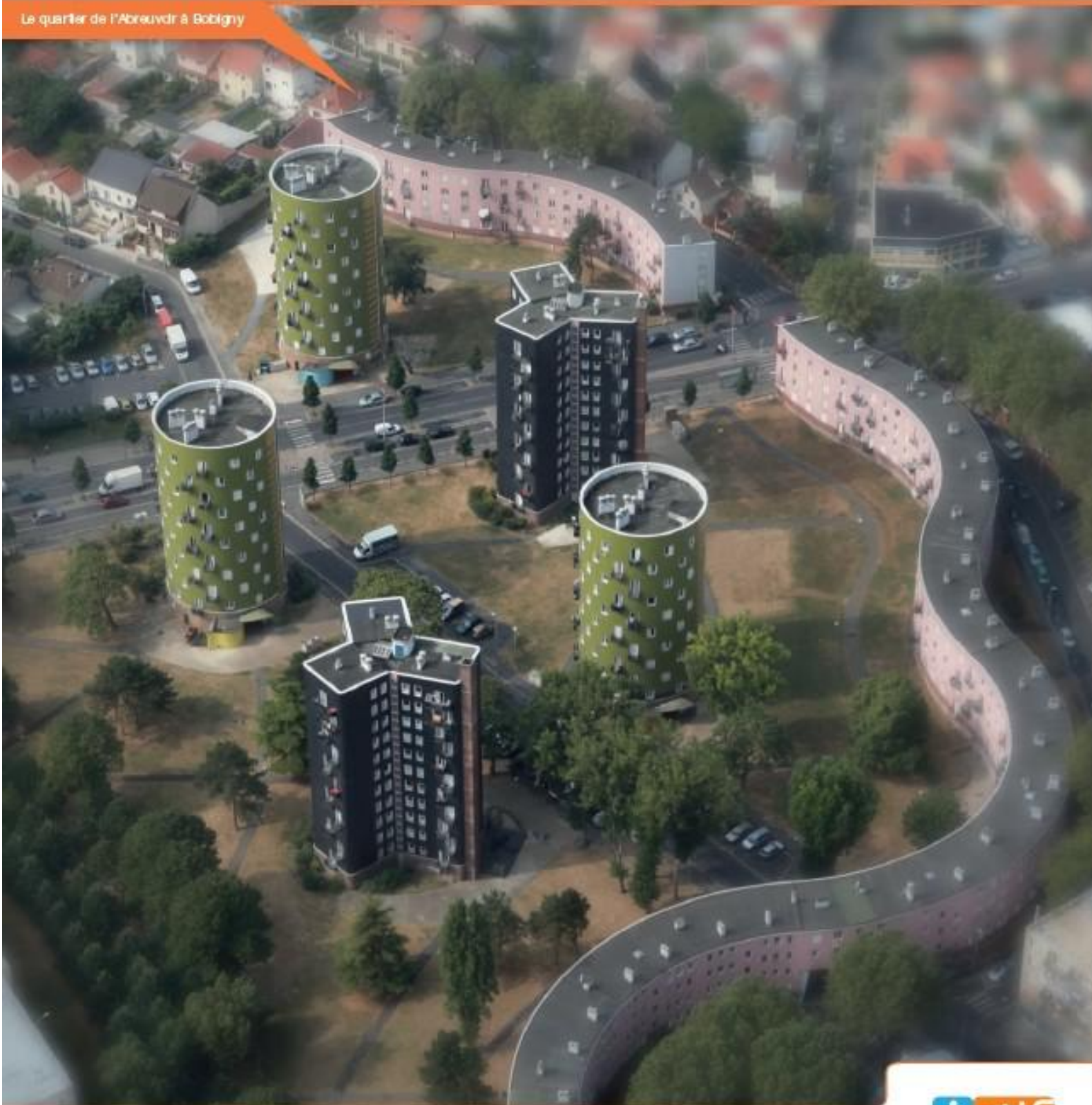
- ➊ sous le canal de l'Ourcq ;
- ➋ au sud-est du carrefour de l'A3 et de l'ex-RN3.

À proximité immédiate du centre-ville et de grands axes routiers, et en correspondance avec les stations du RER E et du tramway T4, la station **Bondy** pourrait être aménagée soit :

- ➌ sous la station actuelle du RER E perpendiculairement aux voies ferrées. Cette option implique de fortes contraintes pour la circulation des trains notamment des ralentissements pendant les travaux ;
- ➍ au nord des voies ferrées, sous le parvis de la gare.



Le quartier de l'Abreuvoir à Bobigny



Le tracé à la loupe



DE ROSNY-BOIS-PERRIER À CHAMPIGNY CENTRE

(environ 10 minutes avec la Ligne Orange)

Le projet de Ligne Orange emprunte le tracé du métro de rocade traversant le Val-de-Marne promu par l'association Orbival.

La station **Rosny-Bois-Perrier** est prévue entre le quartier du Bois-Perrier et le centre commercial Rosny 2, en correspondance avec la station du RER E et la future station de la ligne 11 du métro.

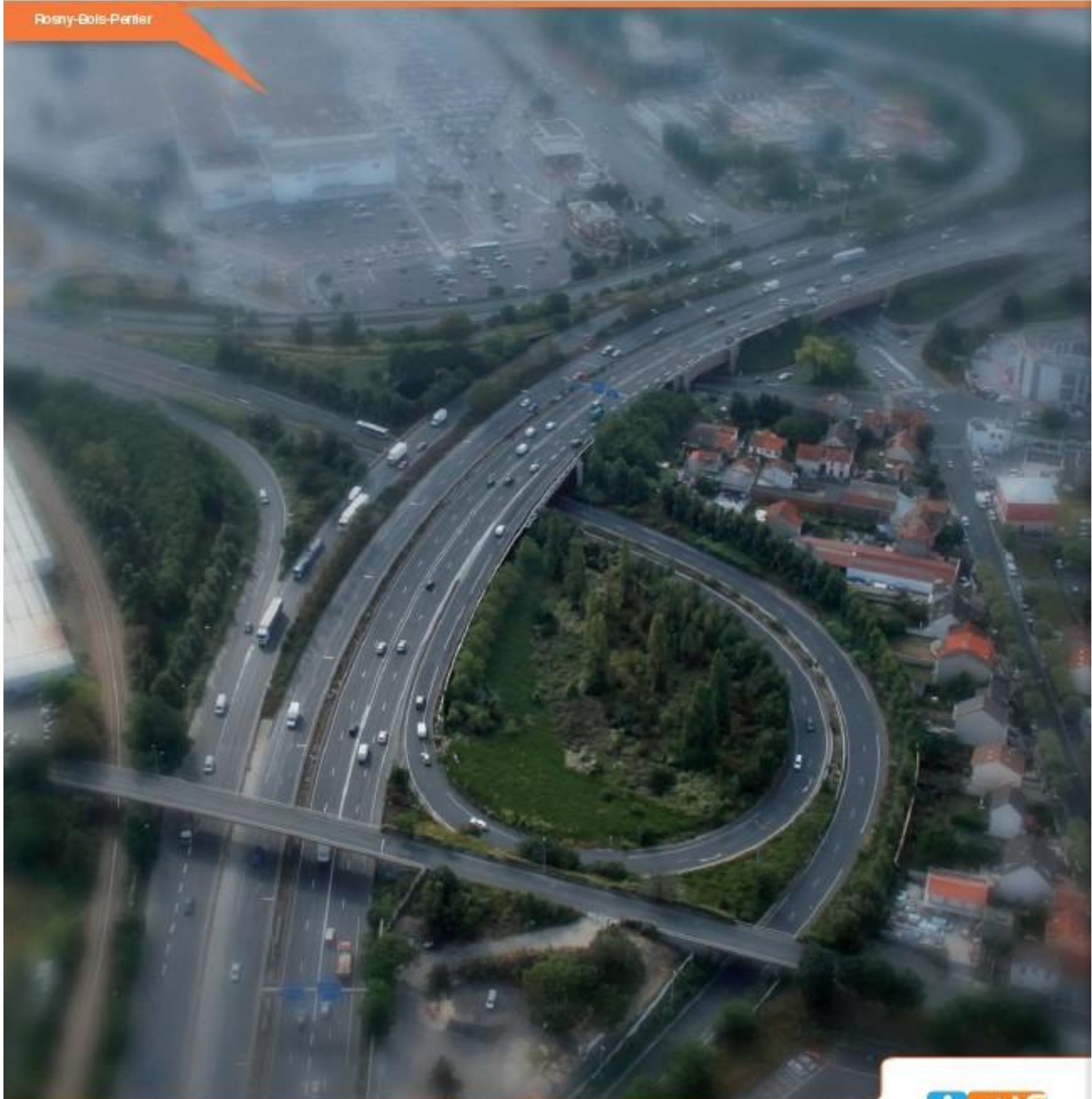
La station **Val de Fontenay** serait implantée le long de l'A86, à l'est de la ligne E du RER et au nord de la ligne A du RER, pour des correspondances optimales avec les stations du RER A et du RER E et la future station du tramway T1.

En correspondance avec la station du RER E, la station **Nogent-Le Perreux** serait aménagée à l'est des voies ferrées, sous la place de la Gare, côté Le Perreux-sur-Marne.

Commune aux lignes Orange et Rouge du Grand Paris Express, la station **Champigny Centre** prendrait place à l'ouest des voies ferrées de la Grande Ceinture, sous l'avenue Jean Jaurès.



Rosny-Bois-Perrier



Le tracé à la loupe



DE ROSNY-BOIS-PERRIER À NOISY-CHAMPS

(environ 10 minutes avec la Ligne Orange)

Le projet de Ligne Orange traverse un territoire marqué à la fois par un tissu pavillonnaire, des opérations de renouvellement urbain et le dynamisme de Mame-la-Vallée.

En centre-ville, la station de **Villemomble** pourrait être implantée sous la Grande Rue, entre le château et le quartier d'habitat collectif qui lui fait face, ou le long des voies ferrées de la Grande Ceinture, au droit de la rue Marc Vieville.

Entre les deux grands ensembles des Fauvettes nord et sud, la station **Neuilly-Fauvettes** est prévue sous le parking situé entre la rue d'Auvergne et

l'avenue du Dauphiné (prolongement de l'avenue du 8 mai 1945). Construite sous des terrains autrefois réservés pour l'autoroute A 103, son implantation permettra une bonne desserte des deux grands ensembles.

La station **Neuilly-Hôpitaux** serait implantée au cœur du complexe des hôpitaux de Neuilly-sur-Mame. Un projet de redéploiement des activités des deux hôpitaux est en cours (projets de logements, de commerces, d'équipements et d'activités). Elle prendrait place soit dans l'axe principal de l'hôpital de Ville-Evrard, perpendiculairement à l'ex-RN34 (avenue du Général

Leclerc et avenue Jean Jaurès), soit au nord de l'ex-RN34, à la limite de l'hôpital de Maison-Blanche et de la zone pavillonnaire située à l'est (la faisabilité de cette seconde variante à la limite avec la ville de Goumay devra être confirmée par des études techniques plus poussées).

Située à la limite de Champs-sur-Marne et de Noisy-le-Grand, et en correspondance avec la station du RER A, la station de **Noisy-Champs** serait construite sous la station RER, perpendiculairement aux voies ferrées, sur le même site que la station de la Ligne Rouge.



Villeneuve



LES SITES DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE DES MÉTROS



Le projet prévoit la réalisation d'équipements pour entretenir et garer le matériel roulant (voies de garage, de nettoyage et de maintenance des trains) et entretenir les infrastructures (ateliers, espaces de stockage, bureaux...). En l'état actuel des études, deux solutions ont été envisagées pour aménager ces sites de maintenance et de remisage : le Pôle à Fontenay-sous-Bois (7,9 hectares) et/ou la Garenne à Rosny-sous-Bois (5,5 à 6,5 hectares). Des études ultérieures préciseront les besoins, identifieront le cas échéant d'autres sites et examineront les possibilités de mutualisation avec les équipements de même type de la Ligne Rouge. Les conditions d'intégration de ces sites à des projets urbains seront également précisées par des études ultérieures.

PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIFS EN CORRESPONDANCE AVEC LA LIGNE ORANGE

À l'horizon 2021

- ▶ **Ligne Rouge** de Pont de Sèvres à Noisy-Champs (station de correspondance)
- ▶ **RER B Nord +** (augmentation de la fréquence et des dessertes omnibus entre Gare du Nord, Aéroport CDG2 et Mitry-Claye, station de correspondance : Stade de France)
- ▶ **Schéma directeur du RER A** (aménagement de la gare Val de Fontenay, station en correspondance)
- ▶ **Schéma directeur du RER D** (12 trains à l'heure de pointe au lieu de 8, entre Saint-Denis Stade de France, station de correspondance, et Villiers-le-Bel)
- ▶ **Schéma directeur du RER E et de la ligne P du Transilien** (amélioration de la régularité et de la capacité du réseau, station de correspondances : Bondy, Rosny-Bois-Perrier, Val de Fontenay et Nogent-Le Perreux)
- ▶ **Prolongement de la ligne 12** du métro de Front populaire à Mairie d'Aubervilliers (station de correspondance)
- ▶ **Prolongement de la ligne 14** du métro de Saint-Lazare à Saint-Denis Pleyel (station de correspondance)
- ▶ **Prolongement de la ligne 11** du métro de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier (station de correspondance)
- ▶ **Prolongement de la ligne E du RER** à l'ouest et création de la gare Rosa Parks
- ▶ **Tangentielle Nord** (tram-train avec correspondance à Drancy-Bobigny)
- ▶ **Prolongement du tramway T1** de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay (correspondance à Bobigny Pablo Picasso, Pont de Bondy, Val de Fontenay)
- ▶ **Nouvelle branche du tramway T4** de Gargan à Clichy-Montfermeil (correspondance à Bondy)
- ▶ **Création du T Zen 3** de Paris (19^e arrondissement) à Gargan (correspondance à Pont de Bondy)

Des stations souterraines

L'aménagement des stations (dimensionnement des quais, des espaces de correspondance...) pourra différer en fonction du trafic voyageurs attendu, des correspondances à assurer et des contraintes de l'environnement, mais il obéira à des principes communs. Souterraines, les stations comporteront une salle des billets en-dessous du rez-de-chaussée, puis un ou plusieurs niveaux intermédiaires selon leur profondeur, puis les quais. Chaque niveau pourra comporter des locaux techniques et d'exploitation. Situés de part et d'autre des voies et équipés de portes palières⁽³⁾, les quais pourront accueillir des trains jusqu'à 120 mètres de long.

Des correspondances rapides

Les pôles d'échanges seront conçus de façon à **minimiser le temps et la pénibilité des correspondances**, avec le RER, le réseau Transilien, le métro, le tram, le bus, mais aussi avec le réseau GPE. Ils seront dimensionnés de façon à garantir la sécurité des voyageurs et la fluidité des circulations, en prenant en compte l'évolution prévisionnelle du trafic. Les déplacements de voyageurs au sein de la station seront facilités, par exemple, en évitant autant que possible les croisements de flux, notamment au niveau des escalators. Les recoirs, angles sans visibilité et zones sombres seront évités dans la mesure du possible pour assurer la sécurité des personnes. La plupart des escaliers sera mécanisée dans le sens de la montée et de la descente.

Parallèlement à la mise en service de la Ligne Orange, le réseau de bus desservant le périmètre de chaque station sera restructuré. Autant que possible, les arrêts de bus seront situés à proximité immédiate des stations et accessibles sans avoir à traverser une rue.

PRISE EN COMPTE DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE



Le cheminement des personnes à mobilité réduite (PMR) doit être garanti dans l'ensemble des stations et prendre en compte les différents types de handicap (moteurs, sensoriels, cognitifs). Les stations seront toutes accessibles de la rue par ascenseur. Dans les pôles de correspondance, il existera au moins un cheminement quai à quai pour les personnes à mobilité réduite.

Seront étudiés au plus proche des pôles de correspondance, des espaces dépose-minute, des aires réservées aux taxis ainsi que des emplacements pour garer vélos, motos et scooters. La Ligne Orange desservant un tissu urbain dense aucun parking supplémentaire n'est prévu, afin de ne pas favoriser le rabattement automobile, conformément aux objectifs du Plan de déplacements urbains de l'Île-de-France. Le cas échéant, les parcs de stationnement existants seront rénovés. Seule la station Noisy-Champs, plus éloignée des zones denses et accueillant trois terminus du Grand Paris Express (Ligne Orange, Ligne Rouge Sud et Ligne Rouge Est) verra son offre de stationnement renforcée.

(3) Les portes palières des stations de métro sont des portes automatiques vitrées qui ne s'ouvrent que lorsque la rame est à l'arrêt. Elles sécurisent le quai et facilitent ainsi le temps d'arrêt en station.

DES LIAISONS AVEC LES MODES DOUX

L'accès des piétons et des vélos aux stations sera facilité. L'aménagement des cheminements piétonniers et des pistes cyclables aux alentours des stations sera défini avec les collectivités concernées.

Il est prévu d'installer à moins de 70 mètres des stations des consignes à vélo sécurisées. Ces consignes pourraient en fonction des sites accueillir au moins 40 places ainsi que des abris à vélos d'au moins 20 places.

2.2 UNE LIGNE À HAUT NIVEAU DE SERVICE

➔ Un train toutes les 2 à 4 minutes aux heures de pointe

Aux heures de pointe, les trains passeront toutes les 2 minutes entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs et toutes les 4 minutes entre Rosny-sous-Bois et Champigny Centre.

La régularité du passage des trains sera garantie notamment par l'automatisme de conduite, **la performance du matériel roulant et la possibilité d'ajouter de nouvelles rames** en fonction des besoins. En cas de perturbation, aiguillages et voies d'évitement permettront de maintenir une exploitation efficace.

Grâce aux portes palières, plus de fiabilité, de régularité et de confort



➤ Un « métro à grande vitesse »

La vitesse des métros sera élevée, et comparable à celle d'un train. Il faudrait ainsi moins d'une demi-heure pour aller de Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel.

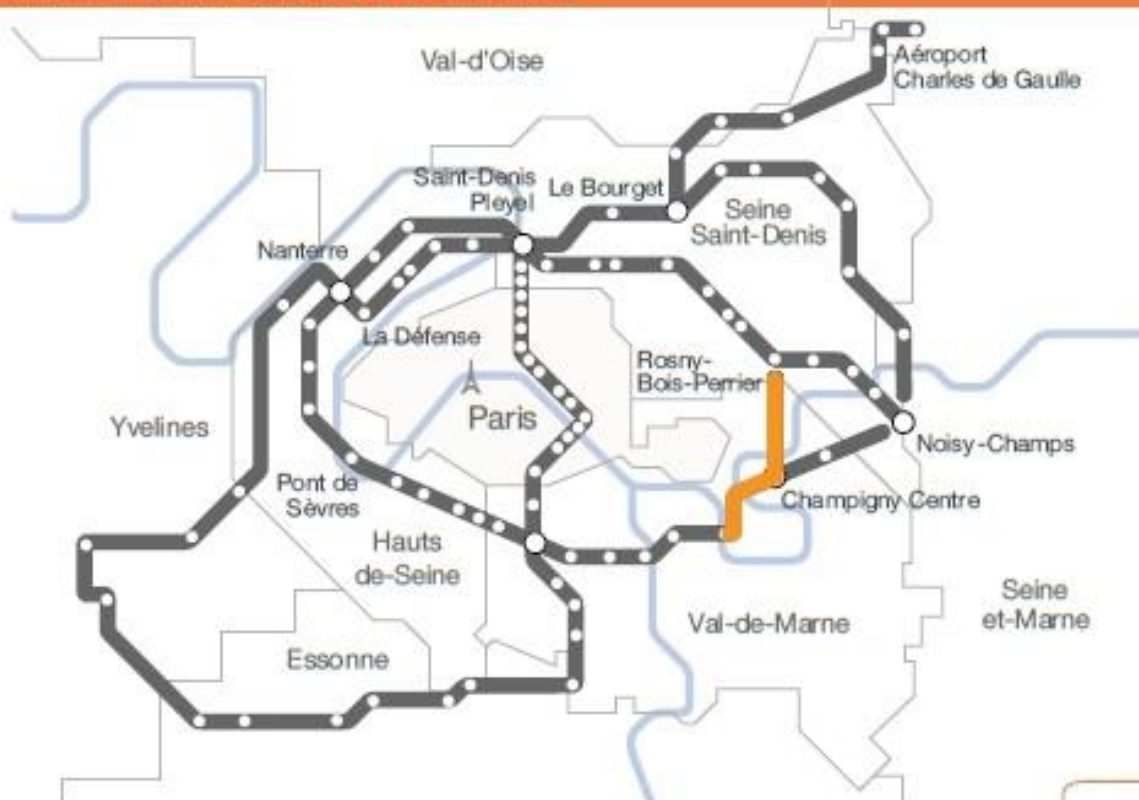
➤ Des rames à grande capacité

Les trains seront composés de voitures de 20 mètres. Avec 6 voitures (2 rames), ils devraient accueillir jusqu'à 1 000 voyageurs (contre 698 places assises et debout avec 6 voitures pour un total de 90 m pour la ligne 14 et 557 places assises et debout avec 5 voitures pour la ligne 5 par exemple).

➤ Continuité avec la Ligne Rouge

L'organisation de la circulation des trains est envisagée pour optimiser le confort et le temps de parcours des voyageurs. Sur les trajets les plus fréquentés, les trains devraient circuler indifféremment sur la Ligne Orange et la Ligne Rouge. Ainsi, à terme, il sera possible d'aller de Noisy-Champs au pôle de La Défense-Nanterre, sans correspondance à Saint-Denis Pleyel. De même, pour aller de Pont de Sèvres ou de Villejuif à Rosny-sous-Bois, il ne sera pas nécessaire de changer de train à la station Champigny Centre.

UNE CONTINUITÉ ENTRE ROSNY-SOUS-BOIS ET LA LIGNE ROUGE



2.3 LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET : UNE MISE EN SERVICE À L'HORIZON 2021

Les travaux de la Ligne Orange devraient débuter en 2014, après la phase de définition du projet. Celle-ci comporte les études de conception, les procédures de consultation du public (notamment la concertation recommandée par la CNDP mais aussi l'enquête publique) et les procédures administratives (examen par les services préfectoraux, l'Autorité environnementale, etc.).

Les travaux de la Ligne Orange comprennent les travaux préparatoires (déviation des réseaux d'eau, d'électricité, de téléphone...), le montage du tunnelier, le percement du tunnel, la construction des stations, l'équipement de la ligne et des stations, la construction des sites de maintenance et de remisage des voitures ainsi que les essais préalables du train avant la mise en service.

À ce stade des études, et avec l'hypothèse de l'utilisation simultanée de 4 tunneliers, les travaux devraient durer moins de 7 ans environ, pour une mise en service prévue fin 2021. Le phasage des travaux a été étudié de façon à optimiser le délai global de réalisation de la Ligne Orange et à limiter l'impact des travaux sur l'environnement. Il sera ajusté lors des études ultérieures.

La mise en service interviendra un an après l'achèvement du tronçon Pont de Sèvres/Noisy-Champs de la Ligne Rouge du Grand Paris Express.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL



2.4 LE COÛT ET LES MOYENS DE FINANCEMENT

Le coût d'investissement du projet est évalué à environ 5,4 milliards €, aléas compris (valeur février 2012). Ce montant couvre :

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

Le STIF finance intégralement le matériel roulant. Il en déterminera les caractéristiques.

Le financement des dépenses pour la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris Express est fondé sur :

- des recettes fiscales affectées de trois natures : une composante de l'imposition

forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) assise sur les matériels roulants de transport ferré de voyageurs en Île-de-France, une taxe spéciale d'équipement, une fraction de la taxe locale sur les bureaux ;

- une dotation de l'État, libérée et consommée à mesure de l'apparition des besoins de la Société du Grand Paris ;
- des contributions des collectivités territoriales notamment dans le cadre de l'enveloppe de 900 M€ antérieurement réservée à la réalisation de la rocade automatique Arc Express ;
- le recours à l'emprunt ;
- les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.

Concernant particulièrement la Ligne Orange, compte tenu de l'ampleur et du caractère exceptionnel du projet, une première enveloppe provisionnelle relative au programme d'études a été fixée à un montant de 20 M€ HT. Le financement des études est assuré par la Société du Grand Paris (50%) et la Région Île-de-France (50%).



2.5 LES MÉTHODES DE CONSTRUCTION ENVISAGÉES

“

Olivier Cordat, Responsable des études techniques au sein de la Division Ligne Orange - STIF

Les méthodes de construction à l'étude sont celles qui assurent de façon optimale la sécurité du tunnel, pendant et après le chantier. Elles évitent le temps et le coût des changements de matériels, présentent la plus grande souplesse d'emploi et limitent les impacts des travaux sur l'environnement urbain. Elles seront étudiées pour optimiser le délai global de réalisation de la Ligne Orange.

”

➔ Construction des stations à ciel ouvert ou en souterrain

Certaines stations pourront être construites à ciel ouvert, une technique plus rapide et moins coûteuse. D'autres seront construites en souterrain, à l'exception des puits d'accès au chantier qui nécessitent des travaux de terrassement en surface.

En l'état actuel des études, les travaux de terrassement devraient être réalisés à l'abri de parois implantées dans le sol à la périphérie du chantier et évitant les infiltrations d'eau souterraine sur la zone en chantier à mesure que les terrassements sont réalisés. Pour les stations implantées sous une rue, ils pourraient s'effectuer sous une dalle de couverture. Celle-ci pourrait être réalisée en deux fois, par demi-chaussée, afin de maintenir la circulation automobile pendant les travaux.

Les tunnels pourront être réalisés ...



➤ Trois méthodes de construction pour les tunnels

La réalisation de la Ligne Orange passe par la construction de tunnels à une ou deux voies (diamètre foré de 8 à 10 mètres) et de tranchées couvertes d'une largeur de 9 mètres environ.

Les tunnels seront aménagés à une profondeur suffisante afin d'éviter les risques de tassement en surface et de dommages causés au bâti. Par exemple, le plafond des tunnels à 2 voies sera **au moins à 10 mètres au-dessous de la surface du sol dans les espaces non bâtis ou sous les voiries, et à 15 ou 20 mètres au-dessous de la surface dans les secteurs bâtis**. Les tunnels remonteront à l'approche des stations, afin que celles-ci soient plus facilement accessibles depuis la rue, et dans le but de réduire les coûts de construction et d'exploitation.

Les trois méthodes de construction envisagées assurent de façon optimale :

- la sécurité du tunnel, pendant et après sa construction ;
- une uniformité de méthode sur une longueur suffisante de l'ouvrage, afin d'éviter les changements de matériels longs et coûteux ;
- la limitation des nuisances sur l'environnement.

Première solution étudiée

Le tunnel pourrait être foré au **tunnelier**, qui permet de creuser 250 mètres par mois. Il est envisagé d'utiliser simultanément 4 tunneliers, afin de réduire la durée des travaux. Un tunnelier sert tout à la fois à terrasser les sols, à évacuer les déblais, à faire le soutènement des terrains et à réaliser le revêtement définitif du tunnel.

Deuxième solution étudiée

Utiliser une **excavatrice traditionnelle** offrirait la possibilité de donner la forme que l'on souhaite à la section d'un tunnel (autre que circulaire). Par rapport au tunnelier, elle nécessite moins d'emprises en surface pour les installations de chantier. En revanche, sa cadence étant de 15 mètres par mois seulement, cette méthode est applicable sur des linéaires relativement courts.

Troisième solution étudiée

Il pourra être envisagé de réaliser le **tunnel en tranchée couverte** dans des cas ponctuels : liaisons de la ligne avec les sites de maintenance et de remisage, arrière gare, voie d'évitement, liaison entre tunnel à 2 voies et tunnel à une voie. La couverture de la tranchée pendant les travaux permet de réduire la gêne pour l'environnement et de rétablir la circulation automobile. La cadence de réalisation est de 15 mètres par mois.

...à l'aide de tunneliers



3.

un projet
bénéfique pour
la collectivité,
et aux impacts
maîtrisés

L'ESSENTIEL

Dès sa mise en service, la Ligne Orange devrait accueillir 300 000 voyageurs par jour.

Pour les personnes qui habitent ou travaillent à proximité, comme pour les Franciliens qui utilisent des transports collectifs en correspondance avec ses stations, cette ligne permettra de gagner beaucoup de temps dans leurs déplacements, parfois jusqu'à 40 minutes. Les portions à fort trafic des réseaux ferrés convergeant vers Paris s'en trouveront délestées. L'efficacité du service sera suffisamment attractive pour dissuader 36 000 personnes par jour d'utiliser leur voiture. La réorganisation concomitante du réseau de bus renforcera son attractivité et celle des transports collectifs. Pendant les travaux, des mesures sont prévues pour limiter le plus possible les gênes occasionnées à la vie locale.

3.1 LE RÔLE DU PROJET DANS L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN FRANCILIEN



Laurence Debrincat, *Chef du Service Études générales - STIF*

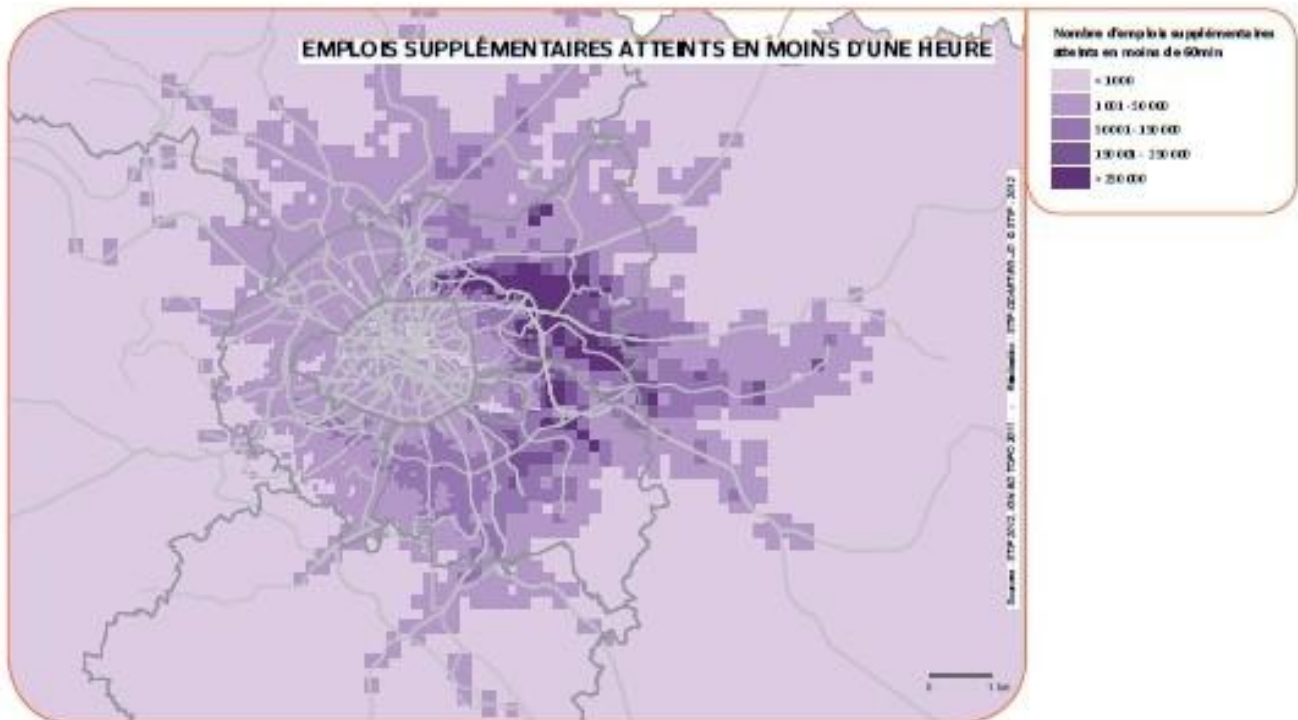
Les prévisions de fréquentation de la Ligne Orange du Grand Paris Express ont été réalisées par le STIF à l'aide de son modèle de prévision des déplacements de personnes en Île-de-France. Ces prévisions montrent l'attractivité immédiate de la Ligne Orange dès sa mise en service et les importants gains de temps qu'elle permettra.



À sa mise en service en 2021, la Ligne Orange devrait attirer 37 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, soit 300 000 personnes par jour. La moitié des voyageurs de la Ligne Orange utiliserait les correspondances avec le réseau de RER, de train ou de métro ou avec une autre ligne du Grand Paris Express. À la mise en service de la Ligne Rouge et de la Ligne Bleue, le trafic devrait monter à 400 000 voyageurs par jour (58 000 personnes à l'heure de pointe du matin). A titre de comparaison, la ligne 14 du métro compte aujourd'hui, environ 610 000 voyageurs et la ligne B du RER 800 000 voyageurs par jour.

➔ Des trajets plus rapides pour se déplacer

L'arrivée de la Ligne Orange offrira des gains de temps substantiels aux habitants du nord et de l'est parisien qui habitent autour de ses stations. Ses multiples liaisons avec le réseau parisien et francilien de transport en commun profiteront chaque jour aux 150 000 voyageurs qui emprunteront les correspondances (la moitié des usagers), qu'ils résident ou qu'ils se rendent dans des communes desservies par la Ligne Orange.



Par exemple, en 2021, à l'heure de pointe du matin, il faudra à peine un quart d'heure pour aller du Pont de Bondy à Saint-Denis Pleyel, soit 25 minutes gagnées par rapport à aujourd'hui. De Bobigny-Pablo Picasso à Noisy-Champs, il faudra seulement 18 minutes, soit 22 minutes gagnées, et de Rosny Bois-Perrier à Créteil-l'Échat, un quart d'heure, soit 40 minutes gagnées. Le trajet entre Champigny-Centre et Saint-Denis Pleyel prendra moins d'une demi-heure, soit plus d'une demi-heure gagnée.

Via les correspondances, ce sont l'ensemble des habitants de la petite couronne ainsi que les Franciliens résidant le long des lignes RER et de Transilien en correspondance avec la Ligne Orange qui verront leurs accès aux zones d'emploi facilités. Ainsi, par rapport à aujourd'hui, 250 000 emplois supplémentaires seraient accessibles en transports collectifs en moins d'une heure.

GAINS DE TEMPS APPORTÉS PAR LA LIGNE ORANGE À L'HEURE DE POINTE DU MATIN

Pour des quartiers aujourd'hui peu desservis par les transports en commun comme les Hôpitaux et les Fauvettes à Neuilly-sur-Marne, les gains de temps seront supérieurs à 20 minutes pour des trajets vers ou depuis nombre de communes au sud et au nord de Paris.

■ Aujourd'hui
■ Demain avec la Ligne Orange



➤ Des équipements plus accessibles

Pour les habitants du nord et de l'est parisien, l'arrivée de la Ligne Orange rendra plus facile l'accès à nombre d'équipements – administratifs, universitaires, culturels, commerciaux, de santé et de loisirs – dont le rayonnement sera accru : la préfecture de Bobigny, les hôpitaux Avicenne (Bobigny) et Verdier (Bondy), les établissements d'enseignement supérieur à Saint-Denis, Bobigny ou Champs-sur-Marne, les centres commerciaux à Aubervilliers, Bobigny, Rosny-sous-Bois et Champigny-sur-Marne, les salles multiplexes de cinéma de Saint-Denis, Rosny-sous-Bois et Nogent-sur-Marne, les bords du canal de l'Ourcq, les bords de Marne, les parcs des sports et de loisirs à Bobigny ou Champigny-sur-Marne...

➤ L'estimation du report modal de la route vers les transports collectifs

Du fait de son efficacité, la Ligne Orange est susceptible d'attirer des voyageurs qui utilisent aujourd'hui leur voiture. Aussi 4 440 automobiles seraient en moins sur les routes à l'heure de pointe du matin, soit 36 000 en tout sur une journée (12 % des usagers de la Ligne Orange).

➤ L'adaptation du réseau de bus

La mise en service de la Ligne Orange doit s'accompagner d'une adaptation du réseau de bus afin d'améliorer les conditions de correspondance, d'optimiser les rabattements au niveau des stations et de desservir plus finement les territoires. À ce stade des études, seuls les grands principes de l'adaptation ont été définis.

Grâce à la Ligne Orange, 36 000 véhicules en moins sur les routes par jour



Les modalités de mise en œuvre seront affinées lors des études ultérieures (détermination des itinéraires, des terminus des lignes nouvelles et des aménagements de voirie nécessaires). Elles tiendront compte de l'adaptation du réseau de bus engagée à l'occasion de la mise en service d'autres projets de transports - Ligne Rouge du Grand Paris Express, prolongement des lignes 11 et 12 du métro, lignes de tramway T1 et T4, la Tangentielle Nord, projet RER B Nord +, T Zen 3.

À ce stade des études, les grandes orientations retenues sont les suivantes :

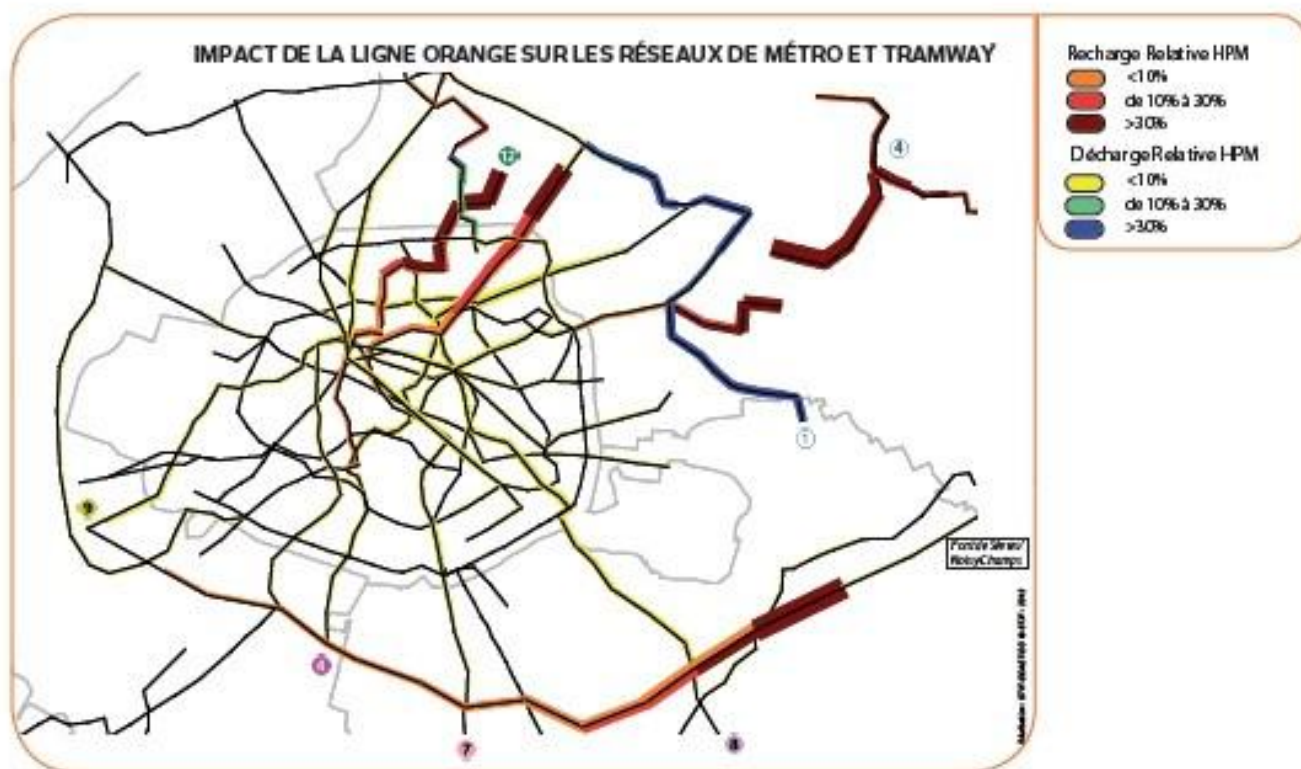
- ▶ à Saint-Denis Pleyel, pôle d'échange majeur du Grand Paris Express, des espaces nécessaires pour une importante gare routière seront prévus ;
- ▶ la capacité de la gare routière du Fort d'Aubervilliers sera maintenue, car il s'agit du seul

pôle capable d'accueillir le développement du réseau de bus au nord de la Ligne Orange ;

- ▶ la gare routière de Bobigny-Pablo Picasso sera réorganisée afin de pouvoir accueillir un trafic supplémentaire ;
- ▶ dans le secteur de Neuilly-sur-Marne, la réflexion sur le rabattement des bus sera articulée avec celle conduite autour de la gare RER de Chelles dans le cadre de la Ligne Rouge ;
- ▶ le pôle Noisy-Champs, terminus de trois lignes du Grand Paris Express, accueillera un espace bus conséquent ;
- ▶ le rôle des gares routières de Val de Fontenay et de Nogent-Le Perreux sera renforcé.



Le Port de Nogent-sur-Marne





Des lignes du métro et des RER A et E déchargés
grâce à la Ligne Orange

➔ L'incidence du projet sur les gares et les stations en correspondance

L'aménagement de correspondances entre la Ligne Orange et les réseaux ferrés pourra conduire la RATP, la SNCF et/ou RFF à engager des travaux sur des stations existantes afin de les dimensionner à la hauteur du surcroît de fréquentation. La nature des interventions sera précisée lors des phases ultérieures d'études du projet.

Afin que les voyageurs qui utilisent les lignes radiales du RER et du réseau Transilien puissent avoir largement accès au réseau Grand Paris Express, la possibilité de faire s'arrêter tous les trains aux gares en correspondance avec la Ligne Orange sera étudiée. En particulier, les conséquences en termes de grille horaire et de temps de parcours pour ces lignes seront estimées.

➔ Les lignes qui devraient bénéficier d'une décharge significative de leur trafic

Globalement, la Ligne Orange devrait entraîner une diminution du trafic des lignes du métro et décharger significativement les lignes A et E du RER. Cela se traduira par des gains de confort pour les usagers ainsi qu'une plus grande régularité des trains sur les lignes à plus fort trafic du réseau de transports collectifs.

Si certaines lignes de métro devraient connaître une augmentation de leur trafic, c'est uniquement sur des portions situées près des terminus, là où les rames sont peu chargées : c'est le cas des lignes 7, 12 et 11 du métro. La fréquentation du tramway T4 augmentera quant à elle en particulier en direction de Bondy, où est assurée la correspondance avec la Ligne Orange.

La mise en service de la Ligne Orange apportera un trafic supplémentaire significatif sur la Ligne Rouge.

3.2 LA GESTION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Les effets que la Ligne Orange pourrait induire sur l'environnement seront précisés et approfondis lors des phases d'études ultérieures du projet, en particulier dans l'étude d'impact qui sera réalisée en 2013 en vue de l'enquête publique. Toutefois, certaines contraintes ont d'ores et déjà été identifiées.

➔ Pendant les travaux : des mesures pour limiter l'impact du chantier sur l'environnement et la vie locale

Pour éviter des effets sur les bâtiments ou sur les nappes d'eau souterraine lors du creusement du tunnel et des stations, des mesures seront mises en place et définies lors des études ultérieures (par exemple une imperméabilisation progressive du tunnel pour limiter les volumes drainés lors des travaux et réduire le rabattement de nappes).

L'impact des travaux sur l'environnement urbain sera essentiellement localisé autour des puits d'attaque et de sortie des tunneliers, des stations et des sites de maintenance et de remisage.

Les « puits d'attaque » des tunneliers servent à évacuer les terres et à approvisionner le chantier du tunnel en matériaux.

La réalisation des stations nécessitera quant à elle l'évacuation de volumes de terres

importants et l'acheminement de nombreux matériaux qui pourront affecter le déroulement habituel de la vie locale.

La construction des sites de maintenance et de remisage requiert l'aménagement d'une zone de chantier.

Des mesures sont envisagées pour minimiser autant que possible les impacts du chantier sur l'environnement urbain - les riverains, les activités économiques et commerciales et les automobilistes. Le chantier sera conduit de façon à limiter les perturbations, les nuisances sonores, les émissions de poussières et les gênes visuelles. Un plan de gestion sera établi pour les déchets de chantier ainsi que pour les eaux de pluie et les eaux usées.

Le phasage du chantier sera conçu de façon à maintenir la circulation automobile et à assurer en permanence l'accès aux immeubles, aux commerces et aux emplois.

Un dispositif de communication sera mis en place pour informer les riverains et tous les publics concernés par les travaux du déroulement des opérations et des mesures prises pour limiter les nuisances du chantier.

Un plan de circulation avec une signalétique particulière sera établi afin de minimiser les perturbations sur la circulation et le stationnement, en tenant compte des piétons, des vélos, des transports en commun et des automobilistes. Une signalétique spécifique sera installée pour visualiser les commerces et leurs accès. Une commission de règlement amiable sera créée pour examiner le cas échéant les préjudices commerciaux occasionnés par les travaux.

Afin de ne pas surcharger le réseau routier, l'utilisation de modes alternatifs à la route (voie ferrée et voie d'eau) sera privilégiée pour l'évacuation des terres et l'acheminement des matériaux. Une partie des terres excavées pourrait être utilisée à proximité en fonction des projets urbains.

➤ En phase d'exploitation : une ligne souterraine présentant peu de nuisances sur son environnement naturel et urbain

La totalité de la Ligne Orange étant souterraine, les incidences de son fonctionnement sur l'environnement urbain ne devraient pas être significatives. La surface foncière

nécessaire au projet, pouvant concerner des espaces urbains ou naturels, sera limitée aux accès aux stations, grilles de ventilation et accès aux pompiers et au site de maintenance et remisage. Ces implantations seront privilégiées sur le domaine public ou privé non bâti sauf impossibilité technique. De plus pour limiter l'impact des travaux, ces ouvrages seront, dans la mesure du possible, regroupés dans des ouvrages uniques. À ce stade des investigations, à titre d'exemple, un accès à une station de métro type représente entre 30 et 50 m² environ de surface. Les études de dimensionnement et de positionnement seront réalisées dans les phases ultérieures d'études.

Le métro étant électrique, les émissions directes de polluants atmosphériques seront limitées. En outre, le report d'usagers de la route vers les transports collectifs (12 % des voyageurs de la Ligne Orange) entraînera une réduction des impacts environnementaux liés à la circulation automobile ainsi qu'une diminution des embouteillages sur le secteur.

En sous-sol, le risque de perturbation des écoulements souterrains dû au passage de la ligne au sein d'une nappe d'eau sera étudié et les mesures de prévention seront mises en œuvre.

Le tunnel et les stations de la Ligne Orange sont principalement situés dans le tréfonds de terrains publics ou privés. Les accès et émergences techniques des stations seront localisés, sauf impossibilité technique, sur du domaine public ou du domaine privé non bâti.

GLOSSAIRE

▶ ACTEP

L'association des collectivités territoriales de l'est parisien (ACTEP) est une structure créée en 2000. Elle regroupe 14 communes et le Conseil général du Val-de-Marne. Depuis janvier 2013, l'ACTEP est devenue un syndicat mixte ouvert d'études et de projets, présidé par Claude Capillon, maire de Rosny-sous-Bois.

▶ Aiguillage

Un aiguillage est un appareil de voie qui permet à un train de passer d'une voie à une autre grâce à une partie mobile constituée de deux lames mobiles solidaires l'une de l'autre.

▶ Arc Express

Arc express est un projet de métro de rocade (liaison périphérie à périphérie) en proche couronne francilienne porté par la région Ile-de-France lors des débats publics de fin 2010. Suite à un accord signé en 2011 entre la RIF et l'État (Ministère de la Ville, chargé du Grand Paris), les projets Arc express et Grand Paris ont été fusionnés, donnant ainsi le Grand Paris Express, sous maîtrise d'ouvrage conjointe STIF/Société du Grand Paris.

▶ Association Orbival

Orbival est une association née sous l'impulsion du Conseil général du Val-de-Marne et des maires d'une quinzaine de villes du Département. Elle a pour but de soutenir et promouvoir la réalisation d'une nouvelle ligne de métro entre Val de Fontenay (RER A et E) et Arcueil-Cachan (RER B), en reliant l'ensemble des lignes radiales traversant le département du Val-de-Marne. Aujourd'hui, Orbival regroupe plus de 30 communes, 54 intercommunalités et 2 départements : le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis.

▶ Avant-projet

Un avant-projet est constitué d'études techniques détaillées réalisées après le schéma de principe. Les études d'avant-projet ont pour objet de :

- préciser les différentes phases des travaux et leur durée ;
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux décomposé par nature ;
- permettre l'établissement du forfait de rémunération de maître d'œuvre.

À partir du coût d'objectif est établie une convention de financement qui définit les obligations des parties qui contribuent au financement des travaux.

▶ CERTU

Le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) est un service technique du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'énergie. Il mène une activité de recherche et d'expertise scientifique et technique.

▶ Cluster

Le cluster est un regroupement d'entreprises faisant partie d'un même secteur d'activité (même domaine de compé-

tences) et qui sont ancrées dans un territoire ou localisées géographiquement. Ce regroupement permet aux entreprises de bénéficier d'avantages compétitifs grâce notamment aux « externalités » qu'ils suscitent.

▶ Comité des partenaires du transport public

Le Comité des partenaires du transport public est une instance composée de représentants des organisations syndicales des salariés, d'organisations patronales et organismes consulaires, d'associations d'usagers des transports publics et des collectivités ou de leurs groupements non-membres du STIF. Il est consulté par le STIF sur toute question relative à l'offre et la qualité des services, sur les orientations de la politique tarifaire et sur le développement du système de transport de la région. Les membres du comité sont nommés par arrêté du ministre chargé des transports.

▶ Concertation

La concertation est un temps d'information et d'échanges avec le public en vue de présenter l'opportunité et les caractéristiques principales du projet. Encadrée par l'article L.300-2 du code de l'urbanisme ou par l'article R.121-2 du code de l'environnement selon le contexte du projet, elle a pour objectif de recueillir les remarques et avis de tous les acteurs du territoire sur les grands principes et les objectifs du projet. Cette étape est conclue par un bilan approuvé au Conseil du STIF, qui rend compte des échanges et des avis exprimés durant la phase de concertation avec le public.

▶ Convention de financement

Une convention de financement est un accord établi entre les divers partenaires financiers du projet. Il définit : le programme, l'enveloppe prévisionnelle pluriannuelle, le délai de la réalisation, la ou les maîtrises d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre, les modalités de répartition des financements entre les différents partenaires, les dispositions financières applicables pendant le déroulement de la convention et les règles de reporting.

▶ CNDP

La Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante créée en 1995, chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement ou d'équipement qui présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. Suivant le décret n°2002-1275 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du Débat Public, la saisine de la CNDP est obligatoire pour tout projet d'infrastructure dont le montant est estimé à plus de 300 millions d'euros. La CNDP est habilitée réglementairement à décider de l'opportunité d'organiser un débat public ou non. Dans le dernier cas, elle peut recommander une concertation avec ou sans garant.

Plus d'information sur www.debatpublic.fr

▷ Débat public

Le débat public a été introduit en France par la loi L.95-101 du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite « loi Barnier », et son décret d'application n°96-388 du 10 mai 1996 relatif à la consultation du public et des associations en amont des décisions d'aménagement. Le débat public est un dispositif de participation du public au processus décisionnel en ce qui concerne les grandes opérations publiques d'aménagement d'intérêt national. Il a pour but, d'abord, d'informer le public, ensuite, de lui permettre de s'exprimer sur tous ses aspects et de débattre avec le maître d'ouvrage, enfin d'éclairer ainsi la décision que devra prendre *in fine* le maître d'ouvrage. Afin de garantir l'objectivité et la qualité du débat public, une institution a été créée : la Commission nationale du débat public (CNDP). Elle veille aux modalités de son organisation et pour cela elle constitue une commission particulière du débat public (CPDP).

▷ Déclaration de projet

La déclaration de projet, permet aux responsables de projets publics susceptibles d'affecter l'environnement d'en affirmer solennellement l'intérêt général, par des décisions clairement identifiées. La déclaration de projet permet ainsi à ses responsables de prendre leurs responsabilités vis-à-vis des administrés et des autres personnes publiques qu'il y ait ou non présence d'une déclaration d'utilité publique en raison de la mise en œuvre de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

▷ Déclaration d'utilité publique

Une déclaration d'utilité publique est un acte administratif, pris par décret ou arrêté préfectoral, reconnaissant le caractère d'utilité publique d'une opération projetée par une personne publique ou pour son compte, après avoir recueilli l'avis de la population à l'issue d'une enquête d'utilité publique. Ces avis sont examinés par une commission d'enquête ou par un commissaire-enquêteur qui formule des conclusions, favorables ou défavorables, sur le projet. Cet acte est la condition préalable à une expropriation (pour cause d'utilité publique) qui serait rendue nécessaire pour la poursuite de l'opération. La déclaration d'utilité publique ne couvre pas la détermination de l'indemnité, qui relève de la phase judiciaire.

▷ DOCP

Le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales est le support du STIF pour la présentation de ses projets au stade des études amont. Il est élaboré sur la base des études d'opportunité et de faisabilité et approuvé par le Conseil du STIF. Sur la base de ces études, une consultation du public est organisée, elle vise à les informer du projet et à recueillir leurs avis et suggestions.

▷ Emprise

L'emprise foncière désigne l'espace occupé par une infrastructure (un pont, un bâtiment, une voie ferrée, une route...) et les terrains environnants qui devront être occupés pour la réalisation de cet ouvrage.

▷ Études d'impact

L'étude d'impact se présente à la fois comme une procédure administrative et une démarche scientifique préalable destinée à analyser l'insertion du projet dans l'ensemble des composantes de l'environnement (eau, air, sol, plantes et animaux). C'est un document devant permettre d'apprécier et d'évaluer l'impact à court, moyen et long terme de certains projets sur l'environnement et ce en amont de la prise de décision.

La réalisation de l'étude d'impact apparaît ainsi comme un outil mis à la disposition du maître d'ouvrage public ou privé pour concevoir un projet respectueux de l'environnement. C'est pourquoi l'étude doit commencer très en amont dudit projet, au stade de l'esquisse technique et continue pendant toute la phase d'élaboration.

Elle est une pièce du dossier d'enquête publique.

▷ Faisceau ferroviaire

Les faisceaux ferroviaires sont des emprises occupées par des voies ferrées parallèles et les installations ferroviaires attenantes, permettant le stationnement de rames de marchandises ou de voyageurs.

▷ Garant

Personnalité indépendante nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP), dont le rôle est d'apporter toutes les garanties de sincérité et de transparence dans l'information qui est mise à la disposition du public, tant dans les documents que lors des débats dans chaque commune. Le garant ne se prononce pas sur le fond du projet et n'est pas non plus l'organisateur de la concertation.

▷ Grand Paris Express

Le Grand Paris Express est un projet de métro automatique d'une longueur totale de 200 kilomètres qui reliera entre elles les villes de la petite (92, 94, 93) et grande couronne (78, 77, 91, 95) et parisienne. Sous maîtrise d'ouvrage conjointe STIF et Société du Grand Paris, ce projet est constitué de 4 lignes de métro :

- le prolongement de la ligne 14, d'abord jusqu'à mairie de Saint-Quen sous maîtrise d'ouvrage du STIF, puis au-delà à Saint-Denis Pleyel (au nord) puis d'Olympiades à Orly (au sud) ;
- la création d'une Ligne Orange sous maîtrise d'ouvrage du STIF reliant Champigny-Centre et Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel, prolongée ensuite en direction de Nanterre et desservant Colombes ;
- la création d'une Ligne Rouge entre Le Bourget, Chelles, Villejuif, La Défense et Roissy ;
- la création d'une Ligne Verte entre l'aéroport d'Orly/Versailles et Nanterre, desservant notamment le plateau de Saclay.

► Liaison radiale

Une radiale est une liaison entre le centre et la périphérie.

► Maillage

Le maillage désigne un ensemble de lignes de transport en commun offrant des correspondances entre-elles, de manière à constituer un réseau organisé et connecté pour assurer des déplacements aisés à l'échelle d'un territoire donné.

► Optile

L'Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France (OPTILE) est une association qui regroupe l'ensemble des entreprises privées de transport de voyageurs en Île-de-France (hors Paris et communes limitrophes) : Véliotransport, Keolis ou Transdev.

L'OPTILE assure la gestion des créations et des modifications des lignes exploitées par ses adhérents dans le cadre du décret 1949 et des procédures fixées par le STIF.

► PDUIF

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) est un document stratégique permettant de répondre aux besoins de mobilité des personnes et des biens à l'horizon 2020, tout en assurant la protection de l'environnement et de la santé, et la préservation de la qualité de vie. Elaboré par le STIF, le PDUIF a été arrêté par la Région le 16 février 2012. Il a été soumis à l'avis des collectivités. Les franciliens se sont invités à donner leur avis sur le projet lors de l'enquête publique qui aura lieu au 1^{er} semestre 2013. Après recueil de l'avis de l'État, le PDUIF pourra être définitivement approuvé par les élus régionaux.

► Phasage

Le phasage des travaux permet de réaliser un projet en plusieurs étapes en fonction de certaines contraintes (techniques ou financières en fonction des projets), tout en minimisant l'impact des travaux sur l'environnement extérieur.

► Pôle d'échange

Un pôle d'échange est un lieu d'accès privilégié à une offre diversifiée de transports, permettant des correspondances aisées, et offrant les services indispensables à la réalisation du voyage (vente de titres, information multimodale, etc.).

► Portes palières

Les portes palières sont des équipements situés sur le nez des quais et constitué de portes automatiques s'ouvrant lorsqu'une rame de métro est à l'arrêt en station. C'est un système qui assure la sécurité des voyageurs sur les quais (chutes sur les voies).

► RATP

La Régie autonome des transports parisiens (RATP) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) assurant l'exploitation d'une partie des transports en commun de Paris et de sa proche banlieue. Elle exploite ainsi l'intégralité des lignes du métro de Paris, trois des lignes du tramway d'Île-de-France (T1, T2 et T3, la ligne T4 étant exploitée par la SNCF), une partie des lignes de bus d'Île-de-France, et une partie des lignes A et B du réseau express régional d'Île-de-France (RER).

► Report modal

Le report modal désigne le changement de mode de transport pour les voyageurs ou pour les marchandises, par exemple, de la voiture ou de l'avion vers le train.

► RFF

Réseau ferré de France est un Établissement Public Industriel et Commercial (EPIC) créé en 1997. Propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires (voies, caténaires, ouvrages d'art, alimentations électriques, signalisation...), RFF a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national.

Il définit les objectifs applicables en matière de gestion du trafic, de fonctionnement et d'entretien des 3 900 kilomètres de voies ferrées et 426 gares en Île-de-France.

► Rocade

Une rocade est un flux de circulation ou un système de transport, qui contourne la partie centrale d'une agglomération.

► Schéma de principe

Le schéma de principe définit précisément la consistance d'une opération d'aménagement, analyse ses effets tant pour la collectivité que pour l'entreprise exploitante, et doit justifier le choix du mode de transport collectif à retenir. À ce stade, les études techniques présentées dans le dossier de schéma de principe sont plus détaillées que celles figurant dans le DOCP.

Les études de schéma de principe constituent avec l'étude d'impact le dossier d'enquête publique, sur la base duquel sera engagée la nouvelle phase de consultation du public que constitue l'enquête publique.

► SDRIF

Le SDRIF est un document d'urbanisme préparé et voté par le Conseil régional d'Île-de-France. Il a notamment pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique, et l'utilisation de l'espace, tout en garantissant le rayonnement international de la région Île-de-France. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques, pour coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles, cela afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la Région.

► SMR

Un site de maintenance et de remisage est un site accueillant les infrastructures et les outils permettant le remisage (stationnement) des rames et leur maintenance (hall de réparation et d'entretien, station-service et station de lavage) des trains (métros, tramways, etc.). Le site peut également accueillir les infrastructures nécessaires aux fonctions de commande (supervision et régulation) de la ligne : salle de contrôle, bureaux, salles de réunion, locaux du personnel...).

► SNCF

La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) assurant l'exploitation commerciale de services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises ainsi que la maintenance, pour le compte de RFF.

SNCF Transilien est le réseau des lignes voyageurs SNCF desservant l'Île-de-France. Ce sont plus de 6 000 trains quotidiens qui irriguent le territoire francilien avec 383 gares.

► Société du Grand Paris

La « Société du Grand Paris » (SGP) est un Établissement public à caractère industriel et commercial, créé par la Loi du 3 Juin relative au Grand Paris, qui a pour mission principale de concevoir le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et d'assurer la réalisation de la nouvelle infrastructure.

La Société du Grand Paris dispose principalement des compétences en matière de transport. Elle est maître d'ouvrage des Lignes Rouge, Bleue et Verte du Grand Paris Express, et de ce fait elle est responsable de la création des lignes, ouvrages et constructions (dont les gares) qui composent le réseau de transport.

► Tram-train

Le tram-train est un système qui permet à une même rame de circuler sur des voies de tramway en centre-ville et de relier des stations situées en périphérie, voire au-delà, en circulant sur le réseau ferroviaire régional. Ce la nécessite un matériel compatible avec le chemin de fer classique (signalisation, puissance, résistance). L'offre de ce transport en commun est alors vaste et contribue à un maillage plus efficace de l'ensemble du réseau, notamment en cas de combinaison avec le tramway classique.

► Tranchée couverte

Une tranchée couverte est une méthode de construction utilisée pour réaliser une station ou un ouvrage de service depuis la surface puis en souterrain, à l'abri d'une couverture. Il s'agit d'un ouvrage sous terrain similaire à un tunnel. La seule différence est que la tranchée couverte est réalisée à ciel ouvert. Une fois l'ouvrage réalisé, il est remblayé jusqu'au niveau du terrain naturel initial.

► Tranchée ouverte

Une tranchée ouverte correspond à des travaux à ciel ouvert. Il s'agit d'une méthode de construction utilisée pour construire une station ou un ouvrage de service depuis la surface puis en souterrain, à ciel ouvert.

► Tunnelier

Un tunnelier est un outil de génie civil servant à creuser des tunnels, travaillant de façon continue et à pleine section. Le tunnelier assure plusieurs fonctions :

- abattage du terrain ;
- évacuation des déblais par différents moyens ;
- mise en place du soutènement.

► T zen

Le T Zen est un nouveau mode de transport en site propre d'Île-de-France conçu et développé par le STIF, l'Autorité organisatrice des transports en commun en Île-de-France. Ses caractéristiques comparables au tramway en termes de régularité et de fréquence (voies de circulation réservées, priorité aux feux, accessibilité, information...) en font un mode de transport moderne, confortable et performant.



39 bis - 41, rue de Chateaudun
75009 Paris
www.grandparisexpress-ligneorange.fr

Février 2013

