

PRINTEMPS 2017

LIGNE 15 EST

**Dossier d'enquête préalable à la
déclaration d'utilité publique
modificative**

**LIGNE 15 : SAINT-DENIS PLEYEL < >
CHAMPIGNY CENTRE (LIGNE ORANGE)**

**PIÈCE
J.11**

Annexe

**Suites données par la Société du
Grand Paris à l'avis du
Commissaire général à
l'investissement**

Le Président du Directoire

Affaire suivie par :
Jean-Claude PRAGER
T : 01 82 46 20 37
jean-claude.prager@societedugrandparis.fr

Monsieur Louis SCHWEITZER
Commissaire général à l'investissement
Hôtel de Cassini
32, rue de Babylone
75007 Paris

Saint-Denis, le **18 MARS 2016**

Objet : Réponse à votre courrier du 24 février 2016 concernant le rapport de contre-expertise et l'avis relatifs au dossier d'évaluation socio-économique du tronçon « Saint-Denis Pleyel/Champigny centre » (Ligne 15 Est) du projet du Grand Paris Express

Monsieur le Commissaire Général,

Vous m'avez adressé, par lettre en date du 24 février 2016, le rapport de contre-expertise et l'avis du CGI relatifs au dossier d'évaluation socio-économique du tronçon « Saint-Denis Pleyel/Champigny centre » (Ligne 15 Est) du projet du Grand Paris Express.

La formulation de cet avis va nous permettre de poursuivre au plus vite la procédure de mise à l'enquête publique et de bien respecter la décision du gouvernement sur ce programme légitimement prioritaire.

Votre avis en date du 24 février 2016 formule la réserve sur le deuxième tronçon Rosny Bois-Perrier/Champigny centre de valider l'opportunité de boucler la ligne 15 à Champigny Centre en comparant l'actuel tracé de la 15 Est avec un tracé alternatif dans lequel la partie sud de la ligne (Rosny Bois-Perrier/ Champigny Centre) serait remplacée par le tracé prévu pour le prolongement de la ligne 11 entre Rosny Bois-Perrier et Noisy Champs.

Je vous rappelle qu'à l'issue des débats publics conjoints de 2010 relatifs au projet de réseau de transport public du Grand Paris et au projet Arc Express, la définition des liaisons constituant l'« Arc Est proche » du Grand Paris Express a fait l'objet d'un travail de concertation étroit associant la Société du Grand Paris, le STIF, les services de l'Etat et les collectivités territoriales concernées. Le bilan de ces réflexions s'est traduit par la proposition de réseau complémentaire structurant (ligne orange) présentée dans le schéma d'ensemble du réseau de transport

public du Grand Paris, approuvé en 2011 : ligne orange à deux branches, permettant de répondre de manière optimale aux enjeux de développement territoriaux de la Seine-Saint-Denis, mais également du Val-de-Marne avec la connexion au pôle majeur de Val-de-Fontenay. Dans un deuxième temps et sur cette base, le choix d'une exploitation en prolongement de la ligne 11 pour la branche Rosny Bois Perrier/ Noisy Champs, et d'une exploitation en partie intégrante de la rocade pour le tronçon Saint-Denis-Pleyel/ Champigny Centre, a été acté par les orientations du Nouveau Grand Paris, qui reposent sur le principe de constitution d'un réseau optimisé à capacité adaptée, avec notamment la création d'une ligne 15 de rocade bouclée en proche couronne et à grande capacité, prolongement de lignes de métro lorsque cela est pertinent, comme dans le cas de la ligne 11.

Le tableau ci-après synthétise les différents critères selon lesquels les deux tracés peuvent être comparés.

| | Saint-Denis Pleyel - Champigny Centre + ligne 11 prolongée | Saint-Denis Pleyel - Noisy Champs |
|---|---|--|
| Trafic | + + | + |
| Désaturation de la zone centrale | + + | + |
| Gain d'accessibilité | + + | + |
| Renouvellement urbain | + + | + |

Le bilan des indicateurs est largement positif en faveur du tracé en « rocade proche », tel qu'il a été arrêté par le gouvernement en mars 2013, complété par le prolongement de la ligne 11, même en tenant compte d'une possible différence de VAN entre les deux hypothèses. La remise en question de cette option du Grand Paris Express, outre la dégradation de l'offre de transport nouvelle proposée au titre du Grand Paris Express et de la rocade ligne 15 qu'elle impliquerait, s'accompagnerait également d'un coût social à ne pas négliger en termes d'aménagement et de structuration du développement territorial de cette partie particulièrement défavorisée de la banlieue parisienne.

S'agissant de votre deuxième recommandation, qui préconise de mieux coordonner le calendrier de mise en service de la ligne 15 Est avec ceux des autres lignes auxquelles elle se raccorde, vous pouvez être assuré que la Société du Grand Paris accorde la plus grande attention aux synergies qui pourront être mises en œuvre dans le cadre de la mise en service progressive du Grand Paris Express, en prenant en compte les contraintes techniques de réalisation et en s'inscrivant dans la feuille de route fixée par le Gouvernement.

S'agissant des conséquences de la nouvelle tarification des transports en Ile-de-France, vous savez qu'elles ne sont pas de la compétence de la Société du Grand Paris ; l'impact au demeurant modeste sur les évaluations socio-économiques du Grand Paris Express nécessite des études approfondies de modélisation que nous avons démarrées.

Enfin, le CGI recommande de nouveau de mettre en place au plus vite un observatoire des coûts des lignes en cours de construction afin d'améliorer l'estimation des coûts. Vous pouvez imaginer que les travaux d'analyse et de consolidation des coûts des différentes lignes font partie intégrante du contrôle de gestion interne et qu'il s'agit là d'une priorité de la Société du Grand Paris.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire général, à l'assurance de ma haute considération.



Philippe Yvin



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

www.societedugrandparis.fr