

Syndicat des transports d'Île-de-France  
Concertation préalable sur le projet  
de Ligne Orange du Grand Paris Express

## RÉUNION PUBLIQUE TERRITORIALE À L'ESPACE FRATERNITÉ

### Le 19 mars 2013 à Aubervilliers

La réunion a duré une heure vingt et a accueilli 70 participants.  
13 interventions ont eu lieu depuis la salle.

#### Intervenants

Le STIF, maître d'ouvrage

- ▶ Sandrine GOURLET, STIF, Directrice adjointe des projets d'investissement
- ▶ Laura FOGLIA, STIF, chef de division « maîtrise d'ouvrage Ligne Orange »

#### Modération de la réunion

- ▶ Michel GAILLARD, garant de la concertation,  
nommé par la Commission nationale du débat public

#### Documentations disponibles

- ▶ Le dépliant du projet Ligne Orange avec carte T
- ▶ Le dossier de concertation sur le projet Ligne Orange
- ▶ La plaquette sur le « Nouveau Grand Paris et la Ligne Orange »
- ▶ L'exposition sur le projet Ligne Orange
- ▶ Une urne pour le recueil des avis Ligne Orange
- ▶ Une carte du territoire concerné par la réunion publique

#### Déroulement de la réunion

##### 1 - Ouverture

- ▶ Accueil républicain par Patrick BRAOUEZEC, président de la communauté d'agglomération Plaine Commune;
- ▶ Rappel du contexte de la concertation par Michel GAILLARD, garant de la concertation.

##### 2 - Présentation du projet

- ▶ Présentation du STIF, de la concertation et du contexte général du projet Sandrine GOURLET, Directrice adjointe des projets d'investissement;
- ▶ Présentation des principales caractéristiques du projet et du tracé de Saint Denis Pleyel à Drancy Bobigny par Laura FOGLIA, chef de la division Ligne Orange;
- ▶ Présentation des annonces du Premier Ministre du 6 mars 2013, par Sandrine GOURLET, Directrice adjointe des projets d'investissement.

##### 3 - Temps d'échange avec le public

##### 4 - Conclusion



## 1 - OUVERTURE

### Accueil républicain par Patrick BRAOUEZEC, président de la communauté d'agglomération Plaine Commune

**Patrick BRAOUEZEC** se réjouit d'accueillir pour la seconde fois une réunion de concertation de la Ligne Orange à Plaine Commune, et plus particulièrement à Aubervilliers, commune très concernée par le projet puisqu'elle accueille deux gares de la Ligne Orange (Fort d'Aubervilliers et Mairie d'Aubervilliers), et qu'elle se situe également non loin de la gare Stade de France.

Il rappelle que le projet revêt une grande importance pour Plaine Commune, qui s'est mobilisée lors du débat public sur le Grand Paris Express pour obtenir une convergence des projets de l'État et de la Région, afin d'obtenir à la fois la réalisation de la Ligne Orange et de la Ligne Rouge. Il indique que la réunion de ce soir a pour objectif d'échanger autour des enjeux concernant les gares.

### Rappel du contexte de la concertation par Michel GAILLARD, garant de la concertation

**Michel GAILLARD** rappelle que la concertation fait suite à la décision prise par la Commission nationale du débat public suite à sa saisine par le STIF. La concertation est une démarche visant à informer le public avec transparence, de façon complète, permettant à tous de prendre la parole, de donner son avis et de formuler des observations.

## 2 - PRÉSENTATION DU PROJET

Voir diaporama et film mis en ligne sur le site Internet du projet: [www.grandparisexpress-ligneorange.fr](http://www.grandparisexpress-ligneorange.fr)

- ▶ Présentation du STIF, de la concertation et du contexte général du projet par **Sandrine GOURLET**, Directrice adjointe des projets d'investissement; elle indique que l'équipe projet est présente dans la salle, ainsi que les représentants de la SGP, de RFF, de la SNCF et de la RATP;
- ▶ Présentation des principales caractéristiques du projet et du tracé de Saint Denis Pleyel à Drancy Bobigny par **Laura FOGLIA**, chef de la division Maîtrise d'Ouvrage Ligne Orange;
- ▶ Présentation des annonces du Premier Ministre du 6 mars 2013, par **Sandrine GOURLET**, Directrice adjointe des projets d'investissement.



## 3 - TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC

### *Interventions du public*

**Jean-Yves VANNIER, maire-adjoint chargé de l'urbanisme** à la Ville d'**Aubervilliers**, souhaite obtenir des éclaircissements sur la notion d'interopérabilité.

### *Réponse des porteurs de projet*

**Laura FOGLIA** rappelle que l'interopérabilité doit permettre aux trains de circuler sur les différentes lignes en direct et sans correspondance pour les voyageurs. Des prévisions de trafic ont été réalisées à l'horizon de la mise en service de l'ensemble du Grand Paris Express, afin de déterminer le meilleur service aux voyageurs en leur proposant des continuités de service et des terminus en conformité avec les besoins de déplacement identifiés. Ainsi, Champigny est une station pour laquelle les études ont montré l'intérêt d'assurer une continuité de service. À partir de la ligne 15 au sud, les trains poursuivront d'une part vers Rosny-Bois-Perrier et d'autre part vers Noisy-Champs. Elle précise que Pleyel est également une station où la continuité est-ouest doit être assurée, car la demande de déplacements entre l'est et l'ouest de la région Ile-de-France y est très forte.

### *Interventions du public*

**Tedjini MAIZA, élu d'Aubervilliers**, souligne que le projet est attendu depuis très longtemps dans le territoire. Il estime que le projet étant entièrement souterrain et prévoyant des correspondances, la création des quatre stations générera des circulations et l'installation de services. Il demande si l'installation de ce qu'il nomme « activités souterraines » a été pensée par les porteurs du projet. Il avance l'exemple des grandes stations RER, où le développement des correspondances a généré l'installation de services, faisant « descendre » la ville. Il identifie cette éventuelle évolution comme un risque pour un territoire qu'il rappelle être dense. Il estime nécessaire d'anticiper la question des commerces et services en station, estimant que la pression foncière est suffisamment importante pour que les formes de vie souterraine existent.

Il estime également que la question de l'intermodalité est primordiale, aussi demande-t-il des précisions sur les aménagements prévus pour permettre aux usagers d'utiliser d'autres modes de déplacement à partir des stations, tels que le vélo (et le vélo électrique).

**Mme Khadidja ELKACEM, habitante d'Aubervilliers**, fait part de son inquiétude concernant les travaux à venir, notamment concernant la station Mairie d'Aubervilliers, où la circulation est déjà difficile; elle demande si le STIF a des pistes d'organisation à présenter à ce sujet.

### *Réponse des porteurs de projet*

**Laura FOGLIA** confirme que l'intermodalité est une donnée primordiale dans la conception des stations, rappelant que 13 stations sur 16 sont en correspondance avec des lignes de métro et de RER. Pour les interconnexions souterraines, l'objectif est de permettre des échanges fluides, clairs, courts et agréables. La question des interconnexions en surface sera également étudiée avec attention: elle précise qu'en zone dense, le STIF privilégie l'accès aux stations par les bus,



l'accès à pied et à vélo. Pour cela, le STIF a mis en place un service appelé Véli'go, qui met à disposition des usagers des consignes à vélos sécurisées, situées à moins de 70 mètres des stations. Le réseau de bus fera l'objet d'une réorganisation afin de desservir le mieux possible les stations. Ces éléments sont pris en compte dans la conception des stations.

Elle indique que la question de l'aménagement des stations avec installation de services et commerces n'a pas encore été posée, qu'elle sera traitée au cas par cas le moment venu. Pour les stations les plus importantes, il sera possible de prévoir des services et des commerces.

Concernant les travaux, elle confirme que la station Mairie d'Aubervilliers sera située sous l'avenue de la République, localisation permettant de desservir au mieux le cœur de ville, et tel que l'a souhaité le maire d'Aubervilliers. Cette localisation assurera également une correspondance de qualité avec la ligne 12 du métro. Elle indique que des mesures conservatoires ont été prises sur la ligne 12 pour l'arrivée de la Ligne Orange, de façon à optimiser les correspondances.

Laura FOGLIA confirme que l'avenue de la République est très fréquentée et indique que le STIF mènera des études très précises concernant les travaux, selon trois axes: le premier déterminera la meilleure façon de réaliser les travaux afin de limiter le plus possible la gêne pour les populations. Elle précise que de nombreuses techniques de construction existent. Celles qui seront choisies seront adaptées à l'état des sols, pour lesquels des sondages doivent encore être réalisés. Ces techniques permettront de préserver au mieux les circulations. Le deuxième axe concerne le travail qui sera mené avec les collectivités concernées, visant à l'élaboration d'un plan de circulation qui permette de définir des itinéraires de déviation pour les véhicules de transit. Le troisième axe est l'information régulière sur l'organisation des travaux à travers le site internet du projet, les lettres d'information et la signalétique de chantier.

### **Interventions du public**

**Alain DECAMP, habitant d'Aubervilliers**, estime qu'une grande difficulté à Aubervilliers est la sécurité dans les stations de métro. Il demande si le budget prévoit d'augmenter le nombre d'agents pour permettre de maintenir l'ordre. Il demande également si des agents sont prévus en surface pendant la période des travaux pour verbaliser les contrevenants.

**Jacqueline SENS, habitante d'Aubervilliers et salariée de Saint-Denis**, souhaite que lui soit confirmé le fait que toutes les gares d'Aubervilliers sont en correspondance, que les sorties seront donc celles des lignes existantes. Si oui, cela exclue, selon elle, la possibilité d'introduire de nouveaux commerces et services, qui seront donc les mêmes que ceux existant actuellement.

Elle rappelle que la station Pleyel desservira le quartier Pleyel et celui du Landy, qui accueille beaucoup d'entreprises et de salariés. Elle demande confirmation du projet d'une passerelle entre l'avenue du Landy et Pleyel permettant de desservir la future gare TGV, et les gares RER. Elle demande si la Ligne Orange permettra une desserte équivalente des deux quartiers et du RER D.

**Benoît LOMME, élu à la ville d'Aubervilliers**, demande que lui soit précisée la date de début des travaux sur la station du Fort d'Aubervilliers. Il demande également si les accès préexistants pour les personnes à mobilité réduite feront l'objet d'amélioration – tel que l'ajout d'ascenseurs, dans cette même station.



### *Réponse des porteurs de projet*

**Sandrine GOURLET** souligne que la réalisation d'un métro souterrain présente des enjeux spécifiques de sécurité liés à la longueur et à la profondeur des tunnels et de sécurité civile. Ces enjeux concernent la conception des tunnels, les systèmes de surveillance et d'exploitation pour garantir la sécurité en tunnel. Pour ce faire, un accès pompier est prévu tous les 800 mètres dans le tunnel. De plus, le métro automatique sera équipé de portes palières permettant d'isoler les usagers de la voie, ce qui permettra d'éviter les chutes accidentelles et d'isoler le métro du quai en cas d'incendie. Un système de vidéo-surveillance sera mis en place sur les quais et dans les rames. Un travail est en cours avec la préfecture de Paris et la Société du Grand Paris sur les modalités de réorganisation de la surveillance du réseau: actuellement, des effectifs sont dédiés à la surveillance du réseau RATP et à celui du réseau SNCF. La question est de savoir si un personnel de surveillance sera dédié au nouveau réseau et quelle sera son articulation avec les forces de police le cas échéant. La création du Grand Paris Express correspondant à un doublement du réseau ferré existant, ces questions doivent être anticipées.

**Laura FOGLIA** indique que la création de nouveaux accès varie selon les stations: pour certaines, les accès sont mutualisés avec ceux existants, pour d'autres de nouveaux accès sont créés: à Fort d'Aubervilliers, l'accès à la Ligne Orange sera mutualisé avec celui de la ligne 7; à Mairie d'Aubervilliers, un accès à la Ligne Orange sera mutualisé avec l'accès à la ligne 12, et un autre accès à la Ligne Orange sera ajouté de l'autre côté.

Elle indique que les rampes d'accès pour personnes à mobilité réduite de la station Fort d'Aubervilliers ne sont pas aux normes. La question de savoir si les rampes seront mises aux normes ou si des ascenseurs seront ajoutés reste à trancher.

**Sandrine GOURLET** rappelle l'existence d'un enjeu important de coupure urbaine au niveau de Pleyel. La ville a le projet de réaliser un passage au-dessus des voies ferrées pour relier l'est et l'ouest de la ville. La question est aussi celle du transport, qui consiste à déterminer le meilleur positionnement pour la gare: positionnée à l'ouest, elle permet de desservir une zone actuellement mal desservie, mais présente l'inconvénient d'être éloignée du RER D. Située à l'Est, la station serait positionnée à proximité de la station du RER D, mais desservirait une zone déjà bien desservie. La question est de savoir ce qui sera privilégié entre le temps de correspondance et le développement de la zone urbaine, et comment seront connectés les deux côtés du faisceau ferroviaire. Cette question est discutée actuellement avec les élus du territoire et la SGP. Sandrine GOURLET rappelle la nécessité de situer au même endroit toutes les stations des lignes Bleue, Orange et Rouge, car la majorité des usagers effectuera les changements entre ces lignes.

### *Interventions du public*

**Didier COTIN, Paris**, estime que l'heure est aux économies. Il suggère au STIF de garer une partie des rames sur les voies, ce qui permettrait selon lui de gagner entre 1 et 2 km de voies de garages, réalisant de cette façon des économies en termes de foncier et de coûts de construction. Il demande si cette possibilité a été étudiée.



**Carmelo PICIOTTO** est surpris de constater que les TCSP inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) ne sont pas mentionnés dans la présentation. Il demande des précisions sur ce qui est prévu notamment sur les routes nationales à partir des portes de la Villette, de la Chapelle et de Clignancourt. Il regrette que le réseau de surface ne soit pas mentionné, notamment le tramway Nogent-Chelles qui est inscrit au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU). Il estime que d'ici 2025, le réseau existant aura besoin d'investissements; il suggère donc que certaines lignes soient renforcées par des bus articulés.

**Un habitant d'Aubervilliers** souhaite connaître la capacité des futures rames et la longueur des quais. Il demande si l'interopérabilité sera assurée entre la ligne 11 du métro, qui actuellement circule avec 4 rames et la Ligne Orange, et si la Ligne Orange aura une capacité de type métro ou de type RER.

#### *Réponse des porteurs de projet*

**Sandrine GOURLET** précise que sur une ligne très longue, la question de l'exploitation en une seule mission ou bien en plusieurs missions relève à la fois de l'exploitation – comment garantir la régularité d'une ligne si elle est trop longue – et de l'entretien des rames. Elle indique ainsi que deux questions se posent: la première est celle du Site de Maintenance et de Remisage (SMR), la seconde concerne le garage en heures creuses ou la nuit. Concernant le site de maintenance, elle indique que deux sites potentiels sont identifiés à l'heure actuelle; elle précise que par la suite, un travail sera mené avec la Société du Grand Paris (SGP) pour coordonner les besoins de la Ligne Orange avec ceux des lignes de la SGP. Concernant la question du garage en pleine voie, elle indique que c'est inenvisageable durant la journée, mais précise qu'un travail d'optimisation est en cours pour déterminer les terminus intermédiaires, ce qui permettrait d'éviter des pertes inutiles d'espace.

Concernant la mention des projets prévus au SDRIF, elle précise que le propos n'était pas de présenter la Ligne Orange ou le Grand Paris Express comme les uniques projets permettant d'améliorer le réseau. Elle indique que lors de son annonce du 6 mars dernier, le Premier Ministre a explicitement cité certains projets, mais pas la totalité, les autres sont induits; elle souhaite rassurer les participants de ce soir sur la réalisation effective des projets qui n'ont pas été évoqués nommément. Un travail fin est à venir, notamment en termes de programmation financière.

Elle précise que dans les études menées en 2012, les rames de la Ligne Orange sont prévues pour une longueur de 120 mètres et une capacité de 1 000 personnes environ, en conformité avec les choix faits par la SGP. Elles mesureront entre 2,80 et 2,90 mètres de large et auront une capacité de type RER.

Elle précise également que le Premier Ministre a demandé au STIF de travailler à la définition des marges d'optimisation afin de permettre au projet d'être totalement financé, tout en sauvegardant les réserves de capacité dans les rames afin de préserver l'avenir.

Elle indique enfin que l'interopérabilité n'est pas prévue entre la ligne 11 du métro et le réseau du Grand Paris Express: les deux lignes se croiseront à Rosny-Bois-Perrier. Elle précise qu'actuellement, la ligne 11 fonctionne avec des rames à quatre voitures, mais qu'il est prévu d'ajouter une voiture à chacune des rames, afin d'utiliser la capacité maximale.



### *Interventions du public*

**Un participant, habitant de Paris**, indique avoir lu que la ligne 7 du métro sera surchargée de 30 %, et souligne que, selon lui, cette ligne est déjà saturée au nord, dès la gare de l'Est. Concernant Pleyel, il estime que 400 mètres est une distance trop importante pour une correspondance; aussi propose-t-il de réaliser l'ensemble des stations à l'est et de mettre en place des tapis roulants pour rejoindre le côté ouest.

### *Réponse des porteurs de projet*

**Laura FOGLIA** souligne que le positionnement de toutes les gares à l'est ne permettrait pas de proposer une correspondance avec la ligne 13, car la station Carrefour-Pleyel en serait trop éloignée. Elle précise que si la station Ligne Orange est positionnée à l'ouest, elle est située à 400 mètres de la ligne 13. La correspondance que le STIF propose de réaliser en passant par la voirie est un choix assumé, car l'important est de garantir la correspondance entre les stations du Grand Paris Express, sachant que les échanges entre les lignes 13 et 14 pourront être réalisés à Mairie de Saint-Ouen. Elle indique que pour les usagers qui effectueront ce trajet, il sera possible de renforcer les liaisons en bus.

**Sandrine GOURLET** confirme que la question primordiale est celle de l'arbitrage à faire entre les choix suivants: assurer une correspondance de qualité avec le RER D si la station est située à l'Est, ou proposer une station avec des correspondances moins satisfaisantes si la station est située à l'Ouest, mais permettant de desservir un quartier mal desservi jusqu'à présent.

**Laura FOGLIA** indique que les prévisions de trafic réalisées sur l'ensemble du Grand Paris Express montrent qu'avec la mise en service de la Ligne Orange, le réseau radial interne à la première couronne (RER A, RER E et lignes radiales vers Paris) sera déchargé. En effet, actuellement, les usagers effectuant des trajets de banlieue à banlieue sont obligés de passer par Paris; avec la Ligne Orange, ils pourront réaliser leurs trajets en direct et le cœur du réseau radial sera déchargé. Elle précise également qu'à l'échelle du réseau, la gare de l'Est se situe davantage au cœur du réseau qu'à l'extrémité.

### *Interventions du public*

**Carmelo PICIOTTO** demande si le prolongement du T3 à la Porte Maillot a été étudié, pour le comparer avec le prolongement du T3 à la Porte d'Asnières. Il souhaite également qu'une étude soit menée sur le raccordement des faisceaux Est et Ouest par la Petite Ceinture Parisienne, estimant que cela permettrait de réaliser des économies substantielles.

**Une participante** estime que la gare de l'Est ne se situe pas au centre de la ligne 7 du métro, mais plutôt au tiers. Elle indique également que la ligne 7 est saturée de Châtelet à Opéra, ainsi qu'à la gare de l'Est.

**Un participant** demande s'il est envisagé de permettre des correspondances avec la ligne H à Pleyel.



### Réponse des porteurs de projet

**Sandrine GOURLET** indique que le T3 fait l'objet d'une étude pour un prolongement à la porte d'Asnières, mais que la question du prolongement à la Porte Maillot est plus compliquée. Elle indique qu'actuellement, l'intérêt de prolonger le T3 devant le bois de Boulogne n'est pas avéré, car la densité de population et d'emplois à desservir est assez faible. Aussi souligne-t-elle que le bouclage du T3 en rocade autour de Paris n'est pas assuré.

Elle souligne également que le sens des propos du Premier Ministre était d'affirmer la nécessité de réaliser un réseau neuf, et en même temps d'améliorer l'existant. L'enjeu est de réaliser l'ensemble des projets (ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, T1 à l'est, Tangentielle Nord, Grand Paris Express...), car c'est l'ensemble des projets qui permettra d'améliorer le maillage, permettant aux usagers d'avoir le choix de leurs correspondances, et ainsi de décharger le réseau au cœur de Paris.

Elle indique que des usagers et des élus ont demandé au STIF d'étudier l'arrêt de la ligne H à Pleyel, afin de permettre une correspondance à ce niveau avec le réseau du Grand Paris Express. Une étude est en cours avec RFF et SNCF à ce sujet. Elle précise que pour que cet arrêt soit réalisé, deux conditions doivent être garanties: la première est de disposer de la place suffisante pour réaliser les quais; la deuxième est de déterminer si un arrêt sur la ligne H n'entraînera pas de retard sur les autres lignes de type Thalys, RER et Transilien. Il sera également nécessaire de mesurer les coûts de cet arrêt. La question a commencé à être étudiée précisément à Pleyel puis s'est généralisée aux gares franciliennes qui seront en correspondance avec le réseau du Grand Paris Express.

## 4 - CONCLUSION

**Jacques SALVATOR, maire d'Aubervilliers**, remercie les équipes pour l'organisation de la concertation, soulignant le plaisir et l'honneur que représente pour la ville d'Aubervilliers le fait d'avoir accueilli cette réunion.

Il indique que la Commission nationale du débat public avait aidé les élus de façon efficace à une époque où la Ligne Orange était susceptible de ne pas voir le jour, pour arriver à un compromis quasiment historique entre deux projets différents. Il souligne que le projet a été affiné ces derniers mois et a abouti à la présentation du Premier ministre. Il estime que des progrès considérables ont été réalisés, en termes de cohérence, d'intermodalité, de phasage, de répartition géographique... Il estime que peu de territoires se sentent exclus par les tracés choisis. Il considère qu'il y a lieu d'être satisfait de ce débat public, qui a donné lieu à des améliorations successives, dans le cadre d'échanges avec les élus et les populations. Il souligne que les élus ont eu le privilège d'être les interlocuteurs privilégiés du STIF, de la SGP et de la RATP. Pour autant, il indique que l'avis final de la population mérite d'être entendu, car « c'est souvent dans les détails que le diable se cache », et que les citoyens sont souvent les seuls capables de le débusquer. Il considère que l'exercice est indispensable. Pour cette raison, il remercie le garant et les participants.

Le Grand Paris Express est lancé. Il estime que pour Aubervilliers et pour Plaine Commune, le réseau a atteint quasiment tous les objectifs fixés (la Ligne Orange, la station du Grand Paris à la Courneuve, la Tangentielle Nord...). L'ensemble des débats menés a abouti à des résultats qu'il





estime très acceptables pour Plaine Commune, mais émet une réserve « relative » concernant le calendrier: il aurait espéré une mise en service plus précoce. Cette réserve est qualifiée de relative, car il indique que les travaux de prolongement de la ligne 12 en Mairie d'Aubervilliers connaissent un retard important, et que si les travaux de la Ligne 15 avaient dû débiter dans quelques mois, le secteur aurait été impraticable. Un décalage de trois ou quatre ans permettra selon lui aux acteurs d'être plus sereins dans le suivi des travaux. Enfin, il estime que 2025 est un horizon à hauteur d'homme, et qu'il y a donc tout lieu de s'en satisfaire.

Jacques SALVATOR précise qu'une raison supplémentaire de satisfaction concerne un projet auquel il travaille en collaboration avec le maire de Neuilly-sur-Marne: leur volonté de voir la France se porter candidate à l'accueil d'une Exposition universelle en 2025. Il indique qu'une conférence de presse sera donnée à ce sujet le 10 avril prochain au Grand Palais, et qu'il serait ravi que le nouveau réseau du Grand Paris soit en service pour l'Exposition universelle.

**Michel GAILLARD, garant de la concertation**, indique que la prochaine réunion se tiendra le 20 mars à Noisy-le-Grand, et que la réunion de clôture saura lieu le mercredi 27 mars à Fontenay-sous-Bois. Il souligne qu'un Bilan public de la concertation sera réalisé par le STIF, qui consignera l'ensemble des échanges, et que le garant produira également un rapport de la concertation.

