

LIGNE 14 : OLYMPIADES < > AÉROPORT D'ORLY (LIGNE BLEUE)

LIGNE 14 SUD
DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE
À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PIÈCE
J.8

Délibération n°2014-480 du STIF
Approbation du dossier

Délibération n°2014/480
Séance du 10 décembre 2014

LIGNE 14, TRONÇON OLYMPIADES-AEROPORT D'ORLY
DU GRAND PARIS EXPRESS

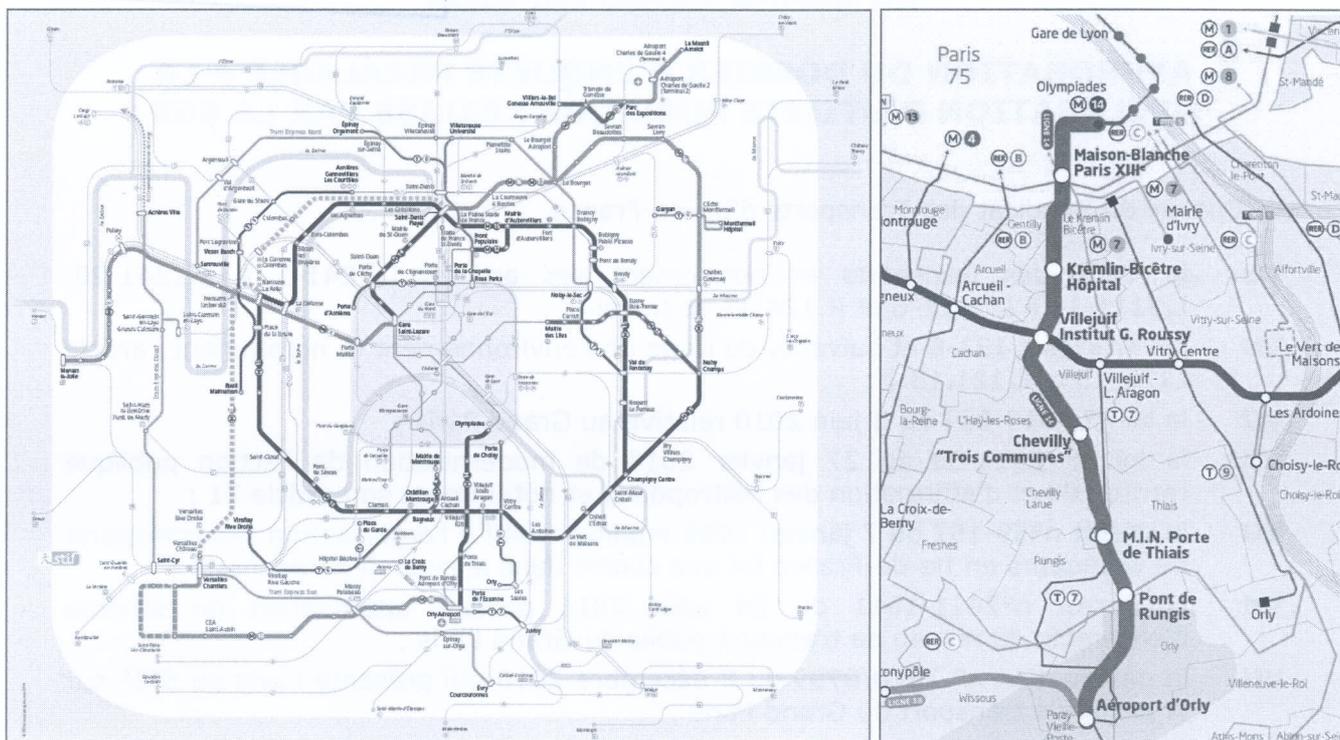


**APPROBATION DU DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE REALISE PAR LA SGP**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
 - VU** les articles L 121-8 et suivants du Code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
 - VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
 - VU** la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et notamment son article 21 ;
 - VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;
 - VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
 - VU** la délibération n° 2010/0799 du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du STIF sur le projet de transport du Grand Paris ;
 - VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 26 janvier 2011, ainsi que le projet Grand Paris Express qui en résulte ;
 - VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
 - VU** la délibération n°2011/00475 du 1^{er} juin 2011 qui prend acte du projet Grand Paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;
 - VU** la délibération n°2011/0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
 - VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 19 juillet 2013 ;
 - VU** la délibération n°2013/525 du 11 décembre 2013 approuvant le bilan de la concertation de la ligne orange ainsi que le principe d'une substitution de la ligne Orange en fourche par une ligne L15 Est entre Saint-Denis Pleyel et Champigny-centre avec un prolongement de la ligne 11 entre Rosny-Bois Perrier et Noisy-Champs ;
 - VU** le rapport n°2014/480 ;
 - VU** les avis de la Commission de la démocratisation du 4 décembre 2014 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 5 décembre 2014 ;
- CONSIDERANT** l'urgence à améliorer le réseau de transport régional en Ile-de France et l'impérieuse nécessité de mobiliser à court terme les ressources publiques indispensables à la réalisation, à un rythme soutenu, des projets du plan de mobilisation et du Grand Paris Express ;

CONSIDERANT la volonté réaffirmée par le Premier ministre le 6 mars 2013 pour la réalisation d'un projet d'aménagement à l'échelle de l'agglomération parisienne, pour améliorer le cadre de vie des habitants, corriger les inégalités territoriales et faire de l'Ile-de-France une région compétitive et solidaire, renommé « Nouveau Grand Paris » avec un matériel roulant de capacité adaptée aux tronçons ;



CONSIDERANT la décision du Premier ministre en Conseil des ministres le 9 juillet 2014 d'accélérer le calendrier de réalisation des nouvelles lignes de métro pour permettre une desserte accélérée de l'aéroport d'Orly en 2024 ;

CONSIDERANT le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du prolongement sud de la ligne 14 entre Olympiades et l'aéroport d'Orly, transmis au STIF le 10 octobre 2014 qui prévoit la réalisation de ce tronçon avec une mise en service envisagée en 2024 ;

CONSIDERANT les avis sur le dossier d'enquête publique formulés par les opérateurs RATP et SNCF/RFF respectivement les 14 novembre 2014 et 7 novembre 2014 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Approuve le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 14, tronçon Olympiades-Aéroport d'Orly du Grand Paris Express.

ARTICLE 2 : Demande que le projet qui sera déclaré d'utilité publique prenne en compte les éléments suivants :

S'agissant de l'exploitation :

- Le choix d'un système d'automatisme de conduite fait après une analyse qui permet d'identifier les avantages/inconvénients, les risques ainsi que les impacts sur l'exploitation dans l'objectif de garantir la continuité et la performance d'exploitation de la ligne 14, pendant les travaux et durant l'exploitation de la ligne prolongée au sud, avec une performance compatible avec la fréquence de desserte de la ligne ;
- L'articulation entre les deux SMR (les Docks et Morangis) de la ligne 14, au regard des besoins de remisage de la ligne complète, en indiquant notamment la capacité du SMR prévu à Morangis ;
- La garantie, dans l'hypothèse d'implantation d'un SMR pour la ligne 18 sur le site de Morangis, que celui-ci soit distinct du site de la ligne 14 pour assurer l'indépendance d'exploitation des deux lignes L14 et L18 ;
- Les spécifications relatives aux modalités d'entretien des infrastructures du prolongement de la ligne 14 sud, en particulier les conditions d'accès à partir du site de La Villette, des véhicules de maintenance jusqu'à l'extrémité de la ligne ainsi que l'intégration au projet des éventuelles adaptations à apporter à l'infrastructure ;
- La précision du positionnement du PCC et son raccordement à la ligne ainsi que les adaptations nécessaires sur le PCC existant de Bercy ;
- La garantie d'une approche globale de la sécurité cohérente entre la SGP, la RATP et le STIF sur l'ensemble de la ligne et aux différents horizons de prolongement ;
- L'association de la RATP en tant que futur gestionnaire à la démonstration de sécurité.

S'agissant des interconnexions ferroviaires :

- L'intégration des aménagements nécessaires à la qualité des correspondances avec le réseau existant avec un périmètre comprenant à la fois les espaces existants et les espaces créés ;
- La démonstration de la capacité des espaces de la gare de Maison Blanche à absorber les nouveaux flux ;
- La prise en charge par le projet de la traverse piétonne entre la gare de Pont de Rungis et la gare du RER C ;
- L'optimisation du projet de calendrier des travaux de L14 sud avec celui du prolongement en cours de Mairie de Saint-Ouen à Pleyel pour réduire au maximum la durée de suppression des places de remisage sur le site de Tolbiac en arrière gare d'Olympiades, avant la mise en service du site des Docks ;
- L'évaluation et la prise en charge par le projet de l'impact sur l'exploitation généré pendant la phase travaux en arrière gare d'Olympiades ;
- L'optimisation de l'organisation du chantier et des travaux du prolongement de la ligne 14 au sud afin de minimiser l'impact sur l'exploitation de la ligne.

S'agissant de l'intermodalité :

- L'identification du périmètre fonctionnel de chaque parvis devant les gares, espaces publics permettant une organisation claire et sécurisée des connexions entre les différents modes et la voie publique ;
- Un positionnement prioritairement à l'intérieur des bâtiments voyageurs des consignes sécurisées pour les vélos conformément au schéma directeur vélo ;
- La mention, pour les gares non renseignées, des temps d'accès indicatifs depuis la voirie jusqu'aux quais ;
- L'étude et le financement de la réalisation des points d'arrêt bus nouveaux, des gares routières ainsi que les éventuelles modifications d'accès viaire pour toutes les gares du tronçon ;
- La prise en compte par le projet d'un parc de stationnement en gare de Pont-de-Rungis conformément aux orientations définies par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) Ile-de-France et au Schéma Directeur des Parcs-Relais ;
- L'intégration par le projet de la dépose/reprise minute, du stationnement des taxis et des 2-roues motorisés pour chacune des gares ;
- La prise en compte par le projet des besoins spécifiques concernant :

L'aéroport d'Orly, à savoir l'aménagement d'une gare routière à l'ouest du bâtiment voyageur de la gare GPE et la simplification en lien avec ADP du parcours d'accès des bus sur la plateforme.

ARTICLE 3 : Demande à la SGP de préciser, s'agissant des coûts du projet :

- Le coût de maintenance patrimoniale de la ligne.

ARTICLE 4 : Demande à la SGP de préciser, s'agissant du trafic et de l'évaluation socio-économique :

- D'explicitier et justifier le choix du résultat de modèle utilisé ;
- D'adopter une même référence de modèle de trafic pour chaque évaluation ;
- Que le serpent de charge de la ligne 14 aux horizons 2023, 2024, 2027 et 2030 issus des modélisations plus récentes de la RATP et de la DRIEA lui soit transmis ;
- De préciser les mesures envisagées pour faire face à la fréquentation prévisionnelle sur l'inter station dimensionnante de la ligne, Gare de Lyon-Châtelet ;
- De réaliser une évaluation socio-économique selon la méthode francilienne d'évaluation socio-économique (tant pour les hypothèses de développement urbain que pour l'établissement du calcul) afin d'assurer la comparabilité entre les projets, à l'instar des projets sous la maîtrise d'ouvrage de RFF et de la RATP qui appliquent parallèlement la méthode de calcul d'évaluation socio-économique des projets franciliens et la méthode de calcul d'évaluation socio-économique de l'Etat ;
- De mettre à disposition du STIF le détail des éléments qui servent au calcul tels que :

- Les chiffres de population et emplois en 2005 et 2030 utilisés pour l'évaluation du projet (ayant servi aux cartes présentées aux pages 34 à 36, partie 4.2 de la pièce H) ;
- la présentation des résultats par poste de calcul en valeur actualisée à l'année précédent la mise en service sur la durée d'étude ;
- De transmettre le détail des calculs ayant abouti à la valorisation des gains de régularité, notamment les valeurs tutélaires appliquées et le nombre de voyageurs concernés ;
- D'évaluer l'allègement de la charge des réseaux ferrés RER B, C et D dans le cadre d'un groupe de travail associant les opérateurs ;
- D'estimer les effets négatifs sur le confort des lignes rechargées avec la même précision.

ARTICLE 5 : Demande à la SGP de s'engager à préciser dans les études ultérieures, les mesures qu'elle entend prendre pour :

S'agissant de l'exploitation :

- Garantir la robustesse de la ligne (l'évaluation de l'impact du prolongement sur le fonctionnement et les performances de la ligne en modes nominal et dégradé ;
- Permettre la continuité d'exploitation en situation perturbée notamment par une répartition idoine des services provisoires ;
- Protéger le PCC des risques susceptibles de survenir remettant en cause l'exploitation de ligne (incendies, intrusions non contrôlées...) et garantir en cas de sinistre, la continuité de l'exploitation de la ligne 14 ;
- Assurer la compatibilité de l'alimentation électrique du prolongement avec l'architecture du réseau existant ;

S'agissant des interconnexions ferroviaires :

- Evaluer les impacts du prolongement de L14 sur les niveaux de flux susceptibles de remettre en cause le dimensionnement actuel des espaces de correspondance en particulier en gare de Lyon ainsi qu'avec les autres gares SNCF en interconnexion et le cas échéant la prise en charge des adaptations par la SGP dans un délai compatible avec la mise en service du prolongement de la ligne ;
- Mettre en place des mesures garantissant, lors de la phase travaux, la robustesse du réseau de métro 7 et l'accès aux usagers dans des conditions de confort et de sécurité acceptables soient mises en place ;
- Vérifier avec les opérateurs ferroviaires la faisabilité de l'évacuation des déblais en gare de Pont-de-Rungis en prenant toutes les dispositions qui permettent de garantir la robustesse d'exploitation du réseau ferré (RER C et TGV).

S'agissant de l'intermodalité :

- Proposer une optimisation du cheminement depuis la gare Maison-Blanche vers la porte d'Italie notamment en modifiant l'orientation de l'escalier mécanique sud débouchant sur le parvis ;
- Identifier les lignes de bus susceptibles d'être affectées pendant les travaux, les solutions temporaires pour amoindrir ces impacts négatifs, en collaboration avec les exploitants et intégrer les coûts correspondants au projet ;
- Restituer les équipements d'intermodalité qui auront pu être impactés pendant les travaux ;
- Garantir aux usagers du tramway T7 en station MIN Porte de Thiais des conditions de confort et de sécurité acceptables pendant les travaux.
- Définir les caractéristiques précises de l'aménagement du parvis de la gare Maison-Blanche en étroite concertation avec les élus locaux, représentants des riverains et des différentes catégories d'usagers de l'espace public.

S'agissant des services en gare :

- Mettre en place un dispositif d'information multimodale des voyageurs respectant les prescriptions et préconisations du Schéma Directeur de l'Information Voyageur d'Ile-de-France ;
- Organiser et aménager des espaces et des circulations garantissant l'accessibilité de l'ensemble du réseau à tous les voyageurs, y compris les personnes handicapées (recherche de couleurs, de sonorisation,...), dans la continuité du Schéma Directeur de l'Accessibilité ;
- Mettre en place les aménagements des espaces et des circulations offrant de bonnes conditions de sûreté de tous les usagers, voyageurs et agents en gare, et leur assurent un sentiment de sécurité ;
- Mettre en place les espaces permettant d'assurer l'accueil des voyageurs dans les meilleures conditions possibles, la lisibilité des espaces d'attente, de vente, de circulation, l'organisation de l'assistance aux voyageurs, la garantie de l'exploitation courante de la gare (propreté et netteté des espaces, entretien et le stockage des équipements et systèmes...) ;
- Réserver des locaux destinés aux machinistes des bus en régulation dans les bâtiments des gares où des terminus bus sont prévus en nombre, avec des surfaces offrant une visibilité directe de ces terminus ;
- Implanter des dispositifs de vente et de valideurs optimisés et compatibles avec les spécificités d'un métro haute fréquence et profitant des dernières avancées technologiques ;
- Mettre en place dispositifs et équipements de sécurité permettant les échanges nécessaires avec les autres opérateurs de transport assurant les missions de sécurité sur les réseaux de transport ;

S'agissant du calendrier :

- Prendre en considération dans le calendrier du projet celui de réalisation des travaux du prolongement nord en cours.

ARTICLE 6 : S'agissant du matériel roulant :

- Demande la poursuite du travail d'association engagé à toutes les étapes de conception et de valorisation du design intérieur et extérieur ;

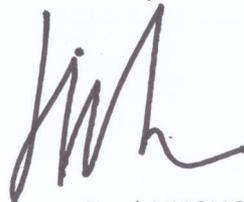
ARTICLE 7 : Au vu des éléments fournis concernant les coûts d'investissement du projet et des délais impartis pour la relecture du dossier, le STIF n'a pas pu réaliser de contre-expertise détaillée à la différence de tous les projets d'infrastructure de transport réalisés en Ile de France. Il ne se prononce pas sur le montant des infrastructures et émet une réserve sur le coût du matériel roulant évalué à 565 M€ (CE 01/2012) dont il assurera le financement.

ARTICLE 8 : la Directrice générale du STIF est mandatée par le conseil afin de transmettre la présente délibération et le rapport qui l'accompagne auquel sont annexées les remarques formulées par les opérateurs RATP et SNCF/RFF au Préfet de la Région Ile-de-France, en vue de son intégration au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 14, tronçon Olympiades-Aéroport d'Orly du Grand Paris Express, et de prendre toute disposition pour informer la commission d'enquête qui sera désignée.

ARTICLE 9 : Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France se félicite de l'avancée du Grand Paris Express et de l'abandon du phasage du prolongement de la ligne 14 d'Olympiades à Aéroport d'Orly. Il salue l'objectif de mise en service du tronçon dans son intégralité en 2024. Il salue le travail de la Société du Grand Paris.

ARTICLE 9 : la Directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et de la signature de tout document y afférant.

Le Président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France



Jean-Paul HUCHON



**LIGNE 14, TRONÇON OLYMPIADES-AEROPORT D'ORLY
DU GRAND PARIS EXPRESS**

**AVIS DU STIF SUR LE DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE PAR LA SGP**

Rapport 2014/480

Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France
Séance du 10 décembre 2014

Rubrique : Grands projets d'investissement

Sommaire

Rapport

1. Préambule et contexte du projet
2. Exploitation
3. Interconnexions ferroviaires
4. Intermodalité
5. Services en gare
6. Estimation de fréquentation et évaluation socio-économique
7. Matériel roulant
8. Coûts
9. Calendrier

Délibération

Annexes

Avis RATP du 14 novembre 2014

Avis conjoint SNCF-RFF du 7 novembre 2014

1. Préambule et contexte du projet

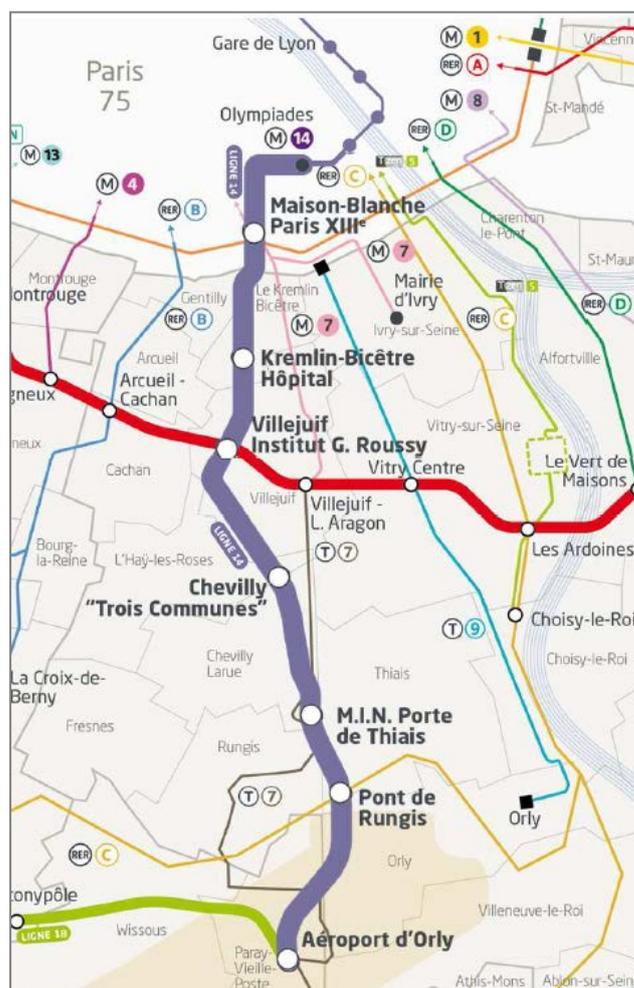
La ligne 14, tronçon Olympiades-Aéroport d'Orly, objet du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DEUP), constitue le prolongement sud de la ligne 14 (ex ligne bleue) tel que prévu dans le projet de transport du Nouveau Grand Paris.

En Conseil des ministres le 9 juillet 2014, le Premier ministre a décidé d'accélérer le calendrier de réalisation des nouvelles lignes de métro pour permettre notamment de desservir, dès 2024, les portes d'entrée du pays et bassins d'emplois majeurs que sont les aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle et Orly ainsi que le plateau de Saclay depuis Orly.

Initialement envisagée avec une mise en service avec deux horizons différents, en 2023 avec un terminus provisoire en gare de Villejuif IGR et en 2027 jusqu'à Orly, le calendrier du prolongement au sud de la ligne 14 prend en considération la demande d'une desserte accélérée pour l'aéroport d'Orly en 2024.

Le Préfet de la région Ile-de-France a déclaré le 26 novembre 2014 la complétude du DEUP de la ligne 14, tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly. Le STIF en a reçu la version complète le 10 octobre 2014.

Ce tronçon de 14 km en souterrain appelé « Ligne 14 sud », comprend 7 futures gares, entre Olympiades et Aéroport d'Orly : Maison-Blanche Paris XIII^e, Kremlin-Bicêtre Hôpital, Villejuif Institut G. Roussy (*intégrée au DEUP L15 sud*), Chevilly « Trois Communes », M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly.





Le tronçon objet du DEUP constitue le prolongement sud d'une ligne actuellement en service et exploitée par la RATP entre Olympiades et Saint-Lazare.

Cette ligne fait l'objet d'un premier prolongement au nord en cours sous maîtrise d'ouvrage (MOA) STIF/RATP, entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, comprenant 4 nouvelles stations et un site de remisage et de maintenance sur le site dit des Docks à Saint-Ouen. La mise en service de ce prolongement est prévue en 2019.

Un second prolongement du tunnel au nord sous MOA SGP, de Mairie de Saint-Ouen jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, est en cours de procédure d'enquête publique dans le cadre du dossier des lignes 16/17 et 14 nord. La mise en service de ce prolongement est prévue à l'horizon 2023.

L'objet du présent rapport est de formuler l'avis du STIF sur le DEUP de la ligne 14, tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly, en sa qualité d'autorité organisatrice, de financeur de l'exploitation du nouveau réseau de métro, ainsi que de financeur et de futur propriétaire du matériel roulant.

La SGP a prévu de confier à la RATP la maîtrise d'ouvrage du système d'exploitation ainsi que la maîtrise d'ouvrage infrastructure du tunnel et de certaines gares. Le périmètre définitif MOA infrastructure des gares confié à la RATP n'est pas arrêté à ce jour.

Par ailleurs, au titre de l'article L.1241-6 du code des transports, la ligne 14 prolongée au sud sera exploitée par la RATP opérateur actuel de la ligne.

Le STIF a enfin sollicité sur ce dossier l'avis des opérateurs RATP (Exploitant et Gestionnaire d'Infrastructures (GI)), SNCF et RFF. Ces avis sont annexés au présent rapport.

2. Exploitation

Pour exploiter et entretenir une ligne de métro automatique, des équipements et des installations spécifiques destinées à l'exploitation et à la maintenance sont nécessaires :

- Un système d'automatisation de l'exploitation des trains (SAET), organe sensible qui assure l'adaptation de l'offre en temps réel ainsi que l'optimisation de la régularité ;
- Un ou plusieurs sites de maintenance et de remisage des trains (SMR) dédiés destinés à l'exploitant de la ligne ;
- Un ou plusieurs sites de maintenance des infrastructures (SMI) destinés au gestionnaire de l'infrastructure, RATP-GI ;
- Un poste de commande centralisé (PCC) dédié à la ligne pour le contrôle du mouvement des trains, la maîtrise des situations dégradées et la gestion des alarmes.

SAET

La ligne existante est actuellement équipée d'un automatisme de conduite. Le prolongement nord en cours de la ligne jusqu'à Mairie de Saint-Ouen prévoit la reconduction du système de conduite existant.

Plusieurs scénarios sont envisagés par la maîtrise d'ouvrage pour l'équipement du prolongement au sud :

- 1- La reconduction du système existant sur la ligne en service
- 2- La cohabitation de deux systèmes d'exploitation, le système actuel assurant l'exploitation de la ligne existante et un nouveau système, celui de la ligne prolongée
- 3- La mise en place d'un nouveau système d'automatisation assurant l'exploitation de l'ensemble de la ligne prolongée

Le DEUP ne précise pas le choix retenu.

Le STIF demande que :

- Le SAET soit choisi après une analyse qui permet d'identifier les avantages/inconvénients, les risques ainsi que les impacts sur l'exploitation dans l'objectif de garantir la continuité et la performance d'exploitation de la ligne 14, pendant les phases de travaux et durant l'exploitation future de la ligne prolongée au sud, avec une performance compatible avec la fréquence de desserte de la ligne ;

SMR

Les fonctionnalités du SMR de Morangis sont détaillées. Il manque toutefois la capacité de remisage du site et la stratégie globale de remisage en lien avec le SMR des Docks selon les périodes de la journée. Par ailleurs, dans l'hypothèse de construction d'un SMR sur ce même site pour la ligne 18, il n'est pas précisé l'indépendance des deux sites industriels.

Le STIF demande que :

- L'articulation, au regard des besoins de remisage de la ligne complète, entre les deux SMR (les Docks et Morangis) de la ligne 14 soit précisée, en indiquant notamment la capacité du SMR prévu à Morangis ;
- Dans l'hypothèse d'implantation d'un SMR pour la ligne 18 sur le site de Morangis, celui-ci soit distinct du site de la ligne 14 afin de garantir une indépendance d'exploitation des deux lignes L14 et L18 ;

SMI

Le DEUP ne précise pas les conditions d'accès des véhicules de maintenance industriels (VMI) depuis le SMI existant de La Villette jusqu'à l'extrémité de la ligne ou les éventuelles modifications à apporter au site existant pour prendre en considération les 14 kilomètres de voie nouvelle.

Le STIF demande que :

- Les modalités d'entretien des infrastructures du prolongement de la ligne 14 sud, les conditions d'accès à partir du site de La Villette des VMI jusqu'à l'extrémité de la ligne et les opportunités de remisage de VMI en ligne soient spécifiées et que les adaptations à apporter à l'infrastructure soient intégrées au projet.

PCC

Le DEUP (pièce D page 8) indique que le SMR peut accueillir la fonctionnalité PCC alors que la ligne 14 dispose déjà d'un PCC à Bercy.

Le STIF demande que :

- Le positionnement du PCC et son raccordement à la ligne ainsi que les éventuelles adaptations nécessaires à apporter au PCC de Bercy soient précisées ;

Le STIF demande par ailleurs que la SGP explicite, dans la poursuite des études, les mesures qu'elle entend prendre pour :

- Garantir la robustesse de la ligne (l'impact du prolongement sur le fonctionnement et les performances de la ligne en modes nominal et dégradé doit être évalué) ;
- Permettre la continuité d'exploitation en situation perturbée notamment par une répartition idoine des services provisoires ;
- Protéger le PCC des risques susceptibles de survenir remettant en cause l'exploitation de ligne (incendies, intrusions non contrôlées...) et garantir en cas de sinistre, la continuité de l'exploitation de la ligne 14 ;
- Assurer la compatibilité de la gestion de l'alimentation électrique du prolongement avec l'architecture la ligne 14 existante.

Dossier de sécurité

La ligne 14 fait actuellement l'objet d'un prolongement en cours entre St Lazare et Mairie de St Ouen sous maîtrise d'ouvrage RATP/STIF pour lequel le STIF transmet aux services de l'Etat l'ensemble des dossiers de sécurité qui jalonnent l'avancement du projet.

Concernant les modifications sur la ligne actuellement exploitée, c'est la RATP qui produit les dossiers de sécurité et le STIF les transmet au préfet de région.

Concernant les tronçons du RTPGP, le décret 2003-425 du 9 mai 2003 stipule que c'est le maître d'ouvrage qui transmet le dossier de définition de sécurité (DDS) et le dossier préliminaire de sécurité (DPS) au préfet de région. Le STIF transmet le dossier de sécurité (DS).

Le DDS (global RTPGP) a déjà été transmis par la SGP et a fait l'objet d'un avis du préfet de région.

Pour garantir la cohérence de la procédure de sécurité sur l'ensemble de la ligne aux différents horizons des prolongements de la ligne 14, le STIF demande :

- Qu'une méthodologie et une organisation permettant de garantir une approche globale de la sécurité sur l'ensemble de la ligne 14 soient définies et formalisées entre la SGP, la RATP et le STIF, le STIF privilégiant une approche dans laquelle il lui incombe de transmettre les dossiers de sécurité à venir aux services de l'Etat à l'instar des dossiers concernant les autres tronçons de la ligne ;
- Que la RATP soit associée en tant que futur gestionnaire, conformément aux dispositions du contrat STIF-RATP 2012-2015, à la démonstration de sécurité et donc à l'élaboration des différents dossiers de sécurité DDS, DPS, DJS, DAE et DS afin de respecter les exigences de sécurité du système ferroviaire et ainsi permettre à la RATP d'exercer pleinement sa future mission de gestionnaire d'infrastructure. La RATP doit pouvoir faire valoir ses prescriptions de fiabilité, disponibilité, maintenabilité, sécurité, et interopérabilité du système lors de l'élaboration de ces dossiers, et ainsi être à même, après la mise en service, de maintenir un niveau de sécurité suffisant.

3. Interconnexions ferroviaires

Deux des 6 gares du dossier d'enquête sont en correspondance avec les réseaux ferrés métro et RER existants, Maison-Blanche-Paris XIII (métro ligne 7) et Pont de Rungis (ligne RER C). Deux autres gares Villejuif IGR et Aéroport d'Orly sont quant à elle en correspondance avec les lignes 15 et 18 du GPE.

Le Conseil du STIF a rappelé dans son avis du 1^{er} juin 2011 :

« que les conditions de maillage au réseau doivent être assurées, ce qui implique pour chaque station en correspondance du futur réseau :

- La qualité de la correspondance,
- La mise en conformité avec les normes ERP (Etablissements Recevant du Public) et la remise à niveau des stations existantes maillées avec le futur métro de rocade

et que ces éléments soient pris en compte, réalisés et financés par le réseau de transport du Grand Paris ».

Le DEUP prévoit :

- La prise en compte par la Société du Grand Paris dans le coût des travaux des ouvrages de correspondance entre les gares GPE et les gares ou stations des réseaux ferrés existants.

Afin de garantir la possibilité d'une correspondance fluide et d'une articulation optimale avec le réseau existant, le projet doit prévoir les aménagements nécessaires à la qualité des correspondances avec le réseau existant et prévoir que le périmètre des adaptations du réseau existant intègre bien :

- Les espaces existants : voies, espaces en gares (quai, espaces de correspondance, salles d'échanges, accès...)
- Les espaces créés : ouvrages, aménagements à réaliser dès 2024.

Certaines dispositions spécifiques à chaque gare sont décrites ci-après.

3.1.4 Stations RATP du réseau existant

L'étude d'impact de l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 dans Paris, réalisée par la RATP en 2012, a tenu compte des prolongements ultérieurs de la ligne, au nord à Pleyel en 2023 et au sud à Orly en 2027 (ramené depuis à 2024).

3.2 Impact sur les gares du GPE

3.2.1 Villejuif IGR

La gare de Villejuif IGR est réalisée dans le cadre du projet de ligne 15 sud qui a déjà fait l'objet d'une enquête publique. Les quais de la ligne 14 sont positionnés au-dessus de la ligne 15 avec une correspondance facilitée entre les deux lignes.

3.2.2 Aéroport d'Orly

La gare d'Aéroport d'Orly est une gare double accueillant la ligne 14 sud et la ligne 18.

La correspondance entre les deux lignes sera réalisée dans le cadre des travaux de la ligne 14. Elle s'effectuera au même niveau, quai à quai, du sens Paris vers Saclay.

3.3 Impact de la période de travaux

3.3.1 Impact sur l'exploitation de la ligne 14

Le projet objet du présent DEUP constitue le prolongement d'une ligne actuellement en service.

Le DEUP indique que les travaux en arrière gare d'Olympiades entraîneront la suppression provisoire de 5 places de remisage induisant une suroffre en heure creuse sur la ligne.

Le STIF demande :

- Qu'une optimisation du projet de calendrier des travaux de L14 sud avec celui du prolongement en cours de Mairie de Saint-Ouen à Pleyel soit recherchée pour réduire au maximum la durée de suppression des places de remisage sur le site de Tolbiac en arrière gare d'Olympiades, avant la mise en service du site des Docks.
- Que l'impact sur l'exploitation généré pendant la phase travaux en arrière gare d'Olympiades soit évalué et pris en charge par le projet.
- Que la SGP explicite les conditions du chantier et des travaux du prolongement de la ligne 14 au sud, afin de minimiser l'impact sur l'exploitation de la ligne.

3.3.2 Impact sur l'exploitation de la ligne de métro 7

Le DEUP indique que l'exploitation de la ligne 7 du métro sera maintenue lors de la phase travaux.

Le STIF demande que dans la suite des études, les mesures garantissant la robustesse du réseau et l'accès aux usagers dans des conditions de confort et de sécurité acceptables soient mises en place.

3.3.3 Impact sur l'exploitation des voies ferroviaires

Le dossier prévoit la possibilité d'évacuer les déblais par voie ferroviaire sur le site de la gare de Pont de Rungis.

Le STIF demande qu'une étude détaillée soit engagée avec les opérateurs ferroviaires pour s'assurer de cette possibilité et prendre toutes les dispositions qui permettent de garantir la robustesse d'exploitation du réseau ferré (RER C et TGV).

4. Intermodalité

L'efficacité du réseau GPE à l'échelle communale et intercommunale est conditionnée par l'aire d'attractivité de ses gares et donc la qualité des correspondances avec les modes de rabattement de surface tels que le bus, le vélo et la marche à pied et dans certains cas avec l'accès des voitures particulières.

Dans sa délibération du 1er juin 2011, le Conseil du STIF a réaffirmé que les conditions d'intermodalité doivent être optimales, ce qui implique pour chaque station du futur réseau :

- L'aménagement de points d'arrêt bus ou de gares routières pour accueillir les lignes en terminus justement dimensionnées en fonction des restructurations bus prévues par le STIF à la mise en service du GPE et conformes au schéma directeur des gares routières ;
- L'aménagement de cheminements de qualité pour les modes actifs au sein de chaque pôle ;
- La création de places de stationnement pour les vélos conformément au Schéma directeur du stationnement vélos ;
- L'aménagement de zones de dépose/reprise voiture automobile et d'aires taxis justement dimensionnées ;
- L'aménagement si nécessaire de parkings de rabattement pour les voitures, conformément aux orientations définies par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) Île-de-France et dans le Schéma directeur des parcs-relais d'Île-de-France.

4.1 Intermodalité avec les modes actifs

Le DEUP met en avant les parvis de gares que la SGP a prévu de réaliser en accompagnement des bâtiments voyageurs.

Le STIF demande l'identification du périmètre fonctionnel de chacun de ces parvis, qui constituent de véritables espaces publics et permettent une organisation claire et sécurisée des connexions entre les différents modes et la voie publique.

La SGP a prévu conformément au Code des transports (art L1211-3) la création d'une offre de stationnement vélos, abris et consignes sécurisées Véligo, qui prend en considération le dimensionnement réalisé par le STIF. Ces consignes sécurisées seront positionnées prioritairement à l'intérieur des bâtiments voyageurs ou à proximité immédiate de l'entrée de la gare, conformément au schéma directeur vélo.

Enfin, le dossier d'enquête complètera utilement les temps de correspondance indicatifs ou les temps d'accès indicatifs depuis la voirie jusqu'aux quais pour les gares non renseignées.

4.2 Intermodalité avec le réseau de transport en commun de surface

Le réseau de surface bus assure une part importante des accès vers les modes lourds (gares, métro). Afin d'assurer une desserte de qualité aux gares du GPE, il est nécessaire de restructurer les réseaux de bus et d'organiser leur arrivée à proximité des stations.

Pour permettre à la SGP d'estimer l'espace à réserver pour organiser une intermodalité bus-GPE efficace, le STIF a fourni pour chacune des gares des éléments de pré-dimensionnement en termes de points d'arrêt bus et de gares routières.

Cela implique des modifications d'arrêts existants et parfois aussi des voiries d'accès aux gares. La SGP a prévu, dans le cadre du projet, de reconstituer et adapter les points d'arrêt bus et gares routières existantes impactés par ses travaux.

Afin de favoriser les correspondances bus<>métro, le STIF demande que le projet prenne à sa charge (études et travaux) les besoins de points d'arrêts nouveaux ou de gares routières supplémentaires ainsi que les éventuelles modifications d'accès viaire pour chacune des gares du tronçon.

4.3 Intermodalité avec les modes de déplacement motorisés individuels

4.3.1 Parcs relais

Le DEUP indique que les éventuelles opérations de redimensionnement de l'offre de stationnement existante ou de création de parkings nouveaux n'entrent pas dans le périmètre du projet présenté dans le DEUP.

L'étude d'opportunité réalisée par la SGP sur les besoins d'accès de véhicules particuliers en gare induits par l'arrivée du nouveau métro a permis d'identifier un site, Pont de Rungis, nécessitant la création d'un Parc Relais.

Le projet doit intégrer la création d'un parc relais sur la gare de Pont-de-Rungis.

4.3.2 Taxis, 2-roues motorisées et dépose/reprise minute

Le DEUP explicite que le parvis regroupe les fonctions de dépose-minute, stationnement des taxis ainsi que des abris et consigne Véligo.

Le STIF demande que les travaux d'aménagement soient bien pris en charge par le projet.

4.4 Dispositions intermodales spécifiques à certaines gares

4.4.1 Maison-Blanche Paris XIII

La connectivité avec la station Porte d'Italie du tramway T3 est à améliorer. Le STIF demande que dans les phases ultérieures soit proposée une optimisation du cheminement depuis la gare Maison-Blanche vers la porte d'Italie notamment en modifiant l'orientation de l'escalier mécanique sud débouchant sur le parvis.

4.4.2 Aéroport d'Orly

Au delà de la correspondance avec la ligne 18, la gare d'Orly présente des enjeux importants en matière d'intermodalité. Pour assurer une connectivité de qualité des territoires implantés autour de l'aéroport, il est essentiel de réaliser sur cette gare une intermodalité efficace et accueillir dans des conditions de correspondances optimales les nombreuses lignes de transport en commun de surface existantes et projetées.

D'une manière générale, la qualité de l'intermodalité dépend non seulement du niveau d'offre de desserte mais aussi de la qualité de la connectivité de cette offre avec la gare. Le STIF a demandé à Aéroports de Paris d'étudier en lien avec la SGP, dans le cadre de la conception de la gare, toutes les mesures qui peuvent être prises pour raccourcir et simplifier l'itinéraire des bus sur la plateforme.

Le STIF demande que :

- L'aménagement d'une gare routière à l'ouest du bâtiment voyageur soit pris en charge par le projet.
- Les études initiées avec Aéroports de Paris pour simplifier le parcours d'accès des bus à la future gare routière se poursuivent et que l'implantation de la gare soit compatible avec le projet de modification de la trame viaire.
- Les travaux d'amélioration de l'accès à la gare routière soient pris en charge par le projet



4.5 Impacts en phase travaux sur les réseaux de surface

La représentation de l'emprise des travaux (pièce E Plan Général des Travaux) ne permet pas d'appréhender le volume de lignes de bus impactées par les travaux à ce stade des études. Il manque la prise en considération des mesures de substitution qui en découleront, comme l'identification des gênes apportées à l'exploitation des gares routières et des lignes de bus : postes à quai ou points d'arrêt inaccessibles, coupures ou déviation de lignes, congestion due aux reports de trafic, etc.

Dans la poursuite des études, il conviendra que la SGP examine pour les lignes de bus susceptibles d'être affectées pendant les travaux, des solutions temporaires pour amoindrir ces impacts négatifs, en collaboration avec les exploitants et que les coûts correspondants soient intégrés au projet. Il conviendra aussi que la SGP intègre la restitution des équipements d'intermodalité qui auront pu être impactés pendant les travaux.

Concernant les impacts sur le tramway T7 à la station MIN Porte de Thiais, le DEUP indique que l'exploitation sera maintenue lors de la phase travaux. Au regard de la configuration du chantier situé en travers de la plate-forme, il conviendra que les mesures mises en place garantissent aux usagers des conditions de confort et de sécurité acceptables.

5. Services en gare

Les services en gare nécessaires et prévus par le projet doivent répondre aux besoins des voyageurs.

L'accueil devra être assuré par une présence humaine dans toutes les gares et en toute circonstance y compris en situation perturbée.

Les dispositifs de vente et les valideurs seront optimisés et compatibles avec les spécificités d'un métro haute fréquence et profiteront des dernières avancées technologiques.

D'autres services, comme des commerces de proximité ou des lieux d'activités spécifiques pourront être envisagés, au cas par cas, en fonction du lieu et de la taille de la gare, et des besoins des usagers. Ces équipements devront répondre aux autorisations réglementaires pour garantir la sécurité du public dans les gares.

Le DEUP indique que les voyageurs circuleront en gare du GPE dans de bonnes conditions d'information. Mais il ne contient pas d'indications détaillées relatives au dispositif d'information voyageur et à la signalétique.

Dans les phases ultérieures d'études, la SGP devra préciser le dispositif d'information multimodale des voyageurs qui devra respecter les prescriptions et préconisations du Schéma Directeur de l'Information Voyageur d'Île de France.

Le DEUP précise que toutes les gares du réseau du GPE sont accessibles aux personnes à mobilité réduite et que les cheminements d'accès et de correspondance sont systématiquement mécanisés (ascenseurs et escaliers mécaniques).

Il conviendra dans les phases ultérieures que :

- l'organisation et les aménagements des espaces et des circulations garantissent l'accessibilité de l'ensemble du réseau à tous les voyageurs, y compris les personnes handicapées (recherche de couleurs, de sonorisation,...), dans la continuité des orientations du Schéma Directeur de l'Accessibilité,
- les aménagements des espaces et des circulations permettent de bonnes conditions de sûreté de tous les usagers (voyageurs et agents en gare) et leur assurent un sentiment de sécurité,
- les espaces permettent d'assurer l'accueil des voyageurs dans les meilleures conditions possibles, la lisibilité des espaces d'attente, de vente, de circulations, l'organisation de l'assistance aux voyageurs, la garantie de l'exploitation courante de la gare (propreté et netteté des espaces, entretien et le stockage des équipements et systèmes...) ...
- des locaux destinés aux conducteurs des transports en commun en surface en régulation soient réservés dans les bâtiments des gares où des terminus sont prévus en nombre, avec des surfaces offrant une visibilité directe de ces terminus,
- des dispositifs de vente et de valideurs optimisés et compatibles avec les spécificités d'un métro haute fréquence profitant des dernières avancées technologiques soient implantés,
- que les dispositifs et équipements de sécurité permettent les échanges avec les autres opérateurs de transport pour assurer les missions de sécurité sur les réseaux.

6. Estimation de fréquentation et évaluation socio-économique

Le DEUP indique que la ligne sera exploitée à pleine capacité, c'est-à-dire 85 secondes d'intervalle à l'heure de pointe du matin et ce, dès la mise en service du prolongement à Orly. Une exploitation avec des missions de type omnibus est prévue sur l'ensemble de la ligne.

6.1 Prévisions de fréquentation

A l'horizon 2024, année de mise en service de la ligne 14 sud, la SGP indique que le trafic prévisionnel du prolongement sud de la ligne sera compris entre 26 000 et 42 000 personnes (p.9 et 51 de la pièce H) à l'heure de pointe du matin. Cette fourchette large, 60 % d'écart entre la valeur maximale et la valeur minimale, correspond à la fourchette des résultats de différents modèles (modèle MODUS de la DRIEA, modèle GLOBAL de la RATP, modèle ANTONIN 2 du STIF). La valeur estimée par le modèle du STIF est de 32 000.

L'ensemble de l'évaluation socio-économique se base sur l'estimation de trafic de la DRIEA correspondant au chiffre de 42 000 voyageurs à l'heure de pointe et le dimensionnement des infrastructures est réalisé à partir de la prévision de trafic RATP correspondant à 26 000 voyageurs à l'heure de pointe.

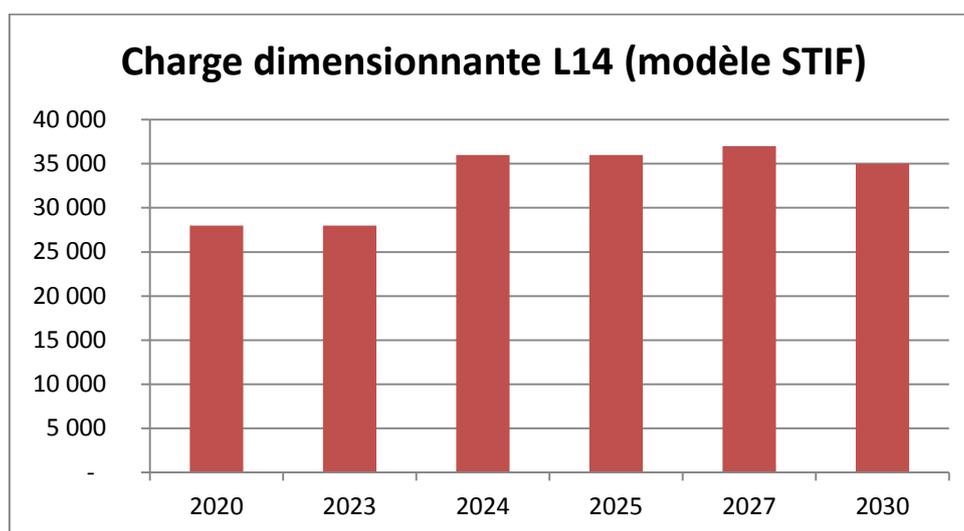
Le STIF demande :

- que soit explicité et justifié le choix du résultat de modèle utilisé
- que le résultat de modèle utilisé soit homogène et non choisi au cas par cas en fonction de l'utilisation qui en est faite.

6.2 Charge dimensionnante de la ligne 14 et réserve de capacité de la ligne

Le dossier d'enquête présente les résultats des modélisations pour la charge dimensionnante de la ligne 14 sud qui, après son prolongement au nord puis au sud, se trouvera toujours sur l'interstation Gare de Lyon vers Châtelet à l'heure de pointe du matin.

Résultats STIF, aux différents horizons de modélisation



Résultats présentés par la SGP dans le DEUP L14 Sud

- **Horizon 2020** : « **30 000 voyageurs** environ à l'heure de pointe du matin dans un premier temps »
- **Horizon 2024** : « Dans un second temps, avec les prolongements au nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel et au sud jusqu'à l'aéroport d'Orly, la charge maximale de la ligne s'établira à **40 000 voyageurs** environ à l'heure de pointe du matin »
- « le niveau de charge maximale d'environ 40 000 voyageurs est atteint **à la mise en service du prolongement jusqu'à Orly**, à l'horizon 2024 »
- **Horizon 2030** : « ce niveau de charge **reste stable, voire évolue légèrement à la baisse** (moins de 5%) »

La capacité de la ligne 14 sud sera de 40 000 personnes à l'heure de pointe avec une fréquence de 85 secondes. Dès sa mise en service, la ligne aura donc une charge correspondant quasiment à sa capacité maximale théorique.

Aucune réserve de charge, habituellement de 15 à 20% pour des projets de transport, n'est prévue dans le projet tel qu'il est présenté dans le DEUP.

Le STIF demande :

- que soit transmis le serpent de charge de la ligne 14 aux horizons 2023, 2024, 2027 et 2030, issus des modélisations les plus récentes de la RATP et de la DRIEA ;
- quelles mesures sont envisagées par la SGP pour faire face à la fréquentation prévisionnelle sur l'interstation dimensionnante de la ligne.

6.3 Permettre une comparaison de l'évaluation socio-économique avec celles faites pour les autres projets de transports collectifs franciliens

Le taux de rentabilité interne est estimé par la SGP à 9,7% (avec coût d'opportunité des fonds publics).

L'évaluation socio-économique présentée dans le DEUP est menée sur la base d'hypothèses de développement urbain de l'Île-de-France et d'estimations de fréquentation différentes de celles qui servent aux études de conception technique du projet.

Si le cadrage global de développement urbain de l'ensemble des territoires de la région est cohérent avec le nouveau SDRIF, à l'échelle locale, les hypothèses diffèrent de celles élaborées par l'IAU et qui sont habituellement utilisées par le STIF pour l'évaluation des projets de transports collectifs. En particulier, les hypothèses retenues par la SGP se fondent sur une focalisation de la croissance urbaine dans les territoires en contrat de développement territorial.

Il conviendrait d'expliquer les raisons de ce choix et d'établir une variante de l'évaluation sur la base des hypothèses de développement urbain utilisées classiquement pour les projets présentés au Conseil du STIF afin de permettre d'assurer la comparabilité avec les autres projets de transports collectifs franciliens.

Par ailleurs, l'évaluation socio-économique affichée dans le DEUP a été réalisée selon une méthodologie de calcul innovante qui diffère de la méthode francilienne habituelle. Elle intègre dans le calcul des bénéfices indirects qui ne sont pas retenus dans les méthodes classiques.

Le STIF demande :

- Que soit aussi réalisée une évaluation socio-économique selon la méthode francilienne d'évaluation socio-économique (tant pour les hypothèses de développement urbain que pour l'établissement du calcul) afin d'assurer la comparabilité entre les projets, à l'instar des projets sous la maîtrise d'ouvrage de RFF et de la RATP qui appliquent parallèlement la méthode de calcul d'évaluation socio-économique des projets franciliens et la méthode de calcul d'évaluation socio-économique de l'Etat.

- Que lui soit fourni le détail des éléments qui servent au calcul tels que :

- Les chiffres de population et emplois en 2005 et 2030 utilisés pour l'évaluation du projet (ayant servi aux cartes présentées aux pages 34 à 36, partie 4.2 de la pièce H) ;
- la présentation des résultats par poste de calcul en valeur actualisée à l'année précédent la mise en service sur la durée d'étude, à savoir :
 - les coûts d'infrastructure et de renouvellement
 - les coûts d'acquisition du matériel roulant et de leur renouvellement
 - Les frais d'entretien et d'exploitation
 - Les gains conventionnels (gains de temps des nouveaux et anciens utilisateurs)
 - Les gains environnementaux (bruit, pollution, gaz à effet de serre, sécurité, etc...)
 - Les gains de confort et de régularité

6.4 Décharge du réseau de transports collectifs

L'évaluation socio-économique du projet donne une part importante aux gains de régularité et de confort pour les voyageurs se reportant des radiales ferroviaires (lignes B, C et D du RER) sur la ligne 14 au sud. Si ces reports sont compréhensibles pour le RER B dans l'hypothèse où la ligne 18 est réalisée dans son intégralité, l'impact sur les lignes C et D semble moins probable. Les prévisions réalisées par le STIF donnent des volumes de reports entre ces lignes très en-deçà des résultats utilisés par la SGP pour valoriser les gains de qualité de service.

De plus, les décharges des lignes des RER C et D, annoncées dans le DEUP, n'ont pas été validées avec les transporteurs concernés. L'estimation de ces effets d'allègement sur la qualité de service et leur valorisation doit faire l'objet d'un groupe de travail associant les opérateurs.

Le STIF demande :

- Que soit transmis le détail des calculs ayant abouti à la valorisation des gains de régularité, notamment les valeurs tutélaires appliquées et le nombre de voyageurs concernés ;
- Que l'allègement de la charge des réseaux ferrés RER B, C et D soit évaluée dans le cadre d'un groupe de travail associant les opérateurs ;
- Que les effets négatifs sur le confort des lignes rechargées soient estimés avec la même précision.

7. Matériel roulant

La ligne 14 est actuellement exploitée avec des trains de 6 voitures et de 90m de long pouvant atteindre 80km/h en vitesse de pointe.

Le Conseil du STIF a approuvé le 9 février 2012 le cahier des charges fonctionnel du nouveau matériel comportant 8 voitures de 120m de long et permettant une augmentation de capacité sur la ligne 14 actuelle. A terme, la ligne 14 doit recevoir 72 nouvelles rames MP14 sur pneu de 8 voitures.

35 rames sont acquises pour l'exploitation entre Olympiades et Mairie de Saint-Ouen et les 37 autres pour l'exploitation de la ligne prolongée à Orly et Pleyel (dont 33 pour le prolongement sud).

Une convention de groupement de commandes a été conclue en 2012 entre la SGP et la RATP, confiant à cette dernière le soin de négocier et d'exécuter le contrat d'acquisition de la totalité des 72 rames.

Une convention tripartite STIF-RATP-SGP fixant les modalités de gouvernance de la procédure d'acquisition du matériel roulant dans la période antérieure à la signature du marché a été adoptée par le Conseil du STIF du 6 mars 2013. Au titre de cette convention, la SGP associera le STIF à toutes les étapes de conception et de valorisation du design intérieur et extérieur.

Au vu des éléments fournis, le STIF n'a pas été en mesure d'émettre un avis sur le coût du matériel roulant évalué à 565M€ (CE 01/2012) dont il assurera le financement.

8. Coûts

8.1 Coûts d'exploitation

Sur la base d'hypothèses d'exploitation identiques à celles qui existent aujourd'hui sur la ligne 14, la SGP estime les coûts d'exploitation annuels du prolongement au sud de la ligne à 78 M€ (CE 01/2010).

Ces coûts n'intègrent pas :

- Les taxes, la contribution économique territoriale (CET) ;
- La redevance d'usage versée à la SGP dont le montant doit être fixé par décret du Conseil d'Etat conformément à la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- La maintenance patrimoniale.

Le STIF demande que le coût de maintenance patrimoniale de la ligne lui soit communiqué.

8.2 Coûts d'investissement

Le coût d'investissement des infrastructures du tronçon reliant Olympiades à Aéroport d'Orly décrit dans le DEUP, s'élève à 2 140M€ (CE 01/2012, y compris frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre).

Il comprend :

- Infrastructures tunnel (gros œuvre, second œuvre, aménagements),
- Gares et ouvrages de correspondance (gros œuvre, second œuvre, aménagements),
- Ouvrages annexes
- Systèmes de transport et SMR

Ce montant ne comprend pas :

- Les acquisitions foncières évaluées à 105 M€.
- Le matériel roulant (33 rames) évalué à 565 M€ (CE 01/2012).

Il ne précise pas non plus le coût des équipements nécessaires pour assurer la maintenance de l'infrastructure du prolongement de la ligne au sud.

Les délais impartis pour la relecture du dossier, comme les éléments fournis n'ont pas permis au STIF de réaliser une contre-expertise détaillée à la différence de tous les projets d'infrastructure de transport réalisés en Île-de-France, quelle que soit leur maîtrise d'ouvrage (RFF, SNCF, RATP, CG...).

9. Calendrier

Le dossier (pièce D p91) intègre des éléments de calendrier, études jusqu'en 2016 suivies d'un démarrage des travaux pour respecter une mise en service prévue en 2024.

Les éléments fournis n'ont pas permis au STIF de réaliser une contre-expertise détaillée à la différence de tous les projets d'infrastructure de transport réalisés en Île-de-France, quelle que soit leur maîtrise d'ouvrage (RFF, SNCF, RATP, CG...).

Les demandes ci-avant formulées sont à subroger à la RATP dans le cadre de la convention de MOA et pour le périmètre qui la concerne.

Au vu des éléments ci-dessus, il est proposé au Conseil la délibération jointe à laquelle sont annexés les avis de la RATP, SNCF-RFF et le présent rapport.

Annexes

Avis RATP du 14 novembre 2014

Avis conjoint SNCF-RFF du 07 novembre 2014



Madame Sophie Mougard
Directrice générale
Syndicat des Transports d'Ile-de-France
41, rue de Châteaudun
75009 Paris

Paris, le 14 novembre 2014

SDG 2014-22435

Madame la Directrice générale,

Par vos deux courriers datés du 24 octobre 2014 annonçant le second comité des prescripteurs relatif au prolongement de la ligne 14 à Orly, vous avez sollicité l'avis de la RATP sur le dossier d'enquête publique, en tant que gestionnaire d'infrastructure et opérateur de transport. Vous trouverez ci-après la réponse de la RATP à ces courriers.

Au préalable, je tiens à rappeler que si la RATP a été missionnée par la Société du Grand Paris (SGP) pour une prestation de relecture du dossier d'enquête publique ainsi que d'autres prestations (certaines études techniques préliminaires et prévisions de trafic, etc.), elle n'a cependant pas participé au pilotage de ce projet. En conséquence, et sans connaissance précise des données sous-jacentes à la production du dossier d'enquête, la RATP n'est pas en mesure de se prononcer sur le détail de l'évaluation socio-économique, ni sur les coûts d'investissements et d'exploitation affichés.

S'agissant des points mentionnés dans votre courrier, la relecture du dossier d'enquête conduit la RATP à formuler les remarques ci-après.

Concernant l'articulation et la compatibilité des éléments de conception technique de ce projet avec la ligne en service et son prolongement à Mairie de St Ouen, le stade d'avancement des études ne permet pas à la RATP de se prononcer de façon définitive, certains choix techniques devant être figés à des étapes ultérieures. La RATP souhaite cependant mentionner les points suivants :

- Le dossier indique que le flux maximal de voyageurs transportés dans l'interstation Gare de Lyon – Chatelet atteindra à l'heure de pointe la capacité maximale de la ligne. Les études à mener devront examiner finement les mesures à prendre pour s'assurer qu'à cet horizon, cette situation ne génère pas d'aléas dans l'exploitation de la ligne, et que les modalités d'exploitation du système de transport et des espaces voyageurs permettront d'organiser le transport et la circulation des voyageurs dans de bonnes conditions de confort et de sécurité. Compte tenu de ces éléments, il peut paraître regrettable que les travaux de prévisions de trafic ne présentent pas l'impact sur les trafics de la décision de réaliser les deux stations (Maison-Blanche et Chevilly-Trois Communes) qui étaient inscrites à titre conservatoire dans l'Acte Motivé.

- La RATP souhaite également que les moyens nécessaires à la maintenance de l'infrastructure soient explicités dans la description du futur site de maintenance et de remisage (SMR) de Morangis et qu'une position en ligne soit réservée à cet usage dans les espaces libérés par le démantèlement de l'atelier actuel de Tolbiac Nationale 2.

Concernant les procédures et dossiers relatifs à la sécurité, ceux-ci devront s'inscrire dans le cadre de l'organisation future de la maîtrise d'ouvrage aux différents horizons des prolongements de la ligne 14. En particulier, au-delà des procédures et dossier de sécurité relatifs au prolongement de la ligne 14 à Mairie de St-Ouen portés par la RATP et le STIF, la définition des montages et périmètres de maîtrise d'ouvrage des prolongements successifs à Saint-Denis Pleyel dans un premier temps, puis à Orly dans un deuxième, n'est à ce jour pas figée et ne permet pas de répondre de façon définitive. En tout état de cause, au regard de la nécessité d'avoir une vision globale de la sécurité sur toute la ligne, il ne paraît pas viable de concevoir des dossiers de sécurité séparés pour l'extension et pour les modifications à apporter à la ligne existante.

Concernant les impacts du projet sur la ligne 14 existante, le périmètre du plan général des travaux intègre les ouvrages existants. Toutefois, les phases ultérieures devront permettre de préciser les impacts et mesures adéquates pour garantir les meilleures conditions d'exploitation et de gestion de la ligne et minimiser les impacts sur l'exploitation pendant les travaux. Il en est de même pour l'exploitation de la ligne de tramway T-7 et des lignes de bus du secteur, les impacts sur l'exploitation et la desserte devant être réévalués à l'avancée des études pour limiter au maximum l'impact subi par les voyageurs concernés.

Enfin, concernant la conception des ouvrages dans le secteur Maison Blanche, il serait pertinent de prendre en compte le maintien de la possibilité de réaliser ultérieurement le débranchement de la ligne 7. La faisabilité d'une telle opération qui pourrait être associée, par exemple, au prolongement de la ligne 5 à Place de Rungis (inscrite au SDRIF), nous paraît devoir être prise en compte et autant que possible préservée.

Je vous prie d'agréer, Madame la Directrice générale, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Christian Galivel

Copie : M Jean Louis Perrin – Stif

**DIRECTION TRANSILIEN**

34 rue du Commandant Mouchotte – 75699 PARIS Cedex

Direction Régionale Ile-de-France
174 avenue de France – 75013 PARIS

	Attribution	Copie	Rep. Pdt	Rep. DG	Rep. directe
DG		X			
SC2C		X			
DU2I		X			
COM		X			
SG		X			
DDAET					
DE		X			
DPI	X				
DSCF					

Syndicat des Transports d'Ile-de-France
Madame Sophie MOUGARD
Directrice Générale
39 bis - 41, rue de Châteaudun
75009 PARIS

Paris, le **- 7 NOV. 2014**

Réf. : TN/RFF

Objet : Dossier d'enquête d'utilité publique de la ligne 14 sud.

Madame la Directrice Générale,

Lors du comité des prescripteurs de la ligne 14 sud, du 31 octobre 2014, le STIF a demandé à RFF/SNCF et à la RATP leurs avis concernant le dossier d'enquête d'utilité publique (DEUP) de la ligne pour l'annexer à son propre avis.

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-après l'avis conjoint de RFF/SNCF.

1- Pièce G 4.1 page 73

Les premières réflexions menées entre la SGP et RFF indiquent pour le site de Pont de Rungis qu'il pourrait offrir un site potentiel d'évacuation des déblais, notamment du fait de la présence d'un grand nombre de voies de service au nord du faisceau de voies principales.

Toutefois, il convient d'étudier plus en détail certains points qui devront être levés pour la mise en œuvre de l'évacuation ferroviaire depuis ce site. Il s'agit notamment de s'assurer de la possibilité d'ajout de plusieurs trains Fret dans un tissu dense de circulations fret et voyageurs (ligne C du RER, et TGV) sans impacter la robustesse de l'exploitation, et de la compatibilité avec les besoins en base travaux nécessaires pour les chantiers indispensables de renouvellement du réseau.

Aussi, si la SGP confirmait l'opportunité de ce mode de transport pour l'évacuation d'une partie de ses déblais de chantier, une étude détaillée devra être engagée avec RFF et SNCF afin d'en confirmer la faisabilité.

DPI			
GPEX		Tram N.	Pôles
FER	/	Tram S.	Concert.
Copies :			
o : attribution R : réponse / : information			



2- Pièce D 4 page 69

Le texte actuel du DEUP est le suivant :

« Afin de garantir une connexion optimale en surface entre la gare GPE et le RER C, la réalisation d'une traversée piétonne vers la gare du RER C est nécessaire. Le temps de correspondance quai à quai entre la ligne 14 et le RER C est de l'ordre de 4 minutes. »

RFF/SNCF demande la rédaction suivante :

« Afin de garantir une connexion optimale en surface entre la gare GPE et le RER C, la réalisation d'une traversée piétonne à niveau (sous maîtrise d'ouvrage SGP) de la gare GPE vers la gare du RER C est prévue. Le temps de correspondance quai à quai entre la ligne 14 et le RER C est de l'ordre de 4 minutes. »

3- Pièces H et G sur les augmentations de trafic et leurs impacts

Les prévisions de trafic sont notamment abordées dans le document H pages 19 ss.

Les impacts de cette augmentation de trafic sur le fonctionnement de la gare de Paris Lyon ne sont pas abordés. Selon nous, des études de flux sont à réaliser pour regarder si les divers espaces actuels de la gare sont correctement dimensionnés (capacités) et aménagés (équipements), ou si au contraire ils doivent être redimensionnés et réaménagés. Dans cette dernière hypothèse, les coûts et les délais de réalisation sont à prendre en compte dans le projet.

La méthode de prévision des impacts demande à être complétée et nous souhaitons que de telles études soient menées dans le cadre du groupe de travail STIF « Interco ferroviaire » pour étayer le DEUP.

4- Pièce H (et G) sur la décharge des lignes de RER C et D

Les décharges annoncées dans le DEUP restent à être regardées et validées par un groupe de travail associant les transporteurs concernés.

Le document H 4.2 page 58 affirme une amélioration du confort et de la régularité des lignes B, C et D du RER grâce au prolongement de la ligne 14 :

« (...) la deuxième composante du gain de régularité (...) n'a été valorisée que pour les RER B, C et D, (...) »

« Pour ce qui est des gains de régularité, la réduction de la charge maximale des RER C et D (...) la méthode valorise des gains de régularité au titre de l'allègement de charge (...) »

Dans le dossier ces gains sont attribués à l'allègement de charge. Nous déplorons l'absence d'étude avec les établissements publics concernés permettant d'identifier les effets de cet allègement sur le confort des voyageurs et sur la régularité des trains.



Par ailleurs, si l'on veut valoriser les impacts positifs, il faut aussi valoriser les impacts négatifs. Par exemple les impacts sur la qualité de service (confort, régularité, temps de trajet) de l'évolution des conditions d'exploitation des lignes, du fait de l'augmentation du nombre d'arrêts Transilien nécessaire à la desserte en sécurité des gares d'interconnexion prévues au programme, ne sont pas abordés ni mentionnés.

Aussi, les conclusions présentées dans le DEUP concernant les impacts du prolongement de la ligne 14 sur la qualité de service des RER B, C et D méritent d'être éclairés par ces éléments.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Directrice Générale, l'assurance de notre considération distinguée.

Pierre MESSULAM
Directeur Général Adjoint

Jean FAUSSURIER
Directeur Régional Ile-de-France



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitières
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr