

## RÉSUMÉ

### LE NOUVEAU GRAND PARIS

#### Les débats autour du Grand Paris Express

Le projet de Ligne Orange (desserte de la proche couronne à l'est de Paris) 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.

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 approuve le schéma d'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris intégrant la Ligne Orange comme réseau complémentaire structurant des lignes Rouge, Verte et Bleue.

#### Le projet de la Ligne Orange

Reliant en rocade dans un premier temps Saint-Denis Pleyel à Champigny d'une part et à Noisy-Champs d'autre part, la Ligne Orange est un maillon essentiel du GPE qui doit permettre de décharger un réseau central saturé, notamment les lignes de RER ou certaines lignes de métro comme la ligne 13 et ainsi offrir une nouvelle offre de transport en commun dans une zone dense en cours de renouvellement.

C'est donc l'ensemble des voyageurs qui verront leurs conditions de transport s'améliorer, par une meilleure fiabilité des temps de parcours et un meilleur confort dans les rames.

Ce réseau doit également contribuer à la diminution de la circulation automobile en rendant les transports en commun plus attractifs.

Le STIF a engagé en 2011 les études de faisabilité nécessaires à la définition des grandes caractéristiques de l'infrastructure et aux variantes d'implantation des stations.

**Le Conseil du STIF a adopté le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) le 10 octobre 2012** et a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) en perspective de l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant. Celle-ci s'est tenue du 11 février au 30 mars 2013.

#### Du projet de la Ligne Orange au projet de la ligne 15 Est

Lors de la présentation de sa feuille de route, le 6 mars 2013 soit un mois après l'ouverture de la concertation sur la Ligne Orange, le Premier Ministre a rendu public les arbitrages de l'État portant sur la définition et le calendrier de réalisation du Grand Paris Express. Ainsi, le Grand Paris Express sera constitué notamment :

- d'une « rocade ou Ligne 15 de métro ferré et enterré (...) Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis Pleyel, Rosny-Bois-Perrier, Champigny Centre » ;

- « de transports automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement (les lignes 16, 17, 18) ».

Le Premier Ministre a indiqué à cette occasion que l'opportunité d'un prolongement de la Ligne 11 du métro à Noisy-Champs en substitution de la branche Est de la Ligne Orange devait être étudiée par le STIF entre Rosny Bois Perrier et Noisy-Champs.

#### **Le bilan de la concertation de la Ligne Orange approuvé au Conseil du STIF du 11 décembre 2013**

rend compte des échanges qui ont eu lieu entre le maître d'ouvrage, la population et l'ensemble des acteurs locaux. Parmi les conclusions, le Conseil du STIF a décidé notamment de poursuivre les études de la **L15 Est [Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre]** et du prolongement de la ligne 11 du métro de Rosny Bois Perrier à Noisy-Champs en cohérence avec les orientations proposées par l'État.

#### Schéma de principe et enquête publique

Sur la base de ces éléments, le STIF a engagé les études visant à élaborer le Schéma de Principe et le dossier d'enquête d'utilité publique de la Ligne 15 Est en vue de conduire une enquête publique dans le courant de l'année 2015.

**Ces études se sont déroulées en coordination avec la Société du Grand Paris dans l'objectif de garantir la cohérence de la future rocade Ligne 15.**

# Méτρο ligne 15 Est

## PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet comprend **un tunnel d'environ 26 Kilomètres**, en rocade autour de Paris du nord au sud-est et qui reliera Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre.

**La ligne dessert 12 stations souterraines.** Elle est dotée d'un site de maintenance et de remisage (SMR) et d'un site de maintenance des infrastructures (SMI) tous deux prévus à Rosny-sous-Bois, et de 28 ouvrages de service.

**L'interopérabilité**, c'est-à-dire la continuité du service vers les autres tronçons de la Ligne 15, **sera effective aux stations Champigny Centre et Saint-Denis Pleyel.**

### Les stations :

L'implantation des stations ainsi que le positionnement et la configuration de leurs accès ont été étudiées par le STIF en concertation continue avec les collectivités territoriales concernées.

Les abords de chaque station seront aménagés de manière à mettre en œuvre une intermodalité efficace et ainsi favoriser les correspondances avec le réseau de bus et le rabattement en modes actifs.

**Les ouvrages de correspondance vers les modes lourds et les impacts sur les structures et le fonctionnement des stations existantes exploitées par la RATP et la SNCF ont été étudiés.** Leur coût est intégré au coût du projet. Ainsi, 16 lignes de transports (RER, métro, tramway, BHNS existant et en projet) seront connectées à terme à la Ligne 15 Est.

La station **Saint-Denis Pleyel** est située à Saint-Denis. Sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, elle accueillera trois lignes de métro du Grand Paris Express qui seront en correspondance (L16/17 - L14 - L15).

A proximité de la station Carrefour Pleyel de la ligne 13 du métro, elle sera aussi en correspondance avec le RER D et le réseau de bus.

La station **La Plaine Stade de France** est prévue au sud de l'actuelle station du RER B éponyme à Saint-Denis. Elle s'implantera au droit de l'Avenue Henri Rol Tanguy et du Chemin du Cornillon. Elle sera en correspondance avec le RER B.

La station **Mairie d'Aubervilliers** est prévue au centre-ville d'Aubervilliers sous l'avenue de la République au droit de la mairie. Elle sera en correspondance avec la ligne 12 du métro en cours de réalisation.

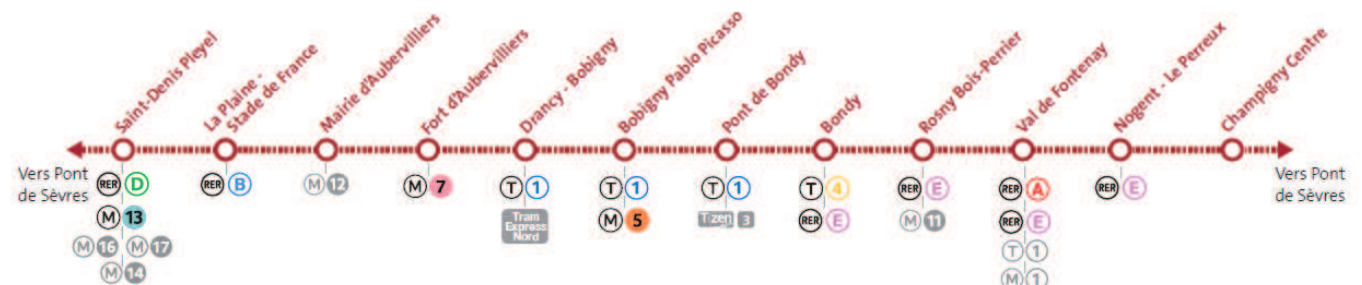
La station **Fort d'Aubervilliers** est prévue sur la commune d'Aubervilliers, en limite de la commune de Pantin sous l'emprise de la gare routière existante, au croisement des avenues Jean Jaurès et Division Leclerc. Elle sera en correspondance avec la ligne 7 du métro.

La station **Drancy-Bobigny** est située à Drancy en limite de la commune de Bobigny, à l'Ouest du faisceau de voies SNCF de la Grande Ceinture, au nord de la rue Stalingrad (ex RN186). Elle sera en correspondance avec le Tram Express Nord phase 2 (en projet) et le tramway T1.

La station **Bobigny Pablo Picasso** est située au croisement du boulevard Maurice Thorez et de la rue du Chemin Vert. Elle s'intégrera sous le centre commercial Bobigny 2. Elle sera en correspondance avec la ligne 5 du métro et le tramway T1.

La station **Pont de Bondy** est implantée en limite des communes de Bobigny, Bondy et Noisy-le Sec à l'intersection de grands axes routiers à fort trafic (A86, A3, ex-RN3). Située sous le Canal de l'Ourcq, elle sera en correspondance avec le tramway T1 et le futur T Zen 3.

La station **Bondy** est prévue sur la commune de Bondy à côté de la gare SNCF existante. Implantée sous un parking public existant, elle sera en correspondance avec le RER E et le tramway T4.



# Métro ligne 15 Est

La station **Rosny Bois Perrier** est implantée au nord de la commune de Rosny-sous-Bois, entre le quartier du Bois-Perrier et le centre commercial Rosny 2 (côté Bois Perrier). Elle sera en correspondance avec le RER E et le futur prolongement de la ligne 11 du métro.

La station **Val de Fontenay** est implantée sur la commune de Fontenay-sous-Bois, dans le quartier du Val de Fontenay, sur une partie de la zone d'activités du Péripôle. Elle sera en correspondance avec les stations existantes des lignes A et E du RER ainsi que le futur prolongement du tramway T1 depuis Noisy-le-Sec et le prolongement de la ligne 1 du métro (à l'étude).

La station **Nogent – Le Perreux** est prévue à la limite des communes de Nogent-sur-Marne et le Perreux-sur-Marne. Elle est implantée à l'Est du faisceau RER E / A86, côté le Perreux-sur-Marne, sous la place Robert Belvaux, à la fois sous le parking de la gare et sous le carrefour. Elle sera en correspondance avec le RER E.

La station **Champigny Centre** est située à Champigny-sur-Marne. A cette station, la Ligne 15 Est sera interopérable avec la Ligne 15 Sud. Ces stations seront juxtaposées au niveau de l'avenue Jean Jaurès (RD4) près du viaduc de la grande ceinture ferroviaire.

## Le site industriel

Le site industriel (regroupant SMR et SMI) assure les opérations dédiées à la maintenance des trains et de l'infrastructure, ainsi que le remisage des rames.

**Il sera localisé au sud de la commune de Rosny-sous-Bois**, (site de la Garenne). Il occupera une superficie d'environ 6,5 hectares. Un tunnel de raccordement en souterrain sera réalisé pour relier ce site à la Ligne 15.

Il fera l'objet d'une insertion urbaine soignée. Le site de maintenance et de remisage des trains sera couvert.

## Les ouvrages de service

Les 28 ouvrages de service, localisés le long du tunnel, comportent des équipements nécessaires au fonctionnement de la ligne : sécurité, récupération des eaux d'infiltration, confort des voyageurs, alimentation électrique des trains.

Ces ouvrages souterrains construits majoritairement à ciel ouvert, émergent en surface sous forme de grilles ou de trappes : ils feront l'objet d'une insertion soignée.

Leur implantation a été étudiée en collaboration avec les collectivités territoriales concernées.

## Exploitation de la ligne

Grâce à une vitesse commerciale élevée, **il faudra moins d'une demi-heure pour aller de Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre**. Il est prévu un haut niveau de service, avec une fréquence des trains pouvant aller jusqu'à 2 minutes aux heures de pointe et à l'horizon 2030.

Le matériel qui circulera sera entièrement automatisé. L'automatisme de conduite, les performances des trains et du système de transport garantiront une exploitation robuste et régulière de la ligne.

D'une longueur d'environ 108 mètres, les trains pourront transporter jusqu'à 1000 voyageurs à pleine capacité.

Une intercirculation sera garantie entre les voitures du train et un couloir large permettra aux usagers en fauteuil roulant ou aux personnes avec poussettes de circuler avec plus d'aisance.

A l'aide d'un système d'annonces visuelles et sonores à bord des rames, les voyageurs seront informés en temps réel des conditions de transports de la ligne (destination, temps de parcours restant, arrêt actuel, prochains arrêts desservis, perturbations, etc.) ainsi que des correspondances avec d'autres modes de transport en commun.

Pour assurer la sécurité des voyageurs, les quais seront équipés de portes palières. Un système de supervision des trains et des quais en temps réel sera mise en place.

# Métro ligne 15 Est

## La mise en œuvre du projet

**Le coût d'objectif du projet s'élève à 3,45 milliards d'euros (2012)** pour l'infrastructure et les acquisitions foncières. Le coût d'acquisition du matériel roulant est estimé à 266 M€<sub>2012</sub>.

La Ligne 15 Est est conçue pour une mise en service échelonnée :

- **À l'horizon 2025** : mise en service du tronçon [Saint-Denis Pleyel – Rosny Bois Perrier] ;
- **A l'horizon 2027** : raccordement à Saint-Denis Pleyel de la Ligne 15 Est aux tronçons Ouest et Sud de la Ligne 15 (sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris) ;
- **À l'horizon 2030** : mise en service du tronçon [Rosny Bois Perrier - Champigny Centre].

Le financement des études est assuré à parts égales par la Région Île-de-France et la Société du Grand Paris pour un montant de 15 M€.

**Le coût annuel d'exploitation prévisionnel a été estimé à 60 M€<sub>2012</sub> à l'horizon 2025 et 100 M€<sub>2012</sub> à l'horizon 2030.**

## Les modalités de transmission de la Maîtrise d'ouvrage à la Société du Grand Paris (SGP)

La maîtrise d'ouvrage des études de la Ligne 15 Est jusqu'à l'approbation du Schéma de Principe est assurée par le STIF.

La SGP sera maître d'ouvrage du projet de la Ligne 15 Est conformément aux dispositions de l'article 20-2 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Cette décision est proposée au conseil du STIF du 10 décembre 2014.

## IMPACTS DU PROJET

**Pendant les travaux**, les **principaux impacts temporaires** seront liés :

- aux **occupations provisoires** nécessaires pour l'implantation des chantiers et aux répercussions qu'elles peuvent avoir sur la circulation (déviations, perturbation de la circulation, modification de la desserte des bus et de leurs temps de parcours...).
- aux **nuisances émises par les activités des chantiers** (bruit, nuisances visuelles, gênes occasionnées sur le cadre de vie local).
- aux **flux de poids lourds** générés par l'approvisionnement des matériaux et l'évacuation des déchets/déblais.

Les travaux de la ligne 15 Est auront également un effet temporaire positif lié à la **création d'emplois** (secteur du BTP particulièrement).

Par ailleurs, les travaux de la ligne 15 Est ont des **impacts permanents**, dont les principaux sont liés aux acquisitions foncières de parcelles bâties nécessaires à l'implantation même des ouvrages ou à leur réalisation, à l'émission de gaz à effet de serre, aux risques géotechniques, au stockage définitif des déblais dans les exutoires.

**A la mise en service de la ligne 15 Est et pendant la phase exploitation**, le projet aura des effets permanents négatifs (émission de vibrations, nuisances sonores...) et positifs (report modal, décharge des réseaux de transports, accessibilité aux emplois, effets induits sur l'urbanisation...).

## ÉVALUATION DU PROJET

### La desserte du territoire

Aujourd'hui, 325 000 habitants et 170 000 emplois sont localisés dans un rayon de 1 000 mètres autour d'une des futures stations de la ligne 15 Est. Les stations de la Ligne 15 Est seront fréquentées en moyenne par 8 000 voyageurs (HPM - montants et descendants).

### Les trafics attendus sur la Ligne 15 Est

**A l'horizon 2030, la fréquentation de l'ensemble de la Ligne 15 Est est estimée à 140 millions de voyageurs annuels**, soit environ 60 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

**La charge maximale, au même horizon, est d'environ 19 000 voyageurs/heure/sens à l'heure de pointe du matin sur la Ligne 15 Est.** La charge dimensionnante de la Ligne 15 dans son ensemble est située sur sa partie sud, entre les stations Arcueil-Cachan et Bagneux. Elle s'établit entre 24 000 et 25 000 voyageurs, pour une capacité théorique de 30 000 voyageurs.

La Ligne 15 Est contribue à diminuer la fréquentation d'une partie du réseau de transports collectifs (métro, RER et tramway).

### Le bilan socio-économique

Le bénéfice actualisé du projet est positif. **Son TRI est évalué à 8,3%.**