

## DEPARTEMENTS DE SEINE-SAINT-DENIS ET DU VAL-DE-MARNE

COMMUNES DE SAINT-OUEN, SAINT-DENIS, AUBERVILLIERS, DRANCY, BOBIGNY, PANTIN, NOISY-LE-SEC, BONDY, ROSNY-SOUS-BOIS, FONTENAY-SOUS-BOIS, LE PERREUX-SUR-MARNE, NOGENT-SUR-MARNE ET CHAMPIGNY-SUR-MARNE



### LIGNE 15 EST / ORANGE DU RESEAU COMPLEMENTAIRE DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS ENTRE « SAINT-DENIS PLEYEL » ET « CHAMPIGNY CENTRE »

Enquête publique unique portant sur :  
la déclaration d'utilité publique et  
la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de  
Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy,  
Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne

## RAPPORT D'ENQUÊTE UNIQUE

Septembre 2016

Commission d'Enquête :

Présidente : Marie-Claire EUSTACHE

Membres titulaires : André GOUTAL, Brigitte BELLACICCO, Jacky HAZAN et Jean-François BIECHLER

Membres suppléants: Pierre VIGEOLAS et Elyane TORRENT



**Le rapport d'enquête unique comprend 3 documents :**

**DOCUMENT 1 : RAPPORT**

**ANALYSE ET RESUME DE L'ENQUETE UNIQUE**

<b>CHAPITRE 1</b>	<b>GENERALITES</b>
<b>CHAPITRE 2</b>	<b>ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE</b>
<b>CHAPITRE 3</b>	<b>ANALYSE DES AVIS EMIS ET DES OBSERVATIONS</b>
<b>CHAPITRE 4</b>	<b>ANNEXES</b>

**DOCUMENT 2 : CONCLUSIONS ET AVIS**

**CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ET AVIS**

**CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE DUP**  
**CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU POS DE SAINT-DENIS**  
**CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT-DENIS**  
**CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'AUBERVILLIERS**  
**CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PANTIN**  
**CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE DRANCY**  
**CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BOBIGNY**  
**CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE NOISY-LE-SEC**  
**CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BONDY**  
**CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE ROSNY-SOUS-BOIS**  
**CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU REVISE DE ROSNY-SOUS-BOIS**  
**CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE FONTENAY-SOUS-BOIS**  
**CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS ENQUETE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DU PERREUX-SUR-MARNE**

**DOCUMENT 3 : PIECES JOINTES**



**DOCUMENT 1****TABLE DES MATIERES**

<b>GLOSSAIRE</b> .....	<b>11</b>
<b>CHAPITRE 1</b> .....	<b>13</b>
<b>GENERALITES</b> .....	<b>13</b>
<b>PREAMBULE</b> .....	<b>15</b>
<b>OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE</b> .....	<b>17</b>
<b>CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE UNIQUE</b> .....	<b>17</b>
<i>Le contexte de l'enquête</i> .....	<b>17</b>
Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.....	17
Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune.....	18
Les Contrats de Développement Territorial (CDT) de la Communauté d'Agglomération de Plaine Commune, de la Communauté d'Agglomération Est Ensemble, de Paris Est entre Marne et Bois et des Boucles de la Seine.....	19
Les documents d'urbanisme réglementaire et leur mise en compatibilité.....	20
Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF).....	20
Les Plan Locaux des Déplacements de Plaine Commune et de Est Ensemble.....	21
Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie (SDAGE).....	22
Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique en Ile-de-France (SRCE).....	23
Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE).....	25
Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA).....	26
Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).....	26
Le Plan national des déchets.....	27
Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets de chantier (PREDEC) ...	28
Le Plan de Gestion pour Paris et la Petite Couronne.....	29
Les Plans de Prévention Risque inondation (PPRI) de la Marne et de la Seine dans le département du Val-de-Marne.....	30
Les Plans de Prévention des Risques (PPR) Argile et Mouvements de terrain.....	31
Plan National Santé Environnement (PNSE) et le Plan Régional Santé Environnement (PRSE).....	32
<i>Les textes applicables</i> .....	<b>34</b>
Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.....	34
Une évaluation socio-économique obligatoire.....	34
Un projet soumis à étude d'impact.....	34
Un projet soumis à enquête publique.....	35

Une enquête « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » .....	36
Evaluation environnementale des documents d'urbanisme de Saint-Denis et de Rosny-sous-Bois .....	37
Avis de l'Autorité environnementale sur les évaluations environnementales des PLU de Saint-Denis et de Rosny-sous-Bois .....	38
L'avis de l'Autorité environnementale.....	39
Réponse du maître d'ouvrage à l'Avis de l'Autorité environnementale.....	39
Les mesures de concertation mises en œuvre.....	39
<i>Mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet</i> .....	41
<b>DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET</b> .....	43
<i>Les acteurs du projet</i> .....	43
Maîtrise d'ouvrage .....	43
<i>Présentation de l'opération</i> .....	45
Cadrage.....	45
Historique .....	47
Objectifs .....	49
<i>Les caractéristiques du projet :</i> .....	52
Le tracé.....	52
Ouvrages à réaliser .....	54
Le chantier.....	79
Calendrier prévisionnel de réalisation.....	81
Coût et financement du projet.....	82
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....	85
<b>COMPOSITION DU DOSSIER PRESENTE POUR L'ENQUETE UNIQUE</b> .....	113
<i>Les pièces du dossier d'enquête publique unique</i> .....	113
<i>Composition des dossiers :</i> .....	113
<i>Documents complémentaires</i> .....	117
<i>Commentaires de la Commission d'Enquête sur les dossiers soumis à enquête unique</i> .....	118
<i>Remarques générales sur le contenu et la forme du dossier</i> .....	118
<i>Les pièces du dossier de déclaration d'utilité publique</i> .....	118
<i>Les pièces des dossiers de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme</i> .....	118
<i>Les documents complémentaires réalisés à la demande de la Commission d'Enquête</i> .....	119
<i>Sur le fond des dossiers</i> .....	119
<b>CHAPITRE 2</b> .....	121
<b>ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE</b> .....	121
<b>DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE</b> .....	123
<b>ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE</b> .....	123
<i>Réunions de travail</i> .....	123
<i>Réunions avec les partenaires du projet et les élus locaux</i> .....	123
<i>Visites des lieux</i> .....	134
<i>Arrêté Inter-préfectoral</i> .....	134
<i>Durée de l'enquête unique</i> .....	134
<i>Réception du public</i> .....	134
<i>Permanences de la Commission d'Enquête</i> .....	135
<i>Participation du public par voie électronique</i> .....	136
<b>PUBLICITE DE L'ENQUETE UNIQUE</b> .....	137

<i>Mesures de publicité officielle légale</i> .....	137
<i>Parutions légales dans les journaux</i> .....	137
<i>Mesures de publicité complémentaires</i> .....	137
<i>Réunions publiques</i> .....	139
<i>Réunion publique à Bobigny, salle Pablo Néruda le 1<sup>er</sup> juin 2016</i> .....	139
<i>Réunion publique à Fontenay-sous-Bois, salle J Brel le 13 juin 2016</i> .....	140
<i>Réunion publique à Aubervilliers, à l’Embarcadère le 22 juin 2016</i> .....	141
<b>DEROULEMENT DE L’ENQUETE UNIQUE</b> .....	143
<i>Registres d’enquête</i> .....	143
<i>Participation du public par voie électronique</i> .....	143
<i>Clôture de l’enquête unique</i> .....	143
<i>Observations du public</i> .....	143
<i>Procès-Verbal de fin d’enquête</i> .....	143
<i>Mémoire en réponse du maître d’ouvrage</i> .....	144
<i>Dépassement du délai de remise du rapport d’enquête publique</i> .....	144
<i>Conclusions du déroulement de l’enquête unique</i> .....	144
<b>CHAPITRE 3</b> .....	<b>145</b>
<b>ANALYSE DES AVIS EMIS ET DES OBSERVATIONS</b> .....	<b>145</b>
<b>EXAMEN DE L’AVIS DE L’AUTORITE ENVIRONNEMENTALE</b> .....	147
<i>Avis de l’Autorité environnementale</i> .....	147
Préambule.....	147
Synthèse de l’avis de l’Autorité environnementale.....	147
Mémoire en réponse de la maîtrise d’ouvrage .....	166
Commentaires de la Commission d’Enquête .....	172
<b>EXAMEN DE L’AVIS DES DIFFERENTS SERVICES CONSULTES</b> .....	173
<i>Avis de l’Autorité environnementale sur l’évaluation environnementale des PLU de Saint-Denis et de Rosny</i> .....	173
<i>Réunion d’examen conjoint sur la mise en compatibilité des documents d’urbanisme</i> . .....	176
<i>Avis du Commissaire Général à l’Investissement</i> .....	186
<i>Examen de la concertation inter-administrative</i> .....	200
<b>OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L’ENQUÊTE UNIQUE</b> .....	209
<i>Procès-Verbal de fin d’enquête</i> .....	209
<i>Observations orales</i> .....	209
<i>Observations écrites</i> .....	209
Observations inscrites sur les registres d’enquête et courriers reçus .....	209
Bilan global .....	210
<b>EXAMEN DES OBSERVATIONS</b> .....	211
<i>Remarque liminaire</i> .....	211
<i>Thèmes développés</i> .....	212
<b>EXAMEN DES OBSERVATIONS ENQUÊTE DUP</b> .....	213
<i>Thème 1 : Le tracé et l’offre de service</i> .....	213
➤ Le principe d’insertion et l’emprise concernée.....	214
➤ Les gares.....	235
➤ Les ouvrages annexes.....	247
➤ Le SMR/SMI.....	256
➤ L’offre de service .....	275

➤ La sécurité aux abords des gares, en station et dans les rames et la sûreté d'exploitation.....	277
➤ Le coût du projet, le financement et l'impact socio-économique .....	281
<i>Thème 2 : Les effets permanents du projet sur son environnement .....</i>	<i>305</i>
➤ Les impacts environnementaux.....	305
➤ Les impacts sur la qualité de l'air et la pollution atmosphérique.....	309
➤ Les impacts sur le sous-sol.....	313
➤ Les impacts sonores et liés aux vibrations .....	319
<i>Thème 3 : Les travaux : calendrier, impacts temporaires .....</i>	<i>323</i>
➤ Généralités.....	323
➤ Le calendrier de réalisation .....	334
➤ Les ouvrages annexes (OA) .....	338
➤ Le SMR / SMI.....	339
➤ Les impacts sur le réseau routier .....	346
➤ Les déblais et leur évacuation .....	350
➤ Les eaux et assainissement.....	355
<i>Thème 4 : L'articulation avec les autres modes de déplacements .....</i>	<i>359</i>
➤ La circulation .....	359
➤ Le stationnement, y compris pour le rabattement .....	362
➤ L'intermodalité.....	365
➤ Les modes actifs.....	374
<i>Thème 5 : Divers .....</i>	<i>380</i>
➤ OAP n°3 gare de Nogent (GNL) au Perruex-sur-Marne.....	380
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES VILLES DE SAINT-DENIS, AUBERVILLIERS, PANTIN, DRANCY, BOBIGNY, NOISY-LE-SEC, BONDY, ROSNY-SOUS-BOIS, FONTENAY-SOUS-BOIS ET LE PERREUX-SUR-MARNE .....	383
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE SAINT-DENIS - POS .....	385
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE SAINT-DENIS - PLU .....	386
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE D'AUBERVILLIERS.....	387
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE PANTIN .....	388
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE DRANCY .....	389
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE BOBIGNY.....	390
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE NOISY-LE-SEC.....	391
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE BONDY.....	392
EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE ROSNY-SOUS-BOIS .....	393



<b>EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE ROSNY-SOUS-BOIS – PLU REVISE</b>	<b>394</b>
<b>EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE FONTENAY-SOUS-BOIS</b>	<b>395</b>
<b>EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DU PERREUX-SUR-MARNE</b>	<b>396</b>
<b>CHAPITRE 4</b>	<b>397</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>397</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>399</b>
<b>DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS</b>	<b>401</b>
<b>PROCES VERBAL DE FIN D'ENQUETE</b>	<b>529</b>



## Glossaire

De nombreux sigles et acronymes apparaissent tout au long du rapport. La liste ci-dessous permet d'en retrouver la signification :

ABF	Architecte des Bâtiments de France
ADEME	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
Ae	Autorité environnementale
AUT	Association des Usagers des Transports
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service (bus en site propre)
CA	Communauté d'Agglomération
CAHB	Communauté d'Agglomération des Hauts de Bièvre
CAS	Communauté d'Agglomération Sud de Seine
CDG	(Aéroport) Charles De Gaulle
CDP	Commission Nationale du Débat Public
CDT	Contrat de Développement Territorial
CIA	Commission Inter Administrative
CINASPIC	Constructions ou Installations Nécessaires aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif
CIPENAF :	Commission Interdépartementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers
CLE :	Commission Locale de l'Eau
CNDP :	Commission Nationale du Débat Public
CNPN :	Conseil National de Protection de la Nature
COPIL	Comité de pilotage
CPER	Contrat de Plan Etat – Région
CPRD	Contrat Particulier Région - Département
DDT	Direction Départementale des Territoires
DNAG	Directive Nationale d'Aménagement et de Gestion
DOCP	Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales
DRA	Directives Régionales d'Aménagement
DRAC	Direction Régionale des Affaires Culturelles
DRIAAF	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
DRIEE	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EBC	Espace Boisé Classé
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPT	Etablissement Public Territorial
ERDF	Electricité Réseau Distribution France
GPE	Grand Paris Express
HQE	Haute Qualité Environnementale
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
IGN	Institut Géographique National
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
LAC	Ligne Aérienne de Contact
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LGV	Ligne à Grande Vitesse
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
MECDU	Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme
ONF	Office National des Forêts

PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PCET	Plan Climat Energie Territorial
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PDUIF	Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France
PLD	Plan Local de Déplacements
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PPA	Personne Publique Associée
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
RD	Route Départementale
RER	Réseau Express Régional
RTE	Réseau de Transport d'Electricité
RTGP	Réseau de Transports du Grand Paris
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SDT	Schéma de Développement Territorial
SGP	Société du Grand Paris
SMR	Site de Maintenance et de Remisage
SNIT	Schéma National des Infrastructures de Transport
SRAP :	Service Régional d'Archéologie Préventive
SRCAE	Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
SRIT	Schéma Régional des Infrastructures de Transport
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
T Zen	Réseau de bus à Haut Niveau de Service en site propre (BHNS)
TC	Transports en Commun
TGV	Train à Grande Vitesse
TOL	Territorialisation de l'Offre de Logements
TRI	Taux de Rentabilité Interne)
UVP/H	Unités de Véhicules Particuliers par Heure
VAN	Valeur Actualisée Nette
ZAC	Zone d'Aménagement Concertée

# DOCUMENT 1

## CHAPITRE 1

### GENERALITES



## PREAMBULE

Le présent rapport relate le travail de la Commission d'Enquête chargée de procéder à l'enquête unique en vue de la réalisation du projet de la ligne 15 Est du Grand Paris Express de la station « Saint-Denis Pleyel » sur les communes de Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Drancy, Bobigny, Pantin, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne et Champigny-sur-Marne, portant sur :

- **la déclaration d'utilité publique** pour l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation de la ligne 15 Est ;
- **la mise en compatibilité des documents d'urbanisme** des communes de Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne, en application des articles L.123-16 et R.123-23 du Code de l'urbanisme.

La Commission a été désignée par ordonnance de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montreuil à la demande de l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence, Monsieur le Préfet de la Seine-Saint-Denis.

Les membres titulaires et suppléants de la Commission ont été choisis sur des listes d'aptitudes départementales révisées annuellement. Par ailleurs :

*« Ne peuvent être désignées comme commissaires enquêteurs ou comme membres de la Commission d'Enquête les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête. »*

Cette disposition législative ainsi que la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle garantissent l'indépendance totale de la Commission, à l'égard aussi bien de l'autorité organisatrice que de l'administration ou du public ainsi que sa parfaite neutralité.

S'agissant des aptitudes exigées des commissaires enquêteurs, la loi n'en fait pas mention se contentant de renvoyer à un décret d'établissement des listes d'aptitudes départementales aux fonctions de commissaire enquêteur.

La compétence et l'expérience des commissaires enquêteurs ne s'apprécient pas seulement au plan technique, mais aussi dans la connaissance des procédures administratives et dans celui du droit des enquêtes publiques. D'autres critères s'imposent également, à l'évidence, à savoir l'éthique et l'objectivité dont doit faire preuve tout commissaire enquêteur.

Il n'est pas nécessaire que le commissaire enquêteur soit un expert et s'il l'est, il ne doit en aucun cas se comporter en expert ni en professionnel ès-qualité. En effet l'expert est un auxiliaire de justice et son travail strictement défini par les magistrats est celui d'un spécialiste objectif. Le commissaire enquêteur n'a aucune borne à sa mission qui est d'apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête et il lui est demandé de peser, de manière objective le pour et le contre, puis de donner son avis motivé personnel donc subjectif.

De même le commissaire enquêteur n'a pas à se comporter en juriste et il n'est pas de sa responsabilité de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Il n'est donc pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure suivie est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée.

La Commission s'est efforcée de travailler dans le strict respect des textes rappelés ci-dessus fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier, à partir des observations relevées dans les registres ou des courriers adressés à la présidente de la Commission, des questions qu'elle a apporté tenant compte des divers entretiens conduits ou consultations opérées, après avoir souhaité recevoir et obtenu les commentaires et avis techniques des personnalités concernées sur les observations faites par le public, la Commission, après avoir longuement pesé les arguments, a rendu in-fine un avis motivé en toute conscience et en toute indépendance pour chacune des enquêtes sus-nommées.



## OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE

Enquête publique unique en vue de la réalisation du projet de ligne 15 Est, réseau complémentaire structurant ligne « orange » du Grand Paris Express, entre « Saint-Denis Pleyel » et « Champigny Centre » sur les territoires des communes de Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Drancy, Bobigny, Pantin, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne et Champigny-sur-Marne, portant sur :

- **la déclaration d'utilité publique** pour l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation de la ligne 15 Est ;
- **la mise en compatibilité des documents d'urbanisme** des communes de Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne, en application des articles L.123-16 et R.123-23 du Code de l'urbanisme.

## CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE UNIQUE

### Le contexte de l'enquête

#### Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

Le SDRIF d'avril 1994, hormis certaines dérogations permettant la prise en compte de celui de 2008 (et compatible avec le Grand Paris), a constitué, jusqu'à très récemment, le cadre de référence des politiques et des décisions d'urbanisme de la région, fixant les orientations fondamentales de l'aménagement de l'Ile-de-France et présentant l'objectif de croissance maîtrisée de la région et les objectifs généraux en matière d'environnement, de cadre urbain et de réseaux de transport.

Le SDRIF a été mis en révision le 25 juin 2004. Après enquête publique fin 2007 et rendu du rapport et des conclusions de la Commission d'Enquête le 11 juin 2008, il a été adopté par les élus régionaux le 25 septembre 2008. Après transmission au Conseil d'Etat en juin 2010 et avis négatif de ce dernier en octobre 2010, c'est le SDRIF de 1994 qui a continué de s'appliquer quelques années hormis certaines dérogations.

Conformément à l'accord intervenu avec le Gouvernement le 26 janvier 2011, le SDRIF a été mis en révision à l'automne de la même année pour y intégrer notamment les projets du schéma de transport du Grand Paris Express. Ce projet, après une période d'enquête publique à l'été 2013 a été approuvé par le Conseil Régional le 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013.

Le SDRIF 2030 promeut la solidarité et l'attractivité dans le respect des ressources territoriales. Cette vision stratégique de la région Ile-de-France à l'horizon 2030 repose sur trois piliers :

- *relier-structurer : le réseau de transports collectifs francilien s'enrichira de nouvelles dessertes pour une meilleure accessibilité ;*
- *polariser-équilibrer : des bassins de vie multifonctionnels polariseront le territoire ;*
- *préserver-valoriser : la consommation d'espaces naturels sera limitée et les continuités écologiques seront préservées.*

La traduction spatiale du SDRIF vise une meilleure organisation et une réelle solidarité territoriale de la métropole francilienne.

Les principes de localisation de l'urbanisation nouvelle sont désormais fondés sur des objectifs de développement durable en vue de limiter les consommations énergétiques et les consommations

d'espace pour une meilleure efficacité du système interne de la métropole. Il s'agit de limiter les déplacements automobiles et les extensions urbaines.

L'accent est mis sur la densification des espaces urbains existants et la mutation des friches. La priorité à donner aux aménagements des espaces les mieux desservis est affirmée. Le principe d'intensification urbaine qui s'appuie notamment sur la densification, la compacité et l'accessibilité, guide l'ensemble de la démarche du SDRIF.

La dernière version du SDRIF a été approuvée le 27 décembre 2013. Le SDRIF 2030 fixe les objectifs en matière :

- de construction de logements (70.000 nouveaux logements par an) ;
- de développement des transports en commun (construction des nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express et amélioration des réseaux existants) ;
- de développement économique ;
- de répartition plus équilibrée des emplois ;
- de préservation des espaces naturels et agricoles.

Le SDRIF assure la cohérence des politiques publiques sectorielles des différents acteurs compétents et l'articulation des échelles temporelles et spatiales de l'aménagement. Le SDRIF offre un cadre, fixe des limites, impose des orientations et laisse aux collectivités territoriales, au travers de leurs documents d'urbanisme locaux, la responsabilité de la traduction de ces grandes orientations au niveau local. Il n'a pas vocation à se substituer aux servitudes de natures diverses qui pourraient s'imposer localement et qui devront être prises en compte par les collectivités.

Le projet la ligne 15 Est doit être compatible avec le SDRIF 2030, comme s'attache à le montrer les Maîtres d'ouvrage dans la pièce G2 de l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique unique.

Le SDRIF 2030 intègre explicitement la réalisation du Grand Paris Express, son tracé figurant dans la « carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation étant notamment évoqué dans le fascicule « orientations réglementaires ».

Le réseau du Grand Paris doit ainsi, à la fois répondre aux besoins en matière de déplacements et participer au développement régional en promouvant un développement durable, limitant l'étalement urbain et la consommation des terres agricoles.

La création des gares s'accompagne pour la plupart d'un réaménagement de ses abords et de la création d'un pôle intermodal permettant d'accompagner la mutation des nouveaux espaces identifiés dans le SDRIF.

Le projet, par sa conception exclusivement en souterrain, permet de limiter les impacts sur les espaces boisés et naturels et ceux qui seront impactés seront restitués dans le cadre d'un réaménagement prévu avec les collectivités locales à l'issue des travaux. Des mesures de gestion des eaux sont mises en place afin de limiter les impacts sur les ressources en eau.

Le projet de la ligne 15 Est, inclus dans le programme du Grand Paris Express, est donc compatible avec le SDRIF 2030.

### **Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune**

Il a été approuvé le 23/10/2007, modifié par délibération du conseil du 15/12/2009 et mis en compatibilité le 17/12/2013 par déclaration de projet. Depuis le 21/01/2014, il est mis en révision afin d'intégrer les objectifs du SDRIF 2030 et du CDT de Plaine Commune, l'adhésion de la ville de Saint-Ouen et les dispositifs issus de la loi « Grenelle 2 ».

Les secteurs d'implantation des gares de la future ligne 15 Est sont tous localisés au niveau de pôles structurants du territoire. Ainsi, les futures gares Stade de France et Fort d'Aubervilliers viennent s'implanter dans des quartiers à diversifier et à réintégrer dans la ville, indiqués dans la carte « intensification urbaine ».

Le Sud de la communauté d'agglomération, qui concerne la zone d'étude Saint-Denis-Pleyel-Mairie d'Aubervilliers, est identifié comme un secteur clef pour le développement économique du territoire, figuré dans la carte « activités économiques ».

Par ailleurs, une grande majorité des axes routiers sont concernés par les orientations sur le partage des usages, la structuration de l'espace et le lien entre les territoires. Ainsi, l'avenue J Jaurès, à Aubervilliers, fait l'objet d'une requalification nécessitant une recomposition urbaine (cf. carte « espaces publics » du SCoT).

Ceux situés à proximité des futurs projets de gare sont concernés par les orientations de circulation apaisée, de création de voies de circulations douces, permettant ainsi de réduire les nuisances (cf. carte « Eco-renouvellement urbain »).

Enfin, à l'intérieur de la zone d'étude se trouvent quelques éléments de la trame verte et bleue et deux bâtiments repère de Seine-Saint-Denis : la Tour Pleyel et le Château de Saint-Ouen. La future gare Mairie d'Aubervilliers est prévue au sein d'un ensemble urbain dont l'identité est à préserver, nécessitant une prise en compte, notamment dans le cadre des réflexions sur l'intégration paysagère (cf. carte « identité »).

Les orientations susceptibles d'affecter ou d'infléchir la réalisation d'un projet de métro souterrain comme la ligne 15 Est sont clairement listées dans le dossier qui cite notamment la protection des jardins familiaux du Fort d'Aubervilliers.

L'ouvrage annexe OA 631 de la future ligne 15 Est est implanté à l'angle du square des Acrobates et en occupe temporairement une partie durant les travaux. Par ailleurs, les emprises nécessaires à la réalisation de la gare Fort d'Aubervilliers viennent empiéter partiellement sur les jardins familiaux du Fort. Ces espaces publics seront restitués à l'issue des travaux et des espaces végétalisés recréés dans la mesure du possible, dans le cadre du réaménagement aux abords des gares.

Le projet de la ligne 15 Est apparaît ainsi s'inscrire dans les objectifs d'intensification de la vie urbaine et dans celui du développement autour des pôles de dessertes en transports collectifs.

### **Les Contrats de Développement Territorial (CDT) de la Communauté d'Agglomération de Plaine Commune, de la Communauté d'Agglomération Est Ensemble, de Paris Est entre Marne et Bois et des Boucles de la Seine**

L'aire d'étude du projet de la ligne 15 Est se situe sur le territoire de 4 CDT.

Ces derniers doivent, de leur côté, assurer la cohérence entre les perspectives d'aménagement et les projets de transports dans les communes concernées.

*« Un CDT conclu entre l'Etat et les collectivités territoriales d'Ile-de-France porte sur tout ou partie du territoire d'au moins 2 communes d'un seul tenant et sans enclave. Il porte sur un territoire concerné par le projet de réseau de transport ou présentant un caractère stratégique »* au sens de l'article 1er de la loi du Grand Paris du 3 juin 2010.

Le CDT définit les modalités de mise en œuvre des objectifs visés «en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles, forestiers, des paysages et des ressources naturelles ».

Les CDT sont issus de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Le Grand Paris Express « s'articule autour de ces contrats de développement territorial ».

En outre, l'un des objectifs principaux des CDT est précisément d'intégrer le Grand Paris Express et ses conséquences en termes d'urbanisation à une échelle supra communale.

Ils présentent tous des fiches actions spécifiques portant sur le projet de la ligne 15 Est et présentent des actions autour des pôles gares concernés par chacun d'eux, les axes structurants pour le rabattement à travers les fiches bus générées par le STIF et donc nécessairement une réévaluation pertinente des réseaux viaires.

### **Les documents d'urbanisme réglementaire et leur mise en compatibilité**

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme porte sur la modification des éléments écrits de ces derniers et la mise en cohérence des documents graphiques avec la réalisation de l'opération de la ligne 15 Est devant être déclarée d'utilité publique.

Les articles L.153-54 et suivants font obligation aux communes de mettre en compatibilité les dispositions de leur Plan Local d'Urbanisme avec les projets faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique.

Cette mise en compatibilité est réalisée pour dix des treize communes concernées, à savoir Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne, en application des articles L. 153-54 à L.153-59 et R. 153-14 du Code de l'urbanisme. Ces dossiers de mise en compatibilité font partie de la présente enquête unique et sont présentés dans la pièce I du dossier d'enquête.

Saint-Denis a mis en révision générale son PLU qui a été approuvé le 10/12/2015, mais a fait l'objet d'un recours gracieux. Afin de sécuriser l'implantation de la ligne 15 Est sur la commune, il a ainsi été décidé de présenter à l'enquête, à la fois un projet de modification du POS issu de la modification du 30/01/2014 et également un autre portant sur PLU approuvé de la commune.

Pour Rosny-sous-Bois, deux dossiers sont également présentés à enquête, le PLU en vigueur et le PLU révisé, approuvé le 16/12/2015. Dans l'attente d'avoir purgé les délais de recours, il a également été décidé de présenter ces deux documents.

La mise en compatibilité sera effective sur les documents d'urbanisme des communes qui seront alors en vigueur.

### **Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)**

Le PDUIF a été arrêté le 15 décembre 2000, en application de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996.

Il définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement.

Le PDUIF a été mis en révision et passé en enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013. Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a été soumis à l'avis de l'Etat. Par courrier du 5 juin 2014, le Préfet de la région Ile-de-France a émis un avis favorable sur le projet de PDUIF et les modifications proposées. Il a définitivement été approuvé par vote du Conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014.

Le PDUIF coordonne à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Il traite également la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacement des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020. Il convient de noter que le PDUIF se décline dans les

Plans de Déplacements Urbains des territoires comme récemment ceux de Plaine Commune et d'Est Ensemble.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le projet de PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Il cherche à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement.

Le PDUIF a ainsi identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet équilibre. Le plan d'action porte sur la période 2010-2020. Les actions à mettre en œuvre :

- défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs [Action 1.1]. PMV : Le partage multimodal de la voirie au cœur de la stratégie du PDUIF ;
- défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs [Actions 2.1 à 2.9] ;
- défis 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo [Actions 3/4.1 à 3/4.2 – 3.1 – 4.1 à 4.3] ;
- défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés [Actions 5.1 à 5.6] ;
- défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement [Actions 6.1 à 6.2] ;
- défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train [Actions 7.1 à 7.5] ;
- défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF (pas d'actions) ;
- défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements [Actions 9.1 à 9.3].

Il cherche à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement. Le PDUIF est compatible avec le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris tel qu'approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24/08/2011. Le PDUIF reprend la carte d'ensemble du Grand Paris Express, y compris le tracé de la ligne 15 Est. Cette dernière participe pleinement aux objectifs du PDUIF d'augmentation des déplacements en transports collectifs et en corollaire de réduction de l'usage de la voiture par un report modal, et s'inscrit pleinement en particulier dans les défis 1, 2, 3, 4 et 6.

### **Les Plan Locaux des Déplacements de Plaine Commune et de Est Ensemble**

Un Plan Local de Déplacements (PLD) a pour objectif d'organiser au mieux les différents modes de déplacements. Il décline et précise le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) élaboré par la Région Ile-de-France, à un niveau plus local.

Le projet de la future ligne 15 Est traverse le territoire couvert par le PLD de Plaine Commune, adopté en 2008 et par celui d'Est Ensemble, adopté en 2015. Si la commune de Champigny-sur-Marne est également dotée de PLD locaux, ne couvrant toutefois pas la totalité de son territoire communal, le secteur de la gare de Champigny Centre n'est concerné par aucun PLD. Par ailleurs, un PLD est en cours d'élaboration sur le territoire communal de Rosny-sous-Bois mais n'est par encore en vigueur et

contiendra un volet sur les déplacements cyclables dont les objectifs devraient rejoindre ceux du PLD de Plaine Commune.

Les contraintes générées par le **PLD de Plaine Commune** pour un projet de métro souterrain concernent principalement les modes actifs, impliquant des contraintes à prendre en compte pour la conception :

- faciliter les déplacements à pied et à vélo, au travers les fiches actions n°1 à 5 : en matière d'accessibilité en phase travaux, franchissement de ces itinéraires au niveau des gares, mise en accessibilité PMR de l'espace public, accès aux transports collectifs avec une bicyclette, ;
- un réseau de transports publics plus attractif et plus accessible, au travers les fiches actions n°6 à 9 et n°11 : les deux premières fiches indiquent le Grand Paris Express parmi les projets de transports nécessaires à la mise en œuvre du PLD. Et les fiches suivantes évoquent les dessertes bus et l'équipement des gares, notamment en stationnement de cycles.

Les contraintes générées par le **PLD de Est Ensemble** pour un projet de métro souterrain s'articulent essentiellement autour de deux grandes actions autour de la pratique des modes actifs et de l'attractivité des transports en commun, mais avec également des aspects portant sur le stationnement et la circulation des poids lourds pendant les chantiers :

- action 1 : hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification ;
- action 2 : affirmer la pratique des modes actifs ;
- action 3 : rendre les transports en commun plus attractifs ;
- action 4 : gérer le stationnement sur Est Ensemble ;
- action 5 : améliorer le transport et la livraison des marchandises, avec notamment un schéma d'itinéraires poids lourds qui devra être pris en compte pour l'approvisionnement et l'évacuation des déblais.

Le projet de la ligne 15 Est et sa conception s'inscrivent en cohérence avec ces deux PLD en vigueur, ainsi qu'avec ceux à venir qui développeront les mêmes axes. Il en va de même pour l'aménagement de l'espace public aux abords des gares qui garantissent également la compatibilité du projet de la ligne 15 Est avec ces différents PLD.

## **Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie (SDAGE)**

Le SDAGE est le document de planification de la ressource en eau au sein du bassin et a vocation à encadrer les choix de tous les acteurs du bassin dont les activités ou les aménagements ont un impact sur la ressource en eau et oriente l'application de l'action publique dans le domaine de l'eau.

Le SDAGE est par ailleurs accompagné d'un programme de mesures qui décline, territoire par territoire, les moyens (réglementaires, techniques, financiers) et les actions permettant d'atteindre en 2015 les objectifs de qualité qu'il définit.

Ces quatre enjeux principaux sont :

- Protéger la santé et l'environnement, améliorer la qualité de l'eau et des milieux aquatiques ;
- Anticiper les situations de crise, inondation et sécheresse ;
- Renforcer, développer et pérenniser les politiques de gestion locale ;
- Favoriser un financement ambitieux et équilibrés.

Approuvé initialement par arrêté du Préfet de la région Ile-de-France le 20 septembre 1996, le SDAGE du bassin Seine-Normandie a été révisé fin 2009, puis arrêté par le préfet coordonnateur du

bassin Seine-Normandie, préfet de la région Ile-de-France, le 20 novembre 2009. L'élaboration du nouveau Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine Normandie, qui fixera les grandes orientations de la politique de l'eau à l'échelle du bassin pour la période 2016-2021, a été initiée par le Comité de Bassin fin 2012.

En application de l'article R. 212-6 du Code de l'environnement, transposant l'article 14 de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE), le public a été consulté par les Comités de bassin du 1er novembre 2012 au 30 avril 2013. La consultation a porté sur la « synthèse provisoire des questions importantes » qui se posent au niveau des bassins versants pour la gestion de l'eau, ainsi que sur le « calendrier et le programme de travail » qui précisent les modalités d'élaboration ou de mise à jour du SDAGE.

SDAGE 2016-2021 :

- un SDAGE intégrant le changement climatique ;  
Quantité de la ressource disponible, gestion de l'eau, qualité des rivières, ... le projet de SDAGE se caractérise par une prise en compte approfondie des effets du changement climatique. De nombreuses dispositions du SDAGE préconisent des mesures d'adaptation à ces changements ou d'atténuation de leurs effets pour les activités du bassin.
- un SDAGE intégrant les exigences de santé et de salubrité publique ;  
Alimentation en eau potable, baignade, conchyliculture, ... ces usages sont exigeants en termes de qualité sanitaire de l'eau. Il s'agit de lutter contre les risques « microbiologiques »: bactéries, virus et parasites. Il s'agit aussi d'améliorer la qualité chimique et biologique des eaux afin de protéger la santé de tous. Le projet de SDAGE intègre cette dimension et préconise des mesures renforcées pour satisfaire aux exigences de santé, de salubrité publique, de sécurité civile et d'alimentation en eau potable de la population.

Le SDAGE en vigueur lors de l'élaboration et l'instruction du dossier était celui de 2010-2015 et ont ainsi été analysées les dispositions de ce schéma qui concernent directement le projet de la Ligne 15 Est :

- Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
- Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;
- Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides ;
- Gestion de la rareté de la ressource en eau ;
- Limiter et prévenir le risque d'inondation ;
- Acquérir et partager les connaissances pour relever les défis.

Un tableau très complet est présenté avec les mesures à mettre en œuvre pour assurer la prise en compte des défis et orientations et donc la compatibilité du projet avec le SDAGE Seine-Normandie 2010-2015, tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

Toutefois, le SDAGE 2016-2021, adopté le 05/11/2015 et arrêté le 01/12/2015 par le préfet coordonnateur du bassin Seine-Normandie, préfet de la région Ile-de-France, est entré en vigueur le 20/12/2015. Ainsi, l'analyse de la compatibilité du projet de la ligne 15 Est avec le SDAGE en vigueur a été réalisée et présentée dans un tableau récapitulatif.

### **Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique en Ile-de-France (SRCE)**

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique en Ile-de-France a été mis en enquête publique en 2013, approuvé par délibération du Conseil Régional du 26/09/2013 et adopté par arrêté du Préfet de la Région Ile-de-France le 21/10/2013.

Son principal objectif est la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. Le SRCE est le volet régional de la trame verte et bleue et doit ainsi :

- identifier les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques) ;
- identifier les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définir les priorités régionales à travers un plan d'action stratégique ;
- proposer les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.

C'est un document cadre qui oriente les stratégies et les projets de l'Etat et des collectivités territoriales et leurs groupements. Il s'impose dans un rapport de « prise en compte ».

En milieu urbain les enjeux sont les suivants :

- conforter les continuités écologiques de la ceinture verte, en particulier le long des vallées et au contact des forêts périurbaines ;
- maintenir et restaurer des continuités écologiques entre les espaces ruraux et le cœur urbain ;
- limiter la minéralisation des sols qui isole la faune du sol et réduit les habitats disponibles pour la faune et la flore en milieu urbain ;
- promouvoir et généraliser les pratiques de gestion des espaces verts adaptées à la biodiversité.

En terme de continuité écologique, les enjeux liés aux milieux aquatiques et milieux humides pour le SRCE Ile-de-France sont les suivants :

- réhabiliter les annexes hydrauliques pour favoriser la diversité des habitats accessibles et éviter l'assèchement des zones humides indispensables au cycle de vie de certaines espèces (plusieurs espèces de poissons dont les brochets, oiseaux, papillons, autres invertébrés aquatiques) ;
- aménager les ouvrages hydrauliques pour décloisonner les cours d'eau et rétablir la continuité écologique piscicole (en particulier grands migrateurs, saumons, aloses, lamproies marines) et sédimentaire : effacement des ouvrages, ouverture des vannages, passes à poissons ;
- réduire l'artificialisation des berges des cours d'eau et favoriser le développement d'habitats diversifiés capables d'accueillir des espèces aquatiques (poissons, invertébrés) et terrestres (oiseaux, insectes, chauve-souris) utilisant la végétation rivulaire ;
- stopper la disparition des zones humides.

Les canaux navigables sont en outre considérés comme des infrastructures de transport contribuant à la fragmentation de l'espace. Les principaux effets de coupure liées aux voies navigables sont l'artificialisation des berges, les coupures des continuités longitudinales (le long des cours d'eau) et latérales (relation avec les zones humides rivulaires, difficultés de traversée pour la faune terrestre).

Parmi les enjeux identifiés au SRCE en interaction avec la zone d'étude du projet se trouvent :

- la Marne, la Seine, le Canal de l'Ourcq et le Canal de Saint-Denis qui sont inventoriés comme des corridors à restaurer ;
- le Parc des Coteaux d'Avron identifié comme réservoir de biodiversité ;
- un corridor boisé à restaurer entre le bois de Vincennes et le bois Saint-Martin : ce bois traverse la zone d'étude au niveau de Champigny-sur-Marne ;
- une liaison d'intérêt écologique qui recoupe également la zone d'étude restreinte à Rosny-sous-Bois ;
- plusieurs espaces d'intérêt écologique à Saint-Denis, Aubervilliers (au Fort d'Aubervilliers), Rosny-sous-Bois et Champigny-sur-Marne.

Toutefois, la conception en souterrain du projet de la ligne 15 Est permet de ne pas interrompre aucun des espaces ou corridors identifiés dans le SRCE.



### **Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)**

Il a été élaboré conjointement par les services de l'Etat (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie - DRIEE -), du conseil régional et de l'ADEME, sous le pilotage du préfet de région et du président du conseil régional, en associant de multiples acteurs du territoire dans un important processus de concertation.

Approuvé à l'unanimité par le conseil régional le 23 novembre 2012, le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France (SRCAE) a été arrêté le 14 décembre 2012 par le préfet de la région Ile-de-France.

Il fixe 17 objectifs et 58 orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique. Ce document stratégique s'est appuyé sur plusieurs études préalables qui ont permis d'approfondir les connaissances sur les principaux enjeux régionaux.

**Le SRCAE** définit les trois grandes priorités régionales en matière de climat, d'air et d'énergie à l'horizon 2020 :

- le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel ;
- le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent logements raccordés d'ici 2020 ;
- la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

Les objectifs du SRCAE en termes de transports se déclinent en 4 points :

- agir sur l'offre, les comportements et l'aménagement du territoire, ainsi que sur le développement des technologies de l'information et de la communication pour :
  - réduire de 2% les trajets en voiture particulière et deux-roues motorisés ; augmenter de 20% les trajets en transports en commun ;
  - augmenter de 10% les trajets en modes de déplacement actifs ;
- réduire les consommations et émissions du transport de marchandises en organisant les flux logistiques de manière globale combinant l'intermodalité à la maîtrise de l'impact environnemental des marchandises transportées par la route : atteindre en 2050 50% des marchandises transportées par voie d'eau, voie ferrée ou véhicules décarbonés ;
- adapter le choix des véhicules au respect de l'environnement en favorisant les comportements d'usage tels que le covoiturage, l'auto-partage... et le recours à des véhicules plus propres : passer en 2020 à 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables ;
- limiter l'impact du trafic aérien sur l'air et le climat.

La nature même du projet, en métro souterrain automatique, favorisant par ailleurs les modes alternatifs à la route pour l'approvisionnement et l'évacuation des déblais en phase chantier, permet de dire que la ligne 15 Est est compatible avec le SRCAE.

## **Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA)**

Il a été introduit par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 et précisé par le décret 98-362 du 6 mai 1998. Il consiste à fixer les orientations à moyen et long terme permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique afin d'atteindre les objectifs de la qualité de l'air définis dans ce même plan.

Préparé sous l'égide du préfet, le plan s'appuie sur la mesure de la qualité de l'air et les inventaires d'émission. Il est un outil de planification, d'information et de concertation à l'échelon régional.

Il met en avant la nécessité :

- d'atteindre les objectifs de qualité de l'air fixé par la réglementation ou par l'organisation mondiale de la santé, en particulier pour les polluants pour lesquels on observe en Ile-de-France des dépassements (particules PM10 et PM2,5, dioxyde d'azote NO2, ozone O3, benzène C6H6 à proximité immédiate d'axes majeurs de trafic, ou sources importantes de polluant) ;
- de diminuer les émissions d'autres polluants tels que les pesticides, les dioxines et les hydrocarbures aromatiques polycycliques et de limiter l'exposition des Franciliens ;
- d'accompagner les évolutions nationales en termes de surveillance et de réglementation de l'air intérieur.

Pour atteindre les objectifs de qualité de l'air, il fixe des orientations permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets. Le PRQA en Ile-de-France 2010-2015 a été adopté le 19/11/2009 et est révisable tous les 5 ans.

Ce sont les déplacements automobiles qui sont plus particulièrement visés par les orientations du PRQA :

- diminuer les émissions liées à l'âge des véhicules et favoriser le recours aux carburants les moins polluants ;
- maîtriser le volume et la vitesse de déplacements automobiles dans le cœur dense de l'agglomération. Concernant les transports collectifs :
  - le transfert modal vers les transports collectifs pour les déplacements de banlieue à banlieue doit être favorisé, ce qui suppose une priorité d'investissements aux projets de création de lignes contournant Paris ;
  - les circulations dites « douces » en général et les aménagements pour les cyclistes en particulier doivent être développés.

Les orientations du PRQA constituent des orientations générales s'adressant aux pouvoirs publics. Elles ne posent pas de contraintes spécifiques pour un projet de métro souterrain comme celui de la ligne 15 Est. Ce dernier est toutefois cohérent avec les recommandations du plan.

## **Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)**

En complément du PRQA et au minimum dans les agglomérations de plus de 250000 habitants, des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) doivent être élaborés par le préfet. L'objectif de ces plans est de ramener, à l'intérieur de la zone couverte par le PPA, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur à des valeurs limites.

Pour y parvenir, les autorités peuvent prononcer la restriction ou la suspension d'activités polluantes et prescrire des limitations à la circulation des véhicules.

Le PPA et le PDU Ile-de-France, sont également des obligations issues de la loi LAURE et doivent être compatibles avec le PRQA et sont considérés comme des outils opérationnels. Ils permettent de définir des objectifs et des seuils à respecter, afin de réduire significativement les émissions polluantes.

Le premier PPA de l'agglomération parisienne date de 2006. Le second PPA a été approuvé le 25 mars 2013.

Le second PPA fixe 24 mesures pour améliorer la qualité de l'air en agissant sur tous les secteurs responsables des émissions polluantes.

Le PPA s'inscrit dans un lien de compatibilité avec le SRCAE et vise notamment à améliorer la qualité de l'air en proposant la mise en œuvre de mesures pour ramener la concentration de polluants à un niveau inférieur aux valeurs limites. Il se compose de mesures réglementaires et d'actions incitatives, dans l'objectif d'agir sur tous les secteurs responsables d'émissions polluantes en Ile-de-France afin de rendre possible un retour de la région sous les seuils réglementaires de pollution atmosphérique à l'horizon 2020. Il édicte 11 mesures réglementaires visant à améliorer la qualité de l'air régional. Ces dernières ne posent pas de contraintes spécifiques pour un projet de type métro souterrain.

### **Le Plan national des déchets**

Le plan national de prévention des déchets, qui couvre la période 2014-2020, s'inscrit dans le contexte de la directive-cadre européenne sur les déchets (directive 2008/98/CE du 19 novembre 2008), qui prévoit une obligation pour chaque État membre de l'Union européenne de mettre en œuvre des programmes de prévention des déchets.

Le plan national de prévention des déchets 2014-2020 cible toutes les catégories de déchets (déchets minéraux, déchets dangereux, déchets non dangereux non minéraux), de tous les acteurs économiques (déchets des ménages, déchets des entreprises privées de biens et de services publics, déchets des administrations publiques).

Il se donne comme ambition de rompre progressivement le lien entre la croissance économique et la production de déchets et il constitue un levier pour la mise en œuvre de la transition énergétique et environnementale. Il s'inscrit en effet pleinement dans la démarche de l'économie circulaire en tant qu'outil au service de l'évolution de notre modèle économique vers un modèle durable, non seulement au plan environnemental, mais aussi économique et social.

Le plan comporte 3 grandes parties :

- bilan des actions de prévention menées précédemment (notamment dans le cadre du précédent plan national de prévention de 2004) ;
- orientations et objectifs pour la période 2014-2020 ;
- mise en œuvre, suivi et évaluation des mesures retenues.

Il couvre 13 axes stratégiques, regroupant 55 actions, qui reprennent l'ensemble des thématiques associées à la prévention des déchets :

- Responsabilité élargie des producteurs ;
- Durée de vie et obsolescence programmée ;
- Prévention des déchets des entreprises ;
- Prévention des déchets dans le BTP ;
- Réemploi, réparation, réutilisation ;
- Biodéchets ;
- Lutte contre le gaspillage alimentaire ;
- Actions sectorielles en faveur d'une consommation responsable ;
- Outils économiques ;
- Sensibilisation ;
- Déclinaison territoriale ;
- Administrations publiques ;
- Déchets marins.

Deux d'entre eux concernent le projet de la ligne 15 Est :

- Augmenter et faciliter le recyclage : concerne le projet au niveau du devenir du matériel roulant hors d'usage, mais qui se trouve en dehors du périmètre d'action de la SGP ;
- Mieux gérer les déchets du BTP : en phase travaux les déblais seront évacués vers des filières adaptées en fonction de leur nature. Le recyclage des matériaux en granulats ou l'utilisation pour du remblaiement de carrière seront privilégiés autant que possible. Des mesures de tri des déchets seront également mises en place sur les plateformes travaux de chaque gare ou Ouvrage annexe (OA), pour qu'ils soient évacués selon des filières adaptées.

### **Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets de chantier (PREDEC)**

L'article 202 de la loi Grenelle 2, « portant engagement national pour l'environnement », a créé un article L541-14-1 dans le Code de l'environnement qui rend obligatoire l'élaboration de plans de gestion des déchets de chantier et attribue la compétence de planification au Conseil Régional pour l'Île-de-France et aux Conseils Généraux pour le reste du territoire. Le décret n°2011-828 du 11 juillet 2011 portant diverses dispositions relatives à la prévention et à la gestion des déchets a établi les conditions d'élaboration et de suivi des plans de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics.

Après avoir approuvé trois plans d'élimination des déchets en novembre 2009 (le PREDMA pour les déchets ménagers et assimilés, le PREDD pour les déchets dangereux et le PREDAS pour les déchets d'activités de soins à risques infectieux), le Conseil régional d'Ile-de-France a adopté le 19/06/2015 le PREDEC, Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics.

L'article L.541-15 du Code de l'environnement précise que dans les zones où les plans de prévention et de gestion des déchets du BTP sont applicables, les décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets et, notamment, les décisions prises en application de la réglementation sur les ICPE doivent être compatibles avec ces plans. Cela concernera tout particulièrement les ordres de travaux et les autorisations d'exploiter les installations de prise en charge des déchets de chantier.

La Région a approuvé le 19/06/2015 son Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC) qui constitue, non seulement un instrument évolutif de programmation et d'organisation, mais également un outil d'information et de sensibilisation d'un large public.

Les principaux enjeux liés à l'élaboration du PREDEC sont les suivants :

- Réduire les déchets ;
- Favoriser l'émergence de filières et d'une économie circulaire locale et régionale ;
- Assurer un rééquilibrage et une solidarité territoriale ;
- Répondre à l'enjeu croisé du recyclage et de l'approvisionnement en matériaux ;
- Optimiser le transport ;
- Impliquer la maîtrise d'ouvrage et encourager les bonnes pratiques notamment pour réduire et trier les déchets de chantiers ;
- Favoriser la traçabilité et le contrôle ;
- Permettre une meilleure connaissance des déchets du BTP.

Le PREDEC comporte :

- Un programme de prévention pour réduire la production de déchets et leur nocivité ;
- Des objectifs sur les déchets inertes ;
- Des objectifs sur les déchets non dangereux et dangereux ;

- Des objectifs sur le développement des modes de transports alternatifs et l'optimisation du transport routier ;
- Des objectifs transversaux.

La recherche de solutions alternatives et durables pour l'évacuation et la gestion des déblais de chantier du projet de la Ligne 15 Est s'inscrit dans les objectifs et obligations posées par le PREDEC. Ces solutions alternatives et durables pour l'évacuation des déblais sont détaillées dans le chapitre 3.2 de la pièce G2 de l'étude d'impact et dans la pièce spécifique G.4.2 (Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais ou SDED).

Concernant les évacuations de déblais par voies routières, le projet de la Ligne 15 Est respectera également le principe de proximité contraignant les choix des exutoires entre départements de petite et grande couronne.

### **Le Plan de Gestion pour Paris et la Petite Couronne**

L'homogénéité de la situation entre Paris et les trois départements qui l'entourent (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne), et la concomitance des flux de déchets générés sur ces territoires a conduit à la réalisation d'un plan commun pour ces quatre départements approuvé en juillet 2004. Par ailleurs, au vu de la problématique posée par le stockage des déchets en Seine-et-Marne, une coordination régionale des actions menées dans les différents départements en associant les commissions départementales des départements de Grande Couronne semblait nécessaire.

Les objectifs de cette planification explicités dans la circulaire du 15/02/2000 sont les suivants :

- Assurer le respect de la réglementation en luttant contre les décharges sauvages et en faisant appliquer le principe « pollueur-payeur » ;
- Mettre en place un réseau géographiquement équilibré de collecte et de traitement afin de réduire le transport des déchets ;
- Mettre en œuvre le principe de réduction à la source des déchets posé par la loi du 13 juillet 1992 ;
- Réduire la mise en décharge et fournir un effort global de valorisation et de recyclage des déchets ;
- Utiliser des matériaux recyclés dans les chantiers du BTP (en respectant les conditions de sécurité environnementale, de sécurité technologique pour les ouvrages et de santé publique) ;
- Impliquer les maîtres d'ouvrage dans l'élimination des déchets générés par la réalisation de leurs commandes.

En dehors des six objectifs fixés par la circulaire du 15 février 2000, le plan prévoit un certain nombre d'objectifs spécifiques :

- Utiliser au maximum la voie d'eau et le fer pour le transport des déchets du BTP ;
- Mettre fin au mélange des déchets dangereux avec les autres types de déchets ;
- Mettre fin aux dépôts sauvages ;
- Informer, "conscientiser" et former les acteurs essentiels ;
- Soutenir la dynamique naturelle diffusant les bonnes pratiques des grands acteurs vers les petits, des TP vers le bâtiment, du public vers le privé.

Les éléments concernant plus spécifiquement un projet de métro souterrain sont les suivants :

- La quantification des déchets de chantiers prenant en compte la catégorie des déchets selon la nomenclature des déchets et les filières matériaux ;
- Le recensement des filières de traitement existantes et prévues, ainsi que leurs capacités ;
- La détermination des installations nouvelles nécessaires dans une logique de proximité.

La SGP a établi un Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED) pour organiser le plus en amont possible cette question à l'échelle du projet. Annexé au dossier d'enquête (pièce G4.2), il porte à la fois sur les filières de gestion et sur le transport des lieux d'excavation aux lieux de stockage. Ce schéma est ainsi compatible avec les plans et programmes en vigueur concernant la gestion des déchets.

### **Les Plans de Prévention Risque inondation (PPRI) de la Marne et de la Seine dans le département du Val-de-Marne**

Le Plan de Prévention Risque Inondation (PPRI) est un outil réglementaire qui définit comment prendre en compte le risque inondation dans l'occupation du sol.

La loi du 2 février 1995 dite loi « Barnier » prévoit, sous la responsabilité de l'État, l'élaboration de Plans de Prévention des Risques, dont le risque inondation. Ce dernier a pour finalité :

- d'établir une cartographie aussi précise que possible des zones de risque ;
- d'interdire les implantations humaines dans les zones les plus dangereuses ;
- de réduire la vulnérabilité des installations existantes ;
- de préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues.

Le Plan de Prévention Risque Inondation applicable actuellement a été approuvé par arrêté préfectoral n°2007/4410 le 12 novembre 2007. Il est entré en application le 15 décembre 2007, date de sa publication au recueil des actes administratifs de la Préfecture du Val-de-Marne.

Il définit cinq objectifs :

- ne pas augmenter significativement le nombre d'habitants dans les zones inondables soumises aux aléas forts et très fort ;
- réglementer strictement les établissements sensibles qui accueillent de façon permanente des personnes non valides, des malades, des personnes âgées ou des enfants dans les zones inondables soumises aux aléas forts et très forts ;
- ne pas dégrader les conditions d'écoulement et d'expansion des crues ;
- mettre les surfaces habitables des constructions nouvelles hors d'eau par rapport à la crue de référence ;
- tolérer pour les activités économiques et les établissements non sensibles le niveau de plancher fonctionnel sous le niveau de la crue de référence sous réserve du respect de prescriptions particulières pour des éléments pouvant entraîner des risques.

L'ouvrage annexe 741, situé à 85 m de la Marne, dans une zone violet foncé (zone urbaine dense présentant un risque d'aléa fort ou très fort : submersion supérieure à 1m), est le seul élément du projet de la Ligne 15 Est concerné par ce PPRI. L'ouverture de cet ouvrage annexe sera placée au-dessus de la côte PHEC (+2,20m au-dessus du terrain naturel), à environ 2,7m par rapport au terrain naturel. Un système d'accès à l'aide d'une échelle est préconisé pour minimiser les impacts en zone inondable. L'étude hydraulique qui sera réalisée en phase avant-projet précisera les contraintes locales pour cette implantation. La surface de remblaiement étant d'environ 202, et le volume d'emprise du puits d'accès étant inférieur à 50 m<sup>3</sup>, il sera nécessaire de réaliser des volumes de compensation (au volume de stockage des crues) au niveau de la conception de l'ouvrage.

Ces aménagements particuliers pour l'ouvrage annexe 741 sont cohérents avec le PPRI, le projet de la ligne 15 Est est donc compatible avec le PPRI de la Seine et de la Marne dans le département du Val-de-Marne.

## Les Plans de Prévention des Risques (PPR) Argile et Mouvements de terrain

Le projet traverse plusieurs périmètres de risques valant PPR au titre de l'article R.111-3 du code de l'urbanisme, qui imposent plusieurs mesures visant à réduire les risques d'impacts dus aux mouvements de terrain :

- PPR argile sur le département de Seine-Saint-Denis, non encore réalisé,
- PPR argile en cours d'approbation sur le département du Val-de-Marne ;
- PPR mouvements de terrain prescrit à Saint-Denis, comportant à ce jour seulement une carte d'aléas ;
- PPR mouvements de terrain dans le Val-de-Marne encore non réalisé.

Seul le **PPR Argile en cours de validation sur le Val-de-Marne** présente une contrainte réglementaire pour la Ligne 15 Est. Ce projet de PPR impose la réalisation d'études géotechniques conformes à la norme NF P94-500 dont toutes les conclusions devront être appliquées pour toute construction nouvelle.

Les éléments du projet concernés par ce PPR sont :

- Les gares Val de Fontenay, Nogent-Le Perreux et Champigny Centre : la gare Val de Fontenay se situe en zone bleu clair (exposition moyenne), celle de Nogent-Le Perreux également, à la frontière de la zone verte (exposition faible) et Champigny Centre se trouve en zone verte.
- Les intergares situées entre Rosny-Bois-Perrier et Champigny Centre ;
- Les ouvrages annexes (OA) n° 731, 732, 741, 742, 743 et 744 ;
- Les entonnements de Champigny-sur-Marne.

La norme NF P94-500 mise en place depuis 2006 a été révisée et est applicable depuis le 03/11/2013. Cette nouvelle norme sur les missions d'ingénierie géotechnique a pour but de diminuer les risques de sinistres.

Des missions géotechniques ont déjà été effectuées (mission G11) et il est prévu de les poursuivre (G12...) lors des phases ultérieures de définition du projet. Les conclusions seront appliquées au projet, le rendant ainsi compatible avec le PPR Argile du Val-de-Marne.

Trois PPR mouvements de terrain ont été prescrits sur les communes de Neuilly-Plaisance, Saint-Ouen et Saint-Denis :

- PPR mouvements de terrain prescrit le 22/12/2004 pour les communes de Saint-Ouen et Neuilly-Plaisance ;
- PPR mouvements de terrain du 17/01/2005 pour la commune de Saint-Denis qui comprend à ce jour la carte d'aléas risque argile et la carte d'aléas risque gypse.

Ces PPR ne sont toutefois pas encore approuvés et donc pas en vigueur. Toutefois, dans l'attente de leur approbation, des plans localisent déjà les périmètres de risque et valent PPR approuvé, au titre de l'article R.111-3 du code de l'urbanisme. Ils imposent plusieurs mesures visant à réduire les risques d'impacts dus aux mouvements de terrain.

Les communes **d'Aubervilliers, Bobigny, Noisy-le-Sec, Pantin, Saint-Ouen et Saint-Denis sont soumises à des périmètre de risque valant PPR approuvé le 18/04/1995 pour les mouvements de terrain liés au gypse**. Pour le projet de la Ligne 15 Est, cela concerne en particulier :

- Les gares Stade de France, Mairie d'Aubervilliers, Fort d'Aubervilliers et Bobigny-Pablo Picasso ;
- L'arrière-gare de Saint-Denis Pleyel et les intergares situées entre Saint-Denis Pleyel et Pont de Bondy ;
- Les ouvrages annexes (OA) n°330, 631, 641, 642, 651, 652, 661, 662, 671, 672, 681, 682 et 692 ;
- Les sites d'entrée de tunneliers situés au niveau du Canal Saint-Denis (OA 641) et de la gare Pont de Bondy.

Enfin, les communes de **Rosny-sous-Bois, Pantin, Saint-Ouen et Noisy-le-Sec** sont règlementées par des périmètres de risque valant PPR approuvé le 18/04/1995 pour le risque lié aux anciennes carrières. Pour le projet Ligne 15 Est, cela concerne :

- Les gares Rosny-Bois-Perrier et Fort d'Aubervilliers et les intergares de part et d'autre ;
- Le SMR/SMI et son accès.

La reconnaissance préalable des cavités souterraines naturelles existantes, liées à la dissolution du gypse ou correspondant à d'anciennes carrières, est réalisée en phase étude et en phase travaux. Des campagnes de reconnaissance et des études géotechniques sont menées à l'avancement du chantier, conformément au processus formalisé par la norme NF P 94 500. Des adaptations sont faites en conséquence, comme le comblement des cavités avec des matériaux inertes.

Le projet de Ligne 15 Est est ainsi compatible avec les PPR et l'arrêté préfectoral du 18/04/1995.

### **Plan National Santé Environnement (PNSE) et le Plan Régional Santé Environnement (PRSE)**

**Le plan national santé environnement (PNSE)** est un plan qui, conformément à l'article L. 1311 du code de la santé publique, doit être renouvelé tous les cinq ans.

Le premier plan national santé environnement a été lancé en 2004 par le gouvernement. Puis, conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement et à la loi de santé publique du 9 août 2004, le gouvernement a élaboré un deuxième Plan national santé environnement.

Outil central de la politique de lutte contre les pathologies dues à l'environnement, ce deuxième PNSE a fait l'objet d'une communication en conseil des ministres le 24 juin 2009.

Le PNSE 1 rassemblait 45 actions classées en 8 axes, visant à couvrir le champ des interrelations entre environnement et santé, par l'identification et une meilleure prise en compte de l'ensemble des polluants et des milieux de vie. Il répondait aussi au Sixième programme d'action de l'Union européenne pour l'environnement qui inclut un volet « Environnement et santé » visant à « atteindre une qualité de l'environnement qui ne met pas en péril ni n'influence négativement la santé des personnes ». Il proposait de :

- identifier les risques pour la santé (dont des enfants et personnes âgées) pour "légiférer en conséquence";
- introduire des priorités environnementales et sanitaires dans d'autres politiques, et dans la législation relative à l'eau, l'air, les déchets et le sol ;
- développer la recherche dans le domaine santé-environnement ;
- mieux évaluer les risques des produits chimiques (Cf. directive Reach) par une amélioration et une meilleure communication des fiches de données de sécurité ;
- interdire ou limiter les pesticides les plus dangereux et par de meilleures pratiques d'utilisation ;
- mettre en œuvre la législation relative à l'eau (Directive cadre sur l'eau...) ;
- produire des normes sur la qualité de l'air et une stratégie sur la pollution atmosphérique ;
- Produire et appliquer une directive sur le bruit.

Le deuxième PNSE (2009-2013) s'inscrit dans la continuité du premier plan National Santé-Environnement (PNSE 1), bénéficiant ainsi de ses enseignements et de son impulsion. Avec l'élaboration du deuxième plan santé environnement, la France réaffirme l'importance que les pouvoirs publics français attachent à cette question et s'inscrit comme moteur sur ce sujet au niveau international. Il s'agit d'intégrer le principe de précaution (au sens de la charte de l'environnement, art. 5), contribuer à appliquer plusieurs directives européennes et certaines propositions du Grenelle de l'Environnement, qui – fin 2007 – souhaitait une mise à jour du PNSE 1 développant notamment :



- le thème de l'air intérieur ;
- la réduction des inégalités environnementales, inégalités d'exposition aux nuisances ou inégalités géographiques), inégalités de sensibilité (personnes vulnérables) ou les inégalités dans les moyens d'action (inégalités sociales) ;
- un mode de gouvernance par les 5 collèges du Grenelle (élargie à des représentants de consommateurs, de malades et de victimes), y compris pour la mise à jour des plans régionaux santé environnement (PRSE 2).

Les grands thèmes du PNSE2 :

- la réduction des pollutions à fort impact sur la santé ;
- les inégalités environnementales ;
- les risques émergents.

Il rassemble 58 actions et présente 12 mesures phares que sont :

- réduire de 30 % les PM 2,5 (particules de taille inférieure à 2,5 µm) dans l'air d'ici 2015, ainsi que les émissions de mercure, arsenic, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), benzène, perchloroéthylène et PCB/dioxines dans l'air et l'eau ;
- étiquetage sanitaire (matériaux de construction, de décoration) et obligation d'usage de produits moins émissifs dans les crèches et écoles ;
- favoriser les mobilités douces ;
- protéger les 500 périmètres de champs captant les plus menacés ;
- connaître et réduire les médicaments dans l'environnement, avec en juillet 2009 l'élaboration d'un plan national ;
- programme de biosurveillance sanitaire de la population dès 2010 ;
- tester dans quatre régions la traçabilité des expositions professionnelles ;
- Renforcer les contrôles des substances mises sur le marché (notamment concernant le risque pour les enfants) ;
- améliorer l'air des bâtiments accueillant des enfants (test de surveillance de la qualité de l'air dans 300 crèches et écoles, dès fin 2009); lister et traiter les crèches et écoles construites sur des sols pollués ;
- créer des postes de conseillers « Habitat santé » pouvant notamment se déplacer à domicile ;
- traiter 20 000 logements/an pour résorber l'habitat indigne ;
- Identifier et gérer les « points noirs environnementaux ».

Le plan se veut aussi un lieu de réflexion sur les risques émergents (nanotechnologies, ondes électromagnétiques, perturbateurs endocriniens...).

Le PNSE 2 est décliné en 16 fiches-action, qui transposent notamment les propositions du Grenelle de l'environnement concernant la santé et l'environnement.

Le troisième plan national santé environnement (PNSE3) a été adopté pour la période 2015-2019. Sa mise en œuvre est placée sous le copilotage des ministères en charge de la santé et de l'écologie.

Ce PNSE3 témoigne de la volonté du gouvernement de réduire autant que possible et de façon la plus efficace les impacts des facteurs environnementaux sur la santé afin de permettre à chacun de vivre dans un environnement favorable à la santé. Il s'articule autour de 4 grandes catégories d'enjeux :

- Des enjeux de santé prioritaires ;
- Des enjeux de connaissance des expositions et de leurs effets ;
- Des enjeux pour la recherche en santé environnement ;
- Des enjeux pour les actions territoriales, l'information, la communication, et la formation.

**Le 2<sup>e</sup> plan régional santé environnement (PRSE2)** est la déclinaison régionale du PNSE et a pour fonction de définir les objectifs régionaux en matière de santé environnementale et les actions à mettre

en œuvre afin de mieux détecter, évaluer et gérer l'ensemble des risques sanitaires liés aux agents chimiques, bactériologiques et physiques présents dans les différents milieux de vie. Ce 2<sup>e</sup> plan régional a été approuvé par arrêté préfectoral du 27/07/2011. Il présente l'état des lieux de la santé environnementale en Ile-de-France puis décline 16 fiches actions et 2 fiches informatives.

Le PNSE comme le PRSE ne présentent pas de contraintes pour un projet de métro souterrain qui est, par ailleurs, cohérent avec leurs objectifs.

## Les textes applicables

### Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

La mise en œuvre de l'opération ligne 15 Est nécessite des acquisitions foncières pouvant amener à des expropriations, le cas échéant. C'est ainsi que l'enquête publique conduite est celle préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, qui est régie par :

- les articles L.123-1, R.123-1 et suivants et R.126-4 du Code de l'environnement ;
- L.1, L.110-1, L.110-2 et L.121-1 à L.121-5, L.122.1, R.122-1 et 2, R.122-2 et R.R.241-1 du Code de l'expropriation ;
- L'article 20-2 de la loi n°2010-597 du 03/06/2010 relative au Grand Paris ; (le II de l'article 5 de cette loi renvoie aux articles L.522-1 à L.522-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2010-1133 du 20/09/2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi du 03/06/2010).

Comme le dispose l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique « si l'expropriation est poursuivie au profit de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet ». Ainsi, la DUP intervenant au bénéfice de la Société du Grand Paris, établissement public de l'Etat, vaudra déclaration de projet.

### Une évaluation socio-économique obligatoire

Pour ce projet, elle a été établie conformément au code des transports, notamment ses articles L.1511-1 à L.1511-5 et R.1511-1 à R.1511-10 relatifs à l'élaboration des projets, et au décret n° 2013-1211 du 23/12/2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31/12/2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017.

### Un projet soumis à étude d'impact

L'article L122-1 du Code de l'environnement précise que « les projets de travaux, ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact ».

L'article R122-2 du Code de l'environnement et son annexe, quant à eux, précisent les opérations soumises systématiquement à étude d'impact et celles relevant d'un examen au cas par cas. Ainsi, la ligne 15 Est est bien soumise à étude d'impact, car relevant notamment des rubriques :

- 5°) Infrastructures ferroviaires, a° voies ferroviaires de plus de 500 m et b° création de gares de voyageurs ;
- 7°) Ouvrages d'art, b° tunnels et tranchées couvertes d'une longueur supérieures à 300 m ;

- 8°) Transport guidé de personnes : tramways, métros souterrains et aériens, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport de personnes.

Cette étude d'impact, codifiée par l'article R122-5 du Code de l'environnement, permet, après une description de l'état initial du site, d'apprécier les conditions d'insertion dans l'environnement, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement, et les avantages attendus de la réalisation du projet. Elle doit aussi justifier le choix du parti d'aménagement retenu parmi les variantes envisagées.

L'étude d'impact permet :

- d'aider le maître d'ouvrage à concevoir un projet respectueux de l'environnement ;
- d'aider l'autorité chargée de l'instruction administrative du dossier à la prise de décisions ;
- d'informer le public et de recueillir ses observations.

Par ailleurs, selon l'article 2 de la loi n°76-629 du 10 Juillet 1976, relative à la protection de la nature (désormais codifié aux articles L.122-1 à L.122-3 du Code de l'environnement), l'étude d'impact est la règle et la dispense l'exception pour les travaux et projets d'aménagements entrepris par une collectivité publique, ou qui nécessitent une autorisation ou une décision d'approbation.

Le contenu de l'étude d'impact est réglementairement défini, conformément aux dispositions des articles L. 122-1 et suivants du Code de l'environnement, relatif aux études d'impact.

Conformément à l'article R. 112-3 du Code de l'environnement, cette étude présente successivement :

- **un résumé non technique** de l'étude d'impact, afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude ;
- **une analyse de l'état initial du site et de son environnement**, à l'intérieur de l'aire d'étude retenue, afin de cerner tous les effets significatifs du projet sur les milieux naturel et humain ;
- **les raisons pour lesquelles**, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés, **le projet présenté a été retenu** ;
- **une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement**. Cette prévision des impacts doit rester la plus factuelle possible. Cette détermination initiale doit être complétée par une appréciation de l'importance des impacts, en fonction de la vulnérabilité des milieux concernés comme l'irréversibilité de leurs effets et de l'existence de moyens propres à en limiter les conséquences ;
- **les mesures envisagées par le Maître d'Ouvrage** ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;
- **une analyse des méthodes utilisées** pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.

L'article L.122-1 du Code de l'environnement précise notamment que « *les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences. Cette étude d'impact est transmise pour avis à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement par l'autorité chargée d'autoriser ou d'approuver ces aménagements ou ces ouvrages.* »

### Un projet soumis à enquête publique

Pour les travaux devant être précédés d'une étude d'impact au titre de l'article L122-1 du Code de l'environnement, une enquête publique est requise, conformément aux articles L123-2 et R123-1 du

Code de l'environnement. Elle est régie par les articles R123-2 à R123-27 du Code de l'environnement.

### **Une enquête « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme »**

Le projet soumis à enquête publique ne nécessite pas de mettre en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou encore le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) qui est explicitement compatible avec le projet.

Les articles L.153-54 et suivants font obligation aux communes de mettre en compatibilité les dispositions de leur Plan Local d'Urbanisme avec les projets faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique. Seuls les textes concernant les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les plans d'occupation des sols (POS) sont donc mentionnés.

En application des articles L123-16 et R123-23 du Code de l'urbanisme, l'enquête publique portera également sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées par le projet, à savoir, dans le cas présent, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne..

Conformément à l'article L123-16 du Code de l'urbanisme « *la déclaration d'utilité publique (...) d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :*

- *l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;*
- *l'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint du représentant de l'Etat dans le département, du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, du maire de la commune sur le territoire de laquelle est situé le projet, de l'établissement public mentionné à l'article L122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L121-4, et après avis de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu par le deuxième alinéa de l'article L123-6, du conseil municipal.*

*La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan. »*

Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique des 10 communes concernées ont été réalisés en concertation avec les services de l'Etat (Direction de l'Unité Territoriale de la DRIEA) et les communes et sont joints au dossier d'enquête publique unique.

La commune de Saint-Denis a mis en révision générale son PLU qui a été approuvé le 10/12/2015, mais a fait l'objet d'un recours gracieux. Afin de sécuriser l'implantation de la ligne 15 Est sur la commune, il a ainsi été décidé de présenter à l'enquête, à la fois un projet de modification du POS issu de la modification du 30/01/2014 et également un autre portant sur PLU approuvé de la commune.

Pour la commune de Rosny-sous-Bois, deux dossiers sont également présentés à enquête, le PLU en vigueur et le PLU révisé, approuvé le 16/12/2015. Dans l'attente d'avoir purgé les délais de recours, il a également été décidé de présenter ces deux documents.

La mise en compatibilité sera effective sur les documents d'urbanisme des communes qui seront alors en vigueur.

Les dossiers ont fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint le 10/12/2016, de niveau interdépartementale (Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis), dans le cadre de la procédure d'examen

conjoint du projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme en application de l'article L123-16 du Code de l'urbanisme. Une seconde réunion a été organisée le 09/02/2016 pour pallier une erreur matérielle dans la diffusion à une personne publique pour la réunion du 10/12/2015.

Les procès verbaux de ces deux réunions étaient joints au dossier d'enquête publique (pièce 1.2).

### **Evaluation environnementale des documents d'urbanisme de Saint-Denis et de Rosny-sous-Bois**

En application de l'article L.104-1 à L.104-3 et des articles R.104-8 et suivants du Code de l'urbanisme, certains dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme doivent être soumis à évaluation environnementale.

Le contenu de l'évaluation environnementale requis pour un dossier de mise en compatibilité, en application des dispositions de l'article R.104-18 du code de l'urbanisme, modifié par le Décret n°2015-1783 du 28/12/2015, est le suivant :

- « 1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu, et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L.122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;
- 2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;
- 3° Une analyse exposant :
  - a) les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
  - b) les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L.414-4 du code de l'environnement ;
- 4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitutions raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;
- 5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences envisageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
- 7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. »

Par ailleurs, l'article R.104-19 de ce code, applicable au 01/01/2016, dispose concernant le degré de détail des informations fournies dans l'évaluation environnementale que « *le rapport est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. Il peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents. L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement définit à l'article R.104-21 est consultée, en tant que de besoin, sur le degré de précision des informations que doit contenir le rapport de présentation.* »

Cette évaluation environnementale des évolutions des documents d'urbanisme est requise dès lors que la mise en œuvre de l'évolution du droit du sol est susceptible d'engendrer des effets significatifs sur l'environnement et identifie ainsi les incidences notables sur l'environnement. L'objet de l'évaluation environnementale réalisée ici sur ces deux PLU est l'évolution du droit des soles visant à

permettre la réalisation du Grand Paris Express. Le projet tel que soumis à la procédure d'enquête publique, a préalablement fait l'objet :

- d'une évaluation stratégique environnementale en application de la directive 2001/42/CE et de la loi du 03/06/2010 relative au Grand Paris, jointe au dossier de débat public ;
- d'une déclaration au titre de l'article L.122-10 du code de l'environnement, précisant la manière dont il a été tenu compte du rapport d'évaluation environnementale et les motifs qui ont fondé les choix opérés lors de l'élaboration du Schéma d'ensemble, prévu par l'article 2 de la loi du Grand Paris ;
- d'une étude d'impact, en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre du projet ligne 15 Est ne prévoit que des adaptations ponctuelles des documents visant à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du réseau de transport en souterrain et à adapter les règles régissant les constructions en surface, afin de rendre possibles l'implantation en surface des émergences du réseau de transport (gares et ouvrages annexes).

Les PLU qui comprennent tout ou partie d'un site Natura 2000 pour des dossiers de mise en compatibilité qui comportent des réductions de protections paysagères (dispositions de l'article L153-31 du code de l'urbanisme) sont soumis à cette évaluation environnementale.

Ainsi, pour la commune de Saint-Denis, du fait de la présence en extrémité Est du territoire communal, du site Natura 2000 du parc « Georges Valbon » appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013, et du fait de la réduction ponctuelle d'une protection paysagère par le dossier de mise en compatibilité, le document d'urbanisme est soumis à la procédure d'évaluation environnementale. Cette dernière est commune aux dossiers de mise en compatibilité du POS et du PLU de Saint-Denis, tous deux présents au sein du dossier de DUP pour la réalisation de la ligne 15 Est.

Dans le cas de la ville de Rosny-sous-Bois, en raison de la présence en extrémité Sud-Est du territoire communal du site Natura 2000 du parc intercommunal du Plateau d'Avron, appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013, et du fait de la réduction ponctuelle d'une protection paysagère par le dossier de mise en compatibilité, le document d'urbanisme est soumis à la procédure d'évaluation environnementale.

### **Avis de l'Autorité environnementale sur les évaluations environnementales des PLU de Saint-Denis et de Rosny-sous-Bois**

Les deux dossiers ont été soumis à avis de l'Autorité environnementale (en l'espèce le préfet de la Seine-Saint-Denis) le 08/04/2016 et un avis a été rendu pour chacun d'eux le 04/05/2016.

Ces avis sont rendus en application de l'article L.104-6 du code de l'urbanisme et portent sur les adaptations réglementaires du PLU de Saint-Denis et celui de Rosny-sous-Bois, nécessaires à leur mise en compatibilité avec la réalisation du projet de Ligne 15 Est du réseau de transport complémentaire du Grand Paris.

Ils sont émis en complément de l'avis de l'autorité environnementale (CGEDD) en date du 20/01/2016 sur la ligne 15 Est que l'autorité décisionnaire doit par ailleurs prendre en considération.

Conformément à l'article R.104-23 du code de l'urbanisme, ces avis procèdent d'une analyse de:

- l'évaluation environnementale contenue dans le dossier de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique des projets de PLU de Saint-Denis et de Rosny-sous-Bois ;
- la prise en compte de l'environnement par les adaptations apportées au document d'urbanisme.

Ces avis étaient joints au dossier d'enquête (pièce I.4.b). Ils sont examinés à la fin du chapitre 3 du présent rapport.

### **L'avis de l'Autorité environnementale**

Le dossier est soumis à avis de l'Autorité environnementale (dans le cas présent le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), en application des articles L.122-1, R.122-6 et R.122-7 du Code de l'environnement. Cet avis doit être inséré dans le dossier d'enquête (dans le cas présent, il figure bien dans la pièce J8 du dossier d'enquête publique unique).

L'Autorité environnementale (Ae) a été saisie par le préfet de la Seine-Saint-Denis le 29/10/2015, conformément à l'article R.122-6 du Code de l'environnement. Elle a rendu son avis le 20 janvier 2016.

Cet avis et la réponse de la maîtrise d'ouvrage (également insérée dans la pièce J9 du dossier d'enquête unique) sont examinés à la fin du chapitre 3 du présent rapport.

### **Réponse du maître d'ouvrage à l'Avis de l'Autorité environnementale**

Le pétitionnaire a établi un mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, mémoire qui était joint au dossier d'enquête publique unique (pièce J9).

### **Les mesures de concertation mises en œuvre**

Une concertation préalable à l'enquête publique a été réalisée, conformément aux dispositions du code de l'environnement (articles L.120-1 à L.120-2 et L.121-1 à L.121-16), relatives à la participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. Le STIF a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP), qui a ouvert une phase de concertation sous l'égide d'un garant indépendant, qui s'est déroulée du 11 février au 30 mars 2013.

Cette concertation a permis d'informer les habitants, élus, acteurs associatifs et économiques des communes concernées et de recueillir leurs avis sur le projet pour l'enrichir. Le dispositif mis en œuvre s'est appuyé sur une large gamme de supports d'information :

- 10 réunions publiques ont été organisées entre le 12/02/2013 et le 27/03/2013 ;
- 6 rencontres voyageurs et espaces de dépôt d'avis ont été tenues entre le 27/02/2013 et le 15/03/2013,
- le dossier de concertation, document de 53 pages présentant en détail les objectifs et caractéristiques du projet a été diffusé à 7000 exemplaire, envoyé aux partenaires du STIF, aux communes et intercommunalités du territoire, à ACTEP et ORBIVAL et mis à disposition du public sur le lieu des réunions publiques et des rencontres voyageurs ;
- un site Internet dédié au projet ([www.grandparisexpress-ligneorange.fr](http://www.grandparisexpress-ligneorange.fr)) a été ouvert le 09/01/2013 et, disponible par flashcode a permis de proposer une information complète sur le projet et sur la démarche de concertation, avec les rubriques suivantes : projet, objectifs, caractéristiques et effets, porteurs de projet, coût et modalités de financement. Une carte interactive permettait de prendre connaissance du tracé, des stations et de disposer d'informations spécifiques pour chacune d'elles. Plusieurs documents étaient également téléchargeables. Ce site a reçu 7 300 visites durant la période de concertation. Les sites Internet du STIF, des partenaires et collectivités territoriales concernés (y compris Plaine Commune et Est Ensemble) ont également annoncé la concertation ;
- une campagne d'affichage a été réalisée dans les stations des réseaux RATP et SNCF et sur le lieux de vie des communes traversées, selon 7 formats différents. Au total plus de 3 870 affiches ont été distribuées ;

- le dépliant d'information à 5 volets présentant notamment les modalités de la concertation a été distribué à 560 000 exemplaires. Une carte T détachable permettait d'exprimer son avis ;
- Une lettre d'information sur la ligne Orange a été publiée en décembre 2012, avant le démarrage de la concertation. Imprimée à 2200 exemplaire, elle a été diffusée à une liste de personnalités régionales et auprès des collectivités concernées pour mise à disposition du public
- la presse nationale, régionale et locale a diffusé un communiqué de presse du STIF ;
- un film de présentation du projet Ligne Orange a été réalisé et diffusé dans les cinq premières réunions publiques et lors des rencontres voyageurs et était en ligne sur le site Internet. Le film n'a plus été diffusé dans les réunions publiques après la communication du Premier ministre du 06/03/2013 car il ne mentionnait pas cette intervention ;
- une plaquette d'information «Le Nouveau Grand Paris et la ligne Orange » a été diffusée à 15 000 exemplaires et détaillait les annonces faites par le Premier ministre le 06/03/2013 sur le calendrier et le financement du Grand Paris Express et du plan de mobilisation pour les transports, ainsi que les implications pour le projet de ligne Orange. Cette plaquette était disponibles sur les lieux des réunions publiques et diffusée par tractage ;
- 24 totems ont été installés à l'emplacement des futures stations de la ligne Orange pour informer les habitants et usagers des territoire sur le tracé envisagé. L'adresse du site Internet du projet et un « flash code » renvoyaient au site ;
- et panneaux d'exposition.

Le public a pu contribuer au projet et exprimer son avis par écrit et par oral, totalisant 2 649 contributions:

- sur le site Internet dédié, avec la possibilité de déposer un avis en ligne (110);
- via des fiches mises à disposition du public lors des réunions publiques et des rencontres voyageurs (219, dont 106 en réunions publiques et 113 en rencontres voyageurs) ;
- via des cartes T, volets détachables inclus dans les dépliants d'information, permettant l'envoi (sans frais) d'un avis écrit (2 135);
- lors des 10 réunions publiques (interventions orales 174) ;
- par des contributions officielles par courrier (11).

Le bilan de cette concertation a été approuvé par le conseil d'administration du STIF le 11/12/2013. Cette concertation a mis en évidence la forte attente du projet. Les questions posées par le public se sont concentrées sur le choix de l'itinéraire et l'emplacement des gares. La satisfaction globale du public à l'égard du tracé a été soulignée, même si des interrogations se sont manifestées fréquemment au sujet du tracé de la ligne en général (en parallèle du T1 et du RER E) et de la desserte du centre de Drancy (pour laquelle la mobilisation des habitants et de leurs élus en faveur de la modification du tracé a été forte).

Les inquiétudes exprimées ont portées sur la mise en œuvre du projet, tant au niveau de sa gouvernance que de celui du financement et du calendrier. Toutefois, les annonces du Premier ministre du 06/03/2013 sur le Nouveau Grand Paris ont apporté satisfaction et répondu à certaines craintes. Si les gains de temps et de confort au quotidien étaient de nature à satisfaire le public, ce dernier s'est montré attentif à la qualité de l'organisation des transports (accessibilité PMR, intermodalité, rabattements...). L'impact des travaux sur le cadre de vie a également été abordé (sur l'environnement, la congestion automobile autour des gares, la vie locale...).

Ces points ont, dans la mesure du possible, été pris en compte lors de la conception du projet : positionnement optimisé des gares, exploitation retenue en rocade générant une interopérabilité avec la ligne rouge 15 Sud, optimisation des correspondances au niveau des gares...



Le conseil d'administration du STIF n'a toutefois pas retenu la desserte du centre ville de Drancy par la ligne 15 Est mais s'est engagé à desservir la ville par un mode lourd d'ici 2035 et à lancer des études rapidement.

Les études préliminaires ont porté sur le tracé privilégié issu de cette concertation et c'est donc ce projet de ligne 15 Est tel que défini lors des études préliminaires menées en 2013-2014 et ajusté en 2015 par la SGP qui est présenté dans le dossier mis à enquête.

### **Mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet**

Plusieurs enquêtes et autorisations seront ensuite nécessaires afin de mener à terme le projet de la ligne 15 Est. Celles-ci porteront sur les permis de construire à délivrer pour les stations de la ligne et le SMR/SMI, la définition précise des parcelles à acquérir et les ayant-droit à indemniser dans le cadre d'enquêtes parcellaires ; au titre des installations classées pour la protection de l'environnement si certaines installations du projet ou nécessaires au chantier le requièrent (régimes d'autorisation, d'enregistrement ou de déclaration) ; au titre des défrichements si des autorisations sont nécessaires ; au titre de la police de l'eau, si les incidences du projet sur la ressource en eau et le milieu aquatique et les seuils techniques de chacune des rubriques sont atteints pour le régime d'autorisation et nécessitant une enquête dite « loi sur l'eau » ; dans le cas où le projet ne pourrait éviter toute incidence sur des espèces sensibles, une procédure de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques ou floristiques protégées pourra être lancée, portant sur la prise en compte de la biodiversité dans le projet et la pertinence des mesures proposées pour préserver les espèces protégées présentes ; autorisation de travaux dans le périmètre de protection de monuments historiques, ...

Dans le cadre de la modernisation du droit à l'environnement et de la simplification des démarches administratives, le Gouvernement a décidé d'unifier par étapes certaines procédures et de fusionner les autorisations nécessaires pour la réalisation d'un projet. Ceci permet notamment de réduire le délai d'obtention des actes et le nombre des interlocuteurs pour le porteur de projet.

- Dans le cadre de la procédure d'autorisation unique IOTA (Installation, Ouvrages, Travaux, Activités) conduit ainsi à une décision unique du préfet du département pour l'ensemble des décisions de l'Etat relevant : du code de l'environnement (police de l'eau, législation des réserves naturelles nationales et sites classés, des dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés) et du code forestier (autorisation de défrichement) ;
- Certains types d'ICPE : L'expérimentation relative au « certificat de projet » peut également concerner les projets d'installations présentant un intérêt majeur pour l'activité économique, compte tenu du caractère stratégique de l'opération concernée, de la valeur ajoutée qu'elle produit, de la création ou de la préservation d'emplois qu'elle permet ou du développement du territoire qu'elle rend possible à compter du 01/08/2015, à la date de publication de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques. Cette simplification permet de fusionner jusqu'à cinq décisions qui peuvent être nécessaires pour la réalisation du projet telles que l'autorisation ICPE, celle portant sur le défrichement, ou encore de dérogation « espèces protégées » ....



## DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

### Les acteurs du projet

#### Maîtrise d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est la personne, morale ou physique, pour le compte de laquelle est réalisé un projet.

- **La Société du Grand Paris (SGP) est le maître d'ouvrage** du projet faisant l'objet de la présente enquête publique.

Cet établissement public de l'État à caractère industriel et commercial a été créé par l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. La Société du Grand Paris a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures.

En application de l'article 20-2 de la loi du 3 juin 2010, ajouté à la loi du 3 juin 2010 par l'ordonnance n° 2014-690 du 26 juin 2014, la Société du Grand Paris peut être désignée maître d'ouvrage de projets de création ou d'extension d'infrastructures du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France prévoyant au moins une correspondance avec le réseau de transport public du Grand Paris. Elle dispose alors à cette fin des possibilités qui lui sont reconnues par le II de l'article 7 de la loi du 3 juin 2010, et notamment de la possibilité d'acquérir, au besoin par voie d'expropriation, des biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation de l'infrastructure de transport public.

En application de ces dispositions, par une délibération du 11 février 2015, le conseil d'administration du STIF a désigné la Société du Grand Paris maître d'ouvrage de la «Ligne 15 Est», projet faisant l'objet du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, qui correspond au tronçon du réseau complémentaire structurant intégré à la liaison de rocade de la ligne 15 et une convention de maîtrise d'ouvrage a été conclue en date du 28 avril 2015 entre le STIF et la Société du Grand Paris.

Dans le cadre du programme du réseau Grand Paris Express, la Société du Grand Paris travaille en étroite collaboration avec le **Syndicat des transports d'Île-de-France** (STIF).

- **Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France.** À ce titre, il est chargé d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics de voyageurs de la région.

Ses principales prérogatives sont les suivantes :

- création des conditions générales d'exploitation, création des titres de transport et fixation de leurs tarifs ;
- définition de l'offre de transport et du niveau de qualité des services dans le cadre de contrats signés avec les transporteurs ;
- coordination de la modernisation du système de transports publics francilien et cofinancement de la modernisation ou de la création d'équipements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service ;
- évaluation et révision du plan de déplacements urbains d'Île-de-France.

Une coordination entre le STIF et la Société du Grand Paris s'avère nécessaire à plusieurs titres :

- Le réseau de transport public du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, est conçu comme étant en connexion avec le reste du réseau de transport public (existant ou futur), dont le STIF a la responsabilité.
- Le STIF est maître d'ouvrage conjoint, avec la RATP, du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen. Une réflexion commune quant aux modalités techniques de service et d'exploitation est nécessaire.
- L'exploitation des lignes, ouvrages et installations conçus et réalisés par la Société du Grand Paris sera effectuée sous la responsabilité du STIF, qui désignera l'exploitant.
- Après avoir été acquis par la Société du Grand Paris, le matériel roulant sera transféré en pleine propriété au STIF qui le mettra à disposition des exploitants.

Ainsi, la Société du Grand Paris et le STIF sont associés dans la mise en œuvre du Grand Paris Express afin que ces nouveaux transports collectifs structurants soient parfaitement articulés aux autres modes de transport, selon les principes généraux suivants :

- les deux entités s'accordent sur les modalités d'information réciproque de leurs projets au travers d'instances de coordination régulières et transversales ;
  - le STIF participe aux différents comités de pilotage locaux mis en place à l'initiative de la Société du Grand Paris ;
  - des travaux partenariaux sont menés entre la Société du Grand Paris et le STIF sur tous les sujets nécessitant une validation, ou préparant une décision future, de la part de l'autorité organisatrice : en particulier, le STIF est étroitement associé à la définition du service en gare et en ligne ;
  - conformément à l'article 4 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, modifié par l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et au décret n° 2015-308 du 18 mars 2015, le STIF est associé à l'élaboration des dossiers d'enquête publique préalables à déclaration publique, dont les documents constitutifs lui sont soumis pour approbation préalable ;
  - conformément à l'article 15 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, modifié par l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et au décret n° 2015-308 du 18 mars 2015, le STIF est associé à l'élaboration de l'ensemble des documents établis par la Société du Grand Paris pour la réalisation des opérations d'investissement concernant la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, qui lui sont soumis pour approbation préalable jusqu'à la décision de la Société du Grand Paris d'engager les travaux.
- **La RATP (Régie autonome des transports parisiens)** est un établissement public à caractère industriel et commercial de l'État exploitant une partie des réseaux de transports publics d'Ile-de-France.

En particulier, la RATP est exploitante jusqu'en 2039 de l'intégralité de la ligne 14 du métro, ainsi que des autres lignes actuelles du métropolitain. La RATP assurera ainsi l'exploitation de la ligne 14 prolongée au nord à Saint-Denis Pleyel et au sud à l'aéroport d'Orly dans le cadre du Grand Paris Express.

En application de l'article L.1241-4 du code des transports, la RATP exerce, conjointement avec le STIF, la maîtrise d'ouvrage du prolongement de la ligne 14 compris entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen. En outre, par convention du 24 février 2015, la Société du Grand Paris a temporairement transféré à la RATP la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux relatifs au prolongement de la ligne 14 entre Olympiades et l'aéroport d'Orly.

Enfin, conformément à l'article L.2142-3 du code des transports, la RATP est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de

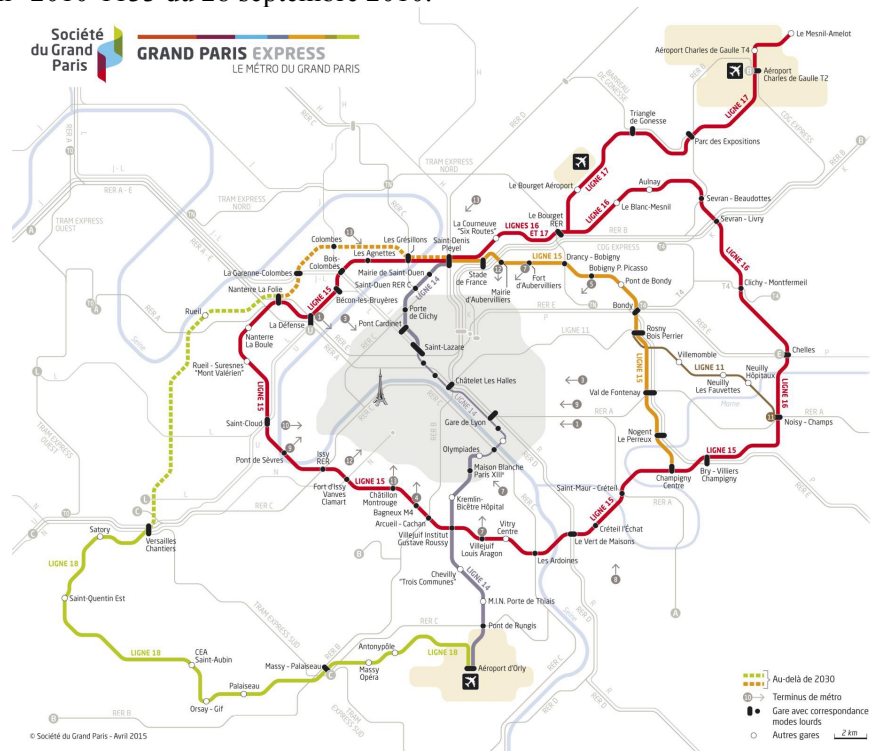
voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau ; à ce titre, elle est « responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île-de-France» .

## Présentation de l'opération

### Cadrage

Le nouveau réseau de métro automatique du Grand Paris Express a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Île-de-France. Le réseau complet totalise environ 200 km de tracé et compte soixante-douze gares. Il est composé :

- du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011, comprenant des liaisons en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes ( ligne rouge et ligne verte correspondant aux lignes 15, 16, 17 et 18) complétées par une liaison radiale (ligne bleue correspondant à la ligne 14),
- et du réseau complémentaire structurant («ligne orange » correspondant à une portion de la ligne 15 entre Champigny Centre et Saint-Denis Pleyel, liaison pouvant être prolongée jusqu'à Nanterre et au prolongement de la ligne 11 entre Rosny Bois-Perrier et Noisy-Champs) qui constitue l'offre de transport public complémentaire, prévu par l'article 1er du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010.



Le dossier d'enquête publique présente le projet de création de la portion Est de la ligne 15 du Grand Paris Express, correspondant à la portion de « ligne orange » comprise entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre. Cette enquête concerne les communes suivantes :

- Département de Seine-Saint-Denis :
  - Saint-Ouen ;
  - Saint-Denis ;
  - Aubervilliers ;
  - Drancy ;
  - Bobigny ;
  - Pantin ;
  - Noisy-le-Sec ;
  - Bondy ;
  - Rosny-sous-Bois
- Département du Val-de-Marne
  - Fontenay-sous-Bois ;
  - Le Perreux-sur-Marne ;
  - Nogent-sur-Marne ;
  - Champigny-sur-Marne.

La ligne 15 en rocade, d'une longueur d'environ 75 km, dessert directement les trois départements de la petite couronne (Seine-Saint-Denis, Val de Marne, Hauts de Seine) ; elle est également raccordée à l'ouest de la Seine-et-Marne en son terminus de Noisy-Champs.

La ligne 15 présente plusieurs gares de correspondance avec d'autres lignes du réseau Grand Paris Express : Saint-Denis Pleyel (correspondances avec les lignes 14, 16 et 17), Villejuif Institut Gustave Roussy (correspondance avec la ligne 14), Noisy-Champs (correspondance avec la ligne 16, ainsi qu'avec le prolongement de la ligne 11, relevant précédemment de la « ligne orange ») ; par ailleurs, au-delà de l'horizon 2030, il est prévu que la gare Nanterre La Folie permette la correspondance entre la ligne 15 et les prolongements des lignes 16 / 17 (en provenance de Saint-Denis Pleyel) et 18 (en provenance de Versailles Chantiers).

Le présent projet de ligne 15 Est représente un linéaire total d'environ 23 km et comporte 11 gares.



Plus précisément :

- Le projet comprend un tunnel d'environ 26 kilomètres, dont 23 en rocade autour de Paris du nord au sud-est, qui reliera Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre. Le linéaire complémentaire correspond à des voies de service.
- Le projet présenté à l'enquête publique comprend 11 gares souterraines, y compris la gare de Champigny Centre réalisée pour l'essentiel par la ligne rouge - 15 Sud. La gare Champigny Centre est réalisée pour l'essentiel au titre du projet de tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs du réseau de transport public du Grand Paris (ligne rouge / ligne rouge - 15 sud), qui a été déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'État n°2014-1607 du 24 décembre 2014. Cependant des travaux de finalisation du génie civil de la boîte souterraine de la gare seront réalisés dans le cadre du projet de la Ligne 15 Est. La gare Saint-Denis Pleyel est quant à elle exclue du périmètre du projet car réalisée au titre du projet de tronçon Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel du réseau de transport public

du Grand Paris (ligne rouge / lignes 16 et 17 Sud), qui a fait l'objet d'une enquête préalable à déclaration d'utilité publique du 13 octobre au 24 novembre 2014.

- La Ligne 15 Est est en outre dotée d'un site de maintenance et de remisage (SMR) et d'un site de maintenance des infrastructures (SMI) tous deux prévus à Rosny-sous-Bois, et de 28 ouvrages de service. Enfin, une option du projet consiste à réaliser une liaison de service qui permettrait une circulation des trains de travaux entre la ligne 15 et la ligne 16/17.

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

L'implantation des gares a été étudiée par le STIF durant la phase d'études préliminaires, en concertation continue avec les collectivités territoriales concernées.

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

A terme, 16 lignes de transport (RER, métro, tramway, BHNS existant et en projet) seront connectées aux gares de la Ligne 15 Est.

Les ouvrages de correspondance vers les modes ferroviaires lourds font partie intégrante du projet d'infrastructure présenté à l'enquête publique. En complément, pour chacune des gares d'interconnexion, des études conduites par les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures ferroviaires sont en cours en vue d'apprécier la capacité des espaces existants à prendre en charge de manière satisfaisante les flux de correspondants nouveaux générés, à terme, par le réseau Grand Paris Express.

Ces premières analyses, en cours d'approfondissement sous le pilotage du STIF, pourront déboucher localement sur l'identification de projets consistant à mettre à niveau certains pôles de correspondance. Ces travaux seraient alors coordonnés, dans leur conception comme dans leur calendrier, avec la réalisation des infrastructures Grand Paris Express au titre des projets présentés à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

## Historique

Le projet de Ligne Orange a émergé au cours des débats publics consacrés aux projets Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris qui ont eu lieu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011.

De nombreuses voix se sont élevées pour demander la convergence des deux projets. Le 26 janvier 2011, l'État et la Région Île-de-France ont adopté un protocole « relatif aux transports publics en Île-de-France » qui propose la création du projet Grand Paris Express, synthèse d'Arc Express et du Réseau de Transport du Grand Paris. Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par décret le 24 août 2011, propose un « réseau complémentaire structurant » ou Ligne Orange, qui complète la desserte proposée par les lignes Rouge, Verte et Bleue du Réseau de transport public du Grand Paris.

Reliant en rocade Saint-Denis Pleyel à Rosny-Bois-Perrier et, de là, par deux branches séparées, Champigny Centre d'une part et Noisy-Champs d'autre part, la Ligne Orange est un maillon essentiel du GPE qui doit permettre de décharger un réseau central saturé, notamment les lignes de RER ou certaines lignes de métro comme la ligne 13. C'est donc l'ensemble des voyageurs qui verront leurs conditions de transport s'améliorer, par une meilleure fiabilité des temps de parcours et un meilleur confort dans les rames.

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

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

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

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

- d'une « rocade ou ligne 15 de métro ferré et enterré (...) Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis Pleyel, Rosny-Bois-Perrier, Champigny Centre » (cette rocade inclut le projet de ligne orange – 15 Est objet de la présente enquête publique) ;
- « de transports automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement (les lignes 16, 17, 18) ».

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

Ainsi, le bilan de la concertation de la Ligne Orange approuvé au Conseil du STIF du 11 décembre 2013 acte, à l'issue des échanges entre le maître d'ouvrage STIF, la population et l'ensemble des acteurs locaux, la séparation de la Ligne Orange en deux projets distincts : la Ligne 15 Est reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre d'une part, et le prolongement de la ligne 11 de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs d'autre part.

Ce bilan conclut notamment sur la décision du Conseil du STIF de poursuivre les études de la Ligne 15 Est [Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre] d'une part et du prolongement de la ligne 11 du métro de Rosny Bois Perrier à Noisy-Champs d'autre part, en cohérence avec les arbitrages de l'Etat.

Ces décisions se fondent sur le constat que le prolongement de la ligne 11 du métro de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs présente une attractivité équivalente à celle qu'aurait eu la branche de la ligne orange reliant Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs, lui permettant d'assurer le désenclavement des territoires concernés. En outre, cette substitution permet une simplification de fonctionnement de la future ligne 15 du Grand Paris Express et de la configuration de la gare Rosny-Bois-Perrier.

Sur la base de ces éléments, le STIF a engagé les études visant à élaborer le Schéma de Principe et le dossier d'enquête d'utilité publique de la Ligne 15 Est.

Par une délibération du 11 février 2015, le conseil d'administration du STIF a désigné la Société du Grand Paris maître d'ouvrage de la Ligne 15 Est, et une convention de maîtrise d'ouvrage a été conclue en date du 28 avril 2015 entre le STIF et la Société du Grand Paris. C'est le projet de ligne 15 Est tel que défini lors des études préliminaires menées en 2013-2014 par le STIF, et ponctuellement ajusté en 2015 par la Société du Grand Paris, qui est présenté dans ce dossier.



## Objectifs

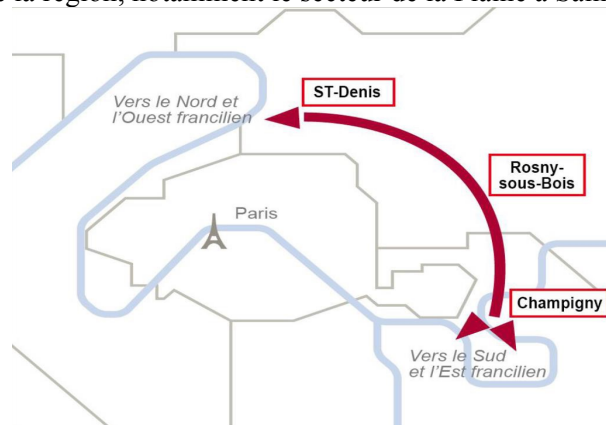
Aujourd'hui, 325 000 habitants et 170 000 emplois sont localisés dans un rayon de 1 000 mètres autour d'une des futures gares de la ligne 15 Est.

**A l'horizon 2030, la fréquentation de l'ensemble de la Ligne 15 Est est estimée entre 100 millions et 140 millions de voyageurs annuels**, soit en moyenne environ 50 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin. La Ligne 15 Est contribuera à diminuer la fréquentation d'une partie du réseau de transports collectifs (métro, RER et tramway).

Les objectifs du projet de Ligne 15 Est, rappelés lors de la concertation de 2013, s'inscrivent dans les objectifs du programme Grand Paris Express et peuvent être résumés en trois objectifs principaux qui justifient l'intérêt du projet :

### ➤ **Désenclaver l'est francilien et apporter de nouvelles dessertes :**

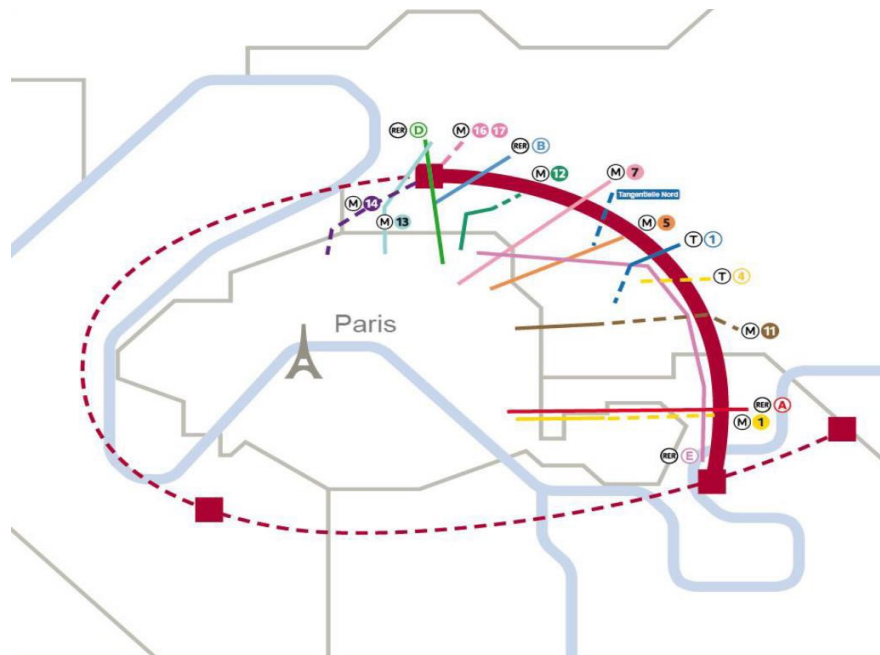
La ligne 15 Est participe au désenclavement des territoires qu'elle dessert, en constituant un nouveau lien entre les zones d'habitats et les grandes zones d'emplois de la Seine-Saint-Denis ainsi que vers les pôles de formation. Son intégration à la ligne 15 de rocade facilite les déplacements entre la Seine-Saint-Denis et les grands pôles d'emplois des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne (les secteurs de La Défense / Nanterre, de Créteil ou d'Orly par exemple). Elle améliore réciproquement l'accès aux pôles d'emplois de Seine-Saint-Denis depuis le reste de la région, notamment le secteur de la Plaine à Saint-Denis.



- La ligne 15 Est assure une meilleure accessibilité à l'Est de la première couronne francilienne ;
- La ligne 15 Est fait émerger de nouveaux pôles et dynamise l'activité.

### ➤ **Améliorer le maillage du réseau francilien.**

La Ligne 15 Est s'insère dans l'ensemble du réseau de transport en Île-de-France, existant ou futur grâce aux nombreuses correspondances avec les lignes de métro et de RER radiales.



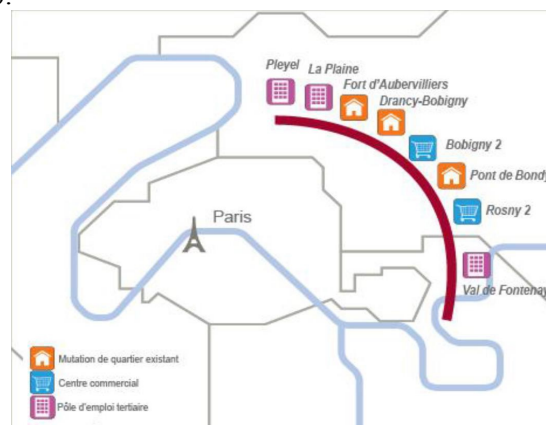
- La ligne 15 Est soulage le réseau existant et améliore les temps de parcours de banlieue à banlieue ;
- La Ligne 15 Est favorise le report modal ;
- La ligne 15 Est est accompagnée d'un renforcement de l'offre bus aux gares.

➤ **Accompagner le développement du territoire.**

Au-delà de l'objectif d'amélioration des conditions de déplacement, la Ligne 15 Est doit également accompagner et favoriser le développement tant économique que démographique du territoire qu'elle dessert.

Les projets d'ores et déjà engagés ou envisagés confirment la très forte ambition de développement du territoire traversé. La Ligne 15 Est renforcera leur attractivité en garantissant leur accessibilité à l'échelle régionale.

La Ligne 15 Est contribuera ainsi au succès des grandes opérations d'aménagement engagées ou à venir (le Campus Condorcet, le Fort d'Aubervilliers, les berges du canal de l'Ourcq notamment), et participera directement au rééquilibrage de la région Île-de-France. Dans une hypothèse de développement dynamique, favorisé par la réalisation de la Ligne 15 Est, on estime qu'à l'achèvement des programmes engagés et envisagés le territoire traversé comptera 120 000 habitants et 80 000 emplois supplémentaires par rapport à la situation en 2010.



### ➤ Développements futurs

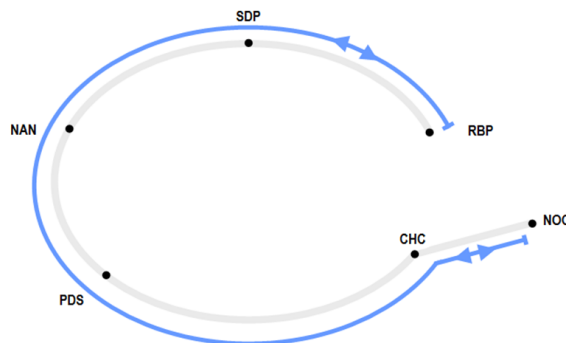
A l'horizon 2025, le tronçon entre les gares de Saint-Denis Pleyel et Rosny Bois Perrier sera mis en service. Les gares de Saint-Denis Pleyel et Rosny Bois Perrier assureront les fonctions de terminus provisoires.

Durant la période 2025 – 2027, la Ligne 15 Est sera exploitée avec un service omnibus, en navette entre les terminus de Rosny-Bois-Perrier et de Saint-Denis Pleyel. L'intervalle envisagé est de l'ordre de 3 minutes 30 entre deux trains aux heures de pointe.

A l'horizon 2027, la ligne 15 Est sera raccordée au tronçon Ouest de la ligne, assurant ainsi une continuité de service sur une majeure partie de la rocade. Le raccordement sera réalisé en arrière-gare de la gare de Saint-Denis Pleyel, qui deviendra donc une gare passante. La gare de Rosny Bois Perrier assurera la fonction de terminus de la ligne à une extrémité, tandis qu'à l'autre extrémité, le terminus définitif Noisy-Champs, réalisé dans le cadre de la ligne rouge - 15 Sud, sera déjà en service.

Afin de préserver la possibilité d'adapter le fonctionnement de la ligne à la demande de trafic et aux besoins futurs de mobilité, la gare de Champigny Centre assurera les fonctions de terminus et de gare passante.

Durant la période 2027 – 2030, la Ligne 15 Est sera exploitée avec un service omnibus, en navette entre les terminus de Rosny Bois Perrier et de Noisy-Champs. L'intervalle envisagé est alors proche de l'intervalle cible (près de 2 minutes entre deux trains aux heures de pointe).

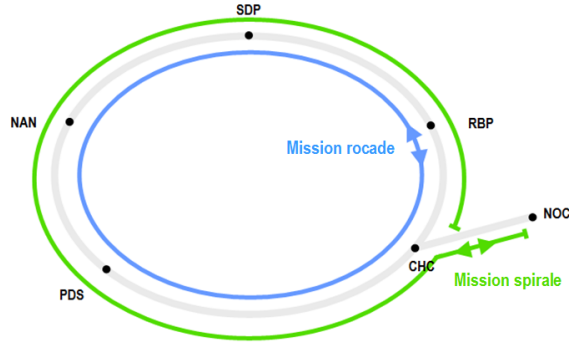


#### Schéma d'exploitation en navette de la Ligne 15 Est entre 2027 et 2030

A l'horizon 2030, la Ligne 15 Est sera prolongée de la gare de Rosny Bois Perrier à la gare de Champigny Centre. La gare Rosny Bois Perrier deviendra passante.

Le schéma d'exploitation de la ligne complète comprendra deux missions :

- une mission sans terminus, appelée « rocade » de Champigny Centre à Champigny Centre ;
- une mission appelée « spirale » de Champigny Centre à Noisy-Champs, dans laquelle Champigny Centre est à la fois un terminus et une gare passante.



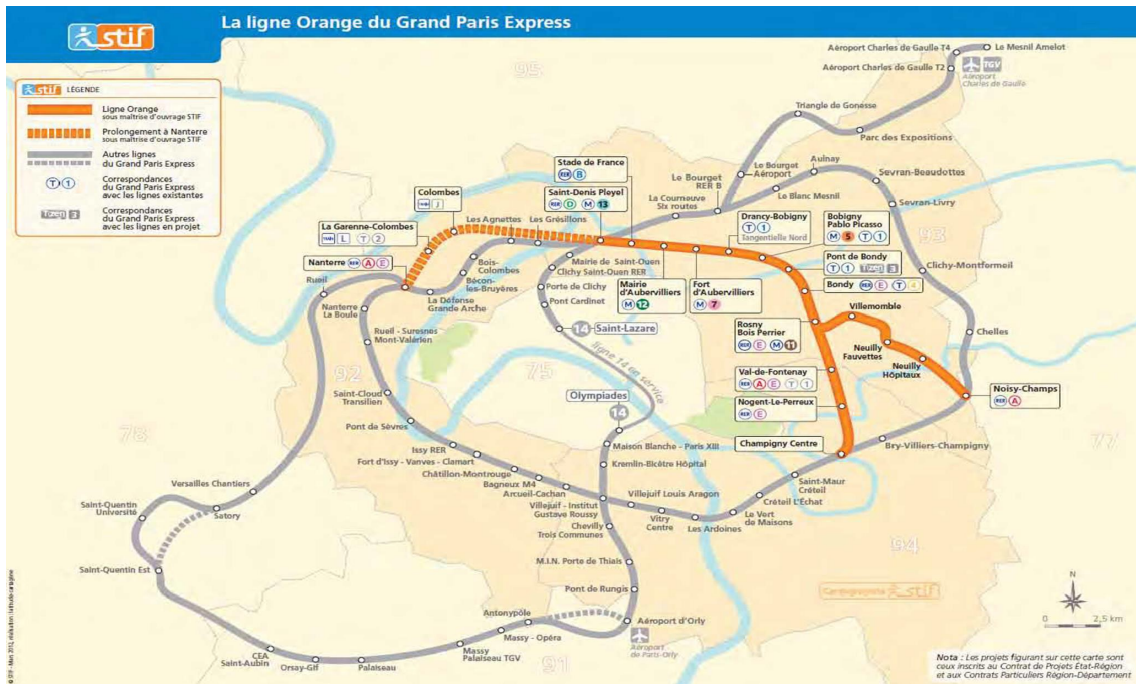
### Schéma d'interopérabilité et d'exploitation de la Ligne 15 à partir de 2030

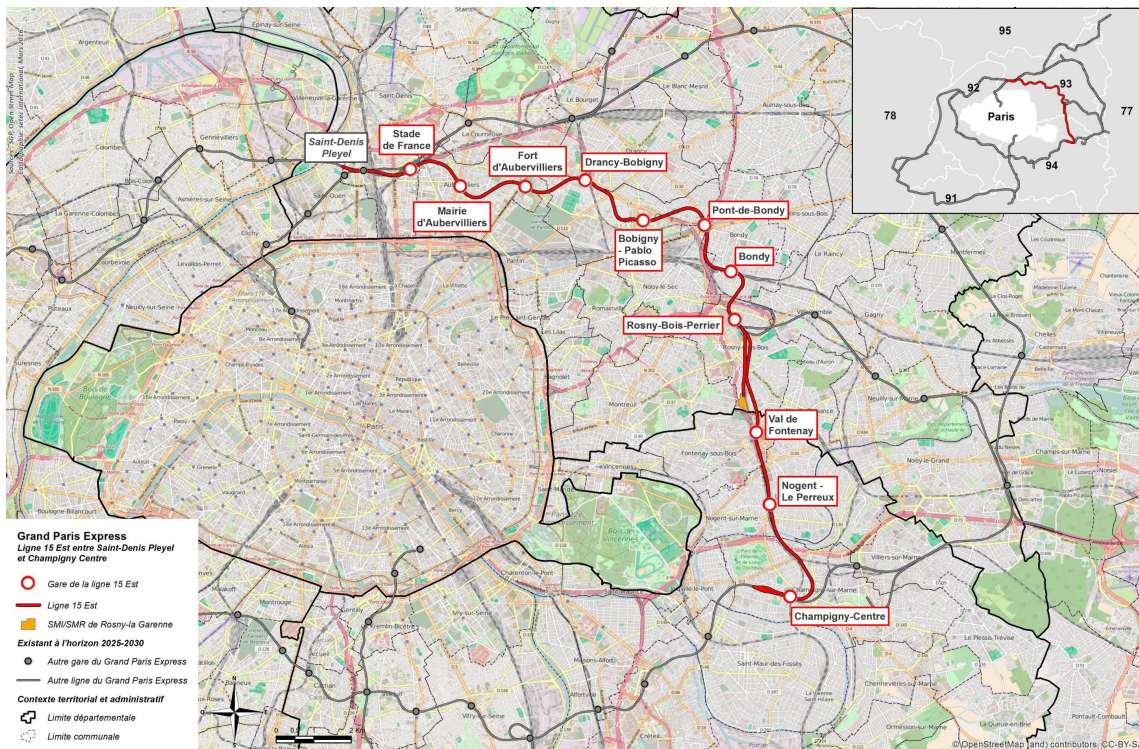
Ce schéma permet de répondre de manière optimale à la demande, en offrant une fréquence élevée sur les parties les plus chargées de la ligne, tout en minimisant le nombre de ruptures de charge, qui sont pénalisantes pour les voyageurs.

L'alternance des missions et la fréquence des trains seront adaptées à l'évolution des besoins de trafic.

## Les caractéristiques du projet :

### Le tracé





Le projet comprend un linéaire total de 26 km de tunnel, y compris le tunnel d'accès au site de maintenance des infrastructures et au site de maintenance et de remisage (SMI-SMR).

Le linéaire exploité commercialement est quant à lui d'environ 23 km.

Le tracé a été élaboré selon plusieurs principes de conception, et notamment :

- optimiser les temps de parcours entre les gares sans compromettre le confort des usagers.
- caler les profils en long dans les formations géologiques les plus favorables (notamment ancrage dans les horizons étanches) et sans risque de déstabilisation des bâtis, tout en limitant la profondeur des quais des gares ;
- caler les profils en long en conservant une pente minimum pour assurer l'écoulement satisfaisant des eaux d'infiltration dans le tunnel ;
- éviter le passage sous les bâtiments de 5 étages ou plus et adapter le profil en long en considérant un niveau de parking sous tous les bâtiments de 4 étages ou plus ;
- adapter le profil en long pour conserver une hauteur minimale entre le tunnel et les ouvrages de soutènement ou les fondations des ouvrages d'art des infrastructures routières ou avec la surface du sol (un diamètre du tunnel de distance imposée) ;
- privilégier un passage sous le domaine public afin de limiter les acquisitions foncières et éviter l'approfondissement du tunnel lié aux contraintes d'un passage sous certains bâtis.

Quant à la conception des différentes sections du tunnel et des ouvrages annexes et d'entonnements associés et annexes, elle a été guidée par le respect de quatre types de critères :

- la réglementation, notamment en matière de sécurité, avec pour référentiel retenu l'arrêté du 22 novembre 2005 ;
- le confort des usagers ;
- la fonctionnalité des ouvrages : limitation de la profondeur de l'ouvrage annexe ;
- la faisabilité et les contraintes liées aux méthodes constructives.

Sur 23 km en souterrain, cette ligne de douze nouvelles gares reliera Saint-Denis-Pleyel à Champigny Centre, dans le Val-de-Marne. Elle sera construite en deux temps. Entre Saint-Denis et Rosny, le métro est attendu pour 2025. Il ne roulera pas avant 2030 jusqu'à Champigny.

## Ouvrages à réaliser

### ➤ Les gares

- Gare Stade de France

#### Le site d'implantation

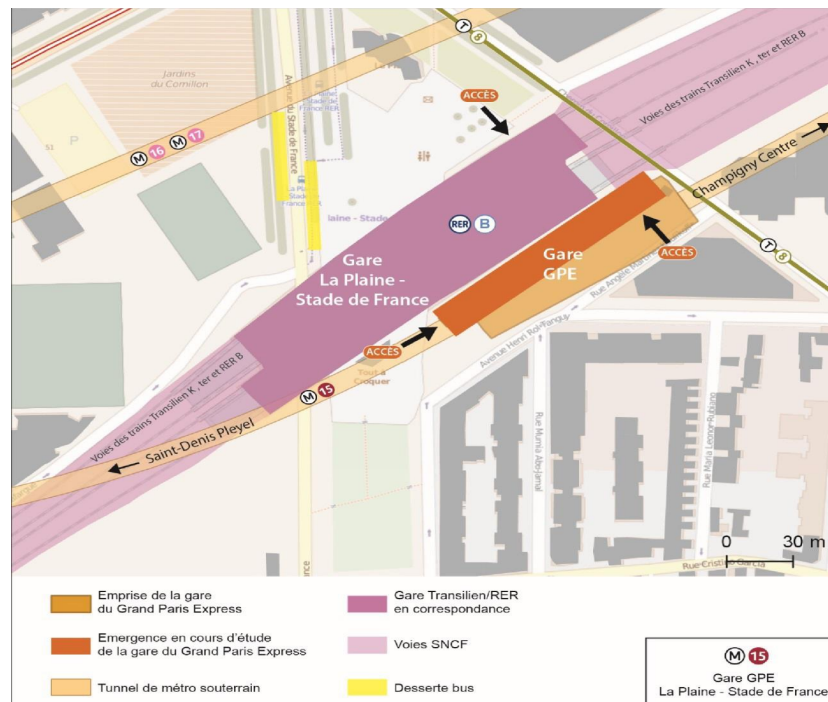
Ce quartier est actuellement desservi par la gare du RER B qui est traversée par un passage sous voies qui lie la Place des Droits de l'Homme au Nord avec le Jardin des Droits des Enfants (direction nord / sud). Il est l'une des principales zones d'activités de la région parisienne comprenant également des quartiers d'habitation.

De nombreux projets de constructions de bureaux et de logements sont en cours d'études et de réalisation en lien notamment avec le projet du Campus Condorcet. Le renouvellement du quartier Cristino Garcia participe à la requalification du secteur (réalisation d'un collège intercommunal Saint-Denis Aubervilliers au nord-est du secteur, centre aquatique olympique en limite extérieure).

Aux abords de la future gare sont prévus plusieurs projets urbains qui contraignent le tracé du tunnel, donc sa position et sa géométrie.

La future gare sera construite au sud-est des lignes du RER sur un terrain non bâti.

La Place des Droits de l'Homme est bordée par un axe majeur qui concentre les flux automobiles et ceux des bus vers Aubervilliers, l'avenue du Stade de France. Sur cette place, deux larges rampes accueillent notamment les flux de spectateurs du stade et abritent les passages piétons sur lesquels s'ouvrent, au rez-de-chaussée, les accès principaux du RER.



### Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 20 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel, compte tenu d'une part des niveaux de fondations des immeubles alentour. D'autre part, cette profondeur est aussi imposée par la profondeur du tunnel entre les gares de Saint-Denis Pleyel et de Stade de France qui passe au-dessus du tunnel d'arrière gare du prolongement de la Ligne 14 du métro.

La gare est accessible par une émergence située au sud, côté chemin du Cornillon.

Un second accès pourrait se situer au nord de la gare RER B existante sur la place des Droits de l'Homme.

Une réflexion sur l'aménagement global du pôle gare sera conduite (parvis de la gare GPE et Place des Droits de l'Homme). Il s'agira de penser la meilleure intégration des fonctionnalités et équipements intermodaux (consignes et abris vélos Véligo, dépose/reprise minute, aires de taxi, pôle bus). Ces nouveaux aménagements, la signalétique dans le pôle et la signalétique urbaine permettront une bonne orientation des voyageurs dans leur correspondance.

### Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

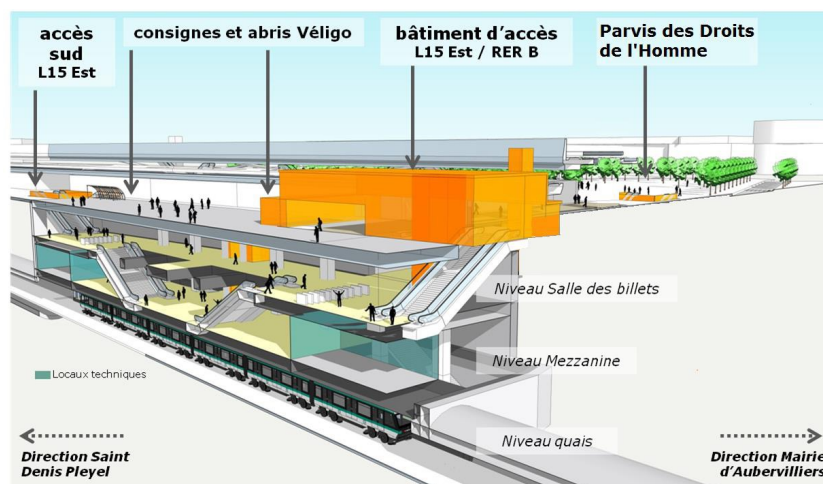
La gare GPE est en interconnexion avec plusieurs modes de transport, existants ou en projet.

Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur.

La gare GPE est implantée à proximité et parallèlement à la gare Stade de France du RER B, avec laquelle la ligne 15 Est est interconnectée. La correspondance avec le RER B est accessible aux personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, la place des Droits de l'Homme (parvis de la gare RER de Stade de France) est bordée par un axe majeur, l'avenue du Stade de France. Plusieurs lignes de bus (139, 153, 173, 239, 253 et 302) ont un arrêt sur cet axe (mais pas de terminus).

Enfin, il est à noter que des études préalables sont actuellement en cours pour prolonger le tramway T8 entre Saint Denis-Porte de Paris et Rosa Parks. Dans ce cadre, il est envisagé une correspondance avec le T8 à Stade de France, sur le Chemin du Cornillon.



- Gare Mairie d'Aubervilliers

## Le site d'implantation

Le centre-ville d'Aubervilliers a, depuis les années 1990, fait l'objet d'études urbaines diverses desquelles ont émergé un certain nombre d'invariants comme l'existence d'un véritable tissu urbain de centre-ville de qualité.

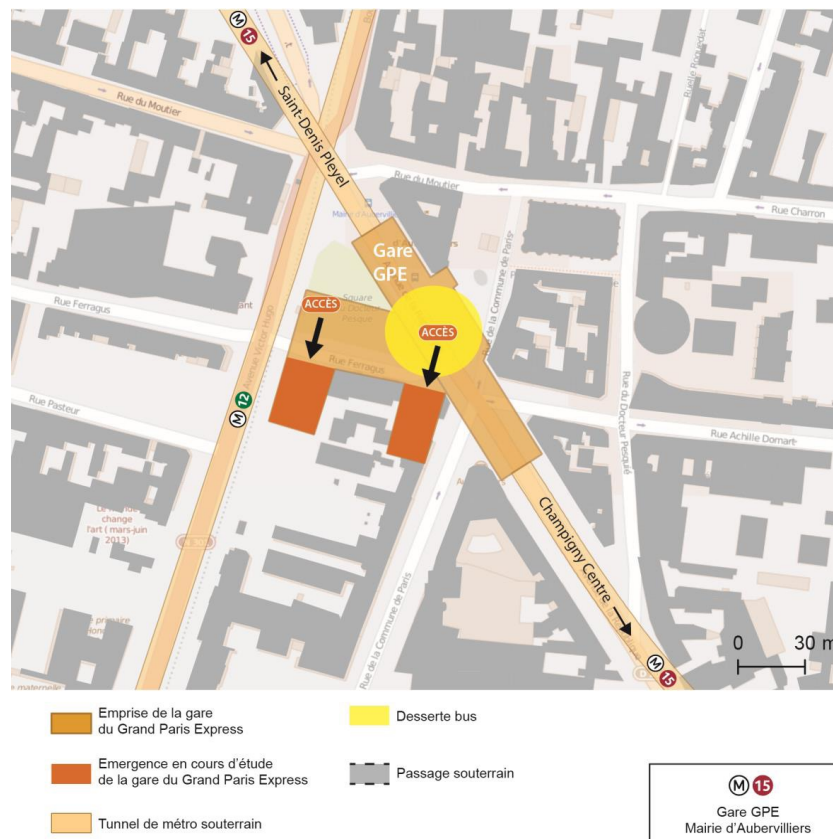
Les collectivités locales travaillent à l'articulation future des nouveaux pôles urbains (centre commercial du Millénaire, campus Condorcet, centre aquatique et Fort d'Aubervilliers) avec le centre-ville afin de soutenir le développement de l'habitat et du commerce.

En effet, le site d'implantation de la future gare constitue une des centralités importantes d'Aubervilliers à laquelle la densité urbaine, la présence d'équipements publics (dont la Mairie), l'animation du quartier avec la zone de chalandise du marché, confèrent un rôle d'importance dans l'identité et l'usage de la ville.

Le tissu urbain dense est percé de grandes avenues structurantes et rectilignes (avenue de la République, avenue Victor Hugo) avec en respiration le square du Docteur Pesqué et l'esplanade de la Mairie.

Le square du Docteur Pesqué est délimité par trois rues : avenue de la République, rue Ferragus, avenue Victor Hugo. Il est le cœur des 3 places du centre-ville, entre la place du marché et la place de l'église.

La future gare sera construite sous l'avenue de la République et la rue Ferragus. Son émergence principale, le bâtiment voyageurs, sera implanté au niveau de l'îlot « Ferragus » qui fait face au square Pesqué.



## Caractéristiques et organisation de la gare



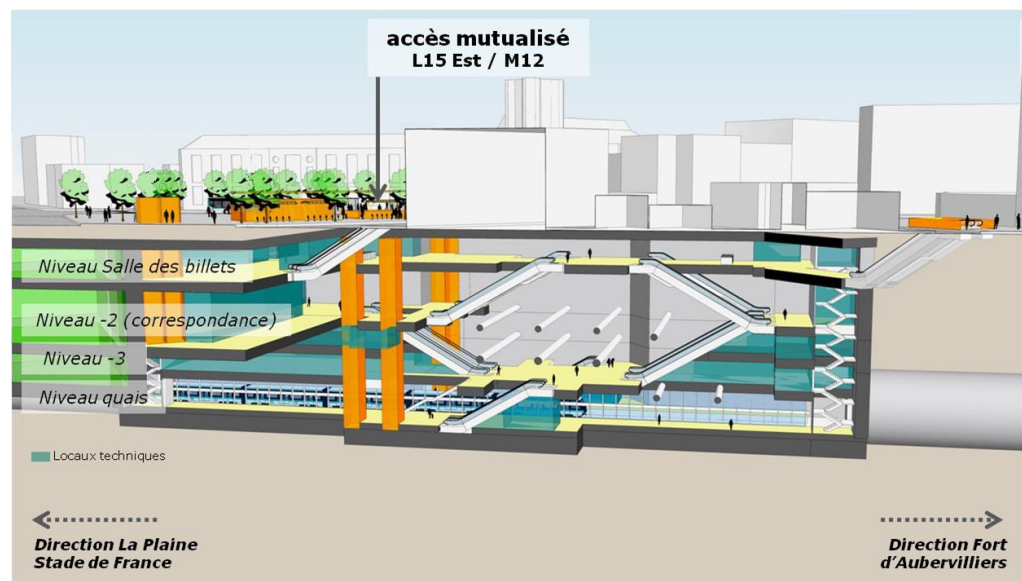
La gare est située à une profondeur de 33 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel. Il s'agit de la profondeur minimale compatible avec le croisement du tunnel du métro ligne 12. Cette configuration permet de ne pas impacter les bâtiments bordant l'avenue de la République, notamment la Mairie.

La gare sera accessible depuis une émergence située au niveau de l'îlot Ferragus. Les prochaines phases d'études menées par la Société du Grand Paris auront pour objet d'intégrer au mieux cette émergence ainsi que d'étudier le fonctionnement et la localisation des équipements intermodaux (consignes et abris vélos Véligo, dépose/reprise minute, aires de taxi, pôle bus). Ce travail sera mené en cohérence avec le projet urbain de la Ville d'Aubervilliers, dit des « Trois Places » (Mairie, Square Pesqué, Marché).

### Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

La gare GPE est en interconnexion avec plusieurs modes de transport, existants ou en projet, notamment la ligne 12 du métro dont la mise en service est prévue à l'horizon 2019. Cette dernière est située sous l'avenue Victor Hugo. Les deux gares sont reliées par un couloir de correspondance qui est aussi la salle d'accès commune aux deux lignes de métro. La gare GPE est également en interconnexion avec les lignes de bus existants 35, 150, 170 et 173.

Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur, les aménagements nécessaires en découlant et leur positionnement. L'interconnexion entre bus, gare du GPE et Métro 12 sera étudiée dans le cadre de l'étude de pôle. Le positionnement du pôle bus pourra être réinterrogé pour permettre une amélioration des interconnexions et des parcours des usagers.



- Gare Fort d'Aubervilliers

### Le site d'implantation

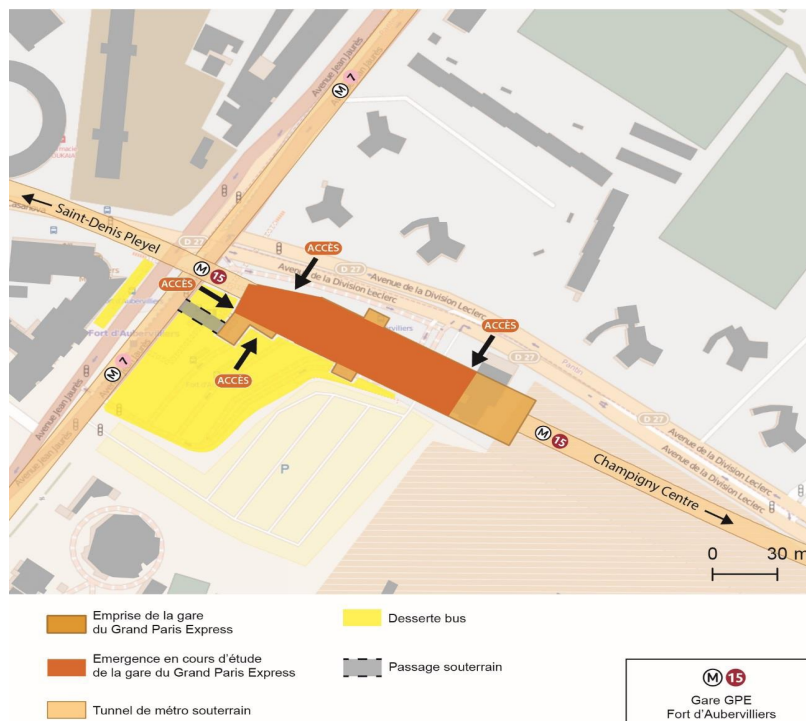
Ce secteur concentre de nombreux projets de rénovation urbaine et de développement urbain.

Créée par arrêté préfectoral en date du 26 février 2014, la ZAC du Fort d'Aubervilliers (33 hectares) prévoit la réhabilitation du Fort d'Aubervilliers avec la construction de logements diversifiés, d'activités tournées vers la culture et la création, d'équipements, de commerces et de services.

De grands projets d'aménagement urbain sont également en cours et à l'étude à proximité immédiate de la future gare comme le Nouveau Programme de Rénovation Urbaine Émile Dubois-Maladrerie qui prévoit notamment la réhabilitation de nombreux logements, la démolition-reconstruction de plusieurs bâtiments et la création de nouveaux équipements publics. A Pantin, le projet urbain des Courtilières se poursuit également. Enfin, le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis mène une démarche prospective pour l'évolution de l'ex RN2 en boulevard métropolitain afin d'optimiser la lisibilité de chaque mode de déplacement.

Cette implantation de gare sur une partie de la gare routière actuelle évite d'impacter la circulation des avenues Jean Jaurès et Division Leclerc fortement circulées. Elle s'inscrit dans le fonctionnement existant en incluant l'état actuel des réflexions sur le sujet de l'intermodalité et de la programmation urbaine du site.

Cette implantation est conditionnée par un ensemble de contraintes techniques lié à la présence de grands axes de circulations routières, des réseaux concessionnaires (en particulier une conduite de gaz sous l'avenue de la Division Leclerc), les ouvrages existants de la gare de la ligne 7 du métro et des passages de franchissement souterrains.



### Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 26 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel. C'est la gare existante de la ligne 7 qui conditionne la profondeur de la gare ligne 15 Est. Elle est accessible par une émergence située à l'angle des Avenues Jean Jaurès et de la Division Leclerc, au niveau de l'actuelle gare routière qui sera réorganisée dans le cadre du réaménagement du pôle de transport. Cette réflexion, qui sera menée en coordination avec les collectivités et les partenaires locaux en particulier l'AFTRP, aménageur du projet de ZAC Fort d'Aubervilliers, intégrera l'implantation des fonctionnalités et des équipements intermodaux tels que les consignes et abris vélo Véligo, les aires de dépose/reprise minute, les aires de taxi. Ce réaménagement global permettra une correspondance sécurisée, lisible et optimisée pour les voyageurs.

Cette émergence de la gare L15 est mutualisée avec les accès existants de la ligne 7 dont certains devront être reconfigurés.

Les passages publics sous les voiries et la rampe d'accès sont conservés.

### Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

La gare GPE de Fort d'Aubervilliers s'intègre dans un pôle multimodal majeur, puisqu'elle est en interconnexion avec la ligne 7 existante et une gare routière regroupant un nombre important de lignes de bus.

Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur.

L'interconnexion avec la gare de la ligne 7 existante se situe au droit de la gare routière le long de l'avenue Jean Jaurès. La correspondance entre les deux gares s'effectue uniquement au niveau -1, via une salle d'accès commune menant aux salles des billets des deux gares.

La correspondance avec les lignes de bus sera repensée dans le cadre du réaménagement global de la gare routière (voir supra).

Pendant la phase travaux, quelques week-ends de fermeture de la station de la ligne 7 pourraient être nécessaires. Cela impliquerait un terminus provisoire de la ligne 7 à Porte de la Villette.



- Gare Drancy-Bobigny

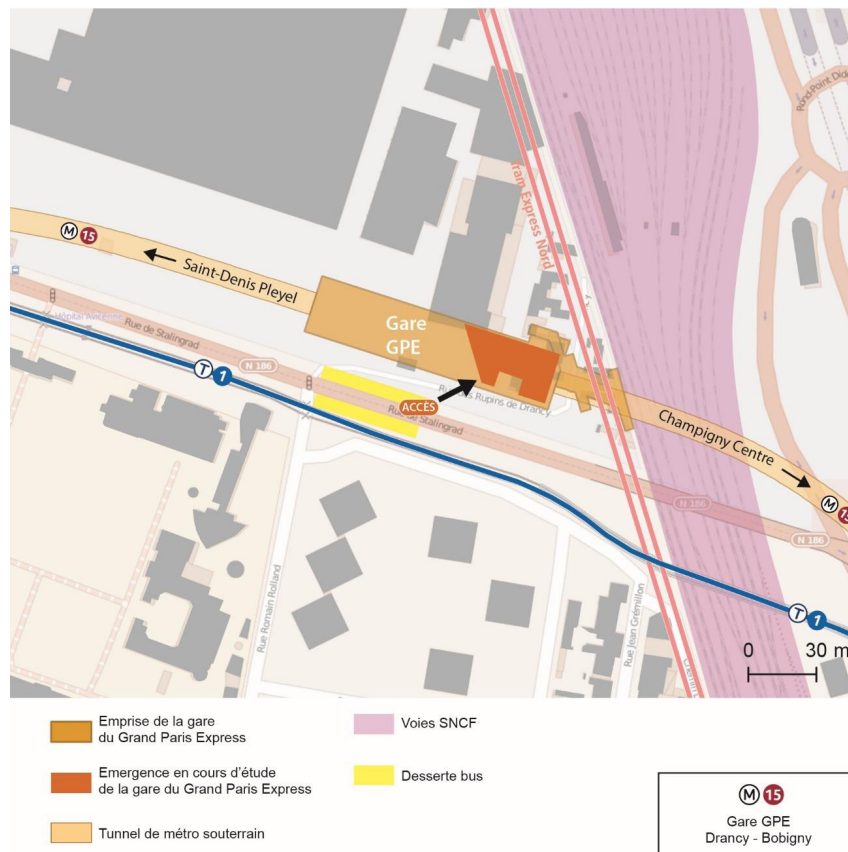
### Le site d'implantation

Cette gare est située à Drancy, au nord de la rue de Stalingrad (RN186) et du tramway T1, à l'ouest de la voie ferrée et à proximité de la future gare de la Tangentielle Légère Nord (TLN ou Tram Express Nord), pour laquelle des démolitions ont été réalisées.

La gare est située dans un secteur marqué par de grandes emprises foncières monofonctionnelles (hôpital, quartiers d'habitation, établissements industriels...) séparées par des infrastructures de transport (RN 186, grande ceinture ferroviaire), et à la topographie contrainte.

Elle sera réalisée d'une part sous des terrains appartenant à la SNCF et à la ville de Drancy et d'autre part sous le parking d'un site industriel (moitié ouest de la gare).

Au sud de la gare, les secteurs d'habitation sont en cours de rénovation.



### Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 23 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

L'accès à la gare se fera par une émergence pouvant être commune au métro Ligne 15 et à la Tangentielle Légère Nord (TLN). Cette émergence bâtie sera située au Nord de la rue de Stalingrad au niveau de la rue des Rupins de Drancy.

L'émergence de la gare est située dans le périmètre d'un projet d'aménagement en cours d'étude par la Société Publique Locale (SPL) Grand Paris - Le Bourget pour le compte de la ville de Drancy.

La configuration de l'émergence sera donc définie en étroite collaboration avec la SPL.

Depuis l'émergence, les voyageurs peuvent accéder aux niveaux inférieurs puis aux quais de la ligne 15 par les ascenseurs, escaliers mécaniques et escaliers fixes.

La définition et le positionnement des équipements d'intermodalité tels que consignes et abris vélo Véligo, aires de dépose/reprise minute, aires de taxi seront étudiés dans le cadre de ce réaménagement global, permettant une correspondance sécurisée, lisible et optimisée pour les voyageurs.

### Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

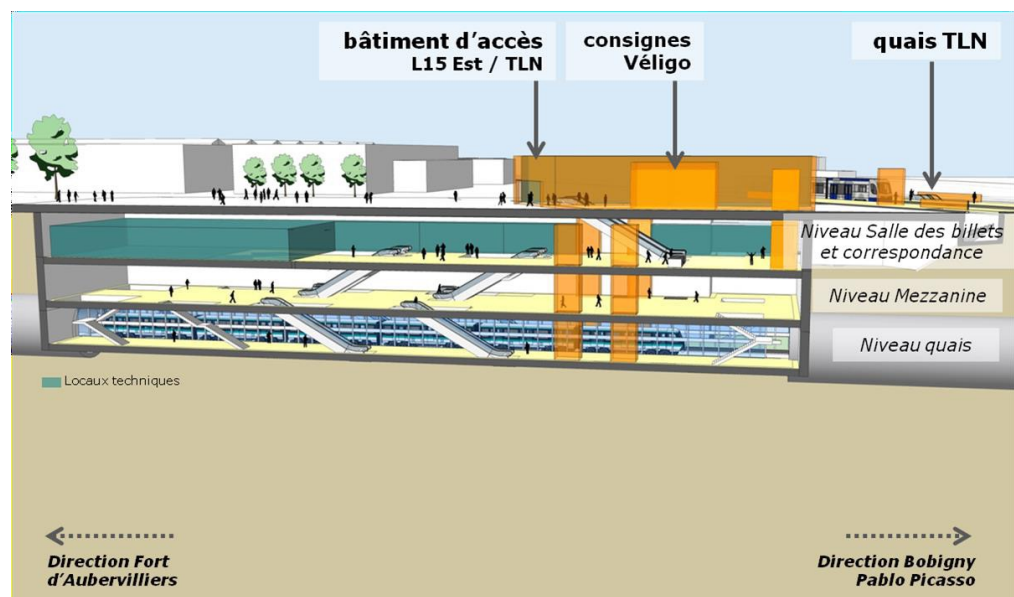
Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur.

Les gares de la Ligne 15 Est et de la TLN sont interconnectées et partagent une émergence commune. La correspondance se fait par le niveau -1, via un couloir dédié. Cette configuration permet une liaison optimisée entre les deux lignes en évitant aux voyageurs des dénivelés frustratoires. L'ensemble du cheminement de la correspondance est accessible aux personnes à mobilité réduite.

La correspondance vers la gare « Hôpital Avicenne » du T1 se fera par l'espace public. Le cheminement pourra être amélioré, en particulier la traversée de la RN186.

La desserte de ce secteur par les bus sera renforcée à l'horizon de la mise en service de la ligne 15. En particulier, la gare de Drancy-Bobigny pourrait accueillir une ligne de bus en terminus venant du centre-ville de Drancy, ainsi qu'une ligne en passage desservant les quartiers d'habitation située au sud de la RN186.

L'aménagement du pôle bus sera étudié dans le cadre de l'étude de pôle de manière à assurer la sécurité des voyageurs tout en garantissant la fluidité de la circulation sur la RN186.



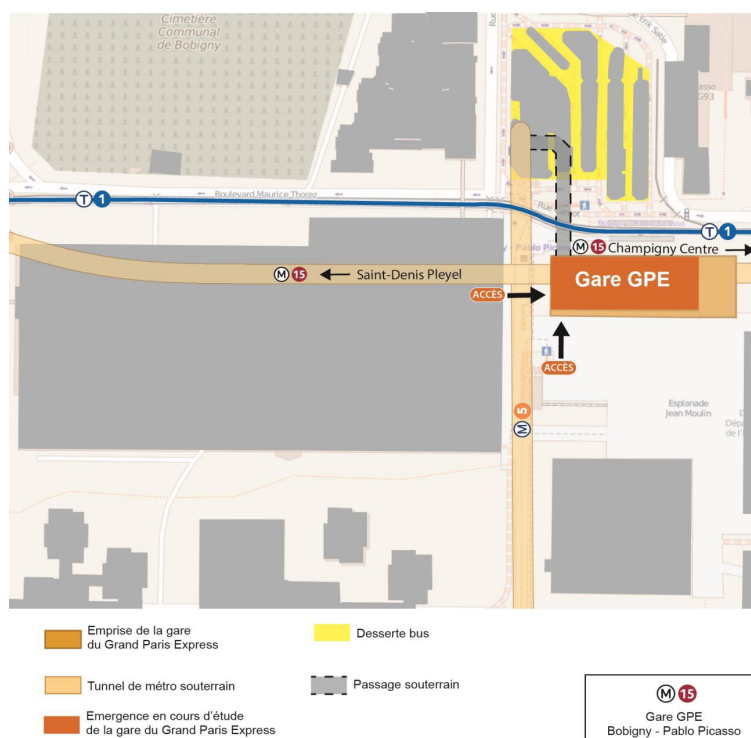
- Gare Bobigny-Pablo Picasso

### Le site d'implantation

La gare se trouve au cœur du pôle administratif de Bobigny (mairie, tribunal de Commerce et conseil des Prud'hommes...), de quartiers d'habitations collectives et d'un pôle tertiaire.

Ces quartiers, construits majoritairement dans les années 1960-1970 selon des principes fonctionnalistes, font l'objet d'une vaste opération de réaménagement portée par la Ville de Bobigny. Le centre commercial Bobigny 2 fait l'objet de réflexions en vue de sa restructuration lourde. Ainsi, en plus de sa fonction commerciale actuelle, le site pourrait accueillir logements et bureaux.

L'implantation de la gare se fera à l'Est du centre commercial Bobigny 2, à l'emplacement de l'actuelle Trésorerie départementale. En effet, la Trésorerie fait aujourd'hui l'objet d'un projet de relocalisation rue Berlioz à Bobigny.



### Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 27 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel. Cette profondeur de la boîte gare est conditionnée par le croisement du métro Ligne 5.

L'accès à la gare de la ligne 15 se fera au niveau de la rue Carnot et de la place du centre Administratif. Les voyageurs accèdent aux quais de la ligne 15 par un ensemble de circulations verticales (escaliers fixes, escaliers mécaniques et ascenseurs).

### Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

La future gare de la ligne 15 Est du métro Grand Paris est projetée en correspondance avec l'actuelle gare de la ligne 5 du métro, une gare routière importante et le tramway T1.

Ce site fait l'objet d'une étude de pôle dans le cadre du PDUIF, pilotée par la ville de Bobigny. Cette étude intégrera notamment la réorganisation des circulations bus et véhicules légers autour du pôle ainsi que les conditions de leur bonne cohabitation avec les flux piétons denses de ce secteur (induits aussi à terme par les projets d'aménagement et de construction portés par la ville de Bobigny dans le centre-ville).

La gare routière existante restera un pôle de rabattement d'échelle régionale à l'horizon de mise en service de la ligne 15. Son réaménagement est étudié dans le cadre de l'étude de pôle portant sur ce site. La reconfiguration du pôle bus visera à fluidifier les correspondances entre le réseau bus et les modes structurants (M5, M15 et T1).

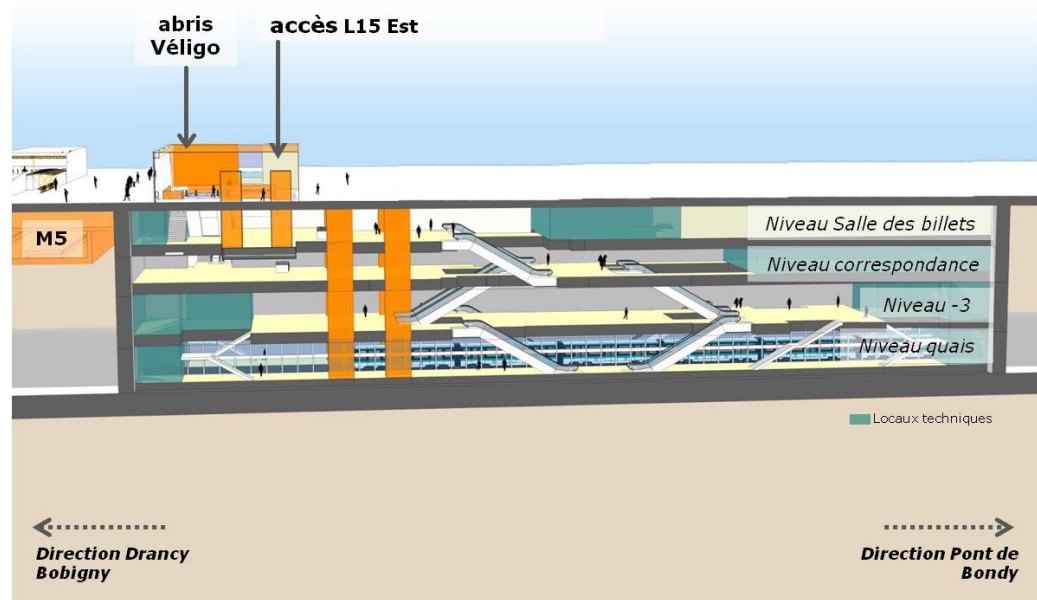
L'étude de pôle intègre également une réflexion sur les itinéraires cyclables et les équipements dédiés tels que consignes et abris vélos Véligo.

La correspondance avec la ligne 5 du métro s'effectue via un couloir dédié reliant la gare de la ligne 15 à la salle des billets nord, existante, de la ligne 5. Les espaces de la ligne 5 seront adaptés aux flux projetés. Ce couloir permettra un accès facilité entre la gare routière et la ligne 15 Est.

Certains locaux techniques de la RATP seront relocalisés afin de permettre le débouché du couloir de correspondance dans les espaces voyageurs existants. Ces locaux seront relocalisés à proximité immédiate des locaux existants. Pendant la phase travaux, quelques week-ends de fermeture de la station de la ligne 5 pourraient être nécessaires. Cela impliquerait un terminus provisoire de la ligne 5 à Eglise de Pantin.

Une étude de flux dynamique réalisée par la RATP a démontré les bonnes conditions de sécurité et de confort pour les voyageurs dans les espaces existants de la ligne 5 et en particulier sur le quai central existant.

La correspondance avec le T1 et la gare routière se fera par l'espace public directement en sortie de la gare au niveau de la rue Carnot.



- Gare Pont de Bondy

### Le site d'implantation

Le secteur de la gare Pont de Bondy présente une situation particulière. Situé à cheval sur trois communes, (Bobigny, Noisy-le-Sec et Bondy), il est caractérisé par la présence du canal de l'Ourcq, dont le franchissement est un point clé pour l'ensemble des modes de transport.

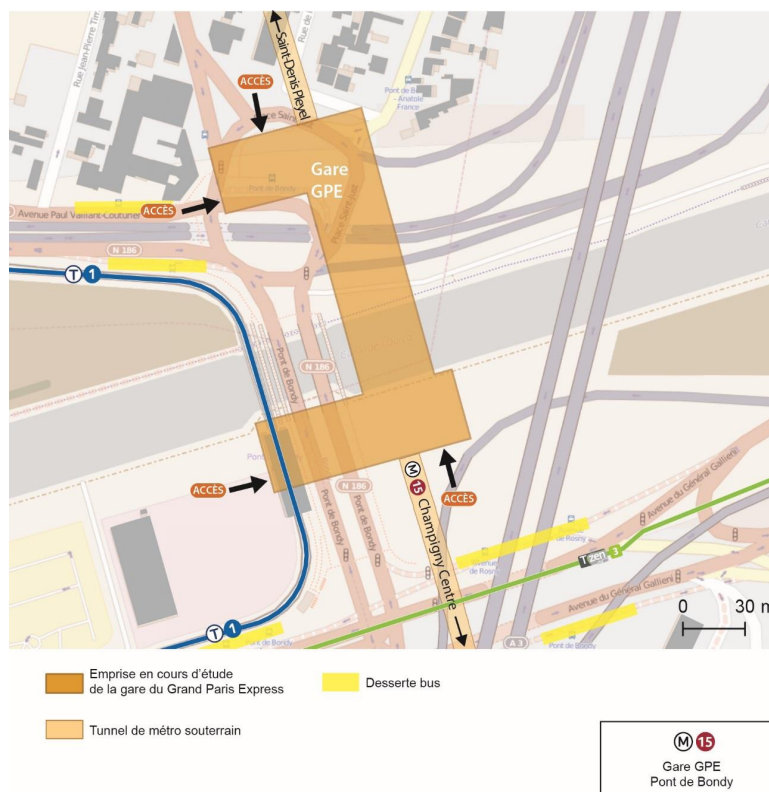
Cet espace est en effet fortement marqué par la présence d'infrastructures routières (autoroutes A3 et A86 en viaduc, bretelles d'accès, RN3 et nombreuses voies départementales...) qui en font un carrefour majeur de l'Est Francilien.

Il se caractérise également par une forte mixité urbaine avec des activités le long du canal de l'Ourcq, des logements et équipements de part et d'autre.

Ce secteur est au cœur d'une dynamique de redéveloppement urbain qui s'appuie sur le canal de l'Ourcq et la RN3 réaménagée dans le cadre du projet T Zen 3. Cette démarche est fortement portée par les communes, le conseil départemental de Seine-Saint-Denis (TZEN 3 et RN3) et la communauté d'agglomération Est Ensemble.

Ainsi, à proximité immédiate de la gare, se trouvent plusieurs secteurs d'aménagement opérationnel : Eco-quartier du canal à Bondy, ZAC du quartier durable de la Plaine de l'Ourcq à Noisy-le-Sec, ZAC Ecocité Canal de l'Ourcq et secteurs Abreuvoir et Paul Vaillant Couturier à Bobigny.

Les berges du canal ont récemment été réaménagées sur la rive Sud (Noisy-le-Sec et Bondy) afin d'y développer des activités de loisirs. La continuité cyclable des berges du canal de l'Ourcq (pour les vélos et piétons) constitue un itinéraire de promenade fréquenté.





### Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 44 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel. Du fait de sa grande profondeur, la mécanisation des circulations verticales de cette gare par batterie d'ascenseurs devra être étudiée.

La gare disposera d'un accès facilité depuis les deux rives du canal de l'Ourcq :

- au sud du canal permettant d'assurer les correspondances avec le T1 et le TZen3 de manière sécurisée pour les voyageurs,
- au nord du canal, permettant d'assurer les correspondances avec les bus.

L'insertion urbaine de la gare sera adaptée aux projets urbains et aux réflexions en cours sur le réaménagement global du secteur et les interconnexions aux autres modes de transport. Cette réflexion permettra de positionner au mieux les équipements intermodaux tels que consignes et abris vélo Véligo, aires de dépose/repose minute, aires de taxi, pôle bus.

### Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

La gare GPE est en interconnexion avec plusieurs modes de transport, existants ou en projet. Le site est confronté à une circulation très dense avec de nombreuses lignes de bus (plus de dix réparties de part et d'autre du canal), le passage du tramway T1 et du futur T Zen3 (mise en service prévisionnelle fin 2020).

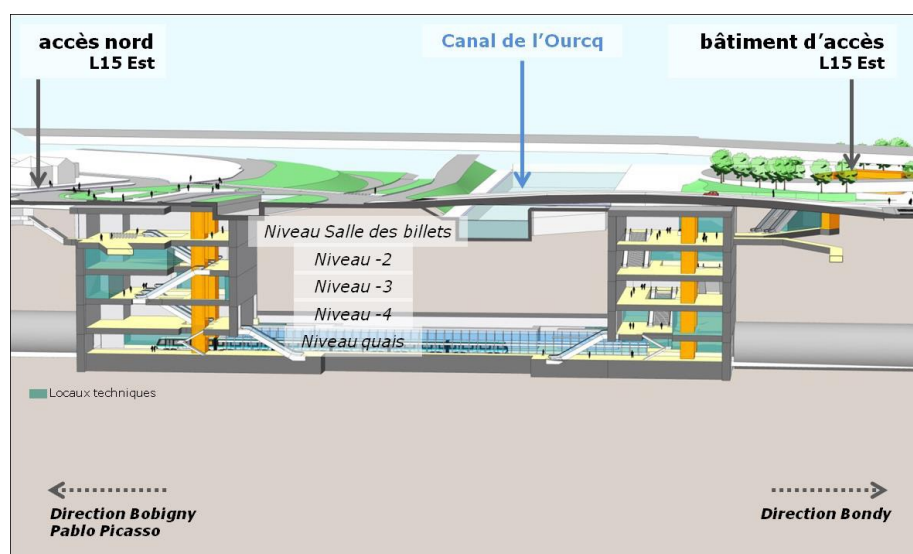
La liaison avec le T1 s'effectuera au niveau de la gare du tramway Pont de Bondy.

Avec le TZen3, la correspondance s'effectuera par l'espace public de la RN3 qui aura été entièrement requalifié dans le cadre du projet T Zen 3.

Les accès de la gare sont répartis afin de permettre des correspondances les plus efficaces possibles avec le tramway, les bus, et le TZen 3.

Par ailleurs, une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur, les aménagements nécessaires en découlant et leur positionnement.

L'objectif recherché à terme est de développer un pôle de transport favorable aux déplacements des piétons entre les différents modes de transport et vers les quartiers, un espace convivial et pacifié pour les piétons et vélos.

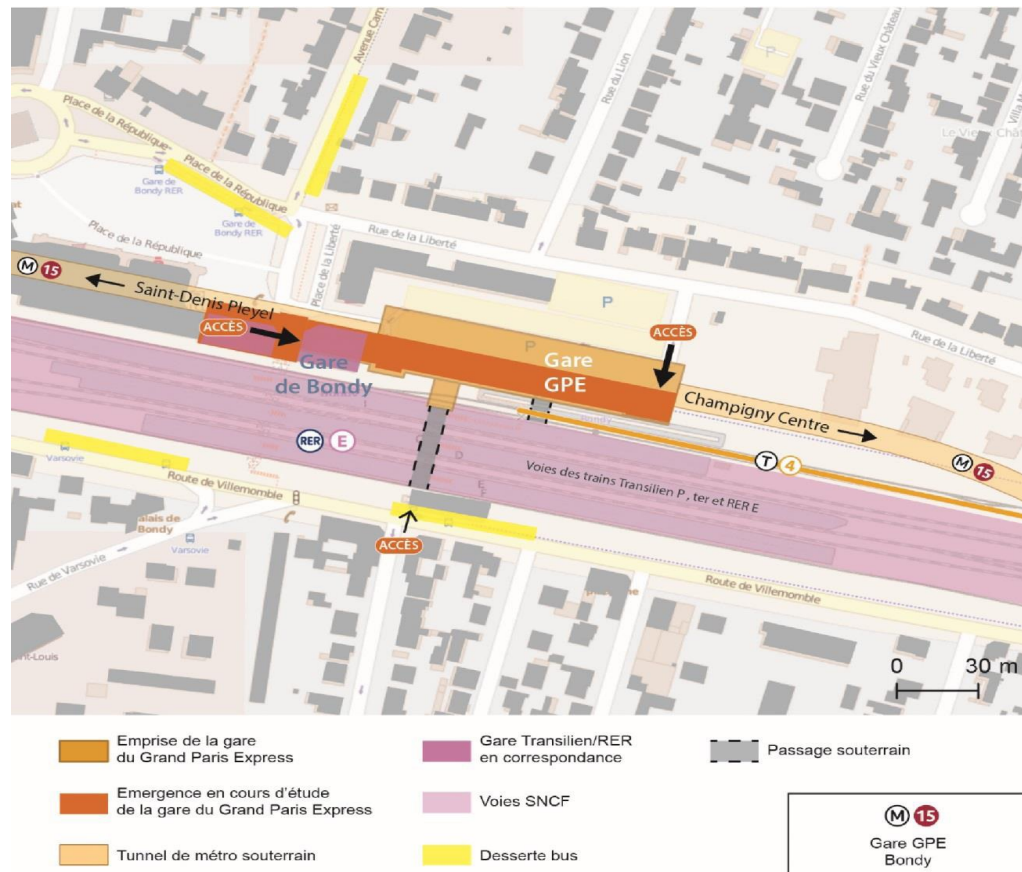


- Gare Bondy

### Le site d'implantation

Le site de la gare de Bondy se situe au sud du centre-ville de Bondy dans un quartier à dominante résidentielle. Le parvis de la gare accueille une offre commerciale d'échelle locale et, deux fois par semaine, un important marché forain.

Les voies ferrées constituent une importante coupure entre le centre-ville de Bondy et les quartiers d'habitat situés au Sud. Il existe un franchissement routier et deux franchissements pour les piétons (un souterrain et une passerelle).



### Caractéristiques et organisation de la gare

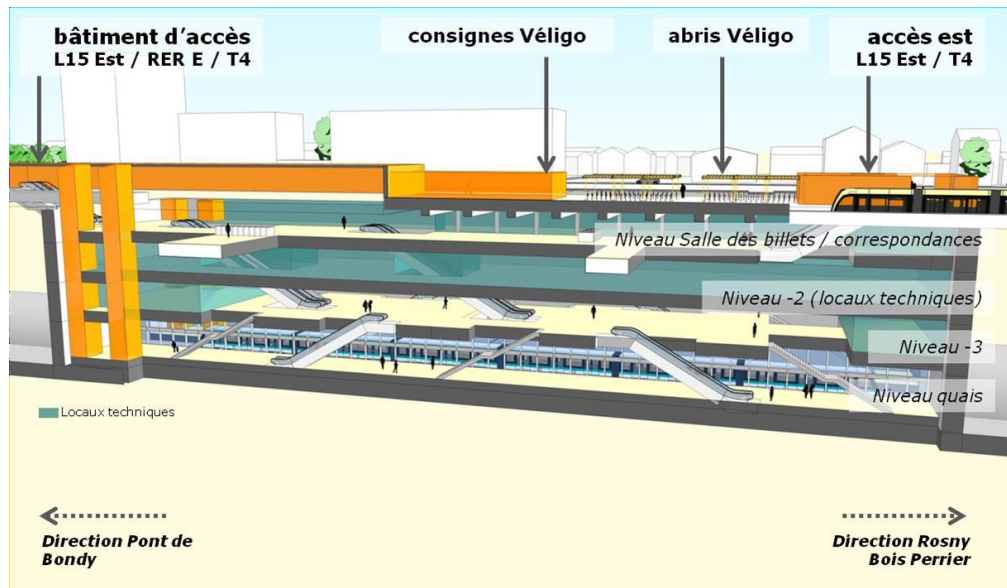
La gare est située à une profondeur de 21 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

L'accès principal se fera par un bâtiment voyageur reconfiguré et agrandi, pouvant être commun avec celui de la ligne E du RER. Les voyageurs accèdent aux quais de la ligne 15 par un ensemble de circulations verticales (escaliers fixes, escaliers mécaniques et ascenseurs).

La correspondance avec le tramway T4 sera aménagée de façon à permettre un accès adapté pour les voyageurs.

La gare sera par ailleurs accessible depuis la route de Villemomble, au Sud, par le passage souterrain actuel prolongé.

Le positionnement et la définition des équipements intermodaux tels qu'abris et consignes vélos Véligo, aires de dépose/repose minute, aires de taxi, pôle bus, seront étudiés dans le cadre d'une réflexion globale sur le réaménagement du secteur.



### Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

La future gare de la ligne 15 Est du métro Grand Paris est située à proximité immédiate du centre-ville et de grands axes routiers, en correspondance avec les gares du RER E et du tramway T4, dont le débranchement jusqu'à Montfermeil est à l'étude.

Elle est implantée au nord des voies ferrées, sous le parking de la gare.

Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur. Ce travail sera mené en concertation avec les volontés de réaménagement urbain de ce secteur par la Ville de Bondy.

Le projet de débranchement du T4 entraînera une spécialisation des quais départ et arrivée ainsi que leur décalage à l'est. Ceci permettra une dissociation des flux de correspondance entre le métro et le RER d'une part et entre le métro et le tram-train d'autre part :

- Le passage souterrain Est existant sera prolongé sous les voies du T4 afin de permettre la liaison entre la ligne 15 et tous les quais desservis par le RER.
- Un passage sous voies complémentaire est créé sous les voies T4 à l'extrémité Est de la gare de la ligne 15 afin de permettre une correspondance dédiée entre le tramway et la ligne 15.

Par ailleurs, la gare de Bondy constitue un pôle de rabattement bus d'échelle locale. Les points d'arrêt sont aujourd'hui répartis au Nord et au Sud de la gare.

Le réaménagement global du secteur, et les réflexions portées dans le cadre de l'étude de pôle, permettront de s'interroger sur la reconfiguration du pôle bus pour permettre une optimisation des cheminements de correspondance.

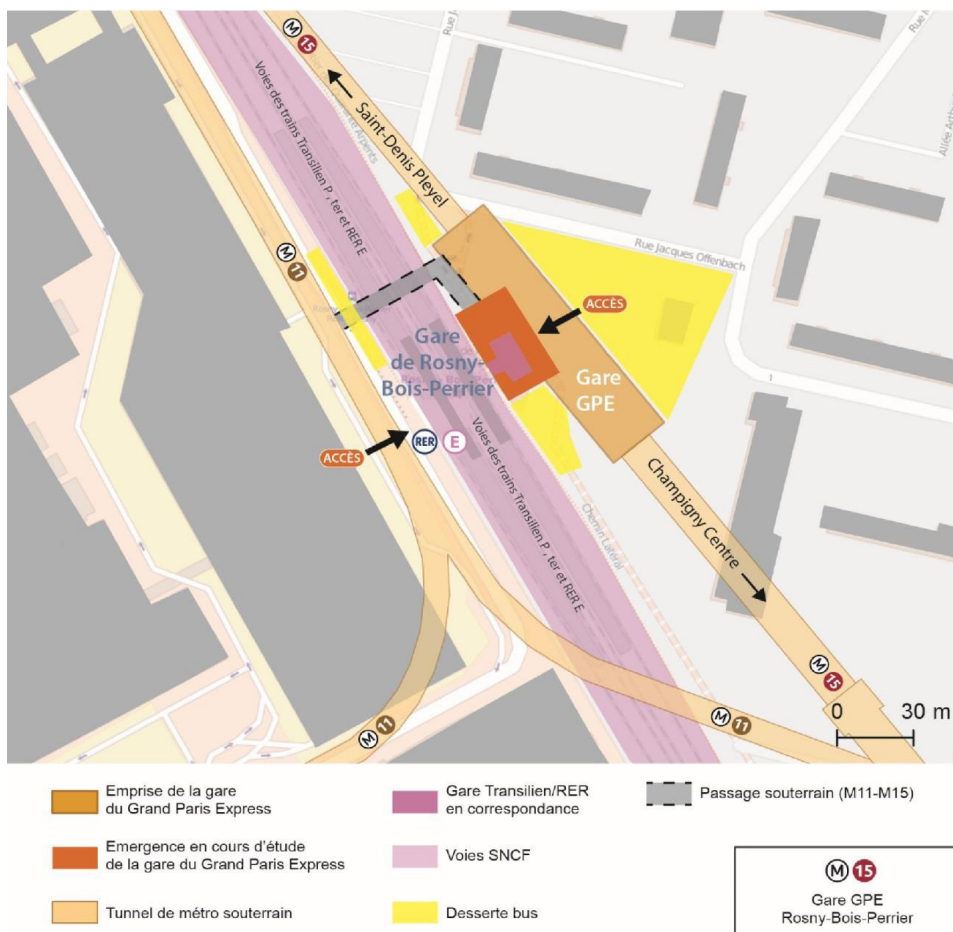
## ▪ Gare Rosny-Bois-Perrier

### Le site d'implantation

Les abords de la gare sont très contrastés en termes de programmation et de forme urbaine :

- à l'est le quartier Bois Perrier se présente comme un secteur d'habitat collectif regroupant près de 8 000 habitants dans lequel se trouvent également des équipements de proximité (école, terrains de sport, pôle commercial).
- à l'ouest, le centre commercial Rosny 2 organisé autour d'une galerie commerciale intérieure est entouré d'une vaste zone de stationnement.
- au sud, on trouve des espaces de transition vers le centre-ville de Rosny-sous-Bois.

La gare se situe à l'écart des grands axes routiers.



### Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 20 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

L'accès à la gare se fera par une émergence située à l'Est des voies du RER, et commune avec le RER E. Les voyageurs accèdent aux quais de la ligne 15 par un

ensemble de circulations verticales (escaliers fixes, escaliers mécaniques et ascenseurs).

Le positionnement et la définition des équipements intermodaux tels que abris et consignes vélo Véligo, aires de dépose/repose minute, aire de stationnement pour véhicules léger, aires de taxi, pôle bus, sera étudié dans le cadre d'une réflexion globale sur le réaménagement du secteur.

### Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

La gare de Rosny-Bois-Perrier est interconnectée avec la gare du RER E existante et la future gare de la Ligne 11 du métro (prolongement du métro 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier, mise en service prévue en 2022).

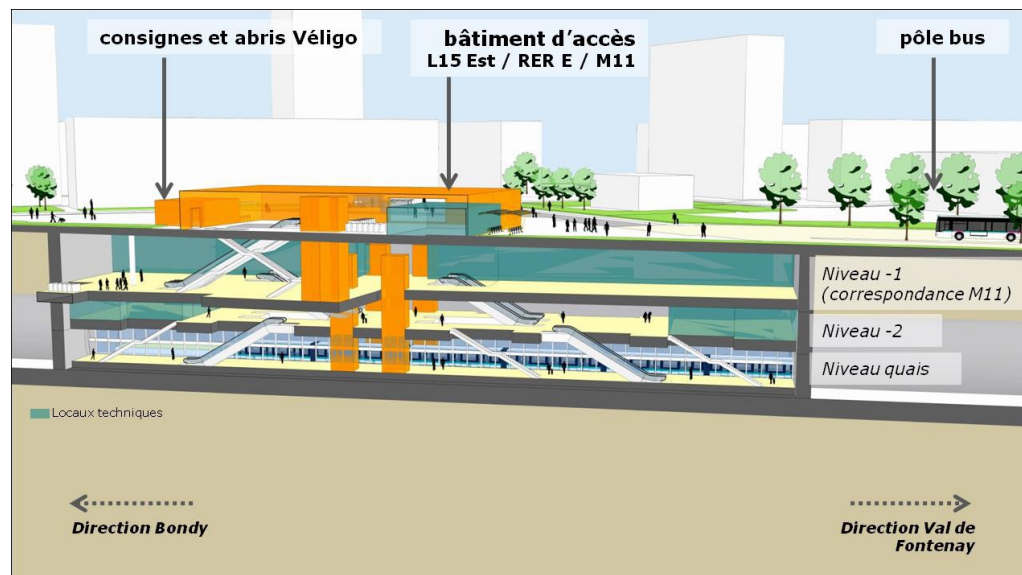
Les flux de correspondance entre la ligne 15 et la ligne 11 du métro d'une part et le RER E d'autre part sont dissociés.

La correspondance avec la ligne 11 s'effectuera via un couloir souterrain dédié connecté à la gare de la ligne 15. Les mesures conservatoires à prendre à l'occasion des travaux de génie civil de la gare Rosny-Bois-Perrier de la ligne 11 ont été étudiées par la RATP.

La correspondance avec le RER E se fera par le bâtiment d'accès et le passage sous voies existant qui donne accès aux deux quais.

La gare GPE est également en interconnexion avec la gare routière.

Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur.



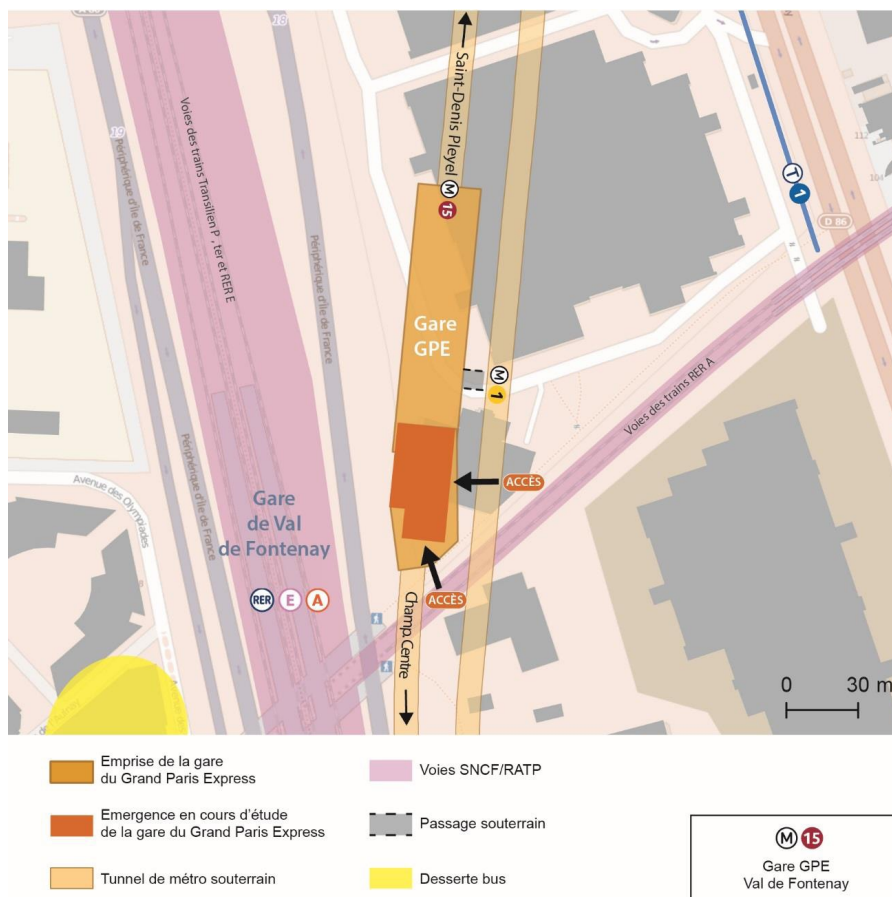
- Gare Val de Fontenay

### Le site d'implantation

Le quartier de Val de Fontenay est un pôle d'emplois important de l'Est parisien. Il est fortement marqué par les infrastructures qui le traversent : les voies du RER E encadrées par les deux chaussées de l'autoroute A86 ainsi que l'avenue du Général de Gaulle/De Lattre de Tassigny (ex-RN186) le coupent selon un double axe nord-sud, et les voies ferrées du RER A, qui y font surface, découpent la partie est du quartier selon un axe est-ouest.

La partie ouest du quartier est occupée principalement par des grands ensembles d'habitat collectif, ainsi que par un quartier tertiaire et un important centre commercial aux abords de la gare.

A l'est, l'autoroute est bordée par des zones d'activité, qui la séparent d'une grande zone pavillonnaire. Ces zones d'activités, et en particulier le site du Péripôle, seront amenées à muter à l'horizon de la mise en service de la ligne 15. Les réflexions en cours s'orientent vers leur transformation en quartier mixte de bureaux et de logements, et nécessiteront un rééquilibrage du pôle de transport sur sa partie Est.



### Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 18 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel. L'accès se fera par une émergence située à l'extrémité sud de la gare et orientée en direction du pôle multimodal.

Ce pôle de transport fait actuellement l'objet d'une étude pilotée par le STIF en lien avec SNCF (Réseau et Mobilités), la RATP, la Société du Grand Paris, la ville de Fontenay-sous-Bois, les services de l'État et le Conseil départemental du Val-de-Marne, dont l'objectif consiste à définir un projet cohérent d'aménagement à l'horizon 2020-2030 comprenant :

- les projets inscrits au schéma directeur du RER A,
- l'évolution des systèmes de transport en connexion avec le Pôle,
- la mise en compatibilité des perspectives de développement urbain connexe,
- l'amélioration de la qualité de service rendu aux voyageurs et usagers du Pôle sur le plan de la saturation des espaces, de l'information-voyageurs, du confort d'attente, de la sécurité, etc.

Cette étude de pôle permettra de repenser le fonctionnement global des interconnexions sur le secteur, à l'aune des nouvelles infrastructures de transport à venir (L15 Est, Métro 1, tramway T1 principalement). Elle permettra de définir le positionnement des équipements intermodaux tels qu'abris et consignes vélos Véligo, aires de dépose/repose minute, aire de stationnement pour véhicules léger, aires de taxi, pôle bus.

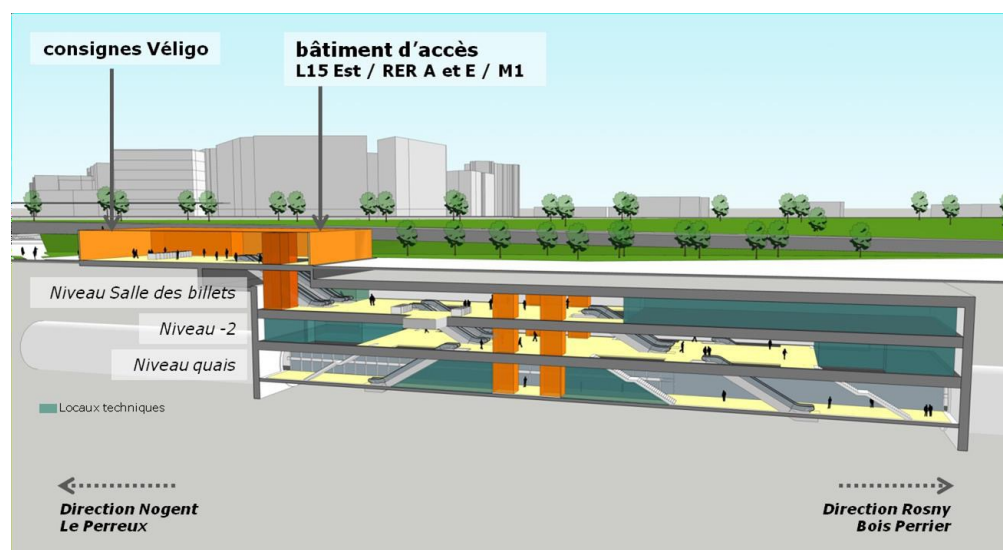
Cette étude permettra également d'apporter des solutions concrètes d'amélioration des interconnexions existantes et de repenser les accès au pôle de transport, en améliorant la lisibilité, la qualité et le confort des cheminements des modes actifs (PMR et piétons).

### Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

Cette gare, interconnectée avec les gares des RER E et A ainsi qu'avec la future gare terminus de la ligne 1 prévue pour 2030, est implantée sur le site du Péripôle, au plus près du pôle de transport. Elle se situe également à proximité de l'arrêt du tramway T1 dont la mise en service est prévue à l'horizon 2017.

L'organisation des correspondances de la gare de la Ligne 15 Est avec les infrastructures de transport existantes et à venir sera définie précisément dans le cadre de l'étude de pôle en cours.

Le projet de métro Ligne 1 prévoit une gare souterraine juxtaposée à la gare de la Ligne 15 Est et permet une correspondance souterraine avec celle-ci.



- Gare Nogent-le-Perreux

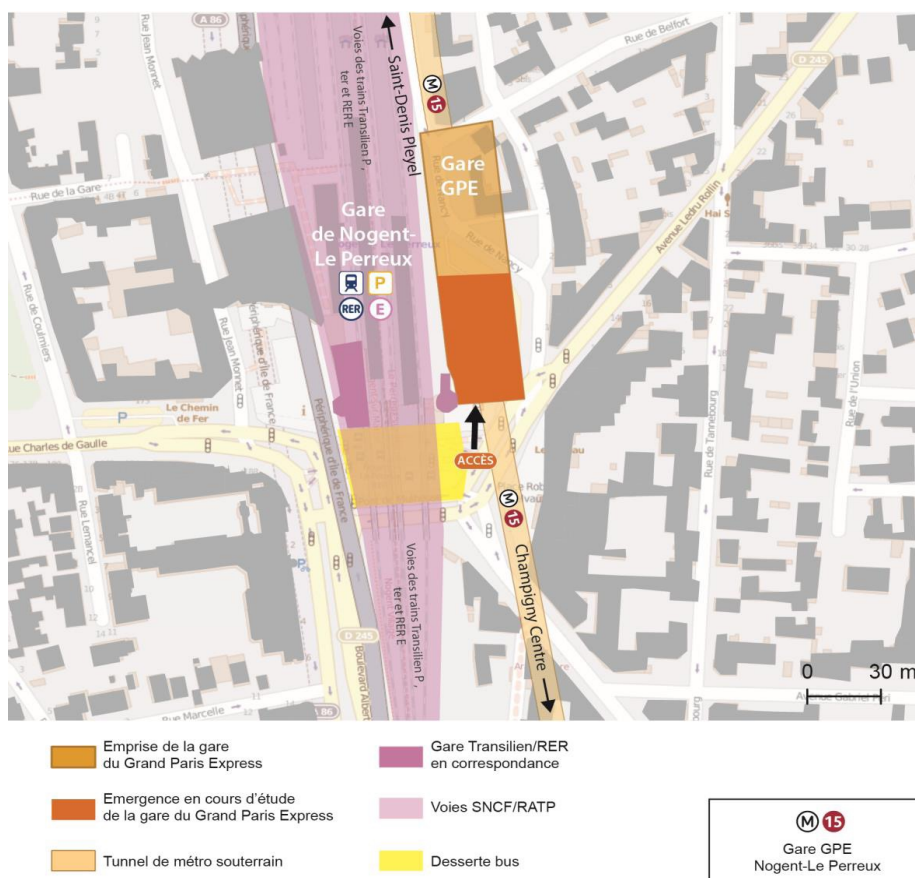
### Le site d’implantation

Le quartier de la gare, situé à 300 mètres du centre-ville de Nogent-sur-Marne, est résidentiel, avec une majorité d’habitat pavillonnaire côté Le Perreux-sur-Marne et plus diversifié côté Nogent-sur-Marne.

Ce quartier est bien doté en commerces de proximité et en équipements, qui en font un véritable centre-ville. En revanche, il ne présente pas une concentration d’emplois importante (moins de 4000 emplois à moins de 800 m de la gare).

La gare de la Ligne 15 Est est positionnée à proximité immédiate de l’actuelle gare de Nogent-le-Perreux sur la ligne du RER E au croisement de voies structurantes traversant les deux communes : avenue Charles de Gaulle, avenue Ledru Rollin, boulevard Albert 1er et boulevard de la Liberté.

Le tissu urbain alentour est dense et de bonne qualité patrimoniale. Il semble peu mutable à court ou moyen terme.



### Caractéristiques et organisation de la gare

La gare est située à une profondeur de 24 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel.

Au croisement d’artères locales d’importance pour la desserte des 2 communes, la gare bénéficie d’une position stratégique en termes d’accessibilité et de visibilité.

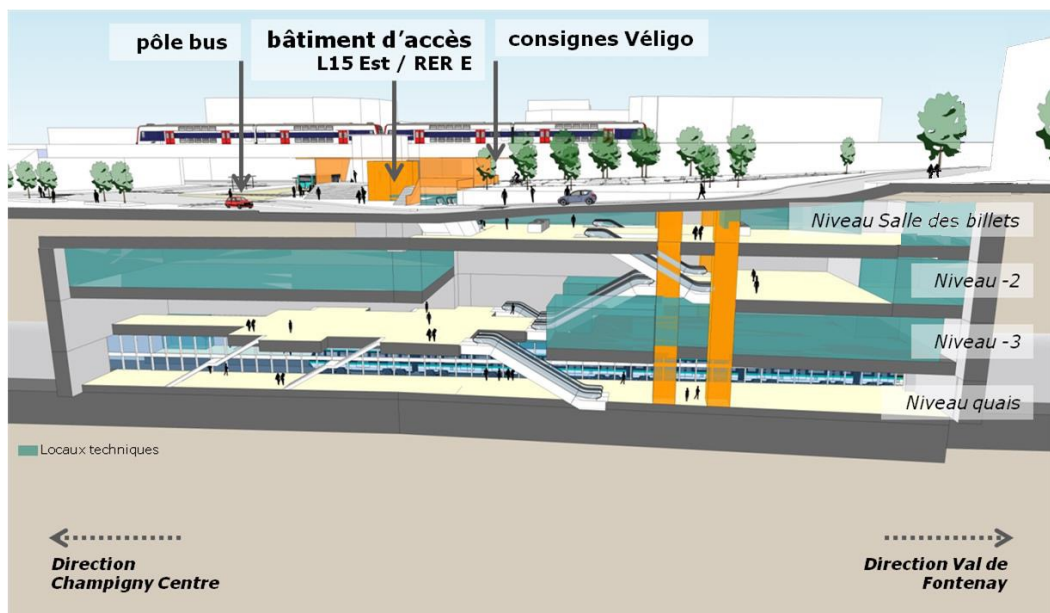


L'accès à la gare se fera côté Le-Perreux-sur-Marne à l'est des voies du RER E, où se trouvent les rues de Colmar et avenue Ledru-Rollin.

Les circulations verticales permettent d'assurer une correspondance efficace entre la ligne 15 et le RER (bâtiment voyageurs côté Le Perreux).

Après le passage des lignes de contrôle, le voyageur rejoint les niveaux inférieurs et les quais de la ligne 15 par des circulations verticales positionnées le long des parois latérales de la gare.

Le positionnement et la définition des équipements intermodaux tels qu'abris et consignes vélos Véligo, aires de dépose/repose minute, aire de stationnement pour véhicules léger, aires de taxi, pôle bus, seront étudiés dans le cadre d'une réflexion globale sur le réaménagement du secteur.



### Correspondances ferroviaires au niveau de la gare et intermodalité

La gare GPE est en interconnexion avec plusieurs modes de transport : RER E et bus.

La correspondance avec le RER E se fait par le bâtiment voyageur existant côté Le Perreux.

Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur. Dans le cadre de cette étude, une réflexion se tiendra sur les circulations piétonnes et cyclables, tout en prenant en compte les évolutions potentielles de l'offre bus.

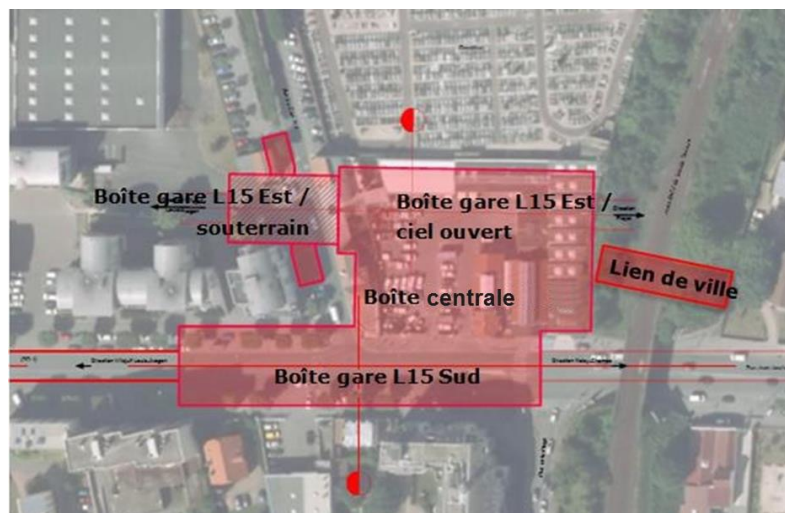
- Gare de Champigny Centre

Elle est réalisée en majeure partie dans le cadre de la ligne rouge - 15 Sud, déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat en décembre 2014.

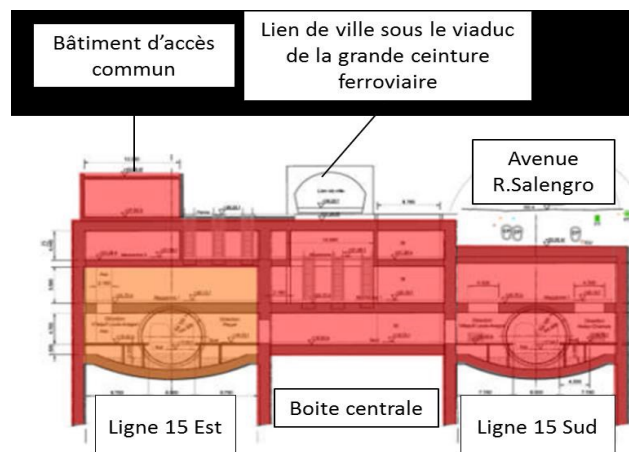
Le scénario de référence présenté dans le dossier d'enquête publique de la ligne rouge - 15 Sud était celui d'une interconnexion des lignes 15 Sud et 15 Est par correspondance. La solution finalement retenue correspond à la variante présentée dans le dossier de la ligne rouge - 15 Sud « d'interopérabilité » de sorte que l'agencement des boîtes gares sera optimisé dans les conditions anticipées par cette variante.

### Caractéristiques et organisation de la gare

La gare de Champigny Centre de la ligne rouge - 15 sud se situe sous la RD4 à Champigny-sur-Marne. L'accès à cette gare se fera par une émergence située au sud du cimetière, sur les emprises de l'ancien Centre technique municipal.



Cette émergence permettra l'accès aux lignes 15 Est et 15 Sud. La correspondance entre les boîtes gare des deux tronçons de la ligne 15 se fera par une boîte centrale.



Coupe transversale de principe des deux gares L15 Est et L15 Sud (en rouge les éléments réalisés dans le cadre des travaux de la ligne rouge - 15 Sud, non compris dans le dossier d'enquête, en première phase, et en orange ceux réalisés en deuxième phase dans le cadre des travaux de la L15 Est).

### **Répartition des travaux entre les lignes 15 Sud et 15 Est**

La boîte souterraine de la Ligne 15 Est se situe sur l'emprise de l'ancien centre technique et sera réalisée, pour l'essentiel (parois moulées, salle des échanges) dans le cadre des travaux de réalisation de la ligne rouge - 15 Sud (dont les échéances de mises en service sont prévues pour 2022). Il s'agit des ouvrages préparatoires à l'interopérabilité indiqués dans la variante « d'interopérabilité » du dossier d'enquête publique de la ligne rouge - 15 Sud. Ces ouvrages ne sont pas inclus dans le présent dossier.

A l'horizon de la mise en service de la Ligne 15 Est (2030) des travaux de génie civil de la boîte gare seront réalisés (quais, dalles, mezzanine, seconde œuvre). Ces travaux font partie du présent projet.

Le phasage retenu pour les travaux de la gare de Champigny Centre a pour vocation de minimiser les impacts sur la commune.

### ➤ **Description du site de maintenance (SMR/SMI) de La Garenne et accès depuis Rosny-Bois-Perrier**

#### **SMR/SMI de La Garenne**

Le SMI/SMR occupe une surface d'environ 6,5 ha sur le site de la Garenne, situé à l'ouest du RER E, entre les voies ferrées et la route RD 86, à environ 2 km au sud-ouest de la gare Rosny-Bois-Perrier. A l'échelle de la ligne 15, ces équipements sont complémentaires de ceux de Champigny (SMR) et de Vitry (SMI) pour assurer la maintenance et le remisage des trains de voyageurs et la maintenance des infrastructures.

#### **Accès routier et ferroviaire**

L'accès routier au site se fera à partir de l'avenue Faidherbe au Sud du site. Un accès secondaire est envisageable depuis l'avenue de la République au nord de la parcelle.

Les accès principaux depuis l'extérieur du site doivent permettre le passage de convois exceptionnels assurant notamment l'acheminement des rames et autres structures encombrantes. Plusieurs accès routiers sont préconisés pour ce site pour permettre notamment l'acheminement du matériel et des gros équipements de maintenance (rames, pièces de voies ou d'aiguillage, ...), l'accès au parking du personnel et la liaison avec les bureaux. Un raccordement ferroviaire du site au réseau ferré national (RFN) est prévu au Sud de la gare de Rosny-sous-Bois. Cette connexion se fera grâce à la réhabilitation d'un embranchement ferroviaire désaffecté et permettra la livraison de rails et de pièces lourdes.

Les voies d'accès au site depuis la ligne de métro principale seront en tunnel et pour la partie terminale en tranchée afin de limiter les impacts pour les riverains.

Le site accueillera les fonctionnalités nécessaires pour le remisage et la maintenance des trains (SMR), ainsi que celles pour la maintenance des infrastructures (SMI).

Les solutions préconisées pour l'aménagement du site permettront notamment une cohabitation efficace de plusieurs acteurs (exploitant, gestionnaire d'infrastructures, mainteneur) et un partage optimal des ressources.

La Société du Grand Paris, consciente des enjeux d'intégration urbaine de ses sites de maintenance, a développé une charte architecturale, urbaine et paysagère de ses sites industriels. L'étude technique du site de maintenance de Rosny comprend un volet d'intégration urbaine et paysagère.

### Partie SMR (Site de Maintenance et de Remisage)

L'atelier comportera plusieurs voies aux spécificités différentes permettant d'effectuer la maintenance courante et renforcée des rames. Ces voies pourront, selon leur spécificité, être équipées de portiques pour le déplacement d'équipements lourds, de fosses de visite sous caisse, de passerelles pour l'accès en toiture et d'équipements industriels spécifiques : tour en fosse, vérin en fosse... Il comporte également des bureaux et locaux pour l'accueil du personnel, un magasin contenant les pièces de rechanges et un poste de contrôle des circulations sur le site. Des parkings pour le personnel et des aires de livraison sont également prévues.

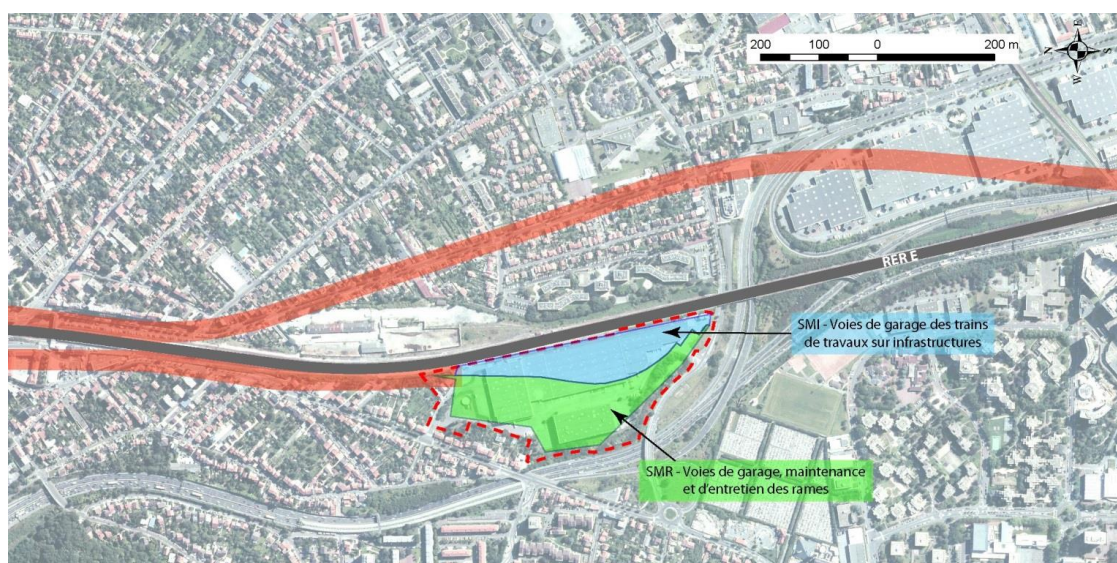
En termes de besoins de remisage et maintenance, le site de La Garenne est dimensionné sur la base des principes de conception retenus par le STIF en études préliminaires pour permettre le fonctionnement du tronçon entre Saint-Denis Pleyel et Rosny Bois Perrier de manière indépendante du reste de la ligne durant la phase transitoire, préalablement au raccord à la L15 Ouest. Le dimensionnement des installations du site a de plus été effectué en tenant compte des besoins de maintenance à l'horizon 2030 lorsque le tronçon Rosny Bois Perrier – Champigny Centre sera réalisé; et ce, afin d'éviter tout travaux sur le site après sa mise en service.

En comptant les places de garage prévues dans la voie de raccordement du site à la ligne, le site SMR pourra accueillir l'entretien et le remisage d'environ 35 trains d'une longueur de l'ordre de 108 mètres.

### SMI (Site de Maintenance des Infrastructures)

Le site de maintenance de l'infrastructure, dont le dimensionnement a été réalisé sur la base des hypothèses retenues par le STIF en étude préliminaire, sera principalement composé de voies et de quais pour la formation des convois et le chargement/déchargement des matériaux selon les activités de maintenance planifiées sur la ligne par le futur gestionnaire d'infrastructure.

La préparation et le déchargement des convois de maintenance de l'infrastructure se feront en journée. Les convois quitteront le site en fin de journée et en soirée pour assurer la maintenance des infrastructures de la ligne 15 la nuit durant l'interruption du service aux voyageurs. Des bureaux et locaux pour le personnel sont également prévus, ainsi qu'un atelier pour le stockage des pièces de rechange et la maintenance des équipements spécifiques des véhicules de maintenance.



## ➤ Description du tunnel

La section courante du tunnel ferroviaire réalisé dans le cadre du projet permet l'installation de deux voies de circulation. Le tunnel a un diamètre extérieur de 9,6 mètres environ.

La géométrie du tunnel est limitée par différentes contraintes :

- les possibilités techniques de déplacement du tunnelier (la majorité du tracé souterrain étant creusée au tunnelier),
- les contraintes de tracé imposées par la circulation du matériel roulant,
- les contraintes imposées par la recherche du confort des usagers.
- Les grands principes de conception retenus sur le projet sont présentés ci-après :
- Afin de maximiser les sections de tracé sur lesquelles les trains pourront circuler à vitesse maximale, le tracé nominal en plan est généralement conçu avec des courbes d'un rayon minimal de 600 mètres. Une réduction de la valeur de ce rayon impose en effet une diminution de la vitesse de circulation des trains.
- En section courante, les pentes du tunnel ne doivent pas dépasser 4%.
- Le dévers maximum en profil en travers est fixé à 160 mm.
- Au droit des gares, le tracé est en alignement droit, et la pente est nulle.

Localement et à titre exceptionnel, il peut être envisagé de déroger à ces valeurs de référence pour résoudre des contraintes d'insertion particulière du tracé ou du profil en long.

Plusieurs types de profils en travers de tunnel sont prévus : des profils de section circulaire, correspondant aux tunnels construits par tunnelier :

- monotube, c'est-à-dire rassemblant les deux sens de circulation dans un même tube, de 9,6 m de diamètre extérieur et 8,8 m de diamètre intérieur environ ;
- bitube, n'accueillant qu'un seul sens de circulation, d'environ 7,9 m de diamètre extérieur et 7,2 m de diamètre intérieur : deux tubes prennent alors en charge chacun un sens de circulation, et l'ouvrage permettant la réunion de ces deux tubes en un seul tunnel monotube est dit « ouvrage d'entonnement » .

La configuration monotube, moins coûteuse et permettant une meilleure flexibilité dans le placement des fonctionnalités ferroviaires, a autant que possible été favorisée.

La configuration bitube reste toutefois inévitable sur certains secteurs pour opérer le raccordement des voies (à l'ouest de Champigny Centre pour le raccordement des voies à la ligne rouge - 15 Sud).

La section des tunnels est suffisamment large pour accueillir le matériel roulant et la caténaire par laquelle il est alimenté en énergie, ainsi que la voie ferrée sur laquelle il circule. Celle-ci peut être sur ballast ou sur dalle de béton préfabriquée. Cette seconde solution permet de garantir le respect des normes d'épaisseur de voie dans les tunnels. Le tunnel accueille aussi une passerelle piétonne de part et d'autre des voies.

Le tunnel comprend également des systèmes d'éclairage, de signalisation et d'alimentation en eau (prise pour les pompiers).

Concernant la gestion des eaux, le tunnel sera revêtu de façon étanche et le profil en long aura dans la mesure du possible une pente minimale de 0,5 %. Des canalisations seront prévues dans l'ensemble des espaces, afin de collecter les eaux d'infiltrations résiduelles, qui seront ensuite acheminées vers des ouvrages d'épuisement des eaux. Ces ouvrages se situeront majoritairement au droit des points bas, qui se trouvent dans l'ensemble au niveau

des intergares. Leur mutualisation avec des puits d'accès pompiers (ouvrages annexes) pourra être envisagée.

### **Prévention des vibrations en exploitation :**

Dans le cadre de l'exploitation d'un métro à roulement fer, la circulation des trains sur la voie ferrée (contact rail / roue) peut être génératrice de vibrations. Par ailleurs, lorsque ces vibrations du sous-sol se transmettent à des structures de bâtiments (par les fondations, par exemple), cela peut également donner lieu à une émission de bruit générée par la mise en vibration d'éléments de la structure des bâtiments concernés (phénomène de « bruit solide »).

La Société du Grand Paris s'est engagée à réduire autant que possible ces nuisances potentielles dans la conception et la réalisation des infrastructures du Grand Paris Express. Les principaux moyens d'évitement consistent à minimiser la charge de la roue (enjeu qui sera pris en compte lors du choix des caractéristiques du matériel roulant) et à garantir la conception puis le maintien d'un bon contact rail / roue. En complément, lors de la conception et de la réalisation de la voie dans le tunnel de la ligne 15, exploitée avec un matériel à roulement fer, la Société du Grand Paris a prévu l'adoption systématique d'une pose de voie antivibratile, de performance adaptée à l'objectif de réduction des niveaux de vibrations identifiés. A minima, il s'agit d'interposer une « semelle » antivibratile dans la voie, entre le rail et la plate-forme du tunnel, afin de réduire les vibrations à la source. Par ailleurs, la profondeur importante du tunnel contribue naturellement à réduire ces vibrations.

### **Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers**

Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers sont des ouvrages de génie civil permettant le montage des tunneliers en vue du creusement du tunnel, puis leur démontage. Ils sont creusés dans le sol, à l'intérieur d'une enceinte. Leur profondeur peut varier de 25 à 30 mètres selon l'altimétrie du tunnel. Ils peuvent utiliser les emprises d'une future gare ou d'un futur ouvrage annexe et bénéficier d'installations de chantiers communes aux deux ouvrages. Cependant, il s'avère parfois nécessaire d'implanter ces puits sur des emprises spécifiques.

Une fois le puits réalisé et les installations de chantier aménagées, le tunnelier est acheminé pièce par pièce et par convoi exceptionnel jusqu'au puits, avant d'être assemblé à l'intérieur de l'ouvrage. Le tunnelier peut alors entamer son travail d'excavation des terres du tunnel sur une section prédéfinie. Le puits d'entrée sert, durant cette phase, à l'approvisionnement du tunnelier ainsi qu'à l'évacuation des terres excavées. A l'achèvement de la section concernée, le tunnelier est démonté au sein d'un puits de sortie. Il est ensuite évacué.

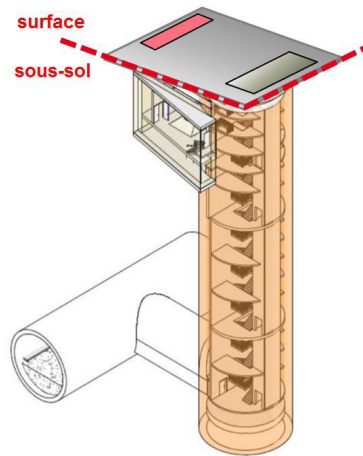
### **Les puits d'accès secours – ventilation / désenfumage (ouvrages annexes)**

Sur l'ensemble de la ligne 15 Est, 28 ouvrages annexes permettent notamment d'assurer les fonctions d'accès des secours ainsi que de ventilation et désenfumage du tunnel. Ces ouvrages s'ajoutent aux dispositifs déjà mis en place à l'intérieur de chaque gare.

Entre deux gares, les ouvrages d'accès aux secours et les dispositifs de ventilation et de désenfumage du tunnel sont généralement mutualisés.

Dans la plupart des cas, ces ouvrages sont composés d'un puits vertical relié au tunnel principal par un rameau de liaison (exemple présenté sur l'illustration ci-dessous). Ils apparaissent en surface sous forme d'une grille pour la fonction ventilation / désenfumage et d'une trappe pour l'accès des pompiers. Les ouvrages de ventilation / désenfumage sont équipés de ventilateurs permettant l'extraction ou l'insufflation d'air dans le tunnel. L'air

est extrait vers la surface via les puits de ventilation et les grilles de rejet. Les caractéristiques des ouvrages et performances des équipements sont conformes à la réglementation. Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs de ces puits ont une profondeur supérieure à 30 m, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard.



### **Le chantier**

Les travaux sont réalisés en trois grandes phases :

- Préparation des travaux ;
- Travaux de génie civil ;
- Travaux de second œuvre et mise en place des équipements ferroviaires, non ferroviaires et aménagements.

En effet, l'ouverture des chantiers de génie civil du projet est conditionnée par la réalisation de travaux préparatoires et les chantiers de génie civil déterminent les travaux de second œuvre et d'installation des équipements ferroviaires nécessaires au fonctionnement de la ligne de métro.

#### ➤ **Phase 1 : Préparation des travaux**

Préalablement à tout travail de génie civil, le terrain doit être préparé de façon à éliminer un maximum d'obstacles susceptibles de retarder les phases suivantes.

Plusieurs opérations sont à mener :

- repérage de l'implantation des réseaux existants (gaz, électricité, télécoms, etc.),
- diagnostics archéologiques éventuels,
- fouilles archéologiques éventuelles,
- dépollution éventuelle des sols,
- démolitions éventuelles d'ouvrages ou de bâtiments existants,
- dévoiements éventuels de réseaux,
- mise en place des installations de chantier, réalisation des puits de chantier pour le tunnel et les gares,
- dans les zones d'attention, un état des lieux des ouvrages avoisinants.

La programmation fine des travaux de dévoiement des réseaux concessionnaires et de réalisation des gares sera établie sur la base du programme général du projet en tenant compte notamment des contraintes de la circulation routière sur les artères concernées par

les travaux, afin de ne pas interrompre les fournitures de services, ainsi que le trafic et les divers accès et de garantir un bon écoulement des flux.

Les accès aux commerces, logements, équipements publics, les cheminements piétons et vélos, et les circulations des véhicules de secours seront préservés autant que possible.

Pour tous les travaux de génie civil depuis la surface (gares, ouvrages de service, site de maintenance) les installations de chantier seront réparties sur le tracé avec une emprise au sol représentant au minimum une partie de la surface de l'ouvrage en sous-œuvre à laquelle s'ajoutera une aire permettant le stockage des matériaux, des outillages et des déblais, ainsi que l'installation des bases vie. Elles seront principalement composées de centrales à boue (silos), de systèmes de levage (grues), d'équipements d'excavation et matériels divers.

Les bases travaux seront localisées au droit des puits d'introduction des tunneliers, des gares, de l'emplacement de l'atelier et zone de garage ainsi que des ouvrages de service.

➤ **Phase 2 : travaux de génie civil**

Les premiers travaux de génie civil consistent à réaliser les travaux de gros oeuvre :

- des tunnels ;
- des gares ;
- des ouvrages annexes ;
- des ouvrages d'entonnement ;
- du site de maintenance et de sa voie d'accès.

De façon générale, les gares et les ouvrages d'entonnement seront réalisés avant le passage du tunnelier. Des dispositifs permettront de relier l'ouvrage de service au tunnel.

Les sols pourront subir des traitements visant à les renforcer au droit des ouvrages souterrains.

➤ **Phase 3 : travaux de second œuvre, mise en place des équipements ferroviaires et non ferroviaires et aménagements**

Cette étape consiste à mettre en place l'ensemble des équipements nécessaires au fonctionnement et à la sécurité de la ligne.

Elle comprend les travaux :

- de pose de voie,
- de signalisation,
- d'installations électriques : postes éclairage force (PEF), postes de redressement (PR), alimentation de la ligne,
- d'installations de ventilation et de désenfumage,
- d'installations de sécurité,
- d'aménagement et d'équipement des gares, de l'atelier-garage et des ouvrages.

Les travaux de pose de la voie (rail, traverses, appareils de voie), des équipements de traction électrique et de la signalisation seront réalisés une fois les travaux d'excavation, de terrassement et de génie civil terminés.

Les travaux de réalisation des postes de redressement pour assurer l'alimentation de traction électrique des rames, ainsi que les équipements basse tension des gares, du tunnel et des accès pompiers, seront réalisés et phasés en cohérence avec les travaux de réalisation des ouvrages annexes.

Le chantier de pose de voie, pour le tronçon mis en service en 2025, sera installé dans le SMR-SMI de Rosny La Garenne. Cet emplacement, à proximité immédiate du réseau ferré



national, pourrait permettre l'approvisionnement par train de la voie (longs rails soudés) et de la caténaire. En phase 2, pour le tronçon mis en service en 2030, le chantier de pose de voie pourrait être installé à l'OA 744, à proximité de la gare du Plant à Champigny-sur-Marne.

### **Calendrier prévisionnel de réalisation**

Le réseau Grand Paris Express sera mis en œuvre de manière concomitante avec la réalisation des projets de transports en commun inscrits au Plan de mobilisation, ainsi qu'avec les investissements visant à améliorer la fiabilité de l'exploitation des réseaux existants. Les lignes seront construites et mises en service au fur et à mesure, les tronçons s'enchaînant les uns aux autres de manière continue.

L'identification des tronçons faisant l'objet des différents horizons de mise en service tient compte de leur capacité à être exploités efficacement en situation intermédiaire, ainsi que des priorités qui ont été mises en évidence lors des débats publics et des échanges intervenus ultérieurement avec l'ensemble des acteurs territoriaux.

Deux phases de mise en service sont prévues pour le tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre, objet du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :

- à l'horizon 2025 pour le tronçon Saint-Denis Pleyel – Rosny-Bois-Perrier,
- et à l'horizon 2030 pour le tronçon Rosny-Bois-Perrier – Champigny Centre.

A l'horizon 2030, l'ensemble des lignes 14, 15, 16, 17 et 18 telles que présentées dans le cadre du «Nouveau Grand Paris» sera réalisé.

Les tronçons Versailles Chantiers – Nanterre et Pleyel – Nanterre via Colombes et La Garenne-Colombes seront réalisés ultérieurement.

## Coût et financement du projet

### Estimation du coût

- Les coûts d'investissement pris en compte pour l'évaluation socio-économique du tronçon **Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre** sont les suivants, aux conditions économiques de janvier 2010 et de janvier 2012. L'évaluation socio-économique a été réalisée aux conditions économiques de janvier 2010.

Coûts bruts en millions €	Valeur CE 01/2010	Valeur CE 01/2012
Acquisitions foncières et frais associés	249	270
Infrastructure	2 949	3 219
Matériel roulant	286	323
<b>Total</b>	<b>3 484</b>	<b>3 812</b>

Le coût du tronçon pris en compte pour l'évaluation socio-économique comprend :

- un montant total de 3 447 M€ aux conditions économiques de janvier 2010 (3 772 M€ aux conditions économiques de janvier 2012) pour la réalisation du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre, y compris acquisitions foncières et matériel roulant;
  - une provision forfaitaire d'environ 37 M€ aux conditions économiques de janvier 2010 (soit 40 M€ aux conditions économiques de janvier 2012) pour les coûts d'interconnexion des gares du tronçon au réseau ferroviaire existant (RER, métro) : comme pour l'évaluation globale à l'échelle du réseau Grand Paris Express, le montant de cette provision devra être confirmé dans le cadre des études ultérieures du projet.
- Le coût d'exploitation annuel associé à la mise en service du tronçon « Ligne 15 Est » à ses deux étapes de mise en service a été évalué par le STIF dans le cadre des études préliminaires du projet :
- de 2025 à 2029 : 56 M€ (valeur 2010) par an ;
  - 2030 et au-delà : 93 M€ (valeur 2010) par an.

Ces montants seront confirmés dans le cadre des études ultérieures.

Comme l'évaluation socio-économique menée à l'échelle du programme Grand Paris Express, l'évaluation socio-économique menée à l'échelle du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre s'accompagne par ailleurs de la prise en compte des coûts de renouvellement, en s'appuyant sur la durée de vie conventionnelle des différentes catégories d'infrastructures et d'équipements réalisés.

Le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon du Grand Paris Express reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre, hors matériel roulant, s'élève à **3,179 milliards d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012.

Ce montant ne comprend pas les coûts d'infrastructure de **la gare de Champigny Centre**, qui sont intégrés au projet de tronçon **Pont de Sèvres – Noisy-Champs (ligne 15 Sud)**, ni les coûts d'infrastructure de **la gare de Saint-Denis Pleyel**, qui sont intégrés au projet des tronçons **Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel (lignes 16 / 17 Sud / 14 Nord)**. De plus, ce montant ne comprend pas le coût estimé de la voie de raccordement envisagée entre les lignes 15 et 16-17 (option estimée au stade des études actuelles à **143M€**, non pris en compte dans le bilan socio-économique du projet).

Ce montant inclut les frais d'étude, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Principaux postes de dépense (à titre indicatif)	Montant en millions d'euros HT (conditions économiques 01/2012)
Infrastructures tunnel (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	1 201
Gares et ouvrages de correspondance (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	1 179
Ouvrages annexes et ouvrages d'entonnement	234
Systèmes de transport et site de maintenance	565
<b>Total</b>	<b>3 179</b>

Par ailleurs, l'enveloppe financière pour l'ensemble des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du tronçon a été évaluée à **180 millions d'euros** par la Direction Nationale d'Interventions Domaniales, auxquels il convient d'ajouter 50% de frais d'acquisitions (frais de gestion intercalaire, gardiennage, dépollution et démolition), soit un coût total de 270 millions d'euros.

Le coût d'investissement du projet hors matériel roulant s'établit ainsi à 3,449 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012.

Enfin, il conviendra d'ajouter à cette estimation un coût évalué à **323 millions d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012 (dans l'attente des résultats des consultations industrielles), au titre de l'acquisition du matériel roulant nécessaire à l'exploitation du tronçon « Ligne 15 Est » à ses différents horizons de mise en service.

**Le coût de réalisation du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre, y compris foncier et acquisition du matériel roulant, s'établit ainsi à 3,772 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012.**

Le coût de ce tronçon représente une part de l'ordre de 15% du coût total du Grand Paris Express. Dans le cadre du projet global de modernisation et de développement des transports en Île-de-France, porté par l'État et par les collectivités territoriales, le volume des dépenses à la charge de la Société du Grand Paris d'ici 2030 comprend par ailleurs, outre le montant de l'investissement prévisionnel nécessaire à la réalisation, à horizon 2030, des lignes nouvelles 15, 16, 17 et 18, une contribution de 800 millions d'euros en valeur 2012 à la réalisation du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, sous maîtrise d'ouvrage STIF / RATP, dont **450 millions d'euros** décidés dès 2011 et **350 millions d'euros** supplémentaires décidés en 2013 au titre d'une contribution plus globale de **2 milliards d'euros** au Plan de mobilisation des transports de la Région. Cette contribution globale vise également la réalisation du prolongement du RER E (projet EOLE) à l'ouest pour un milliard d'euros, ainsi que le prolongement de la ligne 11 entre Mairie des Lilas et Rosny-sous-Bois pour **300 millions d'euros** et les schémas directeurs de modernisation des RER pour **350 millions d'euros**.

Enfin, une provision de **1,50 milliard d'euros** en valeur 2012, spécifiquement associée aux interconnexions entre l'ensemble du réseau Grand Paris Express et le réseau de transport en commun existant, a été identifiée. Ce montant s'inscrit en sus du coût de réalisation du réseau Grand Paris Express, et sera supporté par les différents maîtres d'ouvrage, dont la Société du Grand Paris à hauteur de **450 millions d'euros**.

Dans le cadre du projet **Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre**, le montant évalué à ce stade des études pour les adaptations des gares et des stations du réseau existant s'établit à **40 millions d'euros HT** environ aux conditions économiques de janvier 2012. Ce montant ne fait pas partie du périmètre d'investissement du présent projet.

**Financement :**

La réalisation du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre bénéficie du modèle de financement global du Grand Paris Express.

Ce modèle repose sur :

- des recettes fiscales affectées, dont trois sources sont d'ores et déjà en place : le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de 2020 ;
- des concours de l'État, à hauteur d'un milliard d'euros, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la Société du Grand Paris ;
- une participation des collectivités locales (Région et Départements d'Île-de-France), auxquelles l'État a demandé une contribution de 225 millions d'euros ;
- des subventions européennes, qui pourront concerner d'autres tronçons du Grand Paris Express mais diminueront de fait l'endettement global de l'établissement ;
- le recours à l'emprunt ;
- les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.

Les recettes fiscales affectées sont actuellement de trois natures :

- une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) : cette taxe est assise sur les matériels roulants parcourant le réseau exploité par la RATP ; au 1er janvier 2015, elle est de **12 751 euros** par remorque ou motrice du métro, de 23 920 euros par motrice ou automotrice du RER et de **4 992 euros** par remorque du RER ; ce tarif est revalorisé chaque année en fonction de l'inflation ; le produit de cette IFER est de l'ordre de **60 millions d'euros** par an ;
- une taxe spéciale d'équipement : le produit de cette taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti et non bâti, cotisation foncière des entreprises) est fixé à **117 millions d'euros** par an ;
- une fraction de la taxe locale sur les bureaux : assise sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, cette taxe a été redynamisée en loi de finances rectificative pour 2010 grâce notamment à la reconfiguration du zonage, au rattrapage du barème et à son indexation sur le coût de la construction ; la Société du Grand Paris est affectataire du produit de la taxe diminué d'une part régionale de **183 millions d'euros**, d'une part État de **33 millions d'euros**, et d'une part affectée à l'Union d'économie sociale du logement de **133 millions d'euros** ; la part affectée à la Société du Grand Paris, de l'ordre de **310 millions d'euros** en 2014, devrait croître de manière dynamique sur le moyen / long terme.

Ce sont donc environ **500 millions d'euros** de recettes fiscales qui sont affectés à la Société du Grand Paris chaque année à compter de 2014, et ce produit est appelé à augmenter tendanciellement

Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé par les subventions de l'État et des collectivités territoriales, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030.

L'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les produits de valorisation du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la Société du Grand Paris).

L'objectif retenu consiste à assurer le remboursement intégral de la dette au plus tard 40 ans après la mise en service des derniers tronçons.

## Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'enquête publique concerne également la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et Plans d'Occupation des Sols (POS) de 10 des communes traversées par le projet, à savoir, dans le cas présent, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne.

La procédure de mise en compatibilité des PLU est élaborée conformément aux articles L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-14 du Code de l'Urbanisme.

- Article L. 153-54 du Code de l'Urbanisme. Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.
- Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

- Article L153-55 du Code de l'Urbanisme. Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement

- Par l'autorité administrative compétente de l'État :
  - Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;
  - Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
  - Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

- Article L153-56 du Code de l'Urbanisme. Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision

portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité.

- Article L153-57 du Code de l'Urbanisme. Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.  
A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :
  - Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;
  - Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.
- Article L153-58 du Code de l'Urbanisme. Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.  
La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la Commission d'Enquête est approuvée :
  - Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;
  - Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'État ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
  - Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ;
  - Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la Commission d'Enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.
- Article L153-59 du Code de l'Urbanisme. Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.  
L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.  
Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.  
Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.
- Article R. 153-14 du Code de l'Urbanisme. Créé par le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015.  
Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la Commission d'Enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.

### **Des dossiers de mise en compatibilité réalisés pour 10 des 13 communes concernées par le tracé**

Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique des 10 communes concernées ont été réalisés en concertation avec les services de l'Etat (Direction de l'Unité Territoriale de la DRIEA) et les communes et sont joints au dossier d'enquête publique unique.

Saint-Denis a mis en révision générale son PLU qui a été approuvé le 10/12/2015, mais a fait l'objet d'un recours gracieux. Afin de sécuriser l'implantation de la ligne 15 Est sur la commune, il a ainsi été décidé de présenter à l'enquête, à la fois un projet de modification du POS issu de la modification du 30/01/2014 et également un autre portant sur PLU approuvé de la commune.

Pour Rosny-sous-Bois, deux dossiers sont également présentés à enquête, le PLU en vigueur et le PLU révisé, approuvé le 16/12/2015. Dans l'attente d'avoir purgé les délais de recours, il a également été décidé de présenter ces deux documents.

La mise en compatibilité sera effective sur les documents d'urbanisme des communes qui seront alors en vigueur.

### **Evaluation environnementale des documents d'urbanisme de Saint-Denis et de Rosny-sous-Bois**

En application de l'article L.104-1 à L.104-3 et des articles R.104-8 et suivants du Code de l'urbanisme, certains dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme doivent être soumis à évaluation environnementale.

Cette évaluation environnementale des évolutions des documents d'urbanisme est requise dès lors que la mise en œuvre de l'évolution du droit du sol est susceptible d'engendrer des effets significatifs sur l'environnement et identifie ainsi ces incidences notables. L'objet de l'évaluation environnementale réalisée ici sur ces deux PLU est l'évolution du droit des sols visant à permettre la réalisation du Grand Paris Express. Le projet tel que soumis à la procédure d'enquête publique, a préalablement fait l'objet :

- d'une évaluation stratégique environnementale en application de la directive 2001/42/CE et de la loi du 03/06/2010 relative au Grand Paris, jointe au dossier de débat public ;
- d'une déclaration au titre de l'article L.122-10 du code de l'environnement, précisant la manière dont il a été tenu compte du rapport d'évaluation environnementale et les motifs qui ont fondé les choix opérés lors de l'élaboration du Schéma d'ensemble, prévu par l'article 2 de la loi du Grand Paris ;
- d'une étude d'impact, en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre du projet ligne 15 Est ne prévoit que des adaptations ponctuelles des documents visant à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du réseau de transport en souterrain et à adapter les règles régissant les constructions en surface, afin de rendre possibles l'implantation en surface des émergences du réseau de transport (gares et ouvrages annexes).

Les PLU qui comprennent tout ou partie d'un site Natura 2000 pour des dossiers de mise en compatibilité qui comportent des réductions de protections paysagères (dispositions de l'article L153-31 du code de l'urbanisme) sont soumis à cette évaluation environnementale.

Ainsi, pour la commune de Saint-Denis, du fait de la présence en extrémité Est du territoire communal, du site Natura 2000 du parc « Georges Valbon » appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013, et du fait de la réduction ponctuelle d'une protection paysagère par le dossier de mise en compatibilité, le document d'urbanisme est soumis à la procédure d'évaluation

environnementale. Cette dernière est commune aux dossiers de mise en compatibilité du POS et du PLU de Saint-Denis, tous deux présents au sein du dossier de DUP pour la réalisation de la ligne 15 Est.

Dans le cas de la ville de Rosny-sous-Bois, en raison de la présence en extrémité Sud-Est du territoire communal du site Natura 2000 du parc intercommunal du Plateau d'Avron, appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013, et du fait de la réduction ponctuelle d'une protection paysagère par le dossier de mise en compatibilité, le document d'urbanisme est soumis à la procédure d'évaluation environnementale.

### **Dispositions générales applicables aux différents MECDU sur les 10 communes :**

#### ➤ **Le rapport de présentation**

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin du chapitre II.2.

*« Les modifications apportées à l'ancien Plan d'Occupation des Sols ou Plan Local d'Urbanisme et les principes de zonage » : **Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité du PLU dans la cadre de la Déclaration d'utilité Publique de la Ligne 15 Est du « Grand Paris Express »***

Le **rapport de présentation** a été modifié pour que le chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de POS/PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

#### ➤ Les **documents graphiques** et le **règlement des zones** concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet du Grand Paris Express. Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express ;
- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express ;
- L'article 5, afin d'adapter les superficies minimales des terrains constructibles qui seraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des constructions et installations nécessaires à l'infrastructure de transport présente en surface ;
- L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 8, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les



nécessités techniques d'implantation des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface sur une même unité foncière ;

- L'article 9, afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;
- L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;
- L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du Grand Paris Express présents en surface ;
- L'article 14, afin de lever les incompatibilités résultant de Coefficients d'occupation du sol qui ne permettraient pas l'implantation des constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express, et afin que celles-ci soient régies par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

## Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Denis :

### Le dossier de MECDU comprend trois éléments :

- **La mise à jour du POS existant ;**
- **La mise à jour du PLU envisagé ;**
- **Une évaluation environnementale.**

#### ➤ **POS de Saint-Denis**

##### ▪ **Mise à jour du rapport de présentation**

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin du chapitre « *Introduction* » :

- Exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la Déclaration d'utilité Publique de la Ligne 15 Est du « Grand Paris Express ».
- Le rapport de présentation a été modifié pour que le chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de POS afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.
- La vérification de la compatibilité du POS avec le projet du Grand Paris Express porte sur l'ensemble des pièces composant le POS dont les PAZ des ZAC Landy-Pleyel et Pleyel-Libération.

##### ▪ **Les servitudes d'utilité publique**

Le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :

- Servitudes de dégagement aéronautique ;
- Servitudes relatives aux chemins de fer ;
- Servitudes liées aux canalisations de gaz haute pression.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

##### **Les risques**

Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

- Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001. Ce PPRn ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.

##### ▪ **Le règlement**

Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

- Zone UP Aa – Tunnel ;
- Zone UP Ab – Tunnel ;
- Zone UP Ad – Tunnel ;
- Zone UPM – Tunnel et Emprises en surface : Gare «Saint-Denis - Stade de France» et articles 12 et 13 ;
- Zone UP Ma – Tunnel.

##### ▪ **Le plan de zonage : Pas d'incidence.**

- **Mise en compatibilité du PAZ de la ZAC Pleyel-Libération** (zone ZC impactée par le tunnel) : l'article ZC1 doit expliciter clairement l'autorisation des installations nécessaires au GPE.
- **Mise en compatibilité du PAZ de la ZAC Landy-Pleyel** (zone ZA1 et ZB5 impactées par le tunnel). Cette ZAC est située dans la moitié Sud du territoire communal de SAINT-DENIS. L'emprise de la ZAC est délimitée de la façon suivante:
  - Au Nord, par l'autoroute A 86 ;
  - A l'Est, par l'emprise ferroviaire ;
  - Au Sud, par la rue du Landy ;
  - A l'Ouest, par l'avenue du Président Wilson.

**La mise en compatibilité du PAZ de la ZAC Landy-Pleyel** avec le projet du Grand Paris Express porte sur :

- La modification du règlement des zones ZA et ZB : zones ZA1, ZB1 : autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- La modification de la pièce graphique du Plan d'Aménagement de Zone afin de réduire à la marge un espace vert public sous les emprises d'un ouvrage technique annexe et de créer un secteur de la zone ZC, dénommés ZC7, pour permettre la réalisation de l'ouvrage, qui sera implanté majoritairement sous voirie. Les éléments de projet en surface n'interceptent aucun Espace Boisé Classé réglementé ni aucun emplacement réservé.

Toutefois, un ouvrage technique annexe est implanté au sein d'un espace vert public, le square des Acrobates, indiqué sur le document graphique du Plan d'Aménagement de Zone. Aucun règlement ne s'applique à ce secteur dont la vocation est définie uniquement graphiquement.

Réduction de l'emprise de l'espace vert public. L'implantation de l'ouvrage technique annexe nécessite une évolution de l'emprise de l'espace vert public. Il apparaît donc nécessaire de réduire ponctuellement cette protection sur les emprises de l'ouvrage et de créer un secteur ZC7.

De plus, au vu du Plan d'Aménagement de Zone, l'ouvrage technique annexe est en partie situé sur une zone « en blanc » ni légendée, ni réglementée dans le Règlement d'Aménagement de Zone.

Afin d'éviter tout risque juridique, il est donc nécessaire de faire évoluer le zonage du Plan d'Aménagement de Zone afin de reclasser l'emprise concernée par l'ouvrage technique annexe dans une nouvelle zone disposant d'un règlement spécifique autorisant sa réalisation.

Cette inscription définit graphiquement une vocation pour cet espace qui n'est pas compatible avec l'implantation d'un ouvrage technique annexe nécessaire au projet. Afin de permettre la réalisation des éléments du projet et d'éviter tout « vide juridique », un nouveau secteur de la zone ZC existante, dénommé ZC7 et dédié au projet du Grand Paris Express, est créé sur ces emprises.

La zone ZC est une zone « *affectée à la réalisation de constructions permettant d'accueillir des activités non nuisantes et non polluantes (sauf celles visant à desservir la ZAC elle-même), ainsi que des équipements publics ou privés d'intérêt général* ».

## ➤ **Projet de PLU de Saint-Denis**

### ▪ **Rapport de présentation**

Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

### ▪ **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables**

Le projet est compatible avec les orientations générales du PADD de la commune de Saint-Denis.

Celui-ci est mentionné à plusieurs reprises dans le document et, plus particulièrement en page 33 dans la partie 5. « *renforçons et améliorons notre rôle de pôle d'échanges métropolitain* », section B) « *accompagnons l'amélioration des infrastructures de transport pour les passagers* » où il est précisé que la ville entend « *faciliter les projets d'amélioration du réseau de transports collectifs du Nord Francilien, inscrivant notre commune dans une échelle métropolitaine. Le développement urbain va s'appuyer sur le renforcement de ce réseau (tramways, métros). Par ailleurs, le métro automatique en souterrain programmé dans le cadre du Grand Paris desservira la commune dans le secteur Pleyel. Celui-ci devrait relier entre eux les aéroports de Roissy, du Bourget et d'Orly, mais aussi les pôles de développement Plaine/Pleyel sur le territoire de Plaine Commune, de Noisy-le sec (Descartes), Saclay, Massy et La Défense. Ce réseau utiliserait dans la traversée de Paris – la ligne 14 qui sera prolongée au nord comme au sud et qui desservira au passage Pleyel en correspondance avec la ligne 13* ».

Le PADD ne nécessite pas de mise en compatibilité.

### ▪ **Les Orientations d'Aménagement et de Programmation**

Le projet est concerné par l'OAP « Trame Verte et Bleue » : l'ouvrage annexe n°631 est situé dans un « noyau de biodiversité secondaire » constitué par le square des acrobates dans le quartier « Landy-Pleyel ».

Le texte de la notice de cette OAP précise que :

*« Le réseau de noyaux de biodiversité secondaires est réparti sur tout le territoire. Il est principalement composé des squares et parcs de la commune ainsi que des talus d'autoroutes ou encore des jardins privés, notamment dans la zone pavillonnaire au nord-est de la ville.*

*La zone UVM, qui s'applique sur ces noyaux de biodiversité secondaires, ne permet la construction que d'emprises très réduites qui doivent nécessairement avoir un lien avec le caractère de la zone : loisirs, paysage etc. »*

Par ses caractéristiques, l'ouvrage annexe n°631 est bien une « construction d'emprises très réduites », ce qui correspond bien au principe d'occupation du sol dans un « noyau de biodiversité secondaire ». En cela, le projet de réseau de transports publics du Grand Paris est bien compatible avec cette Orientation d'Aménagement et de Programmation.

Toutefois, l'ouvrage n'est pas en lien avec le caractère de la zone. Il conviendra donc de faire évoluer le libellé du règlement de la zone UVM pour que celui-ci soit compatible avec le projet.

Le projet est donc compatible avec ce document.

### ▪ **Les servitudes d'utilité publique**

Le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :

- Servitudes aéronautique de dégagement liées à l'aéroport du Bourget ;
- Servitudes relatives aux chemins de fer ;
- Servitudes liées aux canalisations de gaz haute pression ;

- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques - protection contre l'électromagnétisme - liées à la station « Paris-Bichat ».

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

- **Les risques**

Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal : Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

Ce PPRn ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.

- **Le règlement**

Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

- Zone UAE – Tunnel ;
- Zone UM – Tunnel et Emprises en souterrain : Ouvrage annexe OA 631 ;
- Zone UMgpe – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Stade-de-France » ;
- Zone UMgh - Tunnel ;
- Zone UTT : Tunnel ;
- Zone UVM – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 631 ;
- Zone UVM : articles UVM7, 9, 13.

- **Le plan de zonage**

Deux éléments de patrimoine végétal sont concernés par une emprise en surface du projet au niveau de l'OA 631 :

- Espace paysager protégé n°79 ;
- et Alignement d'arbres - Quartier La Plaine – Square des acrobates - 9572,92 m<sup>2</sup> –

Ces deux éléments de patrimoine végétal seront réduits de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express.

- **Autres éléments figurés sur les plans graphiques**

Par ailleurs, deux servitudes de localisation sont concernées par une emprise en surface du projet :

- T2 - Servitude pour création d'ouvrage en tréfonds - Création d'ouvrage en tréfonds (ligne 14, 15 et 16, 17 du réseau transport public du Grand Paris- SGP - 206 941 m<sup>2</sup> ;
- OP4 - Servitude pour création d'ouvrage public - ZAC Landy Pleyel – Création d'un puits d'accès - SGP - 1 931 m<sup>2</sup>.

Ces deux servitudes de localisation indiquent que le projet du Grand Paris Express a bien été inscrit dans le PLU de Saint-Denis.

**Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'Aubervilliers :****➤ Rapport de présentation**

Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

**➤ Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables**

La présentation du réseau de transport en commun de la commune d'Aubervilliers (page 11) ne mentionne pas le projet du Grand Paris Express.

Toutefois, le projet est compatible avec les orientations générales du PADD en matière de politique urbaine. Il répond notamment à l'un des objectifs du volet 3 « Transports et liaisons » (page 39 et suivantes) qui consiste à développer le réseau des transports en commun.

Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU

**➤ Les Orientations d'Aménagement et de Programmation**

Parmi les OAP, celle du secteur « Fort d'Aubervilliers », est concernée par le projet du Grand Paris Express.

Le parti d'aménagement retenu pour le futur quartier du Fort se fonde sur sept orientations majeures dont l'une est de « profiter de la connexion du métro, des lignes de bus et du PIR pour installer une densité urbaine structurante et créer une polarité ».

Plus précisément, la place au Nord-Ouest du site où sera implantée la future gare de la Ligne 15 Est « constitue le raccordement multimodal développé dans le projet d'aménagement (lignes de transport en commun bus et métro, pistes cyclables et cheminements piétons) ».

Le projet du Grand Paris Express est donc totalement intégré dans le parti d'aménagement de l'OAP « Fort d'Aubervilliers ».

**➤ Les servitudes et autres contraintes**

Le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :

- Servitudes de dégagement aéronautique ;
- Servitude de halage et marchepied ;
- Servitudes liées au transport d'hydrocarbures liquides et aux canalisations de gaz haute pression ;
- Servitudes relatives aux faisceaux hertziens ;
- Servitudes liées aux transmissions radioélectriques ;
- Servitudes relatives à la protection des monuments historiques ;
- Servitude relative au voisinage des cimetières ;
- Servitudes liées à la protection des installations sportives, concernée par l'implantation d'ouvrage technique annexe.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

**➤ Plan de prévention des risques naturels**

Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

- Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain liés aux anciennes carrières et à la dissolution du gypse approuvé le 18 avril 1995 ;
- Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

Ces différents PPRn ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

➤ **Le règlement :** Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

- UA – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Mairie d’Aubervilliers » ;
- UAa – Tunnel ;
- UC - Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 652 ;
- UDa – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Mairie d’Aubervilliers », Ouvrage annexe OA 641 et Ouvrage annexe OA 642 ;
- UEa – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 641 ;
- UEp – Tunnel ;
- UF - Tunnel ;
- UG4 – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Fort d’Aubervilliers » ;
- UVa - Emprises en surface : Gare « Mairie d’Aubervilliers » (Parcs et jardins) ;
- UVb – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 651 ;
- UVc – Tunnel ;
- UVj – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Fort d’Aubervilliers » (Jardins familiaux).

L’analyse du règlement de ces zones met en évidence la nécessité de modifier certains articles.

➤ **Plan de zonage :** Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l’Urbanisme

Deux emplacements réservés sont concernés par des emprises en surface du projet (au niveau des OA 641 et OA 642) : P14 - Centre aquatique - Commune et C61 - Équipement scolaire -rue du Chemin Vert - Commune.

Ces emplacements réservés seront réduits de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express, en accord avec la commune :

- L’emplacement réservé P14 sera réduit sur une surface d’environ 4 300 m<sup>2</sup>
- L’emplacement réservé C61 sera réduit sur une surface d’environ 1 200 m<sup>2</sup>.

Les éléments du projet en surface interceptent une servitude de constructibilité limitée au niveau de la gare « Fort d'Aubervilliers ».

L’annexe du règlement indique notamment :

*« 1.4 – LA SERVITUDE DE CONSTRUCTIBILITE LIMITEE*

*En application des articles L. 123-2-a et R. 123-12-1° du Code de l'Urbanisme, le P.L.U. peut instituer en zones urbaines une servitude consistant à limiter les droits à construire, dans un périmètre délimité et pour une durée au plus de cinq ans, dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global. Ainsi, les constructions ou installations supérieures à un seuil déterminé sont interdites dans les périmètres considérés.*

*Cette servitude vise à figer l'évolution d'un secteur devant faire l'objet d'une mutation urbaine importante et pour lequel la collectivité ne dispose pas de projet précis. Dans l'attente de cette évolution, des extensions limitées pour les constructions existantes sont toutefois possibles.*

*Un droit de délaissement est ouvert au propriétaire d'un terrain concerné par cette servitude, en application de l'article L. 123-17 du Code de l'Urbanisme.*

*L'effet de la servitude a une durée de cinq ans à compter de la date d'approbation du P.L.U. Au-delà de ce délai, la servitude est levée automatiquement. Ce sont alors les dispositions de la zone dans laquelle se situe le périmètre qui deviennent pleinement applicables.*

*Les effets de la servitude peuvent également être levés à l'initiative de la collectivité, avant le délai de cinq ans, par une procédure de modification du P.L.U.*

*Dans le PLU d'Aubervilliers, cette servitude a été inscrite sur le site du projet de la gare des mines, sur le site du Fort d'Aubervilliers et sur le secteur du Pont de Stains. »*

De plus, les éléments de projet en surface concernent également deux périmètres d'études, identifiés sur le plan des périmètres particuliers. Il s'agit :

- Du périmètre d'étude A : Parc Canal au niveau de l'OA 641 ;
- Du périmètre d'étude I : Port et Chemin Vert au niveau de l'OA 642.

Les éléments de projet en surface, et notamment les deux gares et deux ouvrages techniques annexes, sont implantés au sein de secteurs de nature renforcée.

Enfin, les éléments de projet en surface interceptent une zone franche urbaine (gare « Fort d'Aubervilliers ») et une zone urbaine sensible (ouvrage technique annexe 641). Ces deux zonages sont sans incidences pour le projet.

Même si le projet du Grand Paris Express est compatible avec l'OAP « Fort d'Aubervilliers », il convient de réduire cette servitude de constructibilité limitée sous les emprises de la gare, soit sur une surface d'environ 8 600 m<sup>2</sup>.

Par contre, les périmètres d'études, définis en application de l'article L. 424-1, 2° du Code de l'Urbanisme, sont destinés à vérifier que les opérations pouvant s'implanter en leur sein ne sont pas susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreux les aménagements prévus.

Dans le cadre de la finalisation du projet du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris fera son affaire avec les maîtres d'ouvrage pour que les ouvrages techniques annexes respectent les principes de ces aménagements futurs.

Il n'est donc pas nécessaire de modifier ces périmètres d'études.



## Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Pantin :

### ➤ **Le rapport de présentation**

Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

### ➤ **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

Une des grandes orientations du PADD est d'améliorer durablement le cadre de vie au quotidien. Parmi les priorités définies pour faire de Pantin un cadre de vie agréable, l'amélioration de la desserte du territoire par les transports en commun contribuera notamment au renouvellement urbain des certains quartiers comme celui des Courtilières directement concerné par le projet.

Toutefois, même si dans l'un des trois grands axes « *I. Améliorer durablement le cadre de vie au quotidien et maîtriser la croissance urbaine en intégrant une ambition élevée en matière d'écologie urbaine* », orientation C. « *Mieux desservir le territoire* », le PADD prévoit d'« *adapter le développement de l'offre de transports collectifs aux programmes de développement urbain* », celui-ci n'évoque pas le projet.

Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

### ➤ **Les servitudes et autres contraintes**

Le projet est concerné par les servitudes d'utilités publiques suivantes :

- Faisceau hertzien au niveau de la section en tunnel ;
- Deux canalisations de gaz (haute pression) également au niveau des éléments de projet en souterrain.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

### ➤ **Les risques**

Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

- Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain liés aux anciennes carrières et à la dissolution du gypse approuvé le 18 avril 1995 ;
- Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

Ces différents PPRn ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

### ➤ **Le règlement**

Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement la zone suivante :

- Zone UD – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Fort d'Aubervilliers »

### ➤ **Le plan de zonage : Aucune modification nécessaire**

## Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Drancy :

### ➤ Le rapport de présentation

Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

### ➤ Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Parmi les orientations stratégiques d'urbanisme et d'aménagement indiquée dans le PADD de la commune de Drancy figure l'objectif d'« améliorer les liaisons internes et vers l'extérieur ».

En ce sens, même s'il n'est pas directement évoqué, le projet du Grand Paris Express est tout à fait conforme avec cet objectif.

Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

### ➤ Les servitudes d'utilité publique

Le projet est concerné par les servitudes d'utilités publiques suivantes :

- Servitude de protection des monuments historiques au niveau de la gare « Drancy-Bobigny » ;
- Servitude aéronautique de dégagement autour des aérodromes civils et militaires (100m), également au niveau de la gare « Drancy-Bobigny » ;
- Servitudes relatives aux canalisations de gaz, pour la section en tunnel ;
- Servitude relative au chemin de fer, également pour la section en souterrain.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

### Les risques

Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

- Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

Ce PPRn ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.

### ➤ Le règlement

Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

- Zone UBa – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Drancy-Bobigny » ;
- Zone UBb – Tunnel
- Zone UIa – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Drancy- Bobigny » ;
- Zone UGa - Tunnel

### ➤ Le plan de zonage

**Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme**

Trois emplacements réservés sont concernés par une emprise en surface du projet au niveau de l'émergence de la gare « Drancy-Bobigny » :

- ER A - Équipement Public Ferroviaire (projet de la tangentielle Nord) - RFF - Environ 9 000 m<sup>2</sup>
- ER B - Équipement Public Ferroviaire (projet de la tangentielle Nord) - SNCF - 1 200 m<sup>2</sup>
- ER 13 - Pépinière communale d'entreprises et parking public - Commune - 4 300 m<sup>2</sup>

Le projet du Grand Paris Express ne remet pas en cause l'emplacement réservé A lié à la Tangentielle Nord, qui n'est donc pas modifié.

L'emplacement réservé n°13 sera réduit de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express, soit environ 3 700 m<sup>2</sup>, en accord avec la commune.

L'emplacement réservé B sera quant à lui entièrement supprimé pour les besoins du projet du Grand Paris Express.

Parallèlement, la liste des emplacements réservés sera mise à jour, en correspondance avec les reports graphiques effectués sur le plan de zonage.

**Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Bobigny :****➤ Généralités**

La mise en compatibilité du POS de Bobigny ne prévoit que des adaptations du document d'urbanisme visant à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du Grand Paris Express et à adapter les règles régissant les constructions, afin de rendre possible l'implantation du réseau de transport. Ainsi, les évolutions apportées par la procédure de mise en compatibilité sont sans incidences sur l'économie générale du document.

**➤ Le rapport de présentation**

Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

**➤ Le règlement :** la mise en compatibilité porte sur les ajustements au règlement écrit des articles 1, 6, 7, 8, 12 et 13 de la zone UA, des articles 6, 7, 8, 9, 13 de la zone UC, des articles 1, 6, 7, 8, 9, 12 et 13 de la zone UD, des articles 6, 9, 12 et 13 de la zone UG, des articles 1, 5, 6, 7, 9 et 13 de la zone UIa, des articles 6, 7, 9 et 13 de la zone UX et de l'article UYA 1 du POS, afin de permettre l'implantation d'ouvrages techniques annexes, de la gare « Bobigny-Pablo Picasso » et de la gare « Pont-de-Bondy ».**➤ Plan de zonage :** Pas de modification.

**Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Noisy-le-Sec :**➤ **Le rapport de présentation**

Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

➤ **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) mentionne en page 12 les projets de transports en commun comme un facteur de développement de la commune et de dynamique urbaine.

Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

➤ **Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**

Les OAP de la commune de NOISY-LE-SEC ne concernent pas le secteur touché par le projet. Le projet est donc compatible avec ce document.

➤ **Les servitudes et autres contraintes**

Le projet est concerné par les servitudes d'utilité publique suivantes :

- Canalisations de gaz haute pression au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
- Faisceau hertzien également au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
- Servitude de dégagement aéronautique toujours au niveau de la gare «Pont-de-Bondy»;
- Servitude de halage et marchepied au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
- Servitude relative au chemin de fer concerné par la section en tunnel ;
- Protection des monuments historiques inscrits également concerné par la section en souterrain.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

**Les risques**

Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

- Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain liés aux anciennes carrières et à la dissolution du gypse approuvé le 18 avril 1995 ;
- Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

Ces différents PPRn ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

➤ **Le règlement**

Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

- Zone UA - Emprises en surface : Gare « Pont-de-Bondy » ;
- Zone UC – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 692 ;
- Zone Na – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 692.

➤ **Le plan de zonage**

**Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme**

Un emplacement réservé est concerné par une emprise en surface du projet au niveau de l'OA 692 : E3 - Suppression du passage à niveau n°38 sur la ligne de Grande Ceinture SNCF - État - 4 303 m<sup>2</sup>.

Cet emplacement sera réduit de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express, soit environ 750 m<sup>2</sup>, en accord avec le bénéficiaire.

Parallèlement, la liste des emplacements réservés, et notamment la surface de l'emplacement concerné par le projet, sera mise à jour en correspondance avec le report graphique effectué sur le plan de zonage.

## Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Bondy :

### ➤ Le rapport de présentation

Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

### ➤ Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le projet du Grand Paris Express est largement évoqué par la PADD sous le vocable « Arc Express ». Il s'insère dans les orientations du PADD du PLU de BONDY en matière de développement des transports en commun dans les quartier stratégiques de développement, plus particulièrement le quartier du Canal de l'Ourcq et de l'Ex-RN3.

Il est également localisé sur la carte de localisation des polarités (page 13)

Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

### ➤ Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Parmi les OAP, celle du « 3.2 Secteur Gare », est concernée par le projet du Grand Paris Express.

Le projet de métro souterrain « Arc Express » fait partie des enjeux de développement du secteur de la gare « Bondy », avec parmi les principales orientations d'aménagement, l'objectif de « *renforcer la multimodalité du pôle gare* ».

L'OAP et le projet « Arc Express » sont compatibles. Il est aujourd'hui remplacé par le projet du Grand Paris Express.

Bien qu'elle ne cite pas expressément le réseau de transport public du Grand Paris, cette OAP donne toute sa place au projet. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

### ➤ Les servitudes d'utilité publique :

- Faisceau hertzien au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
- Servitude de halage et marchepied également au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
- Canalisation de gaz haute pression, toujours au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
- Zone ferroviaire, au niveau de la gare « Bondy » ;
- Servitude de protection des monuments historiques inscrits uniquement concernée pour la section en tunnel ;
- Servitude aéronautique de dégagement également concernée pour la section en souterrain.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par cette servitude qui ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.

### Les Risques

Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

- Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

Ce PPRn ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.

➤ **Le règlement**

Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

- Zone UC – Tunnel ;
- Zone UCa – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Bondy » ;
- Zone UCb – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Pont-de-Bondy » ;
- Zone UE – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 701 ;
- Zone UP – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 691 ;
- Zone UR – Tunnel ;
- Zone URg – Tunnel ;
- Zone N – Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 701 ;

➤ **Le plan de zonage**

**Espaces protégés au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du Code de l'Urbanisme**

Les espaces protégés au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 (anciennement L. 123-1-5 7°) du Code de l'Urbanisme figurent sur le plan « Patrimoine architectural, urbain et paysager ».

Plusieurs éléments protégés sont concernés par les éléments en surface du projet du Grand Paris Express sur la commune de Bondy :

- Un corridor écologique au niveau de la zone de chantier du puits d'entrée du tunnelier et de l'accès à la gare de « Pont-de-Bondy ». Ce corridor sera rétabli après les travaux ;
- Un alignement d'arbres et un corridor écologique sont interceptés au niveau de la gare de « Bondy » ;
- Un espace constitutif de la trame verte au niveau de l'OA 701 ;
- Un alignement d'arbres est intercepté au niveau de l'OA 691.

Toutefois, le règlement de chaque zone du PLU indique dans son article 13 que les CINASPIC sont exonérés des dispositions fixées concernant les éléments protégés au titre de l'article L. 123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme. Il n'y a donc pas besoin de modifier le plan « Patrimoine architectural, urbain et paysager ».

**Autres éléments figurés sur les plans graphiques**

Le projet intercepte le périmètre d'étude « *PEI : Entrée Ouest de la commune ; aménagement du pôle multimodal après modification de la bretelle d'accès à l'A3* » au niveau de la gare « Pont-de-Bondy ».

A l'intérieur de ce périmètre, une décision de sursis à statuer pourra être opposée à toutes demandes d'autorisation de travaux, constructions ou installations susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation de l'opération d'aménagement, à savoir l'aménagement des secteurs autour de l'ancienne RN 3.

En outre, le projet traverse les éléments suivants :

- Zone *Non Aedificandi* de 20 m de part et d'autre de l'emprise des autoroutes A3 et A86 au niveau de la gare « Pont-de-Bondy » ;
- Périmètre de limitation de stationnement au niveau des gares de « Pont-de-Bondy » et de « Bondy ».

Évolutions induites par le projet



Le périmètre d'étude PE1 est donc réduit sous les emprises de la gare sur une superficie d'environ 1,5 ha.

Cette réduction du périmètre est également reportée sur la carte présentée à l'annexe 5.3.4. du PLU « Périmètres portés à titre d'information ».

Les éléments du projet respecteront les autres dispositions induites par les éléments figurés sur les plans graphiques qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

## Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Rosny-sous-Bois :

### Le dossier de MECDU comprend trois éléments :

- La mise à jour du PLU existant ;
- La mise à jour du PLU révisé ;
- Une évaluation environnementale.

#### ➤ **Le rapport de présentation**

Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

#### ➤ **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

##### **PLU existant :**

Le projet du Grand Paris Express n'est pas mentionné explicitement dans le PADD du PLU de Rosny-sous-Bois.

Cependant, le projet répond à l'une des orientations principales de la commune : « *Faciliter les déplacements* » en favorisant « *les rabattements vers les gares RER et futures stations de métro* » et « *l'utilisation des transports en commun* ».

Le projet du Grand Paris Express permettra le développement des transports en commun et facilitera les déplacements, notamment de banlieue à banlieue de l'Est et du Nord parisien, en évitant Paris. Il répond donc aux orientations de la commune.

Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

##### **PLU révisé :**

Le PADD tient compte du projet du Grand Paris Express comme un des éléments clés de la valorisation du rayonnement de ROSNY-SOUS-BOIS et de la diversification de l'activité économique pages 7 et 10 et carte page 11.

Mais, c'est surtout dans l'orientation générale III. « *Faciliter les déplacements : une ville connectée* » que le projet est intégré dans diverses actions telles que :

- Promouvoir et favoriser les déplacements doux en développant un maillage de liaisons actives (piétons et vélos), en « favorisant les rabattements vers les gares RER et futures stations de métro et tramway » ;
- Organiser la mobilité autour des transports en commun en « incitant à l'utilisation des transports en commun en renforçant l'accessibilité des pôles de déplacements régionaux et leur intermodalité » (aménagement de parcs de stationnement vélos, réorganisation de l'offre de stationnement à proximité des gares...).

Le projet du Grand Paris Express est donc totalement intégré dans les orientations générales du PADD.

Après analyse, le PADD est compatible avec le projet. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

➤ **Les Orientations d'Aménagement et de Programmation**

**Ne concerne que le PLU révisé**

Parmi les OAP, l'orientation d'aménagement et de programmation du secteur Nord, est concernée par le projet du Grand Paris Express.

Le parti d'aménagement retenu pour ce secteur tient compte de l'implantation de la future gare de la Ligne 15 Est et en fait l'un des éléments de son schéma d'aménagement. Il précise notamment la volonté d'« accompagner la construction des nouvelles stations de métro d'une création ou d'une requalification de l'espace public à proximité, en recherchant une amélioration de leur accessibilité et leur visibilité et la redéfinition du pôle multimodal lors de l'aménagement du parvis de la gare de Rosny-Bois-Perrier ».

Le projet du Grand Paris Express est donc totalement intégré dans le parti d'aménagement de l'OAP du secteur Nord.

Après analyse, l'OAP du secteur Nord est compatible avec le projet. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

➤ **Les servitudes d'utilité publique**

**Concerne le PLU existant et le PLU révisé**

Le projet intercepte les servitudes d'utilité publique suivantes :

- Servitudes relatives aux emprises SNCF concernées par un ouvrage technique annexe;
- Servitudes relatives aux zones de dégagement aéroportuaire ;
- Servitudes liées aux canalisations de gaz haute pression ;
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques ;
- Servitudes relatives au voisinage des cimetières ;
- Zone de saisine en application du décret n°2002-89 relatif à l'archéologie préventive - Zone n° 863

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

**Les risques**

**Concerne le PLU existant et le PLU révisé**

Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

- Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dû au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

Ce PPRn ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.

➤ **Le règlement**

Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

- Zone UAa – Tunnel et Emprises en surface : OA 711, 712, 722 et 723 ;
- Zone UAr2 – Tunnel et Emprise en surface : OA 713 ;
- Zone UB (PLU révisé uniquement) – Tunnel ;
- Zone UBa (PLU révisé uniquement) – Tunnel et Emprise en surface : OA 713 ;
- Zone UC - Tunnel et voie de desserte du SMR/SMI en souterrain et Emprise en surface : Gare « Rosny Bois-Perrier » ;

- Zone UD - Tunnel et voie de desserte du SMR/SMI en souterrain et Emprise en surface : Site industriel (SMR/SMI) « La Garenne » ;
- Zone UFa – Tunnel et Emprise en surface : Site industriel (SMR/SMI) « La Garenne ».

➤ **Le plan de zonage**

**PLU existant :**

**Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme**

Un emplacement réservé est concerné par une emprise en surface du projet (SMR/SMI) : E.1 - Aménagement de l'échangeur autoroutier et rétablissement de la liaison RD43 - Rue Victor Hugo – État.

Le projet intercepte également les emplacements réservés D4 et RATP 1 destinés au projet du tramway T1. Cependant, le projet du Grand Paris Express ne remet pas en cause ces emplacements réservés qui ne sont donc pas modifiés.

L'emplacement réservé E.1 sera réduit de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express, sur une surface d'environ 8 700 m<sup>2</sup>, en accord avec le bénéficiaire.

**PLU révisé :**

**Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme**

Un emplacement réservé est concerné par une emprise en surface du projet (gare « Rosny Bois-Perrier ») : C7- Aménagement d'un cheminement doux, dans le prolongement de la rue Jacques Offenbach, vers la gare - Commune - 384 m<sup>2</sup>.

Le projet intercepte également les emplacements réservés D4 et RATP 1 destinés au projet du tramway T1. Cependant, le projet du Grand Paris Express ne remet pas en cause ces emplacements réservés qui ne sont donc pas modifiés.

L'emplacement réservé C7 sera réduit de la surface nécessaire à la réserve du projet du Grand Paris Express, en accord avec la commune.

Parallèlement, la liste des emplacements réservés, et notamment la surface de l'emplacement concerné par le projet sera mise à jour, en correspondance avec le report graphique effectué sur le plan de zonage.

**Espaces protégés au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du Code de l'Urbanisme**

Les éléments de projet en surface interceptent plusieurs éléments protégés au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du Code de l'Urbanisme, identifiés à la fois sur le plan de zonage et le plan patrimoine. Il s'agit :

- Des secteurs patrimoniaux n°3 et n°14, concernés par des ouvrages techniques annexes ;
- Un square, rue Antonin Froidure, concerné par un ouvrage technique annexe ;
- Des alignements d'arbres, concernés par la gare « Rosny Bois-Perrier », des ouvrages techniques annexes et le SMR/SMI.

Afin de permettre l'implantation des éléments de surface, il convient de mettre en compatibilité ces éléments patrimoniaux protégés :

- Concernant les secteurs patrimoniaux, compte tenu de la localisation des ouvrages techniques annexes au sein de ces espaces, il n'apparaît pas justifié de réduire

l'emprise de ces secteurs sur les documents graphiques. Ces secteurs étant réglementés à l'article 13 des différentes zones du PLU, il convient donc de privilégier une mise en compatibilité du règlement.

- Concernant le square, les alignements d'arbres et le cœur d'îlot, ces éléments seront réduits sous les emprises des éléments de projet en surface :
  - Square rue Antonin Froidure, réduction d'une surface d'environ 1 300 m<sup>2</sup> ;
  - Alignement d'arbres concerné par la gare, réduction sur une longueur d'environ 90 m ;
  - Alignement d'arbres concerné par l'OA 711, réduction sur une longueur d'environ 65 m ;
  - Alignement d'arbres concerné par l'OA 713, réduction sur une longueur d'environ 60 m ; Alignement d'arbres concerné par le SMR/SMI, réduction sur une longueur d'environ 125 m.

**Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Fontenay-sous-Bois :**➤ **Le rapport de présentation**

Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

➤ **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

Tout comme dans le rapport de présentation, le projet du Grand Paris Express n'est pas mentionné explicitement dans le PADD du PLU de Fontenay-sous-Bois.

Cependant, le projet répond à l'une des orientations principales de la commune : « *Faciliter les déplacements et favoriser les déplacements alternatifs à la voiture* » et plus précisément « *Veiller à l'interconnexion des différents réseaux de transports en commun avec une vision d'avenir régional, notamment sur le projet de connexion TRAM / TVM à Val de Fontenay et ORBIVAL* ».

Le projet du Grand Paris Express permettra le développement des transports en commun et facilitera les déplacements, notamment de banlieue à banlieue de l'Est et du Nord parisien, en évitant Paris. Il répond donc aux orientations de la commune.

Bien qu'il ne cite pas expressément le projet du Grand Paris Express, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.

➤ **Les servitudes d'utilité publique**

Le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :

- Servitudes relatives aux chemins de fer ;
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

➤ **Le règlement**

Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

- Zone UFb – Tunnel et Emprises en surface : Gare « Val de Fontenay », Ouvrage annexe OA 714 et Ouvrage annexe OA 731 ;
- Zone UFc – Tunnel.

➤ **Le plan de zonage****Autres éléments figurés sur les plans graphiques**

Le projet intercepte le périmètre d'étude « Péripole » au niveau de l'ouvrage technique annexe 714 et de la gare « Val de Fontenay ».

L'annexe 9 du PLU relative à ce périmètre d'étude indique notamment :

*« Sur la zone UFb PERIPOLE 33 avenue de Lattre de Tassigny, occupée aujourd'hui par des grands entrepôts et les bretelles de l'autoroute, un périmètre d'étude (article L.111.10 du Code de l'Urbanisme) est reporté sur le plan des périmètres.*

*Ce périmètre a été défini afin de réfléchir au devenir et à la reconversion de ce site qui constitue un des enjeux majeurs des prochaines années pour ce secteur de la commune.*

*Ce périmètre fera l'objet d'une étude d'aménagement détaillée, dès que les emprises du tramway et du TVM seront définitivement fixées, dans la perspective d'une opération d'aménagement combinant activités, habitat et équipements publics avec notamment : (...)*  
»

Ce périmètre d'étude a donc été institué dans l'attente de la définition des futures infrastructures de transports en commun. Même si le projet du Grand Paris Express n'est pas explicitement cité, celui-ci fait bien parti des projets qui ont motivé l'institution de ce périmètre d'étude et ne devrait donc pas compromettre l'opération d'aménagement du secteur.

Ce périmètre d'étude ne remet donc pas en cause le projet du Grand Paris Express. Toutefois, il apparaît nécessaire de rajouter le projet du Grand Paris Express dans la liste des futures infrastructures de transports en commun justifiant ce périmètre, figurant dans l'annexe 9.

**Mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune du Perreux-sur-Marne :****➤ Le rapport de présentation**

Le rapport de présentation doit être complété afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés par la mise en compatibilité nécessitée par le projet de Ligne 15 Est, en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.

**➤ Les servitudes d'utilité publique**

Le projet intercepte les servitudes d'utilités publiques suivantes :

- Servitude de protection des monuments historiques inscrits et classés ;
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet du Grand Paris Express.

**Les risques**

Les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés sur le territoire communal :

- Plan de Prévention des Risques naturels et prévisibles d'inondation fluviale en application de l'article L562-1-2 suivants du Code de l'Environnement : Zone soumise au PPRI.

Ce PPRn ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express.

**➤ Le règlement**

Les emprises des travaux du projet du Grand Paris Express concernent uniquement les zones suivantes :

- Zone UAb - Tunnel et Emprises en surface : Gare « Nogent-Le Perreux » ;
- Zone UAc - Tunnel ;
- Zone UCb - Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 732 et Gare « Nogent-Le Perreux » ;
- Zone UEc - Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 741 ;
- Zone UN - Tunnel et Emprises en surface : Ouvrage annexe OA 732 ;
- Zone NDa et NDb – Tunnel.

**➤ Le plan de zonage****Emplacements réservés au titre des articles L. 151-41 1°, 2° et 3° du Code de l'Urbanisme**

Un emplacement réservé au titre des emprises routières est impacté par une emprise en surface du projet au niveau de l'OA 741 : Pas de n° - Rue Mathias - Pas de surface – Commune.

Cet emplacement réservé ne remet pas en cause le projet du Grand Paris Express et ne nécessite donc pas de modification.



## **COMPOSITION DU DOSSIER PRESENTE POUR L'ENQUETE UNIQUE**

### **Les pièces du dossier d'enquête publique unique**

Le dossier soumis à l'enquête publique unique comporte 52 pièces diversement réparties en formats A4 et A3 représentant un total d'environ 2600 pages. A ce dossier de consultation s'ajoute des documents complémentaires permettant au public de disposer d'éléments de synthèse lui permettant d'appréhender plus aisément l'information (guide de lecture, sommaire détaillé, dépliant...) dont le contenu a été retravaillé avec la Commission d'Enquête.

### **Composition des dossiers :**

**Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de 10 communes du tracés:** 52 pièces reliées en format A4 et A3 comportant les pièces suivantes :

- **Pièce A: OBJET DE L'ENQUETE INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES** (26 pages au format A3)
  - A1 -Objet de l'enquête publique
  - A2 -Insertion de l'enquête dans la procédure administrative
    - 1. Avant enquête : évolution de la définition du projet et concertation publique préalable
    - 2. Organisation et déroulement de l'enquête
    - 3. Les procédures en lien direct avec la procédure de déclaration d'utilité publique ou complémentaires
  - A3 -Textes encadrant l'enquête publique
    - 1. Concertation préalable à l'enquête publique
    - 2. Enquête publique et déclaration d'utilité publique
    - 3. Evaluation environnementale (étude d'impact)
    - 4. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
    - 5. Evaluation socio-économique
- **Pièce B: PLAN DE SITUATION** (1 page au format A3)
- **Pièce C: PRESENTATION DU PROGRAMME** (41 pages au format A3)
  - C1 -Préambule
  - C2 -Historique du programme et justification du parti d'aménagement
    - 1.. Le projet de métro du Grand Paris
  - C3 -Présentation du programme
    - 1. Les objectifs
    - 2. Le tracé et l'insertion du programme
    - 3. L'insertion des lignes et des ouvrages
    - 4. L'offre de transport prévisionnelle
    - 5. Les gares
    - 6. L'articulation avec les autres modes de transport -interconnexions

- 7. Les sites dédiés à la maintenance et à l'exploitation
  - 8. Calendrier
- **Pièce D: NOTICE EXPLICATIVES ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS** (101 pages au format A3)
- D1 -Présentation du projet soumis à enquête
    - 1. Contexte de l'émergence du projet de ligne 1( Est
    - 2. Justification du projet : les objectifs du projet et les réponses qu'il apporte
    - 3. Les principales caractéristiques du projet ligne 15 Est
  - D2 -Le choix du projet
    - 1. 2010 : variantes historiques proposées dans le projet Arc Express jusqu'à la création du Grand Paris Express
    - 2. 2012-2013 : études sur la ligne Orange et concertation publique
    - 3. 2013-2014 : études et variantes sur la ligne 15 Est
    - 4. Variantes des études préliminaires
  - D3 -Description du projet
    - 1. Tableau synthétique des éléments du projet
    - 2. Principes de conception du projet
    - 3. Description du tracé et des intergares
    - 4. Système de transport
  - D4 -Caractéristiques principales des ouvrages et conditions d'exécution des travaux
    - 1. Description des gares
    - 2. Description du site de maintenance (SMR/SMI) de la Garenne et accès depuis Rosny-Bois-Perrier
  - D5 –Calendrier du projet
- **Pièce E: PLAN GENERAL DES TRAVAUX** (15 pages au format A3)
- **Pièce F: APPRECIATION GENERALE DES DEPENSES** (4 pages au format A3)
- 1. Estimation du coût du projet
  - 2. Financement
- **Pièce G: ETUDE D'IMPACT**
- G1 -Etat initial (464 pages au format A3)
    - 1. Introduction
    - 2. État initial de l'environnement
    - 3. Synthèse des enjeux de la ligne 15 Est et interrelations entre ces enjeux
    - 4. Évaluation des enjeux à l'échelle du programme du Grand Paris Express
    - 5. Bibliographie et méthodes d'élaboration de l'état initial
  - G2 –Présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement (460 pages au format A3)
    - 1. Esquisse des principales solutions examinées et raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu
    - 2. Description du projet
    - 3. Analyse des impacts et présentation des mesures
    - 4. Analyse des incidences sur les sites Natura 2000
    - 5. Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers

- 6. Effets induits sur l'urbanisation
  - 7. Analyse des émissions de gaz à effet de serre, des coûts collectifs, des pollutions et nuisances, de la consommation énergétique
  - et des avantages induits pour la collectivité
  - 8. Appréciation de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables et articulation avec les plans, schémas et programmes
  - 9. Analyse des impacts cumulés avec d'autres projets connus
  - 10. Évaluation des impacts et mesures à l'échelle du Grand Paris Express
  - 11. Méthodes utilisées et difficultés rencontrées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement
- G3 –Résumé non technique (118 pages au format A3)
    - 1. Préambule
    - 2. Présentation des variantes envisagées
    - 3. Description du projet
    - 4. État initial, effets du projet sur l'environnement et mesures en faveur de l'insertion du projet
    - 5. Évaluation des incidences Natura 2000
    - 6. Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers
    - 7. Effets induits sur l'urbanisation
    - 8. Émissions de gaz à effet de serre, des coûts collectifs des pollutions et nuisances, et des avantages induits pour la collectivité
    - 9. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables et avec les plans, schémas et programmes
    - 10. Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus
    - 11. Analyse des effets du programme du Grand Paris Express
    - 12. Méthodes
  - G4-1 Annexe (22 pages au format A3)
    - 1. Avis d'Airparif relatif au volet de l'étude d'impact du réseau de transport public du Grand Paris (octobre 2012)
    - 2. Charte environnement des chantiers (mars 2015)
  - G4-2 Annexe –Schéma directeur d'évaluation d'évacuation des déblais –Dispositifs opérationnels pour la ligne 15Est (94 pages au format A 3)
    - 1. Évacuation des déblais à l'échelle du Grand Paris Express
    - 2. Évacuation des déblais à l'échelle de la Ligne 15 Est
- **Pièce H: EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE** (88 pages au format A3)
- H1 –Présentation de l'étude
    - 1. Présentation générale des caractéristiques et des objectifs de l'opération
    - 2. L'ambition économique du réseau du Grand Paris
    - 3. Construire une métropole durable
  - H2 –Evaluation socio-économique selon l'instruction de juin 2014
    - 1. Les finalités et principes de l'évaluation socio-économique
    - 2. Les prévisions de trafic
  - H3 –Evaluation socio-économique à l'échelle du Grand Paris Express
    - 1. L'analyse stratégique et les variantes
    - 2. Prévisions de trafic

- 3. Création de valeur par fonctionnalité
- 4. Coûts du programme
- 5. Bilan quantitatif des effets socio-économiques du programme Grand Paris Express
- Paris Express
- H4 - Evaluation socio-économique à l'échelle du projet
  - 1. Le contexte local du projet
  - 2. Le contexte en matière de mobilité
  - 3. L'analyse stratégique et les variantes
  - 4. Prévisions de trafic
  - 5. Création de valeur par fonctionnalité
  - 6. Coûts du projet
  - 7. Bilan quantitatif des effets socio-économiques du tronçon Saint-Denis Pleyel - Champigny Centre
- **Pièce I: MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (700 pages au format A3)**
  - Pièces I 1 :
    - Pièce I 1 Pièce I 1.a : MECDU PLU DE SAINT-DENIS
    - Pièce I 1.b : MECDU POS DE SAINT-DENIS
    - Pièce I 1 2 : MECDU PLU D'AUBERVILLIERS
    - Pièce I 1 3 : MECDU PLU DE PANTIN
    - Pièce I 1 4 : MECDU POS DE BOBIGNY
    - Pièce I 1 5 : MECDU PLU DE DRANCY
    - Pièce I 1 6 : MECDU PLU DE BONDY
    - Pièce I 1 7 : MECDU PLU DE NOISY-LE-SEC
    - Pièce I 1 8A : MECDU PLU DE ROSNY-SOUS-BOIS
    - Pièce I 1 8B : MECDU PLU révisé DE ROSNY SOUS BOIS
    - Pièce I 1 9 : MECDU PLU DE FONTENAY-SOUS-BOIS
    - Pièce I 1 10 : MECDU POS DU PERREUX-SUR-MARNE
  - Pièce I.2 Procès-verbaux des réunions d'examen conjoint (50 pages au format A4)
  - Pièces I.3 :
    - Pièce I.3a Evaluation environnementale de Saint-Denis (16 page A4)
    - Pièce I.3b Evaluation environnementale de Rosny-sous-Bois (22 pages A4)
  - Pièces I.4 :
    - Pièce I.4a Décision de l'autorité environnementale suite à l'examen au cas par cas (18pages A4)
    - Pièce I.4b Avis de l'autorité environnementale sur les évaluations environnementales (16 pages A4)
- **Pièce J: ANNEXES (66 pages au format A3 et 411 pages au format A4)**
  - J.1 Bilan du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris
  - J.2 Bilan du débat public sur le projet Arc Express
  - J.3 Bilan de la concertation de la ligne Orange
  - J.4 Rapport de M. Gilbert GAILLARD garant de la concertation
  - J.5 Consultation inter-administratives synthèse des avis reçus
  - J.6 Délibération n° 2015/516 du conseil du STIF
  - J.7 Délibération du Directoire de la Société du Grand Paris
  - J.8 Avis délibéré de l'Autorité environnementale
  - J.9 Complément à la suite de l'avis délibéré

- J.10 Avis du Commissaire général à l'investissement sur l'évaluation économique
- J.11 Suite données par la Société du Grand Paris à l'avis du Commissaire général
- J.12 Estimation sommaire des dépenses foncières

## **Documents complémentaires**

Outre les éléments de communication complémentaires prévus par la Société du Grand Paris, la Commission d'Enquête a souhaité mettre à disposition du public des supports synthétiques lui permettant de se repérer aisément : Sommaire détaillé, plans du tracé....

### **Dossier d'information de l'enquête publique** (24 pages au format A4)

- Quelques chiffres à garder en tête
- Composition du dossier d'enquête publique
- Sommaire détaillé
- Glossaire
- Principaux acronymes et abréviations

### **Guide de consultation** (12 pages A5)

- Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
- Plan de situation
- Présentation du programme
- Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Plan général des travaux
- Appréciation sommaire des dépenses
- Etude d'impact
- Evaluation socio-économique
- Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- Annexes

### **Dépliant présentant les caractéristiques du projet** (10x21 cm, 3 volets)

**Flyer** (A5), annonçant les réunions publiques

**Panneau d'exposition** (80x200 cm), présentant les modalités de l'enquête

**Affiche** sur les lieux d'enquête en 3 formats différents (A3, 40x60 cm et 120x176 cm)

Outre les éléments de communication complémentaires ci-dessus prévus par la Société du Grand Paris, la Commission d'Enquête a souhaité mettre à disposition du public des supports synthétiques lui permettant de se repérer aisément :

### **Sommaire détaillé du dossier d'enquête publique** (1 feuille recto-verso plastifiée au format A3)

- Informations sur l'enquête publique (recto)
- Sommaire détaillé (verso)

**Plan général des travaux et tracé sur les différentes communes traversées** (jeu de 10 plans au format A1, 1 général et 9 sectoriels)

## **Commentaires de la Commission d'Enquête sur les dossiers soumis à enquête unique**

### **Remarques générales sur le contenu et la forme du dossier**

Les pièces des dossiers mis à la disposition du public formaient un ensemble volumineux ; leur présentation était toutefois bien faite et guidée par une fiche proposant un sommaire détaillé et les différentes pièces du dossier, réalisée à la demande de la Commission d'Enquête. Le dossier comportait 52 pièces réparties en formats A4 et A3 représentant un total d'environ 2600 pages.

Les pièces étaient rangées dans des tiroirs de couleurs différentes correspondant aux différentes parties du dossier, énumérées sur le sommaire.

Pendant les permanences, les visiteurs se contentaient le plus souvent de feuilleter quelques pièces des dossiers et préféraient s'informer en questionnant le commissaire enquêteur présent ; pour la présentation d'ensemble du projet, comme pour l'examen de dispositions localisées, les plans sectoriels au format A1, sur fond de photo aérienne se sont révélés très utiles et appréciés, même si la commission regrette la disparition de plusieurs d'entre eux dans certaines communes.

### **Les pièces du dossier de déclaration d'utilité publique**

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique apparaît avoir été établi conformément aux termes de l'article R 123-8 du Code de l'environnement.

Les documents se trouvant rangés dans les tiroirs d'une armoire, la lecture n'en était pas d'un abord aisé.

L'étude d'impact, rédigée conformément à la réglementation en vigueur, était particulièrement soignée mais très volumineuse, scindée en cinq parties et difficile d'accès pour des néophytes.

Le Résumé non technique, pièce essentielle d'un dossier comportant une étude d'impact était très accessible à un public non averti, d'une lecture facile et bien condensée. Beaucoup des questionnements du public trouvaient leurs réponses dans ce document.

Cette étude d'impact a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale joint au dossier d'enquête publique (J8). Cet avis comporte un ensemble de recommandations ou demandes de compléments.

La maîtrise d'ouvrage a répondu point par point à cet avis dans un mémoire figurant en pièce J9.

Le Commissaire Général à l'Investissement a rendu son avis sur l'évaluation socio-économique de la ligne 15 Est assorti de son rapport de contre-expertise, document joint au dossier d'enquête (pièce J10) et le maître d'ouvrage a apporté des réponses rapides dans la pièce J11, également versée au dossier d'enquête.

### **Les pièces des dossiers de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme**

Les 10 dossiers de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme comportaient les pièces requises, 2 d'entre eux, Saint-Denis et Rosny-sous-Bois, une évaluation environnementale et l'avis de l'Autorité environnementale pour ces derniers.

Ces dossiers étaient clairs et bien présentés. Ils permettaient de relever les modifications apportées aux documents d'urbanisme des différentes communes.

## **Les documents complémentaires réalisés à la demande de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête note avec satisfaction que, à sa demande, les maîtres d'ouvrage ont apporté les compléments nécessaires, sous forme de documents additionnels mis à disposition du public pour faciliter la compréhension des enjeux du projet et la recherche fine d'informations spécifiques propres aux centres d'intérêt de chacun :

- un sommaire détaillé du dossier mis à la disposition du public dans les lieux de consultation du dossier, permettant aux personnes intéressées de retrouver rapidement l'information recherchée et les éléments importants,
- des photos aériennes permettant de présenter le tracé à une échelle lisible. Ces dernières, particulièrement utiles et appréciées, ont été distribuées dans les communes à mi enquête, bien que demandées trois mois plus tôt. Ces documents ont été bien accueillis car plus lisibles que les cartes se trouvant dans le dossier, mais ils restaient encore insuffisamment précis pour les propriétaires qui demandaient des cartes au niveau du parcellaire.

## **Sur le fond des dossiers**

Il n'appartient pas à la Commission d'Enquête de se prononcer en tant qu'expert sur le fond qui reste de la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage. Elle donnera son avis à l'issue de l'enquête dans le cadre de ses conclusions, en fonction des observations reçues, des réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage et de ses convictions propres.





## CHAPITRE 2

# ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE



## DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Sur la demande présentée le 4 mars 2016 par Monsieur le Préfet de la Seine-Saint-Denis, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montreuil a désigné le 9 mars 2016 (référence n° E1600005 / 93) une Commission d'Enquête composée de Marie-Claire EUSTACHE comme Présidente, André GOUTAL, Brigitte BELLACICCO, Jacky HAZAN et Jean-François BIECHLER comme titulaires et Pierre VIGEOLAS et Elyane TORRENT comme suppléants. (Cf. pièce jointe 1)

## ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE

### Réunions de travail

De nombreuses réunions ont été organisées, tant avec la maîtrise d'ouvrage et qu'en interne pour la Commission d'Enquête, afin d'assurer le bon déroulement de l'enquête et la bonne connaissance et compréhension du dossier et obtenir les compléments d'information nécessaires à la rédaction du présent rapport.

- 15 réunions avec la maîtrise d'ouvrage ;
- 11 réunions internes à la Commission d'Enquête.

### Réunions avec les partenaires du projet et les élus locaux

Par ailleurs, la Commission d'Enquête a rencontré les différents partenaires du projet et élus locaux suivants :

#### Réunion avec Monsieur Yvin, Président du directoire de la Société du Grand Paris

Elle s'est déroulée à la Société du Grand Paris le 8 juin 2016 en présence de :

- Monsieur Patrick YVIN, Président du directoire de la Société du Grand Paris;
- Monsieur Julien BECCHERIE, Directeur adjoint ligne 15 Est ;
- Mme DELHOMME
- Madame Marie-Claire EUSTACHE, présidente de la Commission d'Enquête ;
- Monsieur Jacky HAZAN, membre titulaire.

Après quelques mots de bienvenue de la part de M. YVIN, la Présidente Mme EUSTACHE fait le point sur le déroulement de l'enquête, les observations déjà recueillies sur les différents registres- notamment électronique où l'on compte pour l'instant, environ 180 observations- et commente la réunion publique qui s'est tenue le 1er juin 2016, à laquelle toutes les personnes de cette réunion du 8 juin 2016 ont assisté.

Deux points ont plus spécifiquement été abordés, la desserte de Drancy et l'implantation du SMR/SMI sur le site de la Garenne.

Le premier point concerne la demande du Député Maire de Drancy, M. Jean Christophe LAGARDE d'une gare au centre de sa ville de près de 70 000 habitants qui souffre d'un manque de moyens de communications en transport lourd patent.

Bien que cette desserte ait fait l'objet d'une forte mobilisation et de revendications appuyées lors de la réunion publique en présence du Maire de Drancy et de M. De PAOLI, Maire de Bobigny, à ce jour aucune revendication écrite n'a été formulée.

M. YVIN apporte quelques précisions sur le cadre de cette requête qui avait fait l'objet d'études menées par le STIF à l'issue de la concertation en 2013 :

Cette ligne 15 Est est un barreau qui ne remet pas en cause le tracé du schéma général du projet avec ses 200 km. La desserte de Drancy rajouterai environ 8 minutes 30 sur le parcours global , affecterait la rentabilité de la ligne 15 Est, entrainerait un décalage du calendrier important d'environ 2,5 années, nécessiterait de reprendre les études, les sondages, génèrerait un surcoût de 300 millions d'euros estimés, soit 10% environ sur un projet de 3,4 milliards, avec une insertion urbaine délicate dans un centre de ville avec un réseau viaire inadapté et particulièrement chargé qui nécessiterait une réalisation exclusivement souterraine de la station .

Par ailleurs, cette évolution nécessiterait une enquête complémentaire, cette implantation étant hors faisceau de Déclaration d'Utilité Publique.

Il est par ailleurs rappelé que la convention signée avec le STIF en avril 2015, transférant la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 Est du STIF à la SGP, prévoit explicitement le respect intégral du schéma de principe, notamment des caractéristiques principales de la ligne, du nombre de stations et de leur implantation. La SGP n'est ainsi pas compétente pour modifier seule ces données ou même réétudier cette desserte que le STIF a choisi de ne pas mettre en œuvre après les études menées à l'issue de la concertation en 2013.

L'autre point évoqué concerne le SMR de la Garenne qui nécessitera un espace complémentaire pour sa réalisation et présente un impact socio-économique certain

Le choix de cette implantation entraine différentes conséquences :

- Le départ des établissements ROCHE, que la Présidente de la commission se propose de visiter suite à la sollicitation d'un rendez-vous;
- L'expropriation de plusieurs pavillons ;
- Un Ouvrage Annexe qui impacte un personnel municipal.

Enfin, plusieurs autres points sont abordés :

M. Jacky HAZAN fait part de son entretien avec le nouveau Maire de Fontenay-sous-Bois et des remarques formulées sur le sujet, mais surtout sur la nécessité que la Gare de Fontenay soit réalisée en 2025 et non en 2030 comme prévu, compte tenu du développement économique très important de sa ville qui va devenir le pôle économique le plus important de la région. Par ailleurs les bureaux en voie d'achèvement dans le secteur du Péripole vont accueillir 2000 collaborateurs de la Société Générale, déplacés de la Défense.

Pour ce qui concerne Aubervilliers, l'impact sur la commune est important, les futurs travaux de la ligne 15 Est s'ajoutant à ceux en cours pour le prolongement de la ligne 12, générant des nuisances quotidiennes sur plus d'une décennie.

L'impact du projet sur les jardins familiaux est également évoqué, avec le souhait de la SGP de les restituer autant que possible à l'issue des travaux, en cohérence avec les aménagements urbains prévues par ailleurs .

Enfin, la Présidente Mme Marie Claire EUSTACHE, interrogée sur la chronologie de l'enquête, rassure M. YVIN en pensant pouvoir respecter le délai de 8 jours pour la remise en mains propres du Procès Verbal de Synthèse après clôture de l'enquête et celui du rapport début septembre.

## **Réunion avec Monsieur Perrin, Directeur des projets d'investissement au Syndicat des Transports d'Ile-de-France ?**

Elle s'est déroulée dans les locaux du STIF, le 17 juin 2016, en présence de :

- Monsieur Jean-Louis PERRIN, Directeur des Programmes Industriels au STIF ;
- Madame Michèle CHEVRANT-BRETON, DPI - Chef de mission coordination Grand Paris Express (GPE) au STIF;
- Madame Laure CHABERT, DPI - Chargé de mission GPE-Ligne 15 EST ;
- Madame Marie-Claire EUSTACHE, Présidente de la Commission d'Enquête L15 EST ;
- Monsieur Jean-François BIECHLER, Membre titulaire de la Commission d'Enquête L15 EST.

Dans un premier temps, Monsieur Jean-Louis PERRIN, rappelle l'historique du projet du grand Paris Express (GPE) avec notamment deux actes importants :

- 6 mars 2013 : Décision de Monsieur le Premier ministre validant le projet de la ligne 15 Est/Orange, y compris l'échéancier, mais appelant à réaliser 3 milliards d'économies sur l'ensemble du projet du Grand Paris Express et désignant la Société du Grand Paris comme maître d'ouvrage sur ce dernier, avec avis conforme du STIF et validant la prolongation de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs en lieu et place de la branche initialement prévue de la ligne 15 Est ;
- en février 2015: Transfert à la SGP de la Maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 Est.

Puis différents thèmes sont abordés :

- Interopérabilité possible en exploitation entre les lignes 15 et 16 pour les trains courts (54 m) vers le réseau 15 mais pas vers la ligne 16 (trains de la ligne 15 : 108 m) ;
- Les capacités de maintenance : une nécessité d'un raccordement vers la ligne 17 pour la capacité maintenance technique (RATP) ;
- Planning : Bien que celui-ci ait été fixé par l'État, le STIF est favorable à une mise en service global de la ligne 15 Est en 2025, au plus tard, pour assurer l'impact du réseau en rocade au plus vite.
- Concernant la gare de Drancy-Centre : le STIF rappelle qu'aucune demande n'avait été faite par la commune au moment de la concertation. Une simulation a été engagée sur 10 tracés potentiels. Il en ressort dans le meilleur des cas que la station de Drancy-Centre restera une petite station avec 2000 entrées et sorties à l'heure de pointe du matin, mais n'impactera pas significativement le PRI global de la ligne, malgré 3 minutes de trajet supplémentaires et un investissement de quelques 250/300 M€. Restera en tout état de cause les possibilités de rabattement vers la gare ;
- Plus particulièrement, sur le point de la présentation socio-économique, le STIF admet la différence entre ses prévisions vis-à-vis du modèle de la DREIA, mais précise que son modèle a été validé a posteriori sur le terrain et que le modèle de la DRIEA est une adaptation de sa projection, initialement dédié aux transports routiers ;
- Plusieurs points sont évoqués concernant Val de Fontenay et Rosny : l'enjeu du futur pôle de transport à Fontenay et la suppression envisagée du passage libre entre les deux parties de la ville de Rosny-sous-Bois et la mise en accessibilité de la gare qui devrait être étudiée lors des comités de pôles ;
- Concernant le site SMR/SMI de Rosny, le STIF admet qu'il aurait été plus judicieux d'en créer un plutôt du côté Ouest de la ligne 15 réduisant ainsi le temps d'intervention, le site d'Aulnay et l'arrière gare de Nanterre pouvant en partie pallier cette difficulté.

- Pour les déblais, le STIF précise, dans l'objectif d'évacuer 50 % de ceux-ci par voies alternatives, qu'il avait trouvé une solution située sur Rosny-Bois-Perrier qui n'est actuellement pas envisagée par la SGP (introduction des tunneliers à Val de Fontenay).

### **Réunion avec la Société Roche, ZAC de la Garenne à Rosny-sous-Bois**

Elle s'est déroulée sur le site le 13 juin 2016, en présence de :

- Monsieur Jacques BIDEF, Docteur en pharmacie, Directeur du site logistique de Rosny ;
- Madame Sylvie CACCIA CHETCUTI, Directeur Juridique et Compliance du Groupe Roche France ;
- Madame Bénédicte DEBOUVRY, Responsable des Ressources Humaines du Groupe Roche France ;
- Madame Marion DELAIGUE, Avocate associée du cabinet Latournerie WolfromAvocats ;
- Madame Lucie ZELTZ, Avocate au cabinet Latournerie Wolfrom Avocats ;
- Madame Marie-Claire EUSTACHE, Présidente de la Commission d'Enquête L15 EST ;
- Monsieur Jean-François BIECHLER Membre titulaire de la Commission d'Enquête L15 EST.

Dans un premier temps, Madame Marie-Claire EUSTACHE présente la procédure de DUP en cours et rappelle la tenue de la réunion publique du jour, à partir de 20h, sur la commune de Fontenay-sous-Bois. Elle dresse le bilan à ce jour de l'enquête publique et en redonne les échéances.

Dans un deuxième temps, Monsieur Jacques BIDEF présente l'organisation du Groupe Roche France et sa singularité.

Roche France est le deuxième groupe pharmaceutique d'Europe, en particulier pour les traitements en oncologie au profit des hôpitaux. Il possède en France deux sites, le siège implanté à Boulogne et le site de Rosny, unité logistique du groupe.

Le site de Rosny est la 1ère unité pharmaceutique logistique du groupe dans le monde, ouvert depuis 1987, avec 10 400 clients (dont 70% d'hôpitaux) dont le principal en Ile-de France est l'AP-HP mais également les établissements dans les DROM/TOM. Il traite près de 18 millions de conditionnements expédiés, 600 000 lignes de commandes correspondant à 150 000 commandes. Les principaux indicateurs retenus pour le site sont la réputation comme meilleure logistique hospitalière (70% d'avis favorables), la fiabilité (96% d'avis favorables) et le taux de service (99,7 % d'avis favorable),

70 collaborateurs travaillent sur le site, résidant en Seine-Saint-Denis, Val de Marne et Seine et Marne, tous très attachés à l'identité Roche.

Monsieur Jacques BIDEF rappelle que le site est soumis à des autorisations lourdes dans le cadre du référentiel de la pharmacie du Code de la Santé Publique. Le site est également « Point d'Importance Vitale », classement administratif relevant de la Préfecture (pour des risques pandémiques, avec par exemple, un médicament comme le Tamiflu), site référant pour des médicaments d'intérêts thérapeutiques majeurs, principalement pour les hôpitaux. Il traite 40% de produits thermosensibles (maintien en chambres froides positives, entre 2 et 8 degrés). Par ailleurs, il stocke et la gère la logistique des essais cliniques de phase 4 (produits Roche issus de la recherche) et pour lesquels les règles administratives sont différentes. Ces différentes autorisations génèrent des contrôles et des audits réguliers très strictes. En cas de non-respect le site doit fermer.

Le fonctionnement du site est en mode flux/livraison tendu, assurée 7j/7 et 24h/24. Pour éviter toute rupture de stock, l'entrepôt possède une capacité de stockage de 3 000 palettes pour les « produits courants » et de 450 palettes pour les produits thermosensibles. Informé par le STIF de l'implantation future du SMR/SMI sur le site de la Garenne, entraînant de fait son expropriation, le groupe a dû prendre les devants pour pouvoir garantir une continuité de son service auprès de ses clients. Il s'est

donc engagé dans une démarche visant à réimplanter son site logistique en région parisienne afin de répondre à ses obligations de continuité de fourniture de produits essentiels mais également limiter les troubles induits pour le personnel. Monsieur Jacques BIDEZ en rappelle les enjeux : la création d'un nouveau site est long, coûteux et soumis à de nouvelles autorisations avec des procédures longues vis-à-vis du Ministère de la Santé, soit environ au minimum 2 ans puisque le site logistique doit continuer à assurer les missions qui lui sont dévolues. Il n'était donc pas envisageable, au regard de ces contraintes, de soumettre toute l'activité du site de Roche aux aléas du calendrier de la SGP et à l'attente d'une annonce officielle pour envisager sa réorganisation.

N'ayant pas trouvé de bâtiment existant adapté ou de terrain compatible pour y installer une nouvelle unité logistique et la législation interdisant une distribution depuis l'étranger, le groupe Roche a opté pour une externalisation sur une structure logistique pharmaceutique existante. Le délai nécessaire pour déménager sera de 2 ans, pour rédiger avec le partenaire un cahier des charges, un volet contractuel, et organiser l'investissement financé par le groupe Roche puis obtenir les nouvelles autorisations réglementaires pour l'activité et enfin intégrer autant que possible les collaborateurs actuels à la nouvelle organisation.

Dans un dernier temps, le directeur a invité les membres de la commission présents à visiter le bâtiment réparti sur trois niveaux, le dernier étant réservé à l'administration. Totalement intégrées et adaptées à l'immeuble existant, les installations techniques ne peuvent que difficilement être réutilisées dans un autre endroit, d'autant que la continuité du service ne peut souffrir d'interruption liée à des déménagements techniques. Outre le stockage et les mises en livraison des produits courants, l'emprise possède 6 chambres froides dont le fonctionnement est garanti par un doublement des groupes frigorifiques et globalement pour l'ensemble, l'installation d'un groupe électrogène indépendant permettant d'assurer, tant la sécurité du stockage que le fonctionnement des chaînes de livraisons.

### **Réunion avec Monsieur William Delannoy, Maire de Saint-Ouen**

Elle s'est déroulée en mairie le 6 juin 2016 en présence de :

- Monsieur William DELANNOY, maire de Saint-Ouen
- Madame Dominique FERRE, Directrice du service Droits des Sols de la commune ;
- Monsieur Jean-François BIECHLER de la Commission d'Enquête.

La commune est peu concernée par l'impact direct du projet de la ligne 15 Est de la Société du Grand Paris (SGP), au regard des nuisances liées par le prolongement de la ligne 14 également pilotée par la SGP, la majorité des travaux étant en tréfonds. En particulier, il n'y a pas la nécessité de réaliser une Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) sur la commune.

En revanche, la zone entourant l'ouvrage annexe intitulé OA 330 (point de sortie du tunnelier), qui faisait l'objet de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la ligne 15 Ouest est largement modifiée et surtout beaucoup agrandie en intégrant en particulier le terrain sis au 100 rue de Saint-Denis. Ce dernier, acheté par la commune il y a 5 ans au prix du marché pour construire son nouveau Centre Technique Municipal (CTM), l'actuel étant trop vétuste.

Suite à la modification du périmètre de la DUP par la SGP dans le cadre de l'enquête de la ligne 15 Est, la commune a trouvé un terrain adéquat dans le quartier des Docks pour y implanter son CTM.

Elle demande ainsi que la SGP rachète le terrain sis au 100 rue de Saint-Denis au prix du marché actuel mais surtout de manière à couvrir l'achat du terrain dans le quartier des Docks pour enfin y installer un nouveau CTM moderne, et surtout à fin de ne pas utiliser des deniers publics communaux supplémentaires. Elle souhaite également que l'achat du terrain du 100 rue de Saint-Denis puisse se faire à l'amiable mais surtout rapidement pour ne pas obérer la construction du CTM qui est devenu

indispensable. La commune compte donc formaliser cet avis par un courrier adressé à la Commission d'Enquête avant la fin de celle-ci.

### **Réunion avec Monsieur Paillard, Maire de Saint-Denis**

La Commission d'Enquête a proposé de rencontrer Monsieur le Maire de Saint-Denis dans le cadre de l'enquête. Ce dernier n'a pas souhaité donner suite.

### **Réunion avec Madame Derkaoui, Maire d'Aubervilliers**

La Commission d'Enquête a proposé de rencontrer Madame le Maire d'Aubervilliers dans le cadre de l'enquête. Cette dernière n'a pas souhaité donner suite.

### **Réunion avec Monsieur Lagarde, Député-Maire de Drancy**

Elle s'est déroulée en mairie le 10 juin 2016 en présence de :

- Monsieur Jean-Christophe LAGARDE, député-maire de Drancy
- Madame Marie-Claire EUSTACHE, présidente de la Commission d'Enquête
- Monsieur André GOUTAL, membre titulaire de la Commission d'Enquête.

Monsieur le maire a fait une présentation socio-économique de la commune qui souffre d'un enclavement certain et d'un manque de moyens de transports lourds tels que le train ou le métro et qui amène la commune à se positionner pour la desserte de son centre ville par 15 Est :

- La ville est bordée à l'ouest par Aubervilliers et Le Bourget qui a sa gare RER, au nord par Le Blanc-Mesnil qui a sa gare RER et au sud par Bobigny desservie par le tram T1.
- Trois barrières difficilement franchissables par des ponts sont présentes en triangle, l'autoroute A86 au sud, l'autoroute A3 à l'est et les lignes SNCF au nord.
- Le réseau viaire est constitué de deux axes principaux : Est –Ouest : avenue Jean Jaurès prolongée par l'Avenue Marceau- Nord –Sud : Avenue Henri Barbusse et rue Anatole France.
- Il est particulièrement mal adapté et saturé. Il ne permet que la desserte du cœur de ville et des gares situées à l'extérieur de ce triangle par le passage des bus de petite capacité vite ralentis ou bloqués par la circulation automobile particulièrement dense.
- Le Projet de prolongement de la ligne 5 de la gare de Bobigny à Drancy ayant été abandonné du fait de la construction en tranchée couverte de l'autoroute A86 sur le territoire de Bobigny. De fait la ville de Drancy est totalement isolée, sans possibilité d'ouverture dans le bâti ancien du cœur de ville.
- Seule une station de la future ligne 15 Est, réalisée éventuellement au niveau de la rue Marcelin Berthelot ou de l'avenue Henri Barbusse avec réaménagement de ce dernier axe, serait la solution au désenclavement de la ville.



### **Réunion avec Monsieur De Paoli, Maire de Bobigny**

Cet entretien a eu lieu le 13 juin 2016, à l'Hôtel de Ville de Bobigny, en présence de :

- Monsieur Stéphane De PAOLI, maire.
- Monsieur Jacky HAZAN, membre titulaire de la Commission d'Enquête

Bobigny est concernée par deux gares :

- La gare Drancy-Bobigny dans le secteur de l'Hôpital Avicenne.
- La gare de Bobigny Pablo Picasso entre Préfecture et Centre Commercial dit Bobigny 2 qui s'implante en lieu et place de la Trésorerie Générale.

Le Centre Commercial Bobigny 2 va être démoli pour un projet ramenant au sol un secteur de nouveaux commerces.

Le Maire a essentiellement mis l'accent sur le tracé représenté sur la planche n°4 qui ne reflète pas la situation actuelle du projet, mais néanmoins ne sort pas de la bande de la DUP :

- A la hauteur de l'OA 672 la courbe est moins prononcée et se déplace vers le nord-est impactant le secteur pavillonnaire (vers les rues du Lieutenant Lebrun et Gilbert Hanot).
- A la hauteur de l'OA 682 la courbe est également moins prononcée et se déplace vers le sud-ouest ( vers la rue Odessa et le collège Jean Pierre Timbaud)

Par ailleurs :

- Le puits OA 671 « remonte » au nord- ouest, vers ELM Leblanc.
- L'OA 681 semble bien placé.
- Pour la Gare du Pont de Bondy qui fait débat, il pense qu'elle sera sur Noisy le Sec.

Pour ce qu'impacte la gare de Drancy-Bobigny, le maire fait part de son projet de réaliser dans le secteur « Stalingrad-Romain Rolland » un carrefour aménagé et une voirie permettant une meilleure circulation de bus pour assurer une liaison gare-Hôpital tenant compte pour la traversée de la rue de Stalingrad d'une importante contrainte liée à la présence d'un double ovoïde.

### **Réunion avec Monsieur Kern, Maire de Pantin**

Elle s'est déroulée en mairie le 2 juin 2016 en présence de :

- Monsieur Bertrand KERN, maire de Pantin
- Madame M-Claire EUSTACHE, présidente de la Commission d'Enquête.

Les sujets abordés lors de cette rencontre ont été les suivants :

- Monsieur le Maire, bien que soutenant le projet de la ligne 15 Est, a rappelé son désaccord sur le tracé actuel. Il considère, en effet, que la desserte par Montreuil était plus pertinente pour le territoire, permettant de mieux irriguer la 2e couronne, même s'il reconnaît que le projet actuel, compromis entre le département et les collectivités concernées, reste intéressant pour la desserte des villes du Sud Est parisien.

Le projet actuel demeure un projet essentiel permettant de favoriser la mobilité de la population et de réduire la pollution engendrée.

- Monsieur le Maire est particulièrement intéressé et attentif au développement du quartier des Courtillières et se félicite de l'arrivée d'une gare de la ligne 15 Est (« Fort d'Aubervilliers ») qui permettra de poursuivre l'effort de renouvellement urbain engagé avec le soutien de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU) en attirant des entreprises et réalisant une véritable mixité urbaine.

- Il lui semble par ailleurs légitime que le nom de la commune de Pantin apparaisse dans la dénomination de la future station baptisée actuellement « Fort d'Aubervilliers ».

### **Réunion avec Monsieur Rivoire, Maire de Noisy-le-Sec**

La Commission d'Enquête a proposé de rencontrer Monsieur le Maire de Noisy-le-Sec dans le cadre de l'enquête. Ce dernier n'a pas souhaité donner suite.

### **Réunion avec Madame Thomassin, Maire de Bondy**

Elle s'est déroulée en mairie le 8 juin 2016 de 13h30 à 14h15 en présence de :

- Madame Sylvine THOMASSIN, Maire de Bondy
- Monsieur David ROL, Directeur Général des Services Techniques ;
- Monsieur Denis BERNARD, Directeur du Pole Urbanisme et Habitat ;
- Madame Violette BRAULT-LEPINAY, Chargée de l'aménagement ;
- Monsieur Jean-François BIECHLER, Membre titulaire de la Commission d'Enquête.

La commune est très concernée par l'impact direct du projet de la ligne 15 Est de la Société du Grand Paris (SGP), elle s'étonne tout d'abord que ce n'est pas le projet validé en Copil n'est pas celui présenté en objet de l'enquête publique et que à défaut celle-ci ne présente pas les deux options possibles pour le positionnement de la gare de « Pont de Bondy » soit sur les communes de Bondy et Bobigny, à l'est du Pont soit sur la commune de Noisy-le-Sec à l'ouest (Projet architecturale REICHEN). Cette dispositions auraient permis aux habitants de mieux intégrer la problématique et de s'exprimer en connaissance.

Les points suivants ont été ensuite évoqués :

#### **Gare « Pont de Bondy »**

Si le positionnement Est était retenu, il conviendra que la zone située au Sud du canal de L'Ourcq sous les piles de l'autoroute ne soit pas laissée comme une aire en friche traversée par le cheminement des piétons sortant de la gare car cela pourrait engendrer le développement d'un espace pour des activités illicites et l'insécurité induite. Cette zone devra donc être mise en valeur par l'implantation d'une espace structuré comme du commerce éphémère pouvant par exemple être une installation de conteneurs.

En revanche, si le positionnement Ouest était retenu il permettrait à la SGP une économie d'environ 100M€ sur la création de la gare puisque il n'y plus de construction sous le canal de l'Ourcq.

Ce projet prévoit la suppression de la bretelle d'accès à l'autoroute. La commune souhaite avant toutes choses obtenir une étude d'impact sur le trafic routier et le report de la circulation vers les autres axes permettant de rejoindre l'autoroute.

Pour améliorer la sécurité et le cadre de vie des habitants, la municipalité demande, sur les fonds économisés par la SGP, d'une part la construction d'une sortie par souterrain coté rue Jules Guesde où se trouve deux lycées importants et d'autre part l'installation d'une passerelle entre le Nord et le Sud de Bondy au niveau de la ZAC « Les rives de l'Ourcq »

#### **Ouvrage Annexe OA691**

A la connaissance de la commune, cet ouvrage annexe, aux dires de la SGP, devrait être supprimé et seul l'ouvrage OA 692 devrait être implanté entre les gares de « Pont de Bondy » et « Bondy », la distance étant inférieure à 1600 m.

Gare de « Bondy »

Compte-tenu de l'implantation prévue pour la gare, celle-ci n'impactera pas directement le marché mais le parking dédié aux participants pour qui une solution devra être trouvée par la commune, pour les voitures particulières le parking en silo existant devrait être suffisant.

Les difficultés principales résident dans l'évacuation des déblais.

La commune souhaite vivement que soit privilégiée la voie ferrée et que la SNCF justifie de façon plus argumentée et plus précise son impossibilité à effectuer l'évacuation par le réseau RFF.

A défaut, concernant le trajet routier actuellement proposé empruntant le pont très étroit situé rue Salengro, où deux poids lourds ne peuvent se croiser, il nécessite l'élargissement ou le remplacement du pont par la SGP.

L'option alternative envisagée traversant des petites rues dans des quartiers pavillonnaires est à proscrire, la commune s'y oppose absolument.

Ouvrage Annexe OA701

Cet ouvrage étant situé dans un parc, la commune confirme son souhait d'une remise totale du parc en état après travaux.

La commune compte formaliser cet avis par un courrier adressé à la Commission d'Enquête avant la fin de celle-ci.

**Réunion avec Monsieur Capillon, Maire de Rosny-sous-Bois**

Elle s'est déroulée en mairie le 3 juin 2016 en présence de :

- Monsieur Claude CAPILLON, maire de Rosny-sous-Bois
- Monsieur Pierre DENEL, chargé d'études et opérations, DGA Aménagement durable
- Madame Brigitte BELLACICCO, membre titulaire de la Commission d'Enquête
- Madame M-Claire EUSTACHE, présidente de la Commission d'Enquête

Les principaux thèmes développés sont :

- L'arrivée de la ligne 15 Est constitue un facteur important pour le développement économique et urbain de la ville ;
- La présence du SMR sur le territoire est toutefois contraignante, la ville accueillant déjà celui de la ligne 11. Par ailleurs son implantation prévue sur le site de la Garenne nécessite des expropriations et le départ de la société Roche. La commune réfléchit à une localisation alternative moins impactante ;
- Les localisations des ouvrages annexes vont impacter fortement la circulation dans la commune pendant les travaux et la ville est attentive aux évolutions recherchées par la SGP ;
- La situation de l'école élémentaire Félix Eboué au droit de l'ouvrage d'entonnement prévu pour la ligne 15 Est préoccupe Monsieur le Maire. Une étude de rénovation urbaine est lancée par la ville dans ce quartier, pour réfléchir, notamment au déplacement de l'école. La commune émet le souhait d'une participation financière de la SGP pour le déménagement de cet équipement.
- La ville va rédiger une contribution écrite dans le cadre de l'enquête publique.

### **Réunion avec Monsieur Voguet, Maire de Fontenay-sous-Bois**

Elle s'est déroulée en mairie le 2 juin 2016 en présence de :

- Monsieur JF VOGUET, maire de Fontenay-sous-Bois,
- M. Jean Jacques JOUKLA, Directeur de cabinet, et
- Mme Françoise COLAS, Directrice de l'urbanisme et de l'aménagement.
- M HAZAN, membre titulaire de la Commission d'Enquête.

Les principaux thèmes développés sont :

- Fontenay-sous-Bois devient le pôle économique le plus important de la région.  
Le transfert de 2000 collaborateurs de la Société Générale, actuellement à La Défense dans les bureaux en cours d'achèvement dans la zone d'activités « le Péripôle », le long de l'axe important que constitue l'avenue De Lattre de Tassigny (ex RN 186 ) ne peut se satisfaire de l'arrêt de la ligne 15- Est à Rosny-Bois Perrier. Il faut donc la prolonger dans son premier tronçon, jusqu'au Val de Fontenay.
- La ville de Fontenay-sous-Bois a proposé de prendre en compte une partie des déblais en espérant un geste positif en retour.
- La ligne n°1 du métro doit se prolonger depuis Château de Vincennes, afin que son terminus jouxte la future Gare de Fontenay de cette ligne 15-Est. L'association « Métro-Rigollots-Val de Fontenay » ( 1000 adhérents) milite en ce sens.  
Son tracé définitif devrait être arrêté à l'automne 2016.

### **Réunion avec Madame ROYER, 1ère Adjointe au Maire du Perreux sur Marne**

Elle s'est déroulée à la mairie du Perreux le 9 juin 2016 en présence de :

- Madame ROYER, 1<sup>ère</sup> adjointe au maire en charge de l'urbanisme et des finances;
- Monsieur GIRARD, Directeur Adjoint des Services techniques (Urbanisme) ;
- Madame Maud SCHMIDT, chargée de mission ;
- André GOUTAL membre titulaire de la Commission d'Enquête,

Au cours de cette réunion, Madame ROYER a exprimé sa satisfaction de voir se réaliser ce projet, tout en soulignant les problèmes d'expropriations qui pourraient découler de la création de l'OA 732 au droit des pavillons existants autour de la rue de Nancy. Monsieur GIRARD a confirmé qu'une prochaine réunion du comité de pilotage réexaminerait le positionnement de cet ouvrage avec le maître d'ouvrage.

Le positionnement de l'OA 733 est moins problématique car situé dans une zone peu urbanisée.

Madame ROYER a également évoqué le problème de construction de la gare qui doit impacter un immeuble locatif en fond de parking. D'importants ouvrages souterrains au nord ne permettent pas un déplacement latéral suffisant du caisson. Des solutions sont toujours à l'étude.

Mme ROYER a dit réfléchir au devenir de la future gare et à la possibilité de construire du logement social en étage, la ville étant en très gros déficit dans ce type de logements.

Par ailleurs, le 13 juin 2016, la commission a rencontré Monsieur Christophe MARC, Adjoint au maire délégué à la voirie et à la sécurité à la mairie du Perreux sur Marne.

Etaient présents à cet entretien :

- Monsieur MARC, Adjoint au maire délégué à la voirie et à la sécurité à la mairie du Perreux sur Marne
- Monsieur André GOUTAL membre titulaire de la Commission d'Enquête.

M. MARC a réaffirmé la position extrêmement favorable de la municipalité par rapport au projet de la ligne 15 Est, la liaison avec la ligne 15 Sud étant essentielle. Les difficultés d'implantation de la gare en raison de la présence de nombreux réseaux (eaux, ligne électrique à haute tension, collecteur ovoïde de grande dimension ...) ont été abordées mais sans remettre en question le projet prévu, même s'il entraîne quelques expropriations.

Des solutions sont également recherchées pour l'OA rue de Nancy.

### **Réunion avec Monsieur MARTIN, Maire de Nogent-sur-Marne**

Elle s'est déroulée en mairie le 12 mai 2016 en présence de :

- Monsieur JP MARTIN, maire de Nogent sur Marne, président de l'Etablissement Public Territorial T10 du Grand Paris Métropole ;
- Madame F BATTISTINI, Directrice des Ressources Humaines, en charge de la communication et du suivi de l'enquête publique ;
- M GOUTAL, membre titulaire de la Commission d'Enquête.

Après une présentation de la ville et du territoire T10, Monsieur le maire a exprimé toute sa satisfaction de voir se réaliser le projet de la L 15 Est et a insisté sur l'intermodalité, les correspondances facilitées et la poursuite de la ligne 15 Est sur la ligne 15 sud sans changement pour les usagers à Champigny, point qu'il avait particulièrement défendu auprès de la SGP.

Les modalités de l'enquête ont été évoquées ainsi que les dispositions prises pour la tenue des permanences, la mise en place de la publicité de l'enquête en ville et sur le site internet, sur les panneaux lumineux et tous les autres moyens disponibles.

### **Réunion avec Monsieur Adenot, Maire de Champigny-sur-Marne**

Cette réunion s'est tenue en l'Hôtel de Ville de Champigny-sur-Marne le 15 juin 2016 , en présence de :

- Monsieur ADENOT, Maire de Champigny-sur-Marne,
- Monsieur Jacques Jo BRAC Directeur du Projet du Grand Paris, récemment entré dans l'équipe municipale ,
- Madame Aurora MEDINA, Directrice du cabinet du Maire
- Monsieur Jacky Hazan, membre titulaire de la Commission d'Enquête.

D'une manière générale la ligne 15 sud se traduit par 9 impacts sur la ville et il va s'en ajouter un certain nombre avec la ligne 15 Est et la gêne pour les habitants et les commerçants se fait largement sentir ( bien que la SGP dédommage assez correctement semble-t-il les commerçants affectés).

Les trois principales préoccupations du Maire concernent :

- Le secteur dit de la Planchette ( la gare de la 15 sud) dans l'entonnement ( entre Salengro et le chemin de la Planchette un HLM de 7 niveaux- 200 logements est impacté par les travaux de la gare, ligne 15 sud, posant un problème de bruit important pendant les travaux.
- Le secteur dit des Maquisards/Jean Baptiste Clément, où il va falloir déplacer un important monument aux morts de la guerre 14-18 de 7 m de haut sur un socle de 15m de large. Entre ce monument et le square des maquisards, un ensemble immobilier Valophis, en forme de chicanes représente env. 250 logements
- Les risques inhérents à la présence de carrières très mal consolidées.

Par ailleurs, pour les ouvrages annexes il est demandé :

- OA 743 : il est prévu juste à l'entrée du Gymnase Daniel Ferry et une école
- Joliot Curie de 380 enfants. En face, de l'autre côté de la ligne, il y a une ancienne cuisine centrale qui pourrait être utilisée pour cet OA.
- OA 744 : rue Jules Guesde, sur un square communal où est prévu un nouveau Collège pour 640 étudiants, avec une patinoire. La municipalité est prête à la déplacer pour qu'il en prenne la place.
- OA 746 : Av. Roger Salengro ; il y a un immeuble de 9 niveaux où pour la 15 sud on va creuser à 1m de la façade ; il y a aussi un Hôtel Printania que la SGP va racheter et qui sert de logements sociaux.

Une réunion publique concernant la 15 sud et l'aménagement du giratoire du Colonel Drancey.

## Visites des lieux

Une visite du futur tracé a été organisée le 4 mai 2016 par la maîtrise d'ouvrage pour permettre à la Commission d'Enquête d'appréhender le projet dans ses particularités spatiales et environnementales.

## Arrêté Inter-préfectoral

Arrêté inter-préfectoral du 25 avril 2016, prescrivant l'enquête publique unique en vue de la réalisation de la ligne 15 Est / Orange du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre « Saint-Denis Pleyel » (gare exclue) et « Champigny Centre », portant sur :

- la déclaration d'utilité publique,
- et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 10 communes concernées, à savoir Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne.

(Cf. pièce jointe 2).

## Durée de l'enquête unique

Selon l'arrêté inter-préfectoral du 25 avril 2016, elle s'est déroulée du lundi 23 mai 2016 au lundi 27 juin 2016, durant **36 jours consécutifs**.

## Réception du public

Mise à disposition des pièces des dossiers et des registres d'enquête en Préfecture de Seine-Saint-Denis, désignée siège de l'enquête, en Préfecture du Val-de-Marne et dans les 13 mairies des communes traversées, à savoir Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Drancy, Bobigny, Pantin, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne et Champigny-sur-Marne aux jours et heures habituelles d'ouverture des bureaux.

## Permanences de la Commission d'Enquête

Elles se sont tenues, conformément à l'arrêté inter préfectoral du 25 avril 2016 dans les 13 communes concernées aux jours et heures suivantes :

- Mairie de Saint-Ouen:
  - Mercredi 25 mai 2016 de 15h00 à 18h00
  - Samedi 11 juin 2016 de 9h00 à 12h0
  - Mercredi 22 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Mairie de Saint-Denis:
  - Mercredi 25 mai 2016 de 16h00 à 19h00
  - Lundi 13 juin 2016 de 9h00 à 12h00
  - Samedi 25 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Mairie d'Aubervilliers:
  - Lundi 23 mai 2016 de 9h00 à 12h00
  - Mercredi 8 juin 2016 de 14h00 à 17h00
  - Samedi 25 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Mairie de Pantin:
  - Vendredi 27 mai 2016 de 9h00 à 12h00
  - Jeudi 2 juin 2016 de 14h00 à 17h00
  - Vendredi 24 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Mairie de Drancy:
  - Jeudi 26 mai 2016 de 14h00 à 17h00
  - Mercredi 8 juin 2016 de 9h00 à 12h00
  - Samedi 18 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Mairie de Bobigny:
  - Samedi 4 juin 2016 de 9h00 à 11h45
  - Mardi 14 juin 2016 de 8h45 à 11h45
  - Vendredi 24 juin 2016 de 14h30 à 17h30
- Mairie de Noisy-le-Sec:
  - Samedi 4 juin 2016 de 9h00 à 11h45
  - Jeudi 9 juin 2016 de 15h00 à 18h00
  - Lundi 20 juin 2016 de 15h00 à 18h00
- Mairie de Bondy:
  - Mardi 31 mai 2016 de 16h15 à 19h15
  - Samedi 18 juin 2016 de 9h00 à 12h00
  - Lundi 27 juin 2016 de 14h15 à 17h15
- Mairie de Rosny-sous-Bois:
  - Samedi 4 juin 2016 de 9h00 à 12h00
  - Lundi 13 juin 2016 de 9h00 à 12h00
  - Lundi 27 juin 2016 de 14h45 à 17h45
- Mairie de Fontenay-sous-Bois:
  - Mardi 31 mai 2016 de 9h00 à 12h00
  - Samedi 18 juin 2016 de 9h00 à 11h30
  - Jeudi 23 juin 2016 de 14h30 à 17h30
- Mairie du Perreux-sur-Marne:
  - Lundi 23 mai 2016 de 9h00 à 12h00
  - Jeudi 9 juin 2016 de 14h00 à 17h00
  - Samedi 25 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Mairie de Nogent-sur-Marne:
  - Lundi 23 mai 2016 de 14h00 à 17h00

- Samedi 11 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Lundi 27 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Mairie de Champigny-sur-Marne:
  - Mardi 31 mai 2016 de 14h30 à 17h30
  - Samedi 11 juin 2016 de 8h30 à 11h30
  - Vendredi 24 juin 2016 de 9h00 à 12h00

Soit un total de 39 permanences dans le cadre de cette enquête unique.

La répartition des permanences entre la Commission d'Enquête s'est faite de la manière suivante, pour permettre à chaque membre de mieux maîtriser les spécificités et problématiques afférentes à chaque ville :

- Madame Bellacicco sur Aubervilliers, Pantin et Rosny-sous-Bois,
- Monsieur Goutal à Drancy, Le Perreux-sur-Marne et Nogent-sur-Marne
- Monsieur Hazan à Bobigny, Fontenay-sous-Bois et Champigny-sur-Marne
- Monsieur Biechler à Saint-Ouen, Noisy-le-Sec et Bondy
- Et enfin 1 permanence pour 3 commissaires à Saint-Denis.

La Présidente de la Commission d'Enquête, Marie-Claire Eustache, a effectué en « doublure » une permanence dans chaque mairie, afin de disposer d'une vue d'ensemble des spécificités, problèmes ou difficultés présentant le projet sur la totalité du tracé.

Les dépouillements des observations se sont réalisés selon ce même principe, la Présidente intervenant sur Saint-Denis et sur les 2 préfectures.

## Participation du public par voie électronique

Conformément aux articles L.120-1 et L.120-1-1-III et articles L.123-10 et R.123-9-12° et au décret n°2011-2021 du 29 Décembre 2011, l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence, la Préfecture de la Seine-Saint-Denis, a souhaité mettre en place une participation du public par voie électronique.

Cette participation du public comportait deux volets :

- Son information, avec la mise en ligne du dossier consultable et téléchargeable sur le site suivant : ([www.enquetepubliqueligne15est.fr](http://www.enquetepubliqueligne15est.fr)).
- Son expression, par le dépôt des observations et contre-propositions par messagerie électronique depuis ce même site, **en complément du registre papier.**

**L'ensemble des observations déposées en ligne ont été imprimées et étaient consultables au siège de l'enquête publique, en Préfecture de la Seine-Saint-Denis, conformément à l'arrêté inter préfectoral du 25 avril 2016.**



## PUBLICITE DE L'ENQUETE UNIQUE

### Mesures de publicité officielle légale

La publicité légale a été effectuée du 11/04/2016 au 01/07/2016 inclus. L'avis a été publié par voie d'affiches dans les 13 mairies et les 2 préfectures concernées par le tracé aux lieux habituels d'affichage administratif.

Publilégal a également réalisé l'affichage en 303 autres points le long du futur trajet du projet dans les communes concernées.

Publilégal a ainsi été mettre en place les affiches sous contrôle d'huissier le 02-06/05/2016, effectué des contrôles les 24/05/2016, 06-07/06/2016 (avec huissier), 21-22/06/2016, et a procédé à un contrôle final avec huissier les 27 et 28/06/2016 et à la dépose des affiches entre le 29/06/2016 et le 01/07/2016.

Publilégal a été également effectué 5 contrôles des dossiers les 25/05/2016, le 01/06/2016, 08/06/2016, 15/06/2016, 22/06/2016.

Certificats d'affichage, procès verbaux de constat d'huissier (Cf. pièces jointes 3).

Les communes ont également transmis des certificats d'affichage.

### Parutions légales dans les journaux

L'insertion dans les journaux a donné lieu aux parutions nationales, régionales et locales suivantes :

- Le Monde du 03/05/2016
- Aujourd'hui en France et Parisien IDF (dont 93 et 94) du 02/05/2016
- Le Figaro, des 02/05/2016 et 23/05/2016
- Le Parisien (93) du 23/05/2016
- Le Parisien (93) du 23/05/2016
- Les Echos (93 et 94) des 03/05/2016 et 24/05/2016

(Cf. pièces jointes 4).

### Mesures de publicité complémentaires

D'importantes mesures de publicité complémentaires ont été mises en œuvre, en étroite concertation avec la Commission d'Enquête, permettant ainsi une large diffusion de supports grand public variés:

- dépliant d'information synthétique en 3 volets (10x21cm), imprimé en 360 000 exemplaires :
  - 333 500 ont été boîtés chez l'ensemble des habitants des 13 communes concernée ;
  - 19 500 déposées dans les 13 mairies et 2 préfectures, envoyés aux partenaires (STIF, Orbival, Plaine Commune) ;
  - 7 000 ont été tractés pour l'ouverture de l'enquête publique les 23 et 24/05/2016 dans les gares et stations des 3 villes directement concernées par les réunions publiques (Bobigny-Picasso, Fort d'Aubervilliers et Val-de-Fontenay), et enfin diffusés lors des réunions publiques.
- flyer (A5) d'annonce des réunions publiques, imprimé en 21 300 exemplaires
- panneau d'exposition (80x200cm), présentant les modalités de l'enquête, imprimé en 17

- exemplaires et mis à disposition de chaque commune, pour la SGP et pour les réunions publiques ;
- dossier d'information, présentant le Grand Paris Express et la ligne 15 Est (24 pages format A4), imprimé en 4 215 exemplaires pour être mis à disposition des mairies et préfectures et remis aux participants à l'entrée des réunions publiques ;
  - affiche, détaillant les modalités d'expression et permanences de la Commission d'Enquête, réalisée en 3 format et proposée dans l'ensemble des communes : 260 au format A3, 760 au format 40x60cm et 70 au format 120x176cm ;
  - kit de communication, reprenant les éléments du dossier d'information au format Word, envoyé aux collectivités parties prenantes de l'enquête publique, ainsi qu'aux partenaires (Orbival, STIF, Plaine Commune et Est Ensemble) afin de relayer l'information sur le territoire ;
  - site Internet : un site dédié à l'enquête publique a été mis en ligne une semaine avant l'ouverture de l'enquête : [wwwenquetepubliqueligne15est.fr](http://wwwenquetepubliqueligne15est.fr). Le dossier d'enquête publique était accessible en téléchargement et via une liseuse. Un renvoi permettait également d'accéder directement au registre par voie dématérialisée afin de déposer ou consulter les avis. Une page Internet a également été créée sur le site de la Société du Grand Paris ;
  - réseaux sociaux : la SGP a animé les pages Facebook et Twitter du Grand Paris Express afin de faire l'information de l'enquête publique, du projet de ligne 15 Est et des réunions publiques ;
  - guide de consultation (12 pages au format A5) pour accompagner la lecture du dossier a été édité en 87 exemplaires (5 par lieu d'enquête, 1 par commissaire enquêteur et pour la SGP) ;
  - fiche navette réalisée pour les 3 réunions publiques, permettant au public de poser ses questions, imprimée en 900 exemplaires ;
  - film : 2 films ont été diffusés pendant chaque réunion publique : 1 film d'introduction aux réunions publique et 1 film 3D, reprenant le tracé de la Ligne 15 Est.

A la demande de la Commission d'Enquête, ont également ajoutés des plans du tracé et un sommaire détaillé pour permettre au public de se repérer plus aisément dans les différentes pièces du dossier d'enquête dans les 13 lieux d'enquête :

- un jeu de 10 plans du tracé au format A1 (plan général et 9 plans sectoriels) a été édité en 15 exemplaires, remis à chaque commune et à la Commission d'Enquête, permettant de visualiser plus aisément le tracé sur les territoires concernés ;
- sommaire détaillé du dossier au format A3 plastifié en 27 exemplaires (1 par lieu d'enquête, pour chaque commissaire enquêteur et pour la SGP).

(Cf. pièces jointes 5).

## Réunions publiques

Trois réunions publiques ont été organisées les 1<sup>er</sup> Juin 2016 à Bobigny, 13 juin 2016 à Fontenay-sous-Bois et 22 juin 2016 à Aubervilliers.

### Réunion publique à Bobigny, salle Pablo Néruda le 1<sup>er</sup> juin 2016

La réunion s'est déroulée sur environ 3 heures et a rassemblé entre 300 et 350 personnes.

Dans le cadre d'une démarche d'information, sa tenue a permis l'expression directe du public, un réel échange avec la maîtrise d'ouvrage et offert la possibilité d'apporter des renseignements personnalisés aux participants. Ce fut également l'occasion pour la maîtrise d'ouvrage d'exposer son projet et de préciser ses objectifs.

Pour répondre aux questions du public, la maîtrise d'ouvrage a fait intervenir en présence de M-Claire EUSTACHE, présidente de la Commission d'Enquête:

- Philippe YVIN, Président du Directoire de la Société du Grand Paris ;
- François NOURRIT, Directeur de projet, et Ingénieur en chef de ce projet ;
- Nadir BENTOUTA, Directeur des relations avec les collectivités territoriales.

Mme Michèle CHEVRANT-BRETON, pour le STIF était présente dans la salle pour répondre aux questions spécifiques de son ressort.

Parmi les communes concernées par le projet, Bobigny et Drancy étaient représentées par leurs maires.

La Commission d'Enquête, en accord avec la maîtrise d'ouvrage avait identifié 5 grandes thématiques pour organiser le débat avec le public. Ce dernier pouvait soumettre ses interrogations de deux manières : orale, ou écrite par le biais de fiches navettes collectées tout au long de la réunion et remises au fur et à mesure à la commission.

Ces thèmes étaient les suivants :

1. le tracé et l'offre de service ;
2. Les effets permanents sur l'environnement;;
3. les travaux ;
4. l'articulation avec les autres modes de transports incluant les cycles, le stationnement, la circulation, le réseau bus, etc.
5. autres sujets

Les débats ont majoritairement porté sur le thème du tracé, et tout particulièrement la desserte du centre de Drancy. Les Drancéens se sont déplacés en nombre avec leur député-maire pour faire entendre leur demande.

Cette réunion publique a été enregistrée et un relevé intégral a été réalisé et est fourni en annexe du présent rapport (Cf. pièces jointes 6). Par ailleurs, le compte-rendu complet de cette réunion publique a été fait par la Commission d'Enquête, remis à la maîtrise d'ouvrage et à l'autorité organisatrice de l'enquête et est présenté en pièces jointes. (Cf. pièces jointes 6).

Selon la Commission d'Enquête, cette réunion publique a permis une bonne information du public, présentant les éléments du dossier effectivement mis à enquête et qui avaient, pour certains, notablement évolués depuis le démarrage des études et la concertation, et a permis également l'expression de nombreux arguments en faveur ou en défaveur du projet avec des réponses complètes de la maîtrise d'ouvrage.

La Commission d'Enquête estime ainsi, à l'aune de ces différents aspects, que cette réunion publique a pleinement rempli son rôle.

### **Réunion publique à Fontenay-sous-Bois, salle J Brel le 13 juin 2016**

La réunion s'est déroulée sur environ 2,5 heures et a rassemblé quelques 135 personnes.

Dans le cadre d'une démarche d'information, sa tenue a permis l'expression directe du public, un réel échange avec la maîtrise d'ouvrage et offert la possibilité d'apporter des renseignements personnalisés aux participants. Ce fut également l'occasion pour la maîtrise d'ouvrage d'exposer son projet et de préciser ses objectifs.

Pour répondre aux questions du public, la maîtrise d'ouvrage a fait intervenir en présence de M-Claire EUSTACHE, présidente de la Commission d'Enquête:

- Philippe YVIN, Président du Directoire de la Société du Grand Paris ;
- François NOURRIT, Directeur de projet, et Ingénieur en chef de ce projet ;
- M. Christian GARCIA, Directeur des relations territoriales ;
- M. -Benoit LABAT, directeur de la valorisation et du patrimoine.

M. Gilles FOURS pour le STIF était présent dans la salle pour répondre aux questions spécifiques de son ressort.

Parmi les communes concernées par le projet, Fontenay-sous-Bois et Rosny-sous-Bois étaient représentées par leurs maires.

La Commission d'Enquête, en accord avec la maîtrise d'ouvrage avait identifié 5 grandes thématiques pour organiser le débat avec le public. Ce dernier pouvait soumettre ses interrogations de deux manières : orale, ou écrite par le biais de fiches navettes collectées tout au long de la réunion et remises au fur et à mesure à la commission.

Ces thèmes étaient les suivants :

1. le tracé et l'offre de service ;
2. Les effets permanents sur l'environnement;;
3. les travaux ;
4. l'articulation avec les autres modes de transports incluant les cycles, le stationnement, la circulation, le réseau bus, etc.
5. autres sujets

Pendant le déroulement de la réunion publique, ont été plus spécifiquement abordés : la localisation du SMR sur le site de la Garenne et ses impacts pour la population et les activités économiques, le calendrier de réalisation de la ligne 15 Es, son financement, l'articulation avec la ligne 1 du métro à Val de Fontenay.

Cette réunion publique a été enregistrée et un relevé intégral a été réalisé et est fourni en annexe du présent rapport (Cf. pièces jointes 6). Par ailleurs, le compte-rendu complet de cette réunion publique a été fait par la Commission d'Enquête, remis à la maîtrise d'ouvrage et à l'autorité organisatrice de l'enquête et est présenté en pièces jointes. (Cf. pièces jointes 6).

Selon la Commission d'Enquête, cette réunion publique a permis une bonne information du public, présentant les éléments du dossier effectivement mis à enquête et qui avaient, pour certains, notablement évolués depuis le démarrage des études et la concertation, et a permis également l'expression de nombreux arguments en faveur ou en défaveur du projet avec des réponses complètes de la maîtrise d'ouvrage.

La Commission d'Enquête estime ainsi, à l'aune de ces différents aspects, que cette réunion publique a pleinement rempli son rôle.

### **Réunion publique à Aubervilliers, à l'Embarcadère le 22 juin 2016**

La réunion s'est déroulée sur environ 2 heures et a rassemblé quelques 85 personnes.

Dans le cadre d'une démarche d'information, sa tenue a permis l'expression directe du public, un réel échange avec la maîtrise d'ouvrage et offert la possibilité d'apporter des renseignements personnalisés aux participants. Ce fut également l'occasion pour la maîtrise d'ouvrage d'exposer son projet et de préciser ses objectifs.

Pour répondre aux questions du public, la maîtrise d'ouvrage a fait intervenir en présence de M-Claire EUSTACHE, présidente de la Commission d'Enquête:

- Bernard CATHELAIN, Membre du Directoire de la Société du Grand Paris ;
- François NOURRIT, Directeur de projet, et Ingénieur en chef de ce projet .

Laure CHABERT, pour le STIF était présente dans la salle pour répondre aux questions spécifiques de son ressort.

Parmi les communes concernées par le projet, Aubervilliers et Stain étaient représentées.

La Commission d'Enquête, en accord avec la maîtrise d'ouvrage avait identifié 5 grandes thématiques pour organiser le débat avec le public. Ce dernier pouvait soumettre ses interrogations de deux manières : orale, ou écrite par le biais de fiches navettes collectées tout au long de la réunion et remises au fur et à mesure à la commission.

Ces thèmes étaient les suivants :

1. le tracé et l'offre de service ;
2. Les effets permanents sur l'environnement;;
3. les travaux ;
4. l'articulation avec les autres modes de transports incluant les cycles, le stationnement, la circulation, le réseau bus, etc.
5. autres sujets

Pendant le déroulement de la réunion publique, les sujets suivants ont été abordés : les thèmes portaient essentiellement sur les travaux : les ouvrages à réaliser et les impacts sur les communes, notamment à Aubervilliers sur l'îlot Ferragus et sur les jardins familiaux du Fort d'Aubervilliers, sur la circulation, l'évacuation des déblais, les restitution des espaces publics après travaux...et également sur le matériel roulant, le financement, la sécurité

Cette réunion publique a été enregistrée et un relevé intégral a été réalisé et est fourni en annexe du présent rapport (Cf. pièces jointes 6). Par ailleurs, le compte-rendu complet de cette réunion publique a été fait par la Commission d'Enquête, remis à la maîtrise d'ouvrage et à l'autorité organisatrice de l'enquête et est présenté en pièces jointes. (Cf. pièces jointes 6).

Selon la Commission d'Enquête, cette réunion publique a permis une bonne information du public, présentant les éléments du dossier effectivement mis à enquête et qui avaient, pour certains, notablement évolués depuis le démarrage des études et la concertation, et a permis également l'expression de nombreux arguments en faveur ou en défaveur du projet avec des réponses complètes de la maîtrise d'ouvrage.

La Commission d'Enquête estime ainsi, à l'aune de ces différents aspects, que cette réunion publique a pleinement rempli son rôle.



## DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE

### Registres d'enquête

Un total de 16 registres d'enquête a été rempli sur les 13 communes concernées et dans les 2 préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

Ils comportaient chacun 30 feuillets, numérotés de 1 à 30, paraphés par un membre de la Commission d'Enquête. Ceux-ci sont restés durant toute la durée de l'enquête à la disposition du public pour l'enregistrement des réclamations, remarques, suggestions ou autres.

**279** observations, documents et courriers ont été déposés dans ces 16 registres d'enquête. Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure de leur réception. Les courriers adressés à la Présidente de la commission à la préfecture de Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, ont été annexés aux registres déposés dans ce lieu.

### Participation du public par voie électronique

L'ensemble des observations déposées en ligne ont été imprimées et étaient consultables au siège de l'enquête publique, en Préfecture de la Seine-Saint-Denis, conformément à l'arrêté inter préfectoral du 25 avril 2016.

**367** observations ont été déposées sur le registre en ligne.

### Clôture de l'enquête unique

L'enquête a été clôturée le lundi 27 juin 2016 : mention de clôture jointe aux registres.

### Observations du public

**279 observations et courriers** ont été déposés ou envoyés, avec toutefois de grandes disparités, Drancy en comptant 154, devant Champigny-sur-Marne et Le Perreux qui en totalisaient toutes deux 22, Rosny 14, Bondy 12... jusqu'à zéro sur Pantin.

Par ailleurs, **367 courriels** ont été déposés en ligne.

### Procès-Verbal de fin d'enquête

Conformément aux dispositions du Code de l'environnement en matière d'enquête publique, un procès-verbal de fin d'enquête a été réalisé dans les 8 premiers jours suivant la clôture de l'enquête et remis aux maîtres d'ouvrage le 6 juillet 2016. Il se compose du procès-verbal proprement dit, présentant les observations par thématiques et également des tableaux de dépouillement exhaustif des 646 observations, courriers et courriels déposés pendant l'enquête publique. (Cf. annexes 1 et 2).

## **Mémoire en réponse du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage a rédigé puis communiqué le 28 juillet 2016 un mémoire en réponse très détaillé aux observations relevées dans le procès-verbal de fin d'enquête.

Cf. pièces jointes 7).

## **Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique**

Les délais de remise, à la fois du mémoire en réponse, et donc du rapport lui-même se sont donc allongés. La Commission d'Enquête a ainsi adressé, conformément au 5<sup>e</sup> alinéa de l'article R.123-19 du Code de l'environnement, une demande motivée de report de ce délai à Monsieur le Préfet de la Seine-Saint-Denis, autorité organisatrice de l'enquête, avec copie à Monsieur le Président du Tribunal administratif de Montreuil. Après avis du maître d'ouvrage et avec l'accord de Monsieur le préfet du Val-de-Marne, Monsieur le préfet de la Seine-Saint-Denis a répondu favorablement à cette requête le 22 juillet 2016.

(Cf. pièces jointes 8).

## **Conclusions du déroulement de l'enquête unique**

L'enquête s'est déroulée sans incident toire, dans de bonnes conditions d'organisation et le public a pu consulter le dossier et déposer des observations dans les registres mis à sa disposition et envoyer des courriers en préfecture de Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête.

L'affluence du public pour les dépôts sur les registres papier a été plutôt faible en début d'enquête, permanences comprises, pour s'intensifier progressivement, notamment sur certaines communes, telles Drancy ou Rosny-sous-Bois.

4 courriers, incluant la contribution de la commune de Noisy-le-Sec, ont été rédigés et sont arrivés après la date de clôture de l'enquête. Ils n'ont donc pu être examinés.

Plusieurs autres courriers sont également parvenus au siège de l'enquête, mais leur dépôt dans les temps sur les registres papier ou sur le registre dématérialisé a permis à la Commission d'Enquête de les dépouiller et les intégrer au rapport.



## CHAPITRE 3

### ANALYSE DES AVIS EMIS ET DES OBSERVATIONS



## EXAMEN DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

### Avis de l'Autorité environnementale

#### Préambule

L'avis de l'Autorité environnementale, ci-après désignée l'Ae, ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par la maîtrise d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

Cet avis se présente sous la forme d'une synthèse exposant les principales recommandations adressées par l'Ae à la maîtrise d'ouvrage et d'un avis détaillé reprenant successivement le contexte du projet, ses enjeux environnementaux et l'analyse de l'étude d'impact.

L'Autorité environnementale (Ae), dans le cas présent le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), a été saisie par la maîtrise d'ouvrage le 29 octobre 2015, conformément à l'articles R.122-6 du Code de l'environnement, et a rendu son avis le 20 janvier 2016.

#### Synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale

##### La présentation du projet

Le projet soumis à l'avis de l'Ae par la société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage, porte sur la création d'une nouvelle section de la ligne enterrée de métro automatique n°15, à l'est de Paris, sur le territoire des départements de la Seine-Saint-Denis (93) et du Val-de-Marne (94). Il s'inscrit dans le cadre de la réalisation du réseau de transport « Grand Paris Express » (GPE). Il comprend une ligne nouvelle ferrée en tunnel de 26 km (dont 3 km de voies de service) entre Saint-Denis-Pleyel et Champigny-centre, réalisée en deux étapes. Le montant annoncé des investissements est proche de 3,8 milliards d'euros HT (matériel roulant inclus).

Les documents soumis à l'Ae constituent le dossier de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de ces tronçons.

##### Principaux enjeux du projet

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux le long du tracé du projet concernent les domaines suivants :

- la prise en compte des caractéristiques géotechniques du fuseau retenu ;
- les impacts sur l'eau, par les effets du réseau enterré sur les nappes, les impacts en phase chantier justifiant un examen particulier ;
- le bruit et les vibrations en phase chantier et en phase exploitation ;
- le traitement des déblais ;
- l'impact paysager des probables constructions qui accompagneront les émergences des gares du GPE, et plus généralement des réaménagements urbains envisagés autour des gares.

L'Ae estime d'ores et déjà que l'actualisation de l'étude d'impact initiale, comme prévu à l'article R.122-8 du code de l'environnement, sera nécessaire lors des procédures ultérieures. Cette actualisation devra porter sur l'ensemble des thématiques, notamment celles caractérisées par un niveau de précision actuellement insatisfaisant.

En conséquence, l'Ae a prêté une attention particulière au traitement des thématiques pour lesquelles le code de l'environnement ne prévoit pas de demande ultérieure d'autorisation donnant lieu à étude d'impact.

L'appréciation des enjeux environnementaux du projet conduit l'Ae à deux constats :

- l'essentiel des enjeux environnementaux locaux au regard du projet, qui, bien que pouvant être importants, n'apparaissent pas supérieurs à ceux des nombreuses lignes de métro déjà réalisées, et leur bonne prise en compte relève de solutions techniques connues ; les incertitudes qui subsistent au stade actuel pourront cependant affecter le coût global du projet, et sa rentabilité économique telle qu'évaluée dans le dossier ;
- les enjeux environnementaux globaux ou indirects au regard du projet portent principalement sur ses conséquences en matière d'urbanisation et d'émissions de gaz à effet de serre. Dans les deux cas, les effets du projet apparaissent positifs à long terme par rapport à la référence sans projet.

L'Ae recommande d'apporter dès à présent des compléments au dossier sur divers points, notamment de :

- joindre au dossier des informations plus précises sur le bâti existant dans les zones vulnérables au risque de tassement et d'effondrement, et sur les études à venir ;
- présenter l'état actuel des investigations concernant la distribution précise des destinations provisoires et définitives envisagées pour les déblais en fonction de leur qualité, et la vérification des conditions d'acceptation des sites envisagés ;
- préciser les itinéraires envisagés pour les flux de circulation à proximité des zones de travaux et d'évaluer les impacts cumulés de ces flux de poids lourds sur les principaux axes de circulation franciliens avec ceux générés par les principales autres opérations d'envergure prévues sur la même période ;
- rendre plus didactique l'évaluation socio-économique du projet.

L'Ae insiste enfin sur la nécessité de mettre en place dès le début du chantier un dispositif permanent de suivi, dont le cadre et les modalités devront être précisés dans la DUP, comme le prévoit maintenant le code de l'environnement. Ce dispositif devrait être complété, notamment en ce qui concerne les indicateurs et la périodicité de publication des résultats, à l'occasion des autres autorisations particulières que nécessitera le projet en application de réglementations spécialisées (loi sur l'eau, installations classées, etc.).

Le dispositif de concertation, d'information lors du suivi, et les mesures correctives à mettre en oeuvre sont également à préciser.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, détaillées dans l'avis.

### Avis détaillé

- 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux  
Le projet soumis à l'avis de l'Ae par la société du Grand Paris (SGP)<sup>2</sup>, maître d'ouvrage, porte sur la création de la ligne 15 Est du Grand Paris Express (GPE). Il s'insère dans le territoire des départements de la Seine-Saint-Denis (93) et du Val-de-Marne (94). Le présent avis constitue le huitième de l'Ae sur un dossier du GPE<sup>3</sup>.
  - 1.1 Contexte et programme de rattachement du projet
    - 1.1.1 Contexte  
Issu de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 sur le Grand Paris, le réseau de transport de passagers du GPE a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Île-de-France. Le législateur, en précisant dans la loi sur

le Grand Paris les liens entre cette infrastructure de transport et les politiques d'urbanisme, de logement et de préservation de l'environnement, a voulu que celui-ci devienne l'un des éléments essentiels de la politique d'aménagement du territoire francilien. Le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) et les contrats de développement territoriaux<sup>4</sup> (CDT) sont conçus en cohérence avec ce projet.

L'ensemble du réseau GPE est présenté comme un programme d'opérations constituant une unité fonctionnelle, au sens des articles L. 122-1 et R. 122-4 du code de l'environnement. Il diffère du programme initial présenté par la SGP, qui avait fait l'objet d'une évaluation environnementale en tant que plan ou programme soumis à une telle évaluation et de l'avis de l'Ae en date du 26 août 2010. Les évolutions entre le programme initial et le programme GPE tel qu'il est présenté dans le présent dossier portent principalement sur l'adjonction de la ligne orange (aujourd'hui considérée pour partie comme un tronçon de la ligne 15, pour partie comme un prolongement de la ligne 11), sur le prolongement de la portion desservant l'aéroport de Roissy, sur le nombre et l'implantation des gares, et sur la délimitation des sections en aérien.

**L'Ae relève qu'un travail de mise en cohérence réciproque est engagé**, et notamment que la configuration des émergences est susceptible d'évoluer significativement en fonction de ces aménagements. En particulier, certains des schémas de gare fournis dans le dossier, qui précise qu'ils ne sont donnés qu'à titre indicatif, évoquent la possibilité de bâtiments en élévation qui ne sont pas analysés notamment au titre de leur impact visuel et paysager.

L'Ae estime que des précisions doivent être apportées sur le niveau de préservation, voire d'amélioration des fonctionnalités existantes (stationnements de véhicules<sup>12</sup>, gares routières, etc.), les objectifs d'intermodalité visés (dépose/reprise minute, consignes et abris vélos, etc.), et les projets urbains envisagés de nature à déterminer la configuration des émergences des gares.

**L'Ae recommande :**

- de récapituler sous une forme synthétique les interconnexions et multimodalités actuellement à l'étude pour chaque gare, ainsi que les projets urbains en lien avec les émergences des gares, et d'approfondir l'analyse de leur articulation fonctionnelle avec le projet de ligne 15 Est,
  - d'indiquer quelle procédure assurera que les aménagements et services nécessaires seront livrés aux échéances correspondantes.
- 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Les objectifs du projet de ligne 15 Est, tels que présentés lors de la concertation de 2013, s'inscrivent dans les objectifs du GPE,

• 1.2.1 Caractéristiques techniques

Le projet de ligne 15 Est du GPE concerne directement neuf communes du département de la Seine-Saint-Denis, et quatre communes du département du Val-de-Marne<sup>13</sup>. Il comprend :

- une ligne ferrée nouvelle de 26 km, dont 3 km de voies de service, intégralement en souterrain, dont le tracé est optimisé entre temps de parcours, sécurité et confort des usagers, contraintes géotechniques liées aux formations géologiques et aux éléments souterrains des ouvrages existants, et limitation des acquisitions foncières ; elle est majoritairement monotube,

permettant de rassembler les deux sens de circulation dans un diamètre extérieur de 9,6 m, et réalisée au tunnelier ;

- douze gares souterraines, dont onze font partie du dossier, toutes en correspondance, et ainsi interconnectées à 16 lignes du réseau lourd de transport en commun ; leur réalisation est prévue, selon les caractéristiques géotechniques du sous-sol et l'importance de l'urbanisation, en parois moulées à ciel ouvert ou en tranchée couverte, ou en puits et souterrain ; la définition précise des caractéristiques et organisation des gares est renvoyée aux réflexions en cours avec les collectivités locales concernées, au travers des études de « pôle » ;
- quatre puits d'accès des sept tunneliers ;
- un site de maintenance et de remisage du matériel (SMR) et un site de maintenance des infrastructures (SMI), regroupés à Rosny-sous-Bois (site de la Garenne) sur une surface de 6,5 ha, et raccordés à la ligne 15 Est par une ligne souterraine de 1 700 m de long se terminant en tranchée couverte ; il sera également accessible par voie routière et ferroviaire pour permettre notamment l'acheminement du matériel et des gros équipements ;
- 28 ouvrages de service (accès de secours, ventilation/désenfumage, décompression, épuisement des eaux d'infiltration et de ruissellement, postes électriques), construits majoritairement à ciel ouvert et qui émergent en surface sous forme de grilles et de trappes.

Chacune des zones de travaux et emprises de chantier, et des bases travaux nécessaires à la réalisation des infrastructures prévues, incluant les aires nécessaires au stockage de matériaux, des outillages et des déblais, est très précisément localisée (G2, § 2.2.11.6).

Les caractéristiques du système de transport sont communes sur l'ensemble de la ligne 15 : intervalle d'exploitation minimum de 110 à 120 secondes entre les trains, trains de longueur 108 m composés de six voitures (capacité 1 000 voyageurs/train), vitesse commerciale de l'ordre de 55 km/h. Le temps de parcours estimé entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre sera de l'ordre de 23 min. Les gains de temps de parcours prévisibles à l'horizon 2030, déjà significatifs hors ligne 15 Est du fait des autres lignes du GPE, deviendront très conséquents avec la ligne 15 Est : par exemple, pour se rendre d'Aubervilliers à la Défense, 50 min sont aujourd'hui nécessaires, 35 min en 2030 hors ligne 15 Est, et 15 min en 2030 avec la ligne 15 Est.

L'offre de transport se situera entre 25 000 et 30 000 voyageurs par heure de pointe<sup>20</sup>, les caractéristiques définitives du service devant être précisées ultérieurement sur la base des mises en service progressives. L'amplitude horaire du service, de 5 h 15 à 1 h 15 (2 h 15 le week-end), est fournie à titre indicatif, elle sera également précisée ultérieurement sur la base du fonctionnement des réseaux en maillage.

Le dossier évoque l'éventualité d'une nécessité de redimensionnement des réseaux (distribution d'eau et d'énergie, assainissement). Toutefois, selon les indications fournies oralement aux rapporteurs par le maître d'ouvrage et sur la base des contacts établis avec ERDF21, l'alimentation énergétique de la ligne serait a priori assurée sur le réseau électrique sans nécessiter de modification de l'infrastructure. Le dossier précise également que les rejets de la ligne 15 Est seront dimensionnés de manière à être compatibles avec les débits des réseaux d'assainissement récepteurs.

- 1.2.2 Calendrier de réalisation

Deux phases de mise en service sont prévues pour la ligne 15 Est, objet du présent dossier :

- à l'horizon 2025 pour le tronçon Saint-Denis Pleyel – Rosny-Bois-Perrier,
- à l'horizon 2030 pour le tronçon Rosny-Bois-Perrier - Champigny centre.

Le dossier ne motive pas les raisons pour lesquelles, bien que s'agissant d'une entité fonctionnelle et soumise à demande de DUP unique, le projet est ainsi découpé selon deux tronçons avec un décalage de calendrier important de cinq années pour leur mise en service.

**L'Ae recommande** d'expliquer le décalage de calendrier de cinq années prévu pour la mise en service des deux tronçons nord et sud du projet.

- 1.2.3 Coûts

Le coût d'investissement prévu pour la réalisation des infrastructures de la ligne 15 Est s'élève à 3,179 milliards d'euros HT aux conditions économiques de 2012, auxquels s'ajoutent 270 millions d'euros HT pour les acquisitions foncières, et 323 millions d'euros HT pour l'acquisition des matériels roulants. Il est précisé que tous les ouvrages de correspondance entre les gares GPE et les gares ou stations existantes sont pris en compte dans le coût des travaux supporté par la SGP. Le total de la ligne 15 Est représente 15 % du coût total des travaux du GPE sous maîtrise d'ouvrage SGP. Le niveau de précision du chiffrage n'est pas indiqué, et le dossier ne différencie pas les coûts respectifs de chacun des deux tronçons à réaliser à 5 années d'intervalle.

**L'Ae recommande de préciser :**

- le niveau de fiabilité du chiffrage financier, et en particulier si des provisions ont été prévues pour aléas de travaux souterrains, adaptées au degré d'avancement des études et à l'échéancier de réalisation des travaux,
- le montant éventuel des surcoûts induits par la mise en service décalée des deux tronçons. Le dossier indique en outre qu'en sus du coût de la réalisation du GPE, une provision de 450 millions d'euros<sup>23</sup>, spécifiquement associée à ses interconnexions avec le réseau de transport en commun existant, est prise en compte dans le calcul de rentabilité socioéconomique du programme (cf. § 2.2.2 du présent avis). Le financement du projet provient principalement de recettes fiscales affectées, de la participation des collectivités locales, de subventions européennes, et du recours à l'emprunt sur 40 ans ; le concours de l'État à hauteur de 1 milliard d'euros pourra si nécessaire être engagé en fonction des besoins de financement de la SGP.

- 1.3 Procédures relatives au projet

La commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie des projets qui composent aujourd'hui le réseau de transport du Grand Paris dans son ensemble. Ces derniers ont fait l'objet d'un débat public entre octobre 2010 et janvier 2011. Le présent projet a fait, quant à lui, l'objet d'une concertation sous l'égide d'un garant entre le 11 février et le 30 mars 2013, et le bilan de cette concertation est présenté au point 1.1.1.7. de la pièce G2.

Le projet est soumis à étude d'impact en vertu notamment des 5°, 7°, 8°, et 36° de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et doit faire l'objet d'une enquête publique au titre de ce même code. Cette enquête vaudra enquête préalable à

la déclaration d'utilité publique (DUP) au titre de l'article R.11-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et portera également sur la mise en compatibilité (MECDU) des plans locaux d'urbanisme (PLU) ou plans d'occupation des sols (POS) de onze communes.

L'Ae rappelle que de telles demandes de mise en compatibilité peuvent être soumises à évaluation environnementale (au titre des plans et programmes relevant du code de l'urbanisme) si elles sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement (article L. 300-6 du code de l'urbanisme), ce qui, dans l'état actuel de précision du dossier disponible, ne semble pas être le cas.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences Natura 2000 ; elle comporte les éléments prévus par la réglementation et ses conclusions sur l'absence d'effet significatif sur l'état de conservation des espèces et des habitats naturels qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 n'appellent pas de commentaires de l'Ae.

Le projet fera ultérieurement l'objet de procédures spécifiques :

- Plusieurs enquêtes parcellaires successives, portant sur les emprises de terrains nécessaires à la réalisation du présent projet et permettant les acquisitions foncières nécessaires, qui ne pourront être déterminées avec précision que lors d'études de conception à venir ;
- déclarations ou demandes d'autorisation au titre de la procédure dite « loi sur l'eau », notamment pour les impacts du projet sur les nappes d'eau souterraines, les prélèvements ou rejets liés au chantier, pour les imperméabilisations, ainsi que pour la gestion du risque inondation ;
- dans la mesure où des demandes d'autorisations de défrichement, de dérogations au titre de la réglementation de protection stricte des espèces protégées, ou relatives à des travaux dans le périmètre de protection de monuments historiques (l'avis de l'architecte des bâtiments de France étant alors requis) seraient nécessaires, l'Ae rappelle qu'elles devront être intégrées dans le dossier « loi sur l'eau », conformément à la législation sur l'autorisation unique « Installations, ouvrages, travaux et aménagements (IOTA) » ;
- déclarations, enregistrements ou demandes d'autorisations au titre du régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), notamment pour le criblage des déblais, les plates-formes de traitement et pour le site de maintenance et de remisage (SMR) ;
- demandes de permis de construire pour les gares et pour les SMR et SMI, le cas échéant avec avis de l'architecte des bâtiments de France ;
- dossier de bruit de chantier<sup>35</sup>.

Ces procédures ne sont pas couvertes par le présent dossier. En application de l'article R. 122-8 du code de l'environnement, elles pourront nécessiter l'actualisation de l'étude d'impact et une nouvelle saisine de l'Autorité environnementale. Au sein de la présente étude d'impact, les questions environnementales relevant de la réglementation relative à ces procédures doivent toutefois être traitées avec le degré de détail nécessaire.

Par ailleurs concernant le cas particulier des émergences des gares, compte tenu de l'imprécision actuelle du dossier sur ces points qui ne permet pas une juste évaluation de leurs impacts, l'Ae considère que leur réalisation, notamment si elle suppose des bâtiments en élévation, constituerait une modification substantielle du projet nécessitant une nouvelle enquête publique en application de l'article R. 423-5837 du code de l'urbanisme.



Enfin, l'application du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics conduira à joindre au dossier d'enquête publique le rapport de contre expertise et l'avis du commissaire général à l'investissement prescrits par ce décret.

▪ 1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les enjeux du projet doivent s'apprécier :

- d'une part au regard des impacts locaux prévisibles du projet, en fonction de sa consistance précise et de la sensibilité des espaces concernés,
- d'autre part, au regard des objectifs du programme « Grand Paris Express » (version « Nouveau Grand Paris »), et de la contribution du projet à l'atteinte de ces objectifs, notamment une meilleure desserte incitant au report modal et une meilleure répartition de l'urbanisation.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet concernent les domaines suivants :

- la prise en compte des caractéristiques géotechniques du fuseau retenu ;
- l'eau, par les effets du réseau enterré sur les nappes, les impacts en phase chantier justifiant un examen particulier ;
- le bruit et les vibrations d'une part en phase chantier et d'autre part en phase exploitation ;
- le traitement des déblais ;
- l'impact paysager des probables constructions qui accompagneront les émergences des gares du GPE, et plus généralement des réaménagements urbains envisagés autour des gares. Au-delà de ces impacts directs de l'implantation du métro, deux points apparaissent comme sensibles notamment vis-à-vis de leurs rapports avec le SDRIF 2013 :
- les effets induits locaux sur l'urbanisation et les transports à proximité des gares, commune par commune et en liaison avec la territorialisation de l'offre de logements et les documents d'urbanisme locaux ;
- à l'échelle de la région, la contribution du projet à l'impact global du réseau sur l'étalement urbain d'une part, et sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'autre part.

➤ 2 Analyse de l'étude d'impact

Sur la forme : nonobstant les différentes remarques de fond formulées dans le présent avis, l'étude d'impact est claire, bien illustrée et didactique (à l'exception notable de la pièce H consacrée à l'évaluation socioéconomique). Néanmoins, le dossier ne permet pas toujours au grand public d'identifier clairement et rapidement les parcelles qui ont vocation à être acquises, par voie amiable ou d'expropriation, notamment pour la réalisation de la tranchée couverte menant au SMR-SMI, qui entraînera la démolition d'habitations. Par ailleurs, bien qu'annoncée (pièce G.2, page 93), l'estimation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet (et des efforts pour les minimiser) ne figure pas dans le dossier transmis à l'Ae : cet oubli devra être réparé.

Sur le fond : l'Ae note que l'étude d'impact ne se situe pas au degré de précision habituel pour les dossiers d'enquête publique préalable à une DUP, y compris pour les projets de grandes infrastructures linéaires de transport. Plus encore que pour d'autres dossiers de la SGP déjà examinés, l'analyse est plus qualitative que quantitative et reste parfois au niveau des principes et généralités. Certes, dans le contexte particulier du présent projet, la nécessaire proportionnalité de l'étude d'impact aux enjeux peut pour partie expliquer ce

choix. Mais les rapporteurs ont également été informés que la décision de ne pas attendre la fin des études complémentaires en cours pour envisager une étude d'impact cohérente avec le niveau de l'avant-projet au moment de l'enquête publique préalable à la DUP, alors même que les échéances de mise en service sont un peu plus lointaines que pour d'autres tronçons (2025 et 2030), ne s'explique que par la volonté d'affirmer le degré de priorité stratégique qui s'attache à tous les chantiers du GPE.

Dans toute la mesure du possible, l'Ae recommande que les résultats des études complémentaires en cours, puissent être joints au dossier d'enquête publique.

Les autres études complémentaires nécessaires pour apprécier, à un niveau de précision pertinent, certains impacts environnementaux et permettre ainsi de dimensionner les mesures de réduction d'impact et, le cas échéant, de compensation, devront être intégrées dans les dossiers d'enquête publique à venir, après actualisation de l'étude d'impact initiale, par exemple lors de l'établissement du dossier « loi sur l'eau ».

L'appréciation des enjeux environnementaux du projet, qui constitueront une partie des éléments à considérer lors de l'évaluation de son utilité publique, a conduit l'Ae à deux constats principaux, déjà faits à l'occasion de la plupart des avis déjà rendus par l'Ae sur les chantiers du GPE :

- les enjeux environnementaux locaux du projet, implanté en souterrain dans une zone très urbanisée, portent principalement sur les impacts en phase travaux (creusement des tunnels et évacuation des déblais, et nuisances de chantier), sur des risques géotechniques et impacts hydrauliques identifiés sur une grande partie du tronçon, et sur quelques impacts plus localisés. Bien que pouvant être importants, ils n'apparaissent pas supérieurs à ceux des nombreuses lignes de métro déjà réalisées, et leur bonne prise en compte relève de solutions techniques connues ; les incertitudes qui subsistent au stade actuel pourront cependant affecter le coût global du projet et, le cas échéant, son calendrier de réalisation, et donc le résultat des calculs de rentabilité économique figurant dans le dossier ;
- les enjeux environnementaux globaux ou indirects du projet portent principalement sur ses conséquences en matière d'urbanisation, d'urbanisme et d'émissions de gaz à effet de serre. Dans les deux cas, les effets du projet apparaissent positifs à long terme par rapport à la référence sans projet. Dès lors, s'agissant d'un projet essentiellement en souterrain en milieu urbanisé, mettant en jeu des techniques existantes à même de permettre d'éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les impacts qui seront précisés par les études complémentaires à venir, et susceptibles d'affecter le coût global du projet, l'Ae considère que le faible niveau de précision de l'étude d'impact, quoique hautement regrettable, n'est pas rédhibitoire pour l'enquête publique préalable à la DUP.

Concernant la nécessité d'une complète information du public, que la présente étude d'impact ne pourra pas garantir à elle seule, l'Ae estime d'ores et déjà que l'actualisation de l'étude d'impact initiale sera nécessaire, comme prévue à l'article R.122-8 du code de l'environnement, dans le cas où le maître d'ouvrage dépose, pour le même projet, plusieurs demandes d'autorisation échelonnées dans le temps et nécessitant chacune la production d'une étude d'impact. Cette actualisation devra porter sur l'ensemble des thématiques, notamment celles caractérisées par un niveau de précision actuellement insatisfaisant, tel que relevé dans la suite du présent avis.

Partant de cette hypothèse, l'Ae a prêté, dans cet avis, une attention particulière aux conditions de chantier, et au traitement des thématiques pour lesquelles le code de l'environnement (bruit et vibrations, risque géotechnique pour les constructions existantes, paysage, etc.) ne prévoit pas une demande ultérieure d'autorisation devant être

accompagnée d'étude d'impact.

L'Ae a également pris acte de la volonté exprimée par le maître d'ouvrage auprès des rapporteurs, de considérer les résultats des futures actualisations de l'étude d'impact comme un engagement à en tirer les conséquences en termes de réduction des nuisances dans tous les domaines, au-delà des seuls domaines motivant la nouvelle procédure l'ayant rendue nécessaire.

L'Ae rappelle néanmoins au maître d'ouvrage que la nécessité de procédures ultérieures ne l'exonère pas de présenter, dès l'étude d'impact, l'ensemble des éléments nécessaires permettant de juger de l'utilité publique du projet.

#### ▪ 2.1 Appréciation globale des impacts du programme et analyse des impacts cumulés

Le projet présenté porte sur le tracé de nouvelles sections de métro souterrain, sur les parties des gares qui permettront l'accès à la future infrastructure de transport et son bon fonctionnement (quais, puits d'évacuations, etc.), ainsi que sur les émergences. Les autres aménagements réalisés au niveau des gares, en particulier en surface (bâtiments connexes à proximité ou en surplomb des gares, parvis, stationnements, etc.), qui ne relèvent a priori pas des attributions de la SGP, ne sont pas intégrés dans le dossier.

Selon le maître d'ouvrage, cette dernière option s'explique notamment par le niveau de réflexion encore peu avancé, dans la majorité des cas, des opérateurs qui auront la charge de ces aménagements, empêchant pratiquement d'en préciser, ou même d'en apprécier les impacts.

Le code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact comprend « une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ». L'extension ou les modifications de l'urbanisation à proximité des gares constituent effectivement pour l'Ae des effets induits importants du présent projet. Le chapitre dédié à cette question dans l'étude d'impact fournit une cartographie des secteurs de projets d'aménagement urbain, et développe leurs interrelations avec le projet de la ligne 15.

L'Ae relève que ce chapitre ne mentionne pas les deux contrats de développement territoriaux concernés (CDT), qui ne font l'objet d'une courte présentation de leurs enjeux ou ambitions que plus avant dans le dossier (tome G2, p 334). Bien qu'elle n'ait pas relevé d'absence flagrante de mention de projets, l'Ae considère que ce chapitre devrait explicitement croiser ses informations avec celles qui pourraient être issues des CDT et de leur évaluation environnementale, pour la présentation des projets, et pour traiter des modalités de rabattement des transports en commun sur les gares.

L'évaluation environnementale future des aménagements urbains accompagnant le projet (les quartiers des gares) devra être menée à l'occasion des modifications des documents d'urbanisme, le cas échéant des dossiers de créations de ZAC, ou des demandes de permis de construire. Ces projets devront être considérés, le moment venu, comme des éléments fonctionnellement liés au présent projet. Au motif que la mise en service de l'infrastructure est indépendante de ces différents projets futurs, non définis à ce jour, le maître d'ouvrage ne présente pas, dans le dossier transmis à l'Ae, d'analyse ni même d'appréciation globale de leurs impacts. Il appartiendra aux maîtres d'ouvrage de ces opérations, le moment venu, de fournir l'appréciation globale des impacts du programme dans lequel elles s'insèrent. Le traitement des interfaces entre, d'une part les composantes du projet urbain, d'autre part les fonctionnalités intermodales et la configuration des gares situées dans le périmètre de

développement concerné, devra en particulier constituer un des points essentiels de l'étude d'impact à fournir pour les projets d'urbanisation autour des gares.

- 2.2 Analyse de la recherche de variantes et justification socioéconomique du projet
  - 2.2.1 Analyse de la recherche de variantes

Cette analyse, prescrite par la réglementation, renvoie en premier lieu aux décisions de réalisation du programme d'opérations, depuis le schéma d'ensemble approuvé par le décret du 24 août 2011 faisant suite aux débats publics de 2010, jusqu'aux arbitrages ultérieurs. L'Ae souligne que l'existence de décisions de cadrage, telles que les tracés d'ensemble, le nombre et l'implantation des gares, n'exonère pas le maître d'ouvrage de rappeler, préalablement à l'enquête de DUP, comment les effets sur l'environnement ont été considérés par ces décisions.

**L'Ae recommande**, en préalable à l'examen des variantes à caractère local, de rappeler comment les effets sur l'environnement ont été considérés par les décisions de cadrage du schéma d'ensemble du Grand Paris Express.

En second lieu, l'analyse renvoie aux variantes d'implantation et de configuration des gares et des centres de maintenance, étudiées à partir du lancement en 2012 des études de faisabilité du réseau complémentaire structurant, et à l'évolution de sa conception (intégration dans la ligne 15) suite à la concertation et aux annonces gouvernementales de 2013. Les raisons ayant conduit aux choix des implantations précises des gares, sites de maintenance, et des tracés sont écrites clairement dans l'étude d'impact, secteur par secteur et gare par gare, en mettant en évidence les différents critères de fonctionnalité (tracé et exploitation du réseau, efficacité de la gare, connectivité de la gare et insertion urbaine), ainsi que les critères techniques et environnementaux, de coût et de délais. Outre la prise en compte des résultats de la concertation (qui met principalement en avant des questions de desserte pour les usagers, de correspondance, des contraintes de chantier, et les risques de congestion automobile à proximité des gares), le dossier indique (pièce D2) que les choix de la SGP se sont fondés sur l'analyse d'une cinquantaine de critères environnementaux.

L'Ae relève néanmoins que l'étude d'impact ne présente pas le détail de cette analyse multicritères, et se limite à des comparaisons très qualitatives des variantes dont il est parfois difficile d'apprécier la pertinence au vu seulement des trois couleurs utilisées.

Bien que la présentation de cette question soit traitée de manière un peu lourde, l'étude d'impact est conclusive sur les grandes variantes privilégiées, et celles abandonnées, et présente un état récapitulatif clair. Toutefois, il apparaît au fil du texte dans ce même chapitre (G2 §1.1) que certaines options subsistent, également appelées « variantes ».

De fait, l'Ae relève une certaine confusion entre l'analyse des variantes, dont l'objectif est de motiver les choix opérés, et la présentation des options encore ouvertes.

Les deux options qui restent ouvertes, et dont l'analyse des impacts est présentée dans la pièce G2, sont :

- la réalisation de dispositions complémentaires pour permettre au site de maintenance d'être mobilisé pour l'ensemble des opérations de la ligne 15, mais également, par la réalisation d'une voie de liaison de 740 m dans le

secteur de Saint-Denis Pleyel, pour le relier au SMI prévu à Aulnay-sous-Bois pour les lignes 16 et 17.

- La réalisation d'un puits d'accès de tunnelier complémentaire à proximité de la ZAC Montgolfier à Rosny-sous-Bois, de nature à permettre l'évacuation des déblais par voie ferroviaire.
- 2.2.2 Évaluation socio-économique du projet

La pièce H qui présente cette évaluation est particulièrement difficile à lire et mériterait un sérieux effort de didactisme. Nonobstant les commentaires de fond qui relèvent de la compétence du Commissariat général aux investissements (CGI), la justification du projet par l'analyse socioéconomique, jointe au dossier (pièce H) conformément à la réglementation, appelle néanmoins de la part de l'Ae les commentaires suivants. Du point de vue de la collectivité, c'est la totalité des dépenses se rattachant, directement ou indirectement, à l'opération de transport qui doit être prise en compte dans les bilans socio-économiques, quel que soit le maître d'ouvrage.

La méthodologie employée a évolué par rapport aux analyses socioéconomiques de la ligne 15 Sud sur laquelle la ligne 15 Est se raccorde, du fait de l'application de la nouvelle instruction du gouvernement en date du 16 juin 2014, remplaçant une instruction de 2004, conduisant à reprendre également l'analyse socio-économique du programme GPE.

**L'Ae recommande** de présenter parallèlement les résultats de l'évaluation socioéconomique initiale (méthodologie de 2004) et l'évaluation révisée (méthodologie de 2014) du programme GPE, en commentant les facteurs qui expliquent les résultats différents.

Les hypothèses retenues pour le scénario de référence ne semblent pas identiques entre cette analyse (pièce H46) et l'étude d'impact (pièce G.247), en matière d'évolution de la population et des emplois, mais aussi en termes de comparaison entre l'option de référence (option sans projet) et l'option de projet à l'échelle du GPE. Si ces différences apparentes sont justifiées pour des raisons méthodologiques liées aux analyses socioéconomiques, elles mériteraient d'être explicitées, pour une information complète du public.

**L'Ae recommande** de mieux expliquer d'une part les différences entre les pièces G.2 et H pour ce qui concerne le scénario de référence et le scénario de projet, et d'autre part les impacts éventuels des options retenues par la pièce G.2 sur les résultats de l'analyse socioéconomique.

La compréhension de l'analyse socioéconomique est rendue particulièrement difficile par la référence à trois modèles : MODUS (privilegié par la DRIEA), ANTONIN (privilegié par le STIF) et GLOBAL (privilegié par la RATP). L'analyse socioéconomique montre des différences très significatives de résultats selon les modèles.

L'Ae prend acte du fait que le contexte de travail de la SGP sur la ligne 15 Est, notamment ses relations avec le STIF et une attribution de maîtrise d'ouvrage récente, rend nécessaire les références aux chiffres issus de ces différents modèles.

**L'Ae recommande** de présenter les trois modèles mentionnés (MODUS, ANTONIN et GLOBAL), avec leurs caractéristiques propres et les hypothèses

sous-jacentes, permettant de comprendre la forte variabilité des résultats de l'analyse socioéconomiques selon les données utilisées par les différents modèles.

Les calculs effectués pour le projet isolé font apparaître une rentabilité socio-économique positive pour le scénario central.

L'Ae note toutefois que de nombreuses incertitudes pèsent sur ces évaluations : la valeur actualisée nette socio-économique (VAN) (avec COFP) par euro dépensé variant de 0,46 (modèle MODUS) à 1,05 (modèle ANTONIN), pour le même scénario central.

L'Ae rappelle, pour la complète information du public, que la valeur actualisée nette (VAN) présentée au titre de la rentabilité du projet est celle qui prend en compte le coût d'opportunité des fonds publics (COFP) conformément à l'instruction de juin 2014, et recommande que le dossier supprime l'ambiguïté consistant à présenter systématiquement sur un pied d'égalité un calcul non conforme qui ne prend pas en compte le COFP.

Concernant l'évaluation socio-économique à l'échelle du présent projet, il n'est fait mention que du scénario central (qui n'est lui-même défini qu'à l'échelle du GPE). Par ailleurs, les tableaux montrent que la valorisation des nouveaux emplois représente un poids important. Pour le scénario central, la valorisation des nouveaux emplois pèse pour 1,2 milliards d'euros dans le total des avantages évalués à 6 milliards d'euros, avec des coûts d'investissement et d'exploitation (avec COFP) évalués à 4 milliards d'euros. Enfin, le rapport se limite à indiquer brièvement que les avantages globaux du tronçon, comme partie du schéma d'ensemble, se situent entre 6,0 et 7,3 milliard d'euros, sans que le lecteur puisse comprendre la manière dont le projet capte un certain pourcentage des effets « transports » et des bénéfices économiques du projet GPE dans sa globalité.

L'Ae souscrit aux remarques faites sur la complexité et les incertitudes pesant sur ces calculs, et retient que dans un scénario tendanciel, la rentabilité du programme GPE est évaluée comme positive, alors que la VAN du présent projet, tout en restant positive pour le scénario central (et le modèle MODUS), pourrait descendre à 0,5 milliards d'euros (cas de risque systémique extrême, pièce H, page 76).

Le taux de rentabilité sociale du programme GPE est dit « élevé » (pièce H, page 52), mais sans qu'il soit avancé de chiffre comme c'était le cas dans les dossiers précédemment examinés par l'Ae. Il n'est par ailleurs rien dit sur le taux de rentabilité sociale du présent projet. Les limites méthodologiques en matière d'évaluation socio-économique ne devraient pas empêcher de mettre en évidence une série de variables dont l'évolution prévue permettrait au public de mieux juger la réalité des avantages procurés par le projet. Pour la bonne information du public,

**L'Ae recommande** que les résultats du bilan coût/ avantage fournis dans le dossier soient assortis des commentaires montrant les limites de la méthodologie générale prescrite et utilisée.

- 2.3 Analyse par thèmes de l'état initial, des impacts du projet et des mesures pour les éviter, les réduire ou, le cas échéant, les compenser.

Du fait d'un contexte essentiellement urbain, les contraintes techniques induites par une occupation dense du sous-sol sont particulièrement fortes, et les thèmes

environnementaux principaux pour les parties aériennes sont essentiellement en lien avec la fréquentation, l'organisation des trafics et le cadre de vie.

L'Ae relève que dans l'état initial les tableaux de synthèse et de hiérarchisation des enjeux et les cartes associées (G1 p. 421 à 437) présentent de façon indifférenciée les enjeux sur l'ensemble du fuseau, indépendamment de leur sensibilité aux impacts des travaux majoritairement souterrains. Il est ainsi relativement malaisé d'identifier les enjeux réellement susceptibles de concerner le projet. A titre d'illustration, l'existence d'un enjeu très fort lié à un pôle important de circulation ou à un corridor boisé n'a pas la même portée au droit d'une gare ou au droit d'un tronçon de ligne sans travaux en surface.

**L'Ae recommande** de compléter l'analyse des enjeux sur le périmètre d'étude d'une appréciation de leur portée en fonction du « niveau de contact » prévu de la zone de sensibilité avec le projet, de nature à permettre une meilleure introduction à l'analyse des impacts. 2.3.1 Géologie, géotechnique, hydrogéologie et occupation du sous-sol...

L'étude d'impact identifie plusieurs points essentiels concernant la réalisation du projet :

- les caractéristiques géologiques et géotechniques,
- les risques de retrait / gonflement des argiles, de dissolution du gypse, et la présence d'anciennes carrières,
- les interactions avec les fondations du bâti existant et les réseaux souterrains existants,
- La présence de sites et sols pollués et la gestion des déblais,
- la présence de nappes et d'écoulements souterrains.

Le dossier indique quels sont les sondages et essais réalisés au droit des gares et le long du tracé, qui renseignent sur la nature des formations géologiques rencontrées et leurs propriétés mécaniques, sur le niveau des différentes nappes d'eau souterraines et sur les caractéristiques hydrodynamiques des aquifères. Les caractéristiques géotechniques des horizons rencontrés sont globalement bonnes (horizons compacts à moyennement compacts, tassement moyen à faible), en dehors de certaines formations locales identifiées à ce stade. Un risque de retrait-gonflement des argiles est relevé sur l'ensemble du tracé, qualifié d'important sur certains secteurs au nord et au sud du périmètre. Un risque d'effondrement lié à la présence d'anciennes carrières est connu à Saint-Ouen, Rosny-sous-Bois et Champigny-sur-Marne, et un risque de cavités souterraines dans des formations gypseuses, est notamment bien identifié sur la partie nord.

L'étude fournit une cartographie de l'impact des travaux sur les réseaux de transport de matières dangereuses. Par contre, à ce stade, l'enquête réalisée sur le bâti s'est concentrée sur les bâtiments de plus de quatre étages situés au niveau des zones de tassement potentiel. Seuls les grands secteurs sont mentionnés, et la cartographie du bâti ainsi inventorié n'est pas fournie.

Compte tenu de la sensibilité de cette question, **l'Ae recommande** de joindre au dossier des informations plus précises sur le bâti existant dans les zones vulnérables au risque de tassement et d'effondrement, et les études à venir.

L'Ae relève de manière générale que le niveau des investigations est faible, dans l'ensemble limité à un niveau d'études préliminaires de faisabilité, tout particulièrement au niveau du tronçon situé au sud de Rosny-Bois-Perrier, prévu en deuxième phase.

### Hydrogéologie

Le tracé du tunnel concerne trois aquifères superposés et interconnectés, selon des configurations variables sur le linéaire. Une modélisation des écoulements n'a été réalisée que sur une section nord du projet en lien avec la présence du captage d'eau potable de Villeneuve-la-Garenne et de celui de Gaz de France susceptibles d'être concernés par le projet<sup>55</sup>. La nappe est sub-affleurante entre Saint-Denis et Bondy ; sur le reste du périmètre, la sensibilité est faible à très faible, excepté le passage sous la Marne.

Globalement en bon état qualitatif, les niveaux supérieurs sont néanmoins généralement pollués.

Le dossier précise que la technique retenue pour la réalisation du tunnel (tunnelier à confinement, avec étanchéification de l'ouvrage à l'avancement) n'est pas de nature à induire d'impact en phase chantier. Il conclut également, concernant la réalisation des émergences, que « d'après la modélisation hydrogéologique, détaillée en partie 11.3.2.3 relative aux méthodes utilisées, l'impact piézométrique lié au pompage résiduel est quasi-nul. » et précise que « des dispositions constructives particulières ont été adoptées afin d'éviter la nécessité du recours au pompage d'exhaure lors de la construction des ouvrages réalisés depuis la surface (gares, entonnements, ouvrages annexes, tranchée couverte). »

Le dossier conclut également à l'absence d'impact sur les champs captants de Villeneuve-la-Garenne. L'effet barrage engendré par les parois moulées et les tunnels, et le risque de création de nouveaux fronts de dissolution de gypse sont identifiés comme faibles à très faibles. L'étude d'impact appuie ses conclusions sur les résultats d'une modélisation hydrogéologique réalisée au droit de la gare Stade de France, et les généralise sur le reste du tracé avec des calculs analytiques

L'Ae a été amenée à s'interroger sur le retour d'expérience qu'il serait d'ores et déjà possible de faire à partir de la demande d'autorisation « loi sur l'eau » de la ligne 15 Sud, dont les résultats sont présentés à un stade de connaissance du fonctionnement hydrogéologique largement plus avancé, et dont les résultats sont significativement différents en termes de modification des écoulements et de rabattement des nappes en phase chantier. De même, des éléments pourraient également être issus des investigations réalisées pour l'étude du prolongement de la ligne 11 (dossier « loi sur l'eau » en cours d'instruction), et des travaux en cours pour celui de la ligne 12.

**L'Ae recommande** d'examiner si certains éléments issus d'autres travaux souterrains en cours ou en projet sont susceptibles de permettre un retour d'expérience pour consolider l'analyse des impacts de la ligne 15 Est, sur les niveaux des nappes et les conditions d'écoulement, et en termes de dispositions constructives à mettre en oeuvre.

L'Ae relève que le dossier renvoie à des études à venir pour déterminer la meilleure solution technico-réglementaire concernant la destination des eaux de fond de fouille. Une mention concernant les éventuels traitements avant rejet pour atteindre les seuils d'acceptabilité des réseaux d'assainissement laisse présumer qu'il s'agit de l'hypothèse privilégiée. La question de la capacité des réseaux à absorber ces débits n'est pas traitée, que ce soit pour les seuls rejets du projet, ou de manière cumulée avec d'autres projets, en fonction de la concomitance des chantiers.

L'Ae rappelle que la doctrine applicable en déclinaison du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie préconise de rejeter les eaux d'épuisement non polluées dans les eaux superficielles.



### Gestion des déblais

Les principes de gestion des matériaux excavés, évalués à 7,6 millions de tonnes, sont exposés dans le schéma directeur d'évacuation des déblais (SDED) qui fait l'objet d'une annexe spécifique au dossier (pièce G4.2) et traduit les engagements du maître d'ouvrage. La stratégie générale exposée pour l'ensemble du GPE est déclinée en plan d'action à l'échelle de la ligne 15 Est, et les conséquences en termes de dispositifs d'évacuation sont exposées pour chaque ouvrage, présentant un scénario privilégié, un scénario dit « de sécurité », et le cas échéant, un scénario alternatif à l'étude.

- Les volumes de déblais les plus importants sont produits par les tunneliers,
- Des alternatives à l'évacuation par voie routière sont recherchées. Deux sites sont d'ores et déjà identifiés pour une évacuation fluviale (puits d'entrée du tunnelier au niveau de l'ouvrage annexe 641, et gare du Pont de Bondy), et un scénario de pré-acheminement routier est à l'étude pour d'autres sites. Les possibilités d'évacuation voie ferroviaire n'ont été identifiées qu'au travers de la création d'un puits d'attaque de tunnelier complémentaire au niveau du site de Montgolfier (Rosny-sous-bois), constituant une des options dont la faisabilité est actuellement à l'étude.
- La recherche de filières de valorisation constitue une priorité affichée par le GPE, qui étudie le potentiel des déblais pour leur réutilisation en matériaux pour la construction et l'industrie (granulats pour béton, industrie du plâtre, etc.) ou en remblais dans le cadre de la recherche de l'équilibre déblais/remblais du GPE ou d'autres projets d'aménagement portés par les territoires.
- Le dossier expose également les analyses réalisées en vue de réduire les distances de transport routier en optimisant le choix des sites de destination, limiter l'utilisation des voiries communales, organiser les flux de circulation, etc.
- La présence de sites et sols potentiellement pollués a été identifiée sur la base des données nationales Basias et Basol, et l'analyse des dossiers ICPE, complétées par la réalisation de sondages et poses de piézomètres. Il en résulte que 10 % du volume de déblais excavés sont considérés comme potentiellement pollués. Bien que relativement faibles, les teneurs en éléments polluants prévisibles dans les déblais d'excavation des gares ne permettent pas dans l'ensemble d'envisager leur admission en ISDI, mais autoriseraient néanmoins leur admission en ISDND.

**L'Ae recommande** de compléter l'étude d'impact par une présentation détaillée de l'état actuel des investigations concernant la distribution précise des destinations provisoires et définitives envisagées pour les déblais en fonction de leur qualité, et la vérification des conditions d'acceptation des sites envisagés.

Enfin, le risque d'impacts cumulés potentiels des travaux avec d'autres grands projets locaux prévus sur la même période n'est pas apprécié.

**L'Ae recommande** de préciser les itinéraires envisagés pour les flux de circulation à proximité des zones de travaux et d'évaluer les impacts cumulés de ces flux de poids lourds sur les principaux axes de circulation franciliens avec ceux générés par les principales autres opérations d'envergure prévues sur la même période, en termes de trafic et de pollution atmosphérique.

#### • 2.3.2 Eaux superficielles et risque d'inondation

Compte tenu des enjeux faibles et des options retenues par le maître d'ouvrage, ce point n'appelle pas de commentaire. Seul un ouvrage annexe est situé en zone inondable, pour lequel la SGP signale qu'elle prendra toute disposition pour le mettre hors d'eau et rendre le chantier transparent à l'écoulement de la crue.

- 2.3.3 Milieux naturels, faune et flore

Compte tenu des enjeux faibles et des options retenues par le maître d'ouvrage, ce point n'appelle pas de commentaires.

- 2.3.4 Bruit et vibrations

Dans l'état initial (paragraphe 2.7.3.2, pièce G.1), la présentation détaille quasiment toutes les réglementations existantes. Or, toutes ne sont pas applicables directement au cas d'espèce. Pour améliorer la clarté du document, il conviendrait de mettre en avant les réglementations qui s'appliquent directement au présent projet.

L'état initial appelle de la part de l'Ae les commentaires suivants :

- les seuils réglementaires de bruit applicables dépendent de l'ambiance sonore préexistante, qui s'entend toutes sources de bruit confondues. Or, les cartes de bruit présentées ne prennent en compte que les grandes infrastructures de transports et les ICPE ;
- les indicateurs de bruits utilisés ne sont pas homogènes : les cartes des pages 364 à 367 utilisent l'indicateur Lden62 alors que la réglementation française relative aux infrastructures de transport terrestre, rappelée dans le dossier, utilise LAeq63 6h-22h et 22h-6h.

L'Ae note toutefois que les cartes réalisées à une échelle macroscopique, fournissent une vision globale des nuisances sonores, utile pour tout ce qui concerne l'évaluation des effets indirects du projet, par exemple sur le réseau routier autour des gares. Cette analyse des effets indirects du projet n'appelle pas de commentaire de la part de l'Ae.

Pour ce qui concerne les impacts acoustiques directs du projet, le dossier comporte un premier tableau récapitulatif listant les sites à sensibilité élevée au bruit pour la phase chantier (page 174, pièce G.2) qui ne semble a priori pas cohérent avec les listes de la page 253 portant sur les ouvrages annexes présentant des risques de nuisance sonore marquée en phase d'exploitation. Il est précisé à ces deux occasions le besoin de mesures particulières qui seront définies lors d'études ultérieures, en dimensionnant « des pièges à son ». Or, il n'existe pas de procédure ultérieure d'autorisation permettant de garantir que le public pourra avoir accès à l'ensemble des informations relatives à l'évitement et à la réduction du bruit, de nuit comme de jour.

La prise en compte des nuisances vibratoires dans les projets d'infrastructures est une préoccupation récente et délicate, notamment en l'absence de cadre précis d'ordre réglementaire, normatif ou même méthodologique. Sur ce point le dossier donne des indications générales couramment prises en compte en la matière, et traite de manière plus détaillée le cas particulier d'un laboratoire industriel de mesures. Par ailleurs, la définition des seuils ne prend pas en compte la période d'émission, nocturne ou diurne, qui peut pourtant être déterminante en termes de gêne ressentie, y compris pour le bruit dit « solidien ».

**L'Ae recommande** de préciser les raisons ayant conduit au choix des seuils vibratoires retenus pour prendre en compte la gêne et les dommages que ce type de projet peut entraîner, et de prendre l'engagement de ne pas dépasser ces seuils, en mobilisant toutes les techniques pertinentes.

- 2.3.5 Mobilité

Le dossier précise (pièce G.2, page 229) que la ligne 15 Est « comble un déficit d'offre de transports collectifs en rocade. Elle relie des zones denses de population et d'emplois en offrant un gain de temps substantiel sur des trajets de banlieue à banlieue. Ce faisant, elle maille également les lignes radiales de transports collectifs et offre ainsi un meilleur accès au réseau lourd existant.

**L'Ae recommande** de mieux expliquer les modalités de calcul du report modal escompté et de commenter son niveau au regard de celui attendu pour le GPE et de spécificités de la zone concernée.

L'Ae note par ailleurs que le risque de saturation du réseau routier à proximité des gares n'est pas commenté et que n'est pas examiné si l'ensemble des mesures déjà envisagées en terme d'accessibilité des gares par les transports en commun et par les transports doux est ou non suffisant, et si des aménagements spécifiques supplémentaires devront nécessairement être envisagés (parkings voitures et vélos, aménagements de cheminements piétons, station de bus, modification des voiries, etc.).

**L'Ae recommande** d'indiquer, au vu de l'estimation de la répartition modale des différents flux de voyageurs au niveau des gares du projet, si des aménagements spécifiques doivent être envisagés.

- 2.3.6 Risques technologiques

Compte tenu des enjeux identifiés et des options retenues par le maître d'ouvrage, ce point n'appelle pas de commentaires.

- 2.3.7 Energie et climat

La SGP rappelle, concernant l'Île-de-France, la consommation énergétique de 23,7 MTEp en 2008 (pièce G1, page 446), et les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 38,5 MTEq CO<sub>2</sub> en 2006 (pièce G2, page 315). Elle rappelle aussi les différents engagements pris au niveau international, national et régional en ce qui concerne les objectifs de réduction des émissions de GES. Le maître d'ouvrage rappelle également les grandes priorités régionales dans ce domaine définies dans le schéma régional, climat, air, énergie (SRCAE) de la région Île-de-France arrêté le 14 décembre 2012 par le préfet de région. Il est à noter que les tendances d'évolution des émissions de GES en l'absence de la réalisation du projet ou du programme ne sont pas présentées. A l'échelle du programme néanmoins, le dossier conclut que bien que les diminutions soient non négligeables (2,1% des émissions issues du trafic routier, 3,4% des émissions des secteurs résidentiels de l'Île-de-France), elles ne sont pas à l'échelle de l'effort de 75% à réaliser au titre de la politique nationale de lutte contre le changement climatique dite facteur 4.

**L'Ae recommande** de fournir la tendance d'évolution des émissions de gaz à effet de serre, hors réalisation du projet (et donc du programme), sous différentes hypothèses (notamment de progrès technique pour le trafic routier).

Le dossier transmis à l'Ae présente le bilan des émissions de GES du projet.

L'Ae rappelle que les niveaux de 1990 constituent la référence pour la plupart des textes évoqués dans le dossier à ce sujet, et notamment pour l'application du facteur 4.

**L'Ae recommande** au maître d'ouvrage de représenter les tendances d'évolutions passées et futures des émissions de gaz à effet de serre et des

consommations d'énergie en région Île-de-France pour les différents scénarios retenus, qu'il conviendrait d'explicitier. En ce qui concerne la phase de travaux, la réalisation des bâtiments, quais et voiries représente le premier poste d'émission

L'Ae note que le développement territorial explique l'essentiel de la forme de la courbe et des conclusions dont se prévaut le maître d'ouvrage, alors même qu'il s'agit d'un domaine très peu analysé et commenté dans le dossier. A la différence d'autres dossiers de lignes du GPE examinés par l'Ae, il n'existe actuellement pas d'étude des effets de la ligne sur l'urbanisation.

Concernant l'impact du projet sur les émissions évitées de gaz à effet de serre grâce au développement territorial induit par le présent projet, l'Ae recommande de préciser les hypothèses de calcul, et de justifier leur caractère raisonnable au regard des spécificités de la zone desservie par la ligne 15.

- 2.3.8 Qualité de l'air

Les modélisations effectuées à l'échelle du GPE indiquent que le nouveau réseau pourrait représenter des économies d'émissions de matière polluantes de l'ordre de 1 à 2 %, essentiellement aux abords de axes routiers, sans qu'il soit précisé si cette réduction est considérée par rapport à la situation actuelle ou par rapport à un scénario de référence sans projet. Il n'est pas mené de modélisation à l'échelle du présent projet, et les considérations sont très qualitatives.

concernant les émissions générées par les puits de ventilation, il est rappelé (page 246, pièce G.2) : « Il est donc possible d'observer une augmentation des concentrations en particules fines à proximité immédiate des puits de ventilation . », sans plus de précision.

Le dossier rappelle ensuite certaines recommandations du conseil supérieur d'hygiène publique de France<sup>73</sup> concernant les transports ferroviaires souterrains, destinées à diminuer la concentration de particules fines, et qui seront retenues dans le cadre du projet de ligne 15 Est. Aucune évaluation de risque sanitaire n'est effectuée alors même que l'exposition à l'intérieur des tunnels risque d'être significative pour les usagers et les conducteurs.

**L'Ae recommande** de procéder à une évaluation des impacts sur la santé qui tienne compte de l'exposition des usagers du réseau de transport aux différents aéropolluants, dont les particules fines, susceptibles d'être rencontrés.

- 2.3.9 Paysage et patrimoine

En ce qui concerne l'insertion paysagère des différents ouvrages projetés, le dossier ne permet pas de déterminer avec précision quels seront les impacts du projet. En effet le dossier ne mentionne que les ouvrages annexes et les émergences des gares souterraines, sans préciser les éventuels bâtiments qui les accompagneront, ni la reconfiguration envisagée des futurs quartiers de gare . Or certaines gares sont localisées dans des zones marquées par de grandes infrastructures de transport existantes et des espaces urbains dégradés pour lesquels des opérations de réaménagement et de requalification sont envisagées.

Dans la limite des études en cours, **l'Ae recommande** de préciser les grandes orientations paysagères qui semblent se dégager pour les zones autour des émergences.

- 2.4 Analyse des coûts collectifs

Il conviendrait d'expliquer pourquoi l'analyse faite pour le présent dossier ne prend pas en compte les coûts d'investissements, d'entretien et d'exploitation (COPF inclus), ni les gains de temps, pourtant explicités dans d'autres parties du dossier.

- 2.5 Compatibilité du projet avec les documents de planification

L'Ae relève l'absence de référence à la cartographie des risques à l'échelle du territoire à risque important d'inondation Métropole francilienne approuvée le 20 décembre 2013, le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Seine-Normandie ayant quant à lui été arrêté le 7 décembre 2015. Par ailleurs, le SDAGE 2016-2021 ayant été approuvé le 1er décembre 2015 pour entrer en vigueur en 2016, une mise à jour du dossier pourra être opérée en vue d'enlever les références au précédent SDAGE. Enfin, contrairement à ce qui est indiqué en G2 p. 365, l'étude d'impact ne peut estimer, même s'ils ne sont pas encore approuvés, que le projet n'est pas concerné par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE). Les travaux des SAGE Marne Confluence et Croult – Enghien -Vieille-sur-Mer, par ailleurs mentionnés en état initial, constituent des éléments, en particulier de diagnostic, à considérer.

Néanmoins, les conclusions sur la bonne articulation du projet avec les documents de planification relevant soit du code de l'urbanisme, soit du code de l'environnement, n'appellent pas de commentaires à ce stade.

- 2.6 Suivi des mesures et de leurs effets

La réglementation prescrit d'accompagner la description des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts d'une présentation des modalités de suivi de ces mesures, et du suivi de leurs effets. Cette disposition apparaît d'autant plus indispensable ici que la présentation du dossier de DUP est faite, comme indiqué plus haut, à un stade où subsistent de nombreuses incertitudes qui ne seront levées qu'ultérieurement. Les études géotechniques et hydrauliques peuvent en particulier conduire à des impacts imprévus, et donc à des mesures qui n'auraient pas été définies actuellement mais s'avèreraient nécessaires.

L'Ae observe que si le dossier fait bien état de la nécessité d'un suivi des impacts du projet pour de nombreuses thématiques (milieux naturels, vibrations, géotechnique, qualité des eaux souterraines, déformations du sol, bruit, qualité de l'air, consommations énergétiques, etc.), elle n'en précise pas, dans la plupart des cas, les modalités de mise en oeuvre

L'Ae recommande de proposer dans le dossier les modalités du suivi (personnes ou structures participant au pilotage, modalités de choix des thèmes et des indicateurs à suivre, périodicité de publication, d'analyse des résultats et d'adoption de mesures correctives éventuelles, etc.) qui devraient ensuite être reprises dans la déclaration d'utilité publique, conformément aux articles L.122-1 IV et R.122-14 I du code de l'environnement.

- 2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique (118 pages) est présenté en pièce G3. Il est clair et compréhensible.

**L'Ae recommande** d'adapter le résumé non technique pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.

## Mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage a rédigé un mémoire en réponse versé au dossier d'enquête publique dans la pièce J9. Il a répondu à la totalité des recommandations de l'Ae.

### Préambule

En préambule il convient de rappeler les principes de réalisation des études d'impact du Grand Paris Express.

La doctrine dite « éviter- réduire-compenser vise en priorité à éviter les impacts d'un projet, à défaut de les réduire et en dernier recours à compenser ses impacts résiduels...

Conformément à l'article R.122-8 du code de l'environnement, l'étude d'impact menée dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de la ligne 15 Est fera l'objet d'une mise à jour dans le cadre des procédures administratives ultérieures nécessaires au lancement des travaux.

Le présent document apporte des éléments de réponse aux recommandations formulées par l'Ae.

### Caractéristique du projet

#### ➤ Multi-modalité

**L'Ae recommande :**

***-De récapituler sous forme synthétique les interconnexions et multi-modalités actuellement à l'étude pour chaque gare... :***

« Un tableau indiquant les caractéristiques des gares et les transports ferrés en correspondance avec chacune d'elle est présenté dans la pièce D (tableau 2 page 29)...De plus les vues en plan (indicatives) présentées dans la pièce D page 55 à 75 indiquent également le positionnement des transports environnant et couloirs de correspondance lorsqu'ils existent.

Chaque gare du GPE fera l'objet d'une étude de pôle ...menée par un acteur local sous l'égide du STIF autorité organisatrice des transports...

A l'inverse, la réalisation de nouveaux points d'arrêt bus... modifications d'accès viaire, ne font pas partie des attributions ni du périmètre de maîtrise d'ouvrage du GPE.

#### ➤ Planning de mise en service

***« Expliciter le décalage du calendrier de cinq années prévu pour la mise en service des deux tronçons nord et sud du projet »***

Le calendrier du nouveau Grand Paris s'est attaché à séquencer les mises en services des nombreuses infrastructures nouvelles. Si la ligne 15 Est forme une entité fonctionnelle sa réalisation en deux tronçons successifs dont les mises en services seront espacées de 5 ans relève d'un arbitrage politique répondant entre autres à des impératifs de disponibilité des financements.

#### ➤ Coût du projet

***« Préciser les niveaux de fiabilité du chiffrage financier en particulier si des provisions ont été prévues... le montant éventuel des surcoûts induits par la mise en service décalée des deux tronçons »***

L'ensemble des postes de dépense relatif au projet est présenté en pièce F pour un investissement total (hors acquisitions foncières et matériel roulant) de 3 179 millions d'euros... Ce chiffrage est donné avec une incertitude de +/- 10%)

- Consommations énergétiques  
« *L'estimation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation ne figure pas dans le dossier transmis à l'Ae* »

A ce stade des études, l'estimation pour l'horizon 2030 pour la ligne 15 Est complète est la suivante :

- Consommation des trains : 79000 Mwh/an ou 6800 tep/an
- consommation des gares et site de maintenance : environ 21 500 Mwh/an ou 1800 tep/an

Soit une consommation énergétique totale estimée à 100 500 MWh/an ou 8650 tep/an

Concernant la réduction des besoins énergétiques les pistes d'actions à l'étude sont les suivantes :

- Le freinage électrique des trains à haute vitesse
- La marche sur l'erre, technique qui consiste à rouler traction coupée à l'approche d'un arrêt ou d'une zone à vitesse réduite
- L'amélioration du rendement de la chaîne de traction
- L'optimisation de la circulation des trains. Dans les phases d'accélération les trains sont consommateurs d'énergie, à l'inverse au freinage ils deviennent producteur d'énergie...Les automatismes de conduites des trains permettront de gérer la circulation ...
- La mise en œuvre de postes de redressement réversibles
- L'optimisation des éclairages (type LED)

Concernant l'exploitation des énergies renouvelables :

- Le recours à la géothermie
- l'application du principe du puits canadien
- La récupération de l'énergie fatale

- Etudes complémentaires en cours  
Les données techniques plus précises alors disponibles seront présentées dans le cadre des procédures administratives ultérieures...

*Cohérence de l'étude d'impact avec les évaluations environnementales des CDT*

***L'Ae relève que ce chapitre ne mentionne pas les deux CDT concernés ...***

Les ambitions et enjeux des CDT sont présentés dans la pièce G1 dans le chapitre 2.4.4 ...et de manière détaillée dans le chapitre 2.8.1 relatif aux documents de planification urbaine (pages 388 à 395).

Les paragraphes suivants précisent pour chaque CDT concerné les principaux projets en lien avec le réaménagement autour des gares et les modalités de rabattement des transports en commun vers celle-ci.

- CDT Territoire de la Culture et de la Création  
La stratégie mise en place vise à promouvoir la métropole du futur polycentrique, durable et solidaire. Elle s'articule autour de cinq grands axes, ces axes sont déclinés en trente objectifs et soixante-quatre fiches actions en lien avec les projets de transports en commun. Ainsi la ligne 15 Est est un axe déterminant pour Plaine Commune.
- CDT Est Ensemble –la fabrique du Grand Paris

Ce CDT s'articule autour de trois axes. Afin de satisfaire ces objectifs, soixante-six fiches actions ont été élaborées en lien avec les projets de transports en commun. Chaque de la ligne 15 Est prévue sur le territoire fait l'objet d'une fiche spécifique impliquant la mise en œuvre de plusieurs projets de développement.

- CDT Paris Est entre Marne et bois  
La stratégie de ce CDT s'articule autour de quatre grands axes qui visent à concilier l'arrivée des transport. Ces axes sont déclinés en quatorze objectifs et trente-six fiches actions en lien avec les projets de transports en commun.
- CDT des Boucles de la Marne  
Ce CDT constitue une feuille de route stratégique et opérationnelle du territoire pour les quinze prochaines années. Il s'articule autour de cinq grands axes déclinés en dix-huit objectifs et cinquante-deux fiches actions.

#### Analyse des variantes

##### ***L'Ae recommande en préalable de l'examen des variantes.***

L'étude d'impact globale couvre l'intégralité des projets du réseau de transport public du Grand Paris (ligne rouge, bleue, verte, ainsi que le réseau structurant complémentaire (ligne orange,)). Cette étude d'impact globale a été présentée au public lors dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP de la ligne 15 Sud.

#### Analyse des enjeux

##### ***L'Ae recommande de compléter l'analyse des enjeux.***

L'analyse des enjeux du territoire a volontairement été réalisée indépendamment du projet afin d'être la plus homogène possible sur l'ensemble du territoire.

La démarche d'analyse répond en outre à une logique chronologique où la détermination des enjeux en présence sur le territoire est réalisée préalablement à la caractérisation de certaines composantes du projet, notamment la localisation des ouvrages annexes...

Par ailleurs une telle analyse des sensibilités s'apparente à une appréciation du risque d'impacts potentiellement redondante avec les éléments détaillés dans la pièce G2.

#### Géotechnique et bâtiments

***« L'enquête réalisée sur le bâti s'est concentrée sur les bâtiments de plus de 4 étages situés au niveau des zones de tassement potentiel, seuls les grands secteurs sont mentionnés et la cartographie du bâti ainsi inventoriée n'est pas fournie. Compte tenu de la sensibilité de cette question l'Ae recommande de joindre au dossier des informations plus précises...et les études à venir. »***

Les études préliminaires ont permis d'établir la faisabilité de l'ouvrage au regard des bâtiments et structures les plus importantes. La méthodologie mise en place vise au recensement complet des ouvrages dans la zone d'influence géotechnique ( ZIG) des travaux. Aussi une enquête « cave et fondations » sera menée sur l'ensemble des bâtiments et structures avoisinants. A l'issue de cette enquête le niveau de sensibilité des bâtiments aux déformations et aux vibrations est défini pour prise en compte dans les études de conception détaillées.

Cette étude permet donc d'identifier des bâtiments à enjeu et de définir de façon qualitative et quantitative l'impact de la construction de la ligne 15 Est et son exploitation sur l'ensemble des bâtis.

#### Hydrogéologie

***« L'Ae recommande d'examiner si certains éléments issus d'autres travaux souterrains en cours ou en projet sont susceptibles de permettre un retour d'expérience pour consolider l'analyse des impacts de la ligne 15 Est sur les niveau de nappes et les conditions d'écoulement en terme de dispositions constructives »***



La SGP collecte des informations de site. Ces données permettront d'affiner la compréhension des conditions d'écoulement et des niveaux de nappes et d'adapter les dispositions constructives à mettre en œuvre.

#### Déblais

**« L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par la présentation détaillée de l'état actuel des investigations précises des destinations provisoires et définitives envisagées pour les déblais en fonction de leur qualité, et la vérification des conditions d'acceptation des sites envisagés. »**

La pièce G.4.2 (Schéma directeur d'évacuation des déblais) présente un état des lieux des exutoires existants et des capacités disponibles. En l'état actuel des études, les déblais attendus ne peuvent pas être associés de manière définitive à des exutoires précis. Le choix reposera sur les caractéristiques physico-chimiques et géotechniques autant que le mode de transport utilisé et que sur les capacités disponibles de valorisation ou à défaut d'élimination à proximité de chaque chantier, au moment de leur extraction.

Une première analyse des sites potentiels est présentée dans la pièce G.4.2 page 87.

La SGP étudie actuellement la mise en place de plateformes de tri/transit.

La SGP s'inscrit également dans une démarche de :

- Valorisations des déblais (fiche G.4.2) ;
- Traçabilité afin de maîtriser la chaîne de gestion des déblais.
- Itinéraires d'évacuation

**« L'Ae recommande de préciser les itinéraires envisagés et d'évaluer les impacts cumulés avec ceux générés par les principales autres opérations d'envergure sur la même période en terme de trafic et de pollution atmosphérique. »**

A ce stade des études l'évacuation des déblais est envisagée par voie fluviale au niveau de l'OA 641 et par voie routière pour les autres sites d'évacuation. A ce jour les itinéraires précis ne sont pas encore établis. La priorité est de rejoindre au plus vite les grands axes de circulation. Le chapitre 2.5.4 de la pièce G.1 détaille les niveaux de trafic indique que les axes routiers départementaux présentent des trafics de 10 000 à 20 000 véhicules /jour ... sur les axes majeurs A86-A3-A4 les trafics sont de plus de 150 000 véhicules /jour.

La pièce G.4.2 indique des volumes de trafic de camions de l'ordre de 10 véhicules pour les OA de 40 à 60 pour les gares et de 90 à 120 véhicules pour les installations de tunneliers. Considérant les allers retours, le volume maximum de camions est d'environ 250 maximum, soit une augmentation de 1 à 2% sur les axes départementaux immédiatement connectés aux sites de travaux... La hausse du trafic générée sur le réseau autoroutier ...est inférieure à 0,1 % environ 1000 véhicules/ jour.

Le cumul des 3 opérations représenterait une augmentation inférieure à 0,5% du trafic sur le réseau structurant.

#### Réglementation relative au bruit

**L'Ae recommande... «Pour améliorer la clarté du document il conviendrait de mettre en avant les réglementations qui s'appliquent directement au présent projet.**

Les réglementations pouvant s'appliquer au projet sont les suivantes : énumération des décrets, des codes, des directives européennes des arrêtés préfectoraux...

Le texte réglementaire relatif au bruit des infrastructures ferroviaires est l'arrêté du 8 novembre 1999...Les voies exploitées et les voies d'accès au SMI/SMR étant totalement couvertes, ce texte n'est pas directement applicable...

Vibrations

**« L’Ae recommande de préciser les raisons ayant conduit aux choix des seuils vibratoires retenus pour prendre en compte la gêne et les dommages que ce type de projet peut entraîner et de prendre l’engagement de ne pas dépasser ces seuils en mobilisant toutes les techniques pertinentes »**

En l’absence de valeurs seuils réglementaires, la SGP et le CSTB... ont travaillé sur la définition de valeurs cibles pour les différents types de bâtiments rencontrés... Ces valeurs sont détaillées dans la pièce G.2 Chapitre 3.3.6 « cadre de vie, santé, sécurité », paragraphe 3.3.6.3 « vibrations et bruit solidien » pages 254 et 255.

La société du Grand Paris s’engage à mener toutes les études nécessaires en vue du respect de ces critères.

Report modal

**« L’Ae recommande de mieux expliquer les modalités de calcul du report modal escompté ...**

Le report modal est calculé en exploitant les données brutes sortant du modèle de trafic... La situation de projet est précisé dans la pièce G .2 chapitre 7.3.1.

Mobilité

**L’Ae recommande d’indiquer ...si des aménagements spécifiques doivent être envisagés »**

La répartition modale des flux de voyageurs aux gares du projet dépasse le niveau de détail présenté dans le dossier... des études spécifiques sont en cours...

Pour rappel toutes gares de la ligne 15 est feront l’objet d’une démarche de pôle d’intermodalité, pour chaque pôle un pilote sera désigné...

La SGP réalisera et financera les aménagements situés sur son périmètre de M.O, en particulier ceux relatifs au parvis des gares...

**L’Autorité environnementale recommande d’indiquer, au vu de l’estimation de la répartition modale des différents flux de voyageurs au niveau des gares du projet, si des aménagements spécifiques doivent être envisagés.**

Pour rappel, toutes les gares de la Ligne 15 Est feront l’objet d’une démarche de pôle d’intermodalité.

La Société du Grand Paris réalisera et financera les aménagements situés sur son périmètre de maîtrise d’ouvrage, en particulier ceux relatifs au parvis des gares du Grand Paris Express.

Paysage

**L’Ae recommande de préciser les grandes orientations paysagères qui semblent se dégager pour les zones autour des émergences.**

La Société du Grand Paris fait appel à différentes équipes d’architectes pour piloter la conception de la gare au sein de groupements de maîtrises d’œuvre pluri-disciplinaires. Ces équipes, qui travailleront en liaison avec les mairies et les élus, ont un rôle fédérateur et structurant pour chacun des projets de gare.

Coûts collectifs

**Il conviendrait d’expliquer pourquoi l’analyse faite pour le présent dossier ne prend pas en compte les coûts d’investissements, d’entretien et d’exploitation (COPF inclus).**

Il ne s’agit pas d’un bilan coûts-avantages qui est fait ici et c’est la raison pour laquelle les coûts d’investissement ou d’exploitation n’y figurent pas, pas plus que les gains de temps.

Documents de planification relatifs à l’eau

**L’Autorité environnementale relève l’absence de référence à la cartographie des risques à l’échelle du territoire à risque important d’inondation Métropole francilienne (TRI Métropole Francilienn)e.**

La directive européenne 2007/60/CE relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation, dite « directive inondation » introduit une nouvelle obligation en droit français qui s'applique sur tout le territoire : réduire les conséquences négatives de tous les types d'inondation (débordement de cours d'eau, submersions marines, ruissellements et remontées de nappes) pour les enjeux de santé humaine, d'environnement, de patrimoine culturel et d'activité économique.

La mise en œuvre de cette directive se fait en plusieurs étapes :

- une phase d'évaluation des risques, qui comprend :
  - l'Évaluation Préliminaire des Risques d'Inondation (EPRI), qui constitue un diagnostic global à l'échelle du Bassin Seine Normandie ;
  - l'identification des Territoires à Risque important d'Inondation (TRI) ;
  - l'élaboration, pour trois niveaux d'aléa (événements fréquent, moyen et extrême), des cartes des surfaces inondables et des cartes des risques d'inondation dans les TRI ;
- une phase de planification avec l'élaboration des Plans de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI), qui définira pour chaque district les objectifs de réduction des conséquences négatives des inondations sur les enjeux humains, économiques, environnementaux et patrimoniaux et les mesures à mettre en œuvre pour les atteindre, avec une concentration des efforts en priorité sur les TRI. Il sera également articulé avec le SDAGE ;
- une phase d'action, avec les stratégies locales de gestion des risques d'inondation.

La cartographie des zones inondables et des risques d'inondation du TRI Métropole Francilienne a été approuvée par arrêté le 20 décembre 2013. Ces cartes sont établies pour trois niveaux d'aléas :

Présentation du Plan de Gestion des Risques d'Inondation Seine Normandie 2016 – 2021 :

Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) 2016-2021 du bassin Seine Normandie a été arrêté le 7 décembre 2015 par le préfet coordonnateur du bassin. Son application est entrée en vigueur le 23 décembre 2015.

Le SDAGE 2016-2021 ayant été approuvé le 1er décembre 2015 pour entrer en vigueur en 2016, une mise à jour du dossier pourra être opérée en vue d'enlever les références au précédent SDAGE.

SAGE : L'étude d'impact ne peut estimer, même s'ils ne sont pas encore approuvés, que le projet n'est pas concerné par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE). Les travaux des SAGE Marne Confluence et Croult – Enghien – Vieille-sur-Mer, par ailleurs mentionnés en état initial, constituent des éléments en particulier de diagnostic, à considérer.

Le projet s'inscrivant sur le territoire des SAGE Croult – Enghien – Vieille Mer et Marne Confluence, il est bien concerné par ces deux SAGE. Néanmoins, au moment de l'élaboration du dossier, il n'existait pas de projet de règlement ou de Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) avec lesquels le projet devait être compatible. C'est d'ailleurs toujours le cas pour le SAGE Croult – Enghien – Vieille Mer.

#### Mesure de suivi

***L'Autorité environnementale recommande de proposer dans le dossier les modalités du suivi (personnes ou structures participant au pilotage, ....articles L.122-1 IV et R.122-14 I du code de l'environnement.***

La démarche environnementale engagée par la Société du Grand Paris dans le cadre du projet est présentée dans la pièce G.2 de l'étude d'impact, chapitre 2 « Description du projet », paragraphe 2.2.3 « Eco-conception du projet et des travaux associés », pages 50 et 51. Ce chapitre expose la démarche

environnementale établie pour l'ensemble du projet : de la programmation à l'exploitation et précise les outils élaborés pour la mise en œuvre et le suivi des mesures environnementales.

Durant la phase travaux, le suivi des mesures sera notamment réalisé à travers le « Plan de Management Environnemental (PME) chantier » qui synthétise l'ensemble des mesures (génériques ou spécifiques à un chantier donné) ...

Chaque entreprise de travaux intervenant sur les chantiers aura à sa charge de compléter son PME site par site .

*Résumé non technique :*

***L'Autorité environnementale recommande d'adapter le résumé non technique pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.***

L'ensemble des réponses aux recommandations formulées ont été apportées via le présent document (pièce J.9). En conséquence, le résumé non technique ne nécessite pas de mise à jour.

*Méthodologie*

***L'Autorité environnementale recommande de présenter parallèlement les résultats de l'évaluation socioéconomique initiale (méthodologie de 2004) et l'évaluation révisée (méthodologie de 2014) du programme GPE, en commentant les facteurs qui expliquent les résultats différents.***

L'instruction du gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport définit un cadre général pour l'évaluation socio-économique des grands projets d'infrastructures de transport. Elle annule et remplace l'instruction cadre du 24 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005. Une note technique de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) présente la méthode pour appliquer le cadre général d'évaluation, qui est complété de fiches outils. Cette nouvelle méthode se base sur l'avancement des recherches, notamment sur la prise en compte des risques ou encore sur les valeurs unitaires de monétarisation. Les dispositions de cette instruction visent les évaluations qui sont engagées postérieurement au 1er octobre 2014.

## **Commentaires de la Commission d'Enquête**

Selon la Commission d'Enquête, la maîtrise d'ouvrage a répondu à l'ensemble des recommandations de l'Autorité environnementale de manière satisfaisante en apportant des compléments d'information qui, malheureusement, n'ont pas toujours été lus par le public.

## EXAMEN DE L'AVIS DES DIFFERENTS SERVICES CONSULTES

### Avis de l'Autorité environnementale sur l'évaluation environnementale des PLU de Saint-Denis et de Rosny

#### PLU de Saint-Denis

Dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation de la ligne 15 du métro Grand Paris Express, celle du plan local d'urbanisme (PLU) de Saint Denis est soumise à évaluation environnementale du fait de la présence sur le territoire communal d'une entité (« Georges Valbon ») appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013 (multisite Natura 2000 « sites de Seine-Saint-Denis »), et de la réduction ponctuelle d'une protection prévue à l'article L. 123-1-5 du code de l'urbanisme.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises strictement nécessaires à la réalisation d'un ouvrage annexe (OA 631) et à l'émergence de la gare « Saint-Denis -Stade de France », étant donné que la majeure partie du réseau se situe en sous-sol. Ses incidences sont modérées.

Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

En particulier, le zonage UMGpe, spécifique au Grand Paris, est prévu par le PLU approuvé en 2015. Toutefois, les dérogations prévues dans le cadre de la mise en compatibilité pour y permettre l'implantation d'une gare et son émergence (stationnement, hauteurs, etc.) pourraient être mieux justifiées,

#### PLU de Rosny-sous-Bois

Dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la réalisation de la ligne 15 du métro Grand Paris Express, celle du plan local d'urbanisme (PLU) de Rosny-sous-Bois est soumise à évaluation environnementale du fait de la présence sur le territoire communal d'une entité (« Futur parc intercommunal du Plateau d'Avron ») appartenant à la Zone de Protection Spéciale FR 1112013 (multisite Natura 2000 « sites de Seine-Saint-Denis »), et de la réduction ponctuelle d'une protection prévue à l'article L.123-1-5 du code de l'urbanisme.

La mise en compatibilité ne modifie l'utilisation des sols que sur les emprises nécessaires à la réalisation des « constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris » ce qui correspond sur le territoire communal à un tunnel, aux ouvrages techniques annexes «OA711» «OA 712», «OA713», «OA722» et«OA 723», à la station de métro « Rosny-Bois-Perrier » au niveau de la gare ferroviaire existante et au site de maintenance des infrastructures et de remisage (SMR/SMI) sur le site de « La Garenne » et ses accès. Ses incidences sont modérées.

Après examen et au regard des enjeux sur le territoire, il apparaît que l'analyse des incidences sur l'environnement est cohérente.

Les dérogations prévues dans le cadre de la mise en compatibilité pour y permettre l'implantation d'une gare et son émergence (hauteurs, stationnement, etc.) pourraient être mieux justifiées.

## Réponse de la maîtrise d'ouvrage

### *Approche mise en œuvre par la mise en compatibilité*

Au regard des besoins spécifiques de construction de l'équipement public que constitue le réseau de transport complémentaire du Grand Paris, les règles de construction applicables aux composantes du réseau (gares, ouvrages annexes, tunnels) peuvent nécessiter des adaptations des règles en vigueur au sein des documents d'urbanisme locaux. De ce fait, et uniquement pour ne pas interdire l'implantation du réseau de transport, les articles des règlements des POS et PLU ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express ;
- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express ;
- L'article 5, afin d'adapter les superficies minimales des terrains constructibles qui seraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des constructions et installations nécessaires à l'infrastructure de transport présente en surface ;
- L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 8, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les nécessités techniques d'implantation des ouvrages du réseau de transport du Grand Paris Express présents en surface sur une même unité foncière ;
- L'article 9, afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;
- L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;
- L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du Grand Paris Express présents en surface ;
- L'article 14, afin de lever les incompatibilités résultant de Coefficients d'occupation du sol qui ne permettraient pas l'implantation des constructions et installations nécessaires au Grand Paris Express, et afin que celles-ci soient régies par l'application des règles définies aux articles 3 à 13.

Il est précisé qu'en application des textes, ces règles sont adaptées uniquement pour les « *construction et installations nécessaires au Grand Paris Express* », à l'exclusion de tout autre projet.

### ***Stationnement et stratégie de rabattement***

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne vise qu'à lever les dispositions en vigueur en matière de droit du sol pouvant interdire la réalisation du projet de transport.

### ***Densification à proximité des gares***

Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) « *a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région* », conformément aux dispositions du code de l'urbanisme. A ce titre, le SDRIF s'impose aux PLU, et la mise en compatibilité est sans incidences sur les dispositions du SDRIF.

Le SDRIF liste des mesures pour favoriser la densification, en privilégiant les secteurs bien desservis en transports en commun. De même, le SDRIF liste des mesures pour lutter contre l'étalement urbain, tels que les fronts d'intérêt régional.

A ce titre, le SDRIF 2030 met en avant le principe de développement urbain par la densification des espaces urbains déjà constitués. L'ouverture à l'urbanisation de nouveaux espaces doit s'inscrire dans des espaces délimités, en fonction de notions de densité, de desserte et d'offre en équipements.

Les différents potentiels d'évolution du territoire sont représentés au sein de la carte de destination sous forme de « pastilles ». Ces pastilles « *indiquent un potentiel à ne pas compromettre* » en fonction des parties mutables du territoire.

Le SDRIF prévoit ainsi une typologie d'espaces urbanisés composée :

- des espaces urbanisés à optimiser,
- des quartiers à densifier à proximité des gares,
- des secteurs à fort potentiel de densification.

De ce fait, les zones d'implantation des gares correspondent par construction, à des zones à fort potentiel de densification ou des quartiers à densifier autour d'une gare.

Enfin, le SDRIF fixe des « *fronts urbains d'intérêt régional* », délimitant de façon explicite les secteurs pouvant accueillir une urbanisation nouvelle. Le SDRIF précise que ces fronts sont intangibles et « *qu'aucune urbanisation nouvelle ne peut les franchir* ».

### ***Paysage et patrimoine***

Les modalités d'intégration urbaine et paysagère de chaque gare comme de chaque ouvrage annexe seront établies dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre du projet. Une fois réalisés, les ouvrages annexes seront matérialisés en surface par des grilles d'aération ou trappes d'accès d'emprise limitée, similaires à celles liées à l'exploitation des réseaux de transport souterrains existants en milieu urbain.

Les incidences *in fine* sur le paysage relèvent de la définition précise du projet et non de l'évolution du document d'urbanisme. A ce titre, la démarche mise en œuvre par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire, et si besoin compenser les incidences du projet sont présentées dans l'étude d'impact du projet, en pièce « G » du dossier d'enquête publique.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête considère que la Société du Grand Paris répond aux observations spécifiques de l'Autorité Environnementale quand nécessaire et adhère à l'approche de la SGP dans les cas où les observations ne sont pas en rapport avec la Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU).

## Réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'avis des Personnes Publiques Associées sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est demandé, conformément au Code de l'urbanisme (article R123-23-1) qui précise qu'une réunion d'examen conjoint des Personnes Publiques Associées doit avoir lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet. Cette réunion donne lieu à un procès-verbal inséré (PV d'examen conjoint) dans le dossier d'enquête.

Deux examens conjoints sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet ligne 15 Est se sont déroulés les 10 décembre 2015 et 9 février 2016 en présence des services de la Préfecture de Seine Saint-Denis et en présences de :

- L'État : Préfecture de la Seine-Saint-Denis, UT DRIEA Seine-Saint-Denis, UT DRIEA Val de Marne, DRIEE (09/02) et Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine de la Seine-Saint-Denis (10/12);
- Communes : Aubervilliers (10/12), Bobigny, Bondy, Drancy, Fontenay-sous-Bois (10/12), Le Perreux-sur-Marne, Noisy-le-Sec, Pantin, Rosny-sous-Bois et Saint-Denis (10/12) ;
- EPCI : EPT (09/02)/Communauté d'agglomération (10/12) Est Ensemble, EPT Plaine Commune, EPT Terre d'Envol (09/02) et EPT n°10 (09/02) ;
- CD : Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis et Conseil Départemental du Val de Marne (09/02) ;
- Chambres consulaires : CCI Seine-Saint-Denis, CCI Val de Marne (09/02), CMA Seine-Saint-Denis (10/12) et CMA Val de Marne (09/02) ;
- Maîtrise d'ouvrage : Société du Grand Paris (M. CHARASSE) et Erea-conseil.

### Compatibilité avec les documents supra-communaux

Les documents supra communaux ont été examinés :

- Aucun SCOT approuvé ou en cours d'élaboration n'est incompatible avec l'implantation du tracé.
- Le **SDRIF de 2013**, qui constitue le schéma directeur en vigueur à l'échelle régionale, est **explicitement compatible avec le projet**.

### Les règlements d'urbanisme

Les villes concernées par le projet ont exprimé :

#### **Ville de Saint-Ouen**

##### **09 février 2016**

M. CHARASSE informe d'une évolution importante par rapport à la précédente réunion d'examen conjoint : la déclaration d'utilité publique de la ligne 16 a été obtenue le 28 décembre 2015.

**Ceci rend de facto le PLU de Saint-Ouen compatible aussi bien avec le projet de ligne 16 qu'avec celui de la ligne 15 Est. De fait, le présent dossier n'a donc plus vocation à être présenté à l'enquête publique.**

La ville s'interroge toutefois sur le déplacement de l'ouvrage annexe sur un terrain municipal en cours d'étude par la SGP. Cette proposition d'évolution pose des difficultés car il s'agit d'un terrain destiné à accueillir un projet d'aménagement du secteur. Le Maire n'est pas favorable en l'état, à ce projet et les réunions de travail demandées doivent avoir lieu.



M. CHARASSE prend bonne note de ces observations qui seront transmises à la direction du programme de la SGP. Il précise que l'implantation de référence portée par les dossiers de la ligne 15 Est et de la ligne 16 est bien celle qui figure dans la mise en compatibilité. Le déplacement évoqué est pour l'heure une hypothèse de travail soumise à discussion dont l'issue sera définie conjointement avec la ville de Saint-Ouen.

La ville précise que le nouvel emplacement aurait été validé par la SGP et elle s'étonne que le dossier d'enquête publique fasse référence à une option qui n'est pas conforme à la réalité du projet.

Mme BOUKHELOUA, responsable juridique à la SGP, tient à rappeler que la circonstance que l'ouvrage annexe est présenté dans le présent dossier sur son emplacement d'origine démontre bien qu'aucun déplacement de cet ouvrage n'est validé à ce stade par la SGP. D'ailleurs, l'objet de la présente réunion porte bien sur la compatibilité du PLU avec le projet représentant l'ouvrage en question à cet emplacement non litigieux, comme l'a indiqué M. CHARASSE. Les discussions qui peuvent exister sur le déplacement éventuel de l'ouvrage annexe sont sans incidence sur la présente réunion.

La ville s'interroge sur les éventuels impacts qu'aurait le déplacement de l'ouvrage sur l'emplacement réservé n°30.

M. CHARASSE répond que si une nouvelle implantation de l'ouvrage annexe venait à soulever des points nouveaux d'incompatibilité, il faudra les traiter le moment venu dans le cadre d'une procédure adaptée.

### **Ville de Saint-Denis**

*09 février 2016*

M. CHARASSE rappelle que l'implantation de l'ouvrage annexe du Square des acrobates a été étudiée en concertation étroite avec la ville de Saint-Denis. Ces échanges conduits à le placer en grande partie sous la voirie, la partie demeurant sur le square impose néanmoins de diminuer l'emprise de la protection.

Il précise qu'un travail spécifique d'insertion urbaine et paysagère de l'ouvrage est en cours avec la ville de Saint-Denis et se poursuivra tout au long de la définition du projet en phase d'études de maîtrise d'œuvre.

La ville précise qu'elle travaille sur la prise en compte des demandes de la SGP dans le cadre du contrôle de légalité du PLU exercé par les services de l'État. Elle signale, par ailleurs, que le PLU approuvé fait l'objet d'un recours gracieux.

La ville de Saint-Denis indique que les servitudes de localisation intégrées dans le PLU afin de matérialiser le passage des sections courantes en souterrain ne semblent plus correspondre à la réalité du projet.

Sur le plan de la procédure, dans la mesure où le PLU fait l'objet d'un recours, M. CHARASSE propose que le dossier de mise en compatibilité du POS soit présenté à l'enquête publique afin de sécuriser la Déclaration d'Utilité Publique.

Sur la question de l'évolution des tracés des tunnels, la SGP fera un retour à la ville afin que les servitudes de localisation puissent être adaptées.

**Ville de Pantin****10 décembre 2016**

La ville précise qu'une modification n°5 va être approuvée par le Conseil Municipal du 16 décembre 2015.

Par ailleurs, une évolution mineure du contenu du dossier de mise en compatibilité sera réalisée après échanges entre la ville et la SGP concernant la localisation dans le rapport de présentation de l'insertion de l'exposé des motifs des changements apportés par la procédure.

**09 février 2016**

Elle rappelle enfin le courrier adressé à la SGP pour l'alerter sur la présence à proximité de l'ouvrage d'une canalisation de gaz haute pression.

**Ville de Drancy****10 décembre 2016**

La ville s'interroge sur la suppression de l'emplacement réservé B correspondant aux ouvrages complémentaires de la future gare de la « Tangentielle Nord » au bénéfice de la SNCF.

M. CHARASSE répond que la future gare « Bobigny-Drancy » de la ligne 15 Est sera une gare de correspondance avec la « Tangentielle Nord ». Comme il y a obligation d'avoir un objet unique et un bénéficiaire unique pour les emplacements réservés, et afin de sécuriser juridiquement le futur permis de construire de la gare, il est apparu nécessaire de supprimer cet emplacement réservé. Bien entendu, ces deux gares en correspondance seront conçues conjointement pour fonctionner ensemble. De plus, ces éléments ont été transmis pour avis techniques aux services de la SNCF qui n'ont formulé aucune réserve sur ces principes. Plus largement, cette démarche a déjà été mise en œuvre pour les gares en correspondance de la ligne 15 Sud.

Enfin, il rappelle que dans le processus de maîtrise foncière, la SGP n'a pas besoin d'outil réglementaire tel que l'emplacement réservé car elle privilégie les acquisitions à l'amiable après l'obtention de la DUP.

En effet le dossier initial préparé par le STIF proposait la création d'emplacements réservés. En outre, le dossier initial établi par le STIF proposait également la mise en compatibilité des dispositions de l'article 10 sur les règles de hauteur.

En concertation avec la ville, le présent dossier n'emporte plus de mise en compatibilité de cet article. La ville indique qu'en effet cette disposition n'avait plus lieu d'être.

**09 février 2016**

M. CHARASSE fait état du courrier de la ville, reçu en décembre 2015, demandant que la mise en compatibilité intègre des modifications complémentaires du PLU pour permettre le projet urbain global étudié par l'agence CASTRO. Il indique qu'un courrier de réponse va être adressé à la ville dans les prochains jours, indiquant que dans le cadre de la DUP de l'infrastructure de transport, la SGP n'est pas habilitée à inclure des projets immobiliers ou des projets d'aménagements tiers qui restent redevables du droit commun et seront portés par les collectivités en entraînant si nécessaires des évolutions du PLU sous leur responsabilité.

La ville répond en lui communiquant un nouveau courrier venant préciser certains points de l'envoi précédent.

Ceci étant, comme cela a été précisé pour le dossier d'Aubervilliers, la SGP est favorable à une dynamique urbaine où la gare est intégrée dans un projet global. Pour ce qui est du projet de l'agence CASTRO, les équipes techniques de la SGP auront pour mission de s'assurer de sa bonne articulation avec le projet de gare.

**Ville de Bobigny****10 décembre 2016**

La ville de Bobigny a demandé à poursuivre sa révision du PLU en cours en indiquant qu'elle avait bien pris en compte les modifications relatives au projet de la ligne 15 Est ; dans ces conditions, la DRIEA a donné son accord pour la poursuite des deux procédures en parallèle.

La ville précise que les évolutions demandées par la mise en compatibilité ont toutes été reprises dans le PLU en cours d'élaboration.

Elle évoque également la création d'un passage destiné à relier la gare « *Bobigny-Drancy* », située sur la commune de Drancy et dont l'accessibilité depuis le territoire de Bobigny constitue un enjeu majeur pour lequel la collectivité sera très vigilante: faut-il que le futur PLU le prenne en considération et crée éventuellement un emplacement réservé à cet effet ?

Pour M. CHARASSE, il n'y a pas de question réglementaire pour cet ouvrage puisque la zone est mise en compatibilité.

Ce sont les études de définition du projet qui permettront d'identifier les conditions permettant d'assurer une bonne accessibilité de cette gare au regard de son contexte urbain.

**09 février 2016**

Sur le contenu du dossier, la ville indique ne pas avoir de remarques supplémentaires par rapport à ce qu'elle avait formulé lors de la précédente réunion d'examen conjoint.

Elle précise qu'elle a arrêté son nouveau PLU le 15 décembre dernier et que celui-ci devrait être approuvé par l'Établissement Public Territorial « Est Ensemble Grand Paris » en septembre 2016. Elle attire à nouveau l'attention sur fait que les deux enquêtes publiques de la DUP et de la révision du PLU risquent de se dérouler en même temps.

M. CHARASSE indique que la SGP a bien reçu le dossier dans le cadre de la consultation des PPA et qu'elle émettra un avis.

La ville interroge à nouveau la SGP sur les évolutions qui peuvent encore affecter la localisation des ouvrages.

Mme BOUKHELOUA rappelle que la jurisprudence admet qu'on puisse apporter des modifications après l'enquête publique dès lors qu'elles ne sont pas substantielles à l'échelle du projet. Après l'enquête publique, la pratique de la SGP est de prendre en compte les évolutions d'emplacements finalisées et actées par tous les partenaires et, si elles n'ont de caractère substantiel, de proposer à l'Autorité compétente pour déclarer d'utilité publique le projet, de les intégrer à cette occasion. Après la DUP, l'enquête parcellaire précisera à l'échelle des parcelles l'emplacement exact de chaque ouvrage.

Dans le cas de la gare « *Bobigny Pablo Picasso* », dont la localisation a évolué d'une implantation sous le centre commercial à une implantation sous le bâtiment de la Trésorerie, la modification d'emplacement n'est pas substantielle et a fait l'objet d'un accord de toutes les parties. Elle sera donc d'ores et déjà intégrée dans le dossier présenté à l'enquête publique.

Par contre cela ne sera pas possible pour la gare « *Pont de Bondy* », car les études ne sont pas assez avancées. Cela dit, des éléments concordant tendent à caractériser comme non substantiel l'éventuel déplacement de cette gare

**Ville de Bondy****10 décembre 2016**

La ville n'a pas d'observations sur le dossier de mise en compatibilité.

Elle précise par ailleurs avoir engagé, lors de son Conseil Municipal de novembre 2015, la révision générale de son PLU.

**09 février 2016**

La ville s'interroge sur deux ouvrages annexes :

- L'ouvrage n°691 en zone UP risque d'entraîner la destruction d'un immeuble d'habitation.
- L'ouvrage n°701 en zone N, sur le Parc de « la mare à la Veuve », semble disposer d'une emprise assez conséquente qui aurait pour effet d'entraîner la disparition d'une aire de jeux pour enfants très fréquentée : il apparaît donc nécessaire de trouver une autre implantation dans le parc.

Pour l'ouvrage n°691, M. CHARASSE rappelle qu'en principe les choix d'implantation des ouvrages s'emploient à respecter le bâti existant. Il alertera les équipes projet sur ce point précis, afin que la localisation précise de l'ouvrage soit explicitée.

Il rappelle que les emprises finales des ouvrages, en phase exploitation, sont très faibles, de l'ordre d'une centaine de mètres carrés au sol et s'apparenteront aux grilles du métro parisien. Par contre, la phase chantier nécessite des surfaces plus importantes mais temporaires. Seules les études de maîtrise d'œuvre ultérieures permettront de bien identifier les emprises chantier nécessaires à chaque ouvrage en tenant compte de leur environnement immédiat afin de minimiser les incidences potentielles. Ce travail se fera en lien avec les collectivités concernées afin d'arrêter les solutions de moindre impact.

Pour répondre aux inquiétudes de la ville, M. CHARASSE confirme que l'ouvrage n°701 n'a pas vocation à être un puits d'entrée de tunnelier. De même, les études ultérieures permettront de définir sa meilleure intégration possible au sein du parc, tant sur le plan visuel que sur la restitution des espaces végétalisés concernés par l'emprise de chantier.

Mme BOUKHELOUA fait part de l'expérience de la ligne 15 Sud, qui permet de démontrer que la SGP accorde autant de soin à l'insertion des gares que de chaque ouvrage annexe.

La ville souhaiterait avoir connaissance de ce retour d'expérience.

### **Ville de Noisy-le-Sec**

M. CHARASSE précise que les services de la SNCF ont été saisis pour avis technique sur la réduction d'emprise de l'emplacement réservé E3 et qu'ils n'ont formulé aucune réserve.

La ville informe, quant à elle, avoir prescrit, le 1er décembre 2015, une modification de son PLU. Celle-ci n'aura pas d'incidence sur le projet. Toutefois, elle indique également avoir reçu un courrier du Conseil Départemental l'informant de l'abandon de cet emplacement réservé E3. Il sera donc retiré à l'occasion de cette modification.

M. CHARASSE en prend acte.

La Communauté d'Agglomération « Est Ensemble » aborde la question de la localisation un peu différente envisagée pour la gare « *Pont de Bondy* ». Cela pourra-t-il avoir une incidence sur la mise en compatibilité, notamment en impactant des zones qui n'auraient pas été examinées dans le dossier actuel ? Elle évoque également l'existence d'une DUP attachée à la ZAC de la « Plaine de l'Ourcq » et s'interroge sur les incidences de la superposition des deux DUP sur un même site.

Pour la première question, M. CHARASSE considère qu'il n'y a pas de difficultés sur un plan réglementaire car cet éventuel déplacement ne devrait pas concerner de nouvelles zones. Pour l'articulation des projets, un travail de définition opérationnel sera conduit en concertation avec la ville afin de voir notamment comment la gare viendra s'insérer en articulation avec les aménagements projetés.

Sur le plan juridique, Mme BOUKHELOUA rappelle que la SGP a déjà été confronté à ce type de situation pour les autres tronçons du réseau et il n'y a aucun obstacle à ce qu'une même zone soit couverte par plusieurs déclarations d'utilité publique. En revanche, il est nécessaire que les projets présentés au moment de l'arrêté des différentes DUP soient compatibles les uns par rapport aux autres. Cela impose une forte coordination entre les différents acteurs.

### **Ville de Rosny-sous-Bois**

#### ***10 décembre 2016***

La ville précise que le nouveau PLU a été approuvé lors du Conseil Municipal du 19 novembre 2015. La mise en compatibilité devra donc porter sur ce dossier.

La ville rappelle son opposition à l'emplacement retenu pour l'implantation du site de maintenance (SMR) sur le site de « La Garenne » et rappelle qu'elle a demandé à la SGP d'étudier un autre emplacement proposé dans la zone dite de « Montgolfier ». Elle souhaite savoir comment vont s'articuler l'avancement de ces études et la présentation du dossier de mise en compatibilité à l'enquête publique ?

Elle exprime également des inquiétudes sur l'implantation de plusieurs ouvrages annexes, notamment sur le square rue Antonin Froidure notamment qui profite à une population importante, et pour l'ouvrage annexe n°713 situé dans la ZAC de la « Mare- Huguet », qui impacte des îlots constructibles. Est-il possible d'étudier d'autres emplacements ? Des alignements d'arbres sont aussi touchés : y aura-t-il un travail sur les compensations avec la SGP afin de les repositionner à proximité ?

Mme DONDEL répond sur le plan technique : le dossier de DUP sera bien établi pour un SMR implanté sur le site de « La Garenne » tel qu'étudié par le STIF et qui répond au cahier des charges fonctionnel pour cet équipement. Néanmoins, pour répondre à la demande légitime de la commune, la SGP a engagé des études sur la zone « Montgolfier » avec la SNCF, pour identifier la faisabilité technique et foncière d'une implantation du SMR sur le site de Montgolfier. Ces études étant en cours, il n'est pas possible, à ce stade de confirmer une relocalisation du SMR. Concernant les ouvrages annexes, des réunions ont déjà eu lieu avec les services techniques de la ville pour examiner dans le détail des implantations et leur possible évolution permettant de réduire l'impact de ces ouvrages. Ce

travail va se poursuivre et, *a priori*, cela ne devrait avoir aucune incidence sur la mise en compatibilité car on restera dans les mêmes zones.

La même démarche sera entreprise dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre pour l'insertion urbaine et paysagère des ouvrages, afin de garantir la meilleure insertion possible dans le tissu urbain de ces composantes du projet.

Sur le plan juridique, Mme BOUKHELOUA souligne que, puisqu'en l'état de l'avancée des études, le dossier de DUP est établi pour un SMR implanté sur le site de « La Garenne », le dossier de mise en compatibilité doit porter sur le même objet. Si les études en venaient à conclure à la faisabilité du SMR sur le site « Montgolfier », il serait alors envisageable de procéder à une enquête publique modificative à la fois pour la DUP et la mise en compatibilité.

M. CHARASSE conclut en indiquant que dès lors que le nouveau PLU sera devenu définitif, seul le dossier de mise en compatibilité du PLU révisé sera présentée à l'enquête.

### **09 février 2016**

Sur la forme, la ville indique que le nouveau PLU approuvé lors du Conseil Municipal du 16 décembre 2015 est aujourd'hui exécutoire. La mise en compatibilité devra donc porter sur ce dossier.

Sur le fond, la ville renouvelle l'opposition formulée en décembre à l'implantation du SMR sur le site de « La Garenne » et rappelle qu'elle a demandé à la SGP d'étudier un autre emplacement proposé dans la zone « Montgolfier » au Nord du territoire communal.

La ville a, en outre, bien pris note des modifications apportées à l'implantation des ouvrages annexes. Par contre, elle entend être vigilante sur la qualité de leur insertion. Elle rappelle la nécessité d'une concertation étroite avec la SGP sur ce sujet.

L'impact de l'implantation de l'ouvrage annexe n°711 dans le square rue Antonin Froidure, qui profite à une population importante, apparaît ainsi extrêmement sensible. Elle souhaite que des pistes soient étudiées pour en réduire notamment l'impact visuel.

Pour ce qui concerne les alignements d'arbres touchés, elle demande des compensations avec de nouvelles plantations à proximité.

M. CHARASSE répond aux différentes demandes de la ville :

Sur le plan de la procédure, dès lors que l'on aura confirmation que le nouveau PLU est devenu définitif, purgé de tout recours, seul un dossier de mise en compatibilité sera présenté à l'enquête publique. En effet, l'objectif de la SGP est de sécuriser la procédure de mise en compatibilité.

M. CHARASSE souligne que la SGP a pris bonne note des différentes observations figurant dans le courrier de Monsieur le Maire du mois de décembre et qu'un courrier de réponse parviendra à la ville dans les prochains jours.

Sur le choix de l'implantation du SMR sur le site « Montgolfier », des études complémentaires sont en cours pour tenir compte de la demande légitime de la commune. Mais, en raison du caractère pas suffisamment avancé des études, la SGP ne peut que proposer l'implantation du SMR sur le site de « La Garenne » tel qu'étudié par le STIF et qui répond aujourd'hui au besoin fonctionnel du SMR.

Concernant les ouvrages annexes, il rappelle que la SGP en restera propriétaire des ouvrages, et qu'elle s'engage sur leur bonne gestion. Il souligne également qu'en phase chantier, des emprises plus larges que celles réellement nécessaires pour les ouvrages eux-mêmes doivent être mobilisées. A la fin de la phase chantier, la SGP s'engage à remettre en état les emprises de chantier qui ne sont pas concernées par l'ouvrage à proprement parler. Par ailleurs, il rappelle que, dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre, il y aura bien un travail pour chaque ouvrage avec la collectivité sur son insertion pour répondre au mieux aux attentes de la ville, au regard de chaque contexte urbain et paysager spécifique.

### **Ville de Fontenay-sous-Bois**

La ville de Fontenay-sous-Bois n'a pas d'observation sur le dossier de mise en compatibilité et indique que tous les points d'évolution identifiés dans ce document ont été repris dans le dossier de PLU qui sera approuvé au Conseil Municipal du 17 décembre prochain.

M. CHARASSE confirme que l'analyse effectuée par la SGP dans le cadre de la consultation des Personnes Publiques Associées a montré que ce nouveau PLU est totalement compatible avec le projet du Grand Paris Express.

La ville précise également s'être engagée dans une procédure de DUP pour le projet « Péripôle » et dans l'acquisition de tous les terrains nécessaires à ce projet avec l'aide de l'EPF de l'Île-de-France. Elle se pose la question des incidences de la superposition des deux DUP sur un même site.

M. CHARASSE indique que s'il n'y a pas d'incompatibilité entre les objets traités par ces deux DUP, il n'y a pas de contre-indication particulière à ce qu'elles existent toutes les deux sur un même périmètre. Par contre, cela nécessite, bien évidemment, une bonne articulation sur le volet foncier car on ne peut pas acquérir deux fois le même terrain dans le cadre de projets d'utilité publique.

La SGP bénéficie d'un protocole d'accord avec l'EPF de l'Île-de-France à l'échelle de l'ensemble des territoires concernés par le réseau Grand Paris Express, ce qui permet de traiter ces questions en bonne intelligence avec la collectivité.

### **Ville du Perreux-sur-Marne**

**10 décembre 2016**

La ville indique avoir pris en compte toutes les évolutions de la mise en compatibilité dans le PLU arrêté le 22 octobre dernier. Celui-ci a été adressé pour avis au titre des PPA à la SGP.

Ce document devrait être approuvé au Conseil de juin 2016.

M. CHARASSE en prend acte et la SGP transmettra son avis. Par contre, au vu des échéances indiquées pour l'approbation du PLU, la mise en compatibilité présentée à l'enquête portera bien sur le POS en vigueur.

**09 février 2016**

La ville indique que son nouveau PLU a été arrêté le 22 octobre dernier. Celui-ci a été adressé pour avis au titre des PPA à la SGP et l'enquête publique devrait débuter le 7 mars prochain pour une approbation par l'EPT en juin 2016.

La ville fait également part de son étonnement quant à l'élargissement important des emprises nécessaires aux chantiers par rapport à ce qui avait été indiqué lors des premières réunions de travail avec le STIF. Elle souhaite que les études de maîtrise d'œuvre viennent affiner cette question.

Elle rappelle également que le repositionnement de la gare à l'étude lui apparaît plus pertinent.

La SGP indique qu'en effet, dans le cadre des études préliminaires complémentaires qu'elle conduit, les emprises de chantier ont dû être réinterrogées. Concernant l'implantation de la gare de Nogent-Le-Perreux, les études préliminaires complémentaires ont porté sur un repositionnement de la gare plus au nord, afin de limiter les incidences en phase chantier, tout en assurant un fonctionnement efficace de la gare. A ce stade, ce nouveau positionnement ne peut être complètement entériné. L'issue des études préliminaires complémentaires devraient permettre de trancher ce point en comité de pilotage.

## Commentaires de la Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête considère que les échanges entre la SGP et les communes concernées, durant les deux réunions du 10 décembre 2015 puis du 9 février 2016, comme fructueux et constructifs.

Elle remarque que la préoccupation principale de la SGP vise à assurer la sécurité juridique de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ce qui largement compréhensible compte-tenu de l'importance du projet et de son planning serré.

La commission note également que les points durs qui sont apparus en cours de l'enquête, étaient déjà évoqués lors de ces deux réunions. Elle en fait ci-dessous un résumé rapide :

- Saint-Ouen
  - Ouvrage annexe OA 330 : si une nouvelle implantation de l'ouvrage annexe venait à soulever des points nouveaux d'incompatibilité, il faudra les traiter le moment venu dans le cadre d'une procédure adaptée.
- Saint-Denis
  - Optimisation de l'implantation de l'ouvrage annexe du Square des acrobates en concertation étroite avec la ville de Saint-Denis ;
  - Dans la mesure où le PLU fait l'objet d'un recours gracieux, à la fois le dossier de mise en compatibilité du POS et celui du PLU sont présentés à l'enquête publique afin de sécuriser la Déclaration d'Utilité Publique.
- Aubervilliers
  - Projet de collège intercommunal Aubervilliers – Saint-Denis (ouverture septembre 2019), prévu au Sud de l'ouvrage annexe n° 641 : la réalisation des deux projets pourra être coordonnée ;
  - Implantation dans le quartier de la gare « Mairie d'Aubervilliers » : la SGP est favorable à une dynamique urbaine où la gare est intégrée dans un projet global.
- Bobigny
  - La gare « Bobigny Pablo Picasso », dont la localisation a évolué d'une implantation sous le centre commercial à une implantation sous le bâtiment de la Trésorerie, la modification d'emplacement n'est pas substantielle et a fait l'objet d'un accord de toutes les parties. Elle sera donc d'ores et déjà intégrée dans le dossier présenté à l'enquête publique.
  - Par contre cela ne sera pas possible pour la gare « Pont de Bondy », car les études ne sont pas assez avancées. Cela dit, des éléments concordant tendent à caractériser comme non substantiel l'éventuel déplacement de cette gare.
- Bondy
  - L'ouvrage n°691 en zone UP risque d'entraîner la destruction d'un immeuble d'habitation ;
  - L'ouvrage n°701 en zone N, sur le Parc de « la mare à la Veuve », semble disposer d'une emprise assez conséquente qui aurait pour effet d'entraîner la disparition d'une aire de jeux pour enfants très fréquentée : il apparaît donc nécessaire de trouver une autre implantation dans le parc.
- Noisy-le-Sec
  - La localisation un peu différente envisagée pour la gare « Pont de Bondy » et cohérence avec l'existence d'une DUP attachée à la ZAC de la « Plaine de l'Ourcq » : il n'y a aucun obstacle à ce qu'une même zone soit couverte par plusieurs déclarations d'utilité publique. En revanche, il est nécessaire que les projets présentés au moment de l'arrêt des différentes DUP soient compatibles les uns par rapport aux autres.



➤ Rosny-sous-Bois

- Implantation du site de maintenance (SMR) sur le site de « La Garenne » (opposition à l'emplacement retenu de la ville) : la ville a demandé à la SGP d'étudier un autre emplacement proposé dans la zone dite de « Montgolfier ». Si le site « Montgolfier » était retenu à l'issue des études qui restent à mener, il serait alors envisageable de procéder à une enquête publique modificative à la fois pour la DUP et la mise en compatibilité.
- Implantation de plusieurs ouvrages annexes, notamment n°711 sur le square rue Antonin Froidure qui profite à une population importante, et pour l'ouvrage annexe n°713 situé dans la ZAC de la « Mare- Huguet », qui impacte des îlots constructibles. Des alignements d'arbres sont aussi touchés : y aura-t-il un travail sur les compensations avec la SGP afin de les repositionner à proximité ?

## Avis du Commissaire Général à l'Investissement

Le dossier d'évaluation socio-économique soumis à la contre-expertise décrit le projet de construction des tronçons Saint-Denis Pleyel <-> Rosny Bois Perrier et Rosny Bois Perrier <-> Champigny Centre de la ligne 15 Est du Grand Paris Express. Le dossier fourni initialement par la Société du Grand Paris en septembre 2015 était provisoire et incomplet. Ce n'est qu'à la réception de la version définitive de la pièce H, du tableur et du rapport méthodologique SETEC, le 10 novembre, que le CGI a considéré disposer d'une base documentaire suffisante pour la bonne réalisation de la contre-expertise.

La SGP a ensuite apporté des pièces complémentaires à ce dossier avec réactivité et sérieux au fur et à mesure des interrogations des experts. Finalement, le dossier enregistré est complet et répond au cahier des charges d'un dossier d'évaluation socio-économique.

Les experts considèrent avoir rendu un avis éclairé et impartial sur la base de l'information qui leur a été fournie. Pour sa part, le CGI considère qu'au vu de la qualité des experts et de leur implication réelle dans la contre-expertise du dossier, le rapport remis constitue une base valable pour éclairer la décision.

Les principales **forces du projet** sont les suivantes :

- Bouclage de la ligne de rocade du Grand Paris Express ;
- Une VAN conventionnelle (tenant compte des effets trafics seulement) sûrement positive, bien que le trafic ne soit pas très important.

Les principales **faiblesses du projet** portent sur :

- Une incohérence du calendrier de mise en service avec celui des lignes qui l'encadrent ;
- Un tracé au sud de la ligne 15 Est (Rosny Bois Perrier <-> Champigny Centre) identique à celui du RER E.

Au final, en ligne avec le rapport de contre-expertise, **l'avis du CGI est favorable au projet de construction de la ligne 15 Est avec :**

- **La réserve suivante sur le deuxième tronçon Rosny Bois-Perrier <-> Champigny Centre :** 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) est remplacée par le tracé prévu pour le prolongement de la ligne 11 entre Rosny Bois-Perrier et Noisy Champs.
- **Et la recommandation suivante :** mieux coordonner le calendrier de mise en service de la ligne 15 Est avec ceux des autres lignes auxquelles elle se raccorde.

Le CGI attire l'attention de la SGP sur le fait que la pièce H du dossier d'enquête publique de la ligne 15 Est portant sur l'évaluation socio-économique doit être, comme pour les précédents projets, autosuffisante et pédagogique. Le rapport de contre-expertise propose des voies d'amélioration en ce sens, et le CGI souhaite qu'elles soient exploitées.

Le CGI considère d'autre part qu'il est urgent d'étudier les conséquences de la nouvelle tarification des transports en Île-de-France, en termes notamment de risques d'étalement urbain et d'accroissement des déficits d'exploitation. Une réflexion devrait être menée sur les mesures de financement de ces déficits.

Enfin, le CGI recommande de nouveau de mettre en place au plus vite un observatoire des coûts des lignes en construction afin d'améliorer l'estimation des coûts.

Rappel de la synthèse du rapport de contre-expertise :

« 1. En dépit des incertitudes qui affectent les estimations, il n'est pas impossible que la rentabilité du projet, quoique faible, soit positive, appréciation confortée par la prise en compte, même partielle, des effets économiques élargis.

2. Il semble cohérent et logique d'assurer le bouclage de la rocade. Nous noterons cependant que dans le calendrier actuellement retenu le tronçon nord de la ligne 15 Est prévu en 2025 serait isolé. Il semblerait plus rationnel de coordonner le calendrier de mise en service de la ligne 15 Est avec ceux des autres lignes auxquelles elle se raccorde.

3. Cela étant, on ne peut manquer de s'interroger sur les modalités du bouclage de la rocade, et en particulier, sur le tracé retenu pour la partie sud de la ligne 15 Est entre Rosny Bois-Perrier et Champigny Centre. On peut penser qu'une stratégie alternative qui mériterait d'être étudiée en détail consisterait à remplacer cette partie sud envisagée par ce qui est prévu actuellement en prolongement de la ligne 11 (voir paragraphe 2.6).

4. Il n'est pas normal que la pièce H ne soit pas autosuffisante, et qu'il soit nécessaire d'aller rechercher dans d'autres documents, dont certains d'ailleurs ne font pas partie du dossier de l'enquête d'utilité publique, les justifications des résultats présentés. Nous demandons à nouveau que la partie de la pièce H consacrée à la ligne étudiée soit complétée de telle sorte que le lecteur y trouve les informations dont il a besoin pour comprendre de quelle façon sont obtenus les résultats.

À cet égard, une information sur le fonctionnement des modèles de trafic, la qualité du calibrage, les hypothèses prises en compte, le détail du calcul qui conduit à la valorisation des effets transports, etc., serait extrêmement précieuse.

#### *Quelques recommandations sur l'ensemble du programme*

*Le dossier de contre-expertise étant le dernier relatif au GPE, il ne nous semble pas inutile de présenter quelques recommandations globales relatives à l'ensemble du réseau GPE.*

1. Il paraît indispensable que soit entreprise au plus tôt une réflexion sur les conséquences de la nouvelle tarification des transports en commun de l'Île-de-France, en ce qui concerne les risques d'étalement des constructions ainsi que l'accroissement des déficits d'exploitation.

2. Les déficits d'exploitation prévus, dont on ne peut exclure qu'ils soient insuffisamment prudents, avant même la prise en compte des conséquences de la nouvelle tarification, sont considérables, et l'on peut être assuré qu'une part faible de ces déficits sera couverte par les usagers. Il semble indispensable qu'une réflexion soit entreprise au plus tôt sur les modalités de couverture de ces déficits, dont on ne peut exclure qu'ils conduisent à remettre en cause une partie du programme, ou en tout cas son calendrier de réalisation.

3. L'importance de la maîtrise des coûts de construction et les doutes que l'on peut avoir sur le caractère prudent des évaluations pourrait justifier la mise en place d'un observatoire chargé de recueillir toutes les informations disponibles sur les chantiers en cours, afin d'en tirer les conséquences éventuelles sur les coûts des chantiers à venir.

4. Les réflexions nécessaires sur le coût des chantiers et sur la couverture des déficits d'exploitation, devraient conduire selon nous à une analyse des conséquences qui pourraient en être tirées sur le calendrier du programme global, ou même sur son contenu : on n'échappera pas à la définition de priorités, analogues par exemple à celles qui ont été définies par la Commission 21 dans son analyse des projets nationaux d'investissements dans le domaine des transports<sup>8</sup>. »

## **Réponse de la maîtrise d'ouvrage**

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

Cet avis formule une 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.

A 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'État 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 en 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 bilan comparatif des indicateurs (trafic, désaturation de la zone centrale, gain d'accessibilité et renouvellement urbain) entre l'option Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre plus ligne 11 prolongée et l'option Saint-Denis Pleyel – Noisy Camps 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 des 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 la 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, 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 Île-de-France, 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 la SGP a démarré.

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. 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.

## **Commentaires de la Commission d'Enquête**

Tout d'abord, la Commission d'Enquête remarque que, malgré les demandes exprimées par le CGI et les promesses faites par la SGP, la pièce H du dossier soumis à enquête - Etude Socio-économique – n'est toujours pas autosuffisante et suffisamment pédagogique.

Elle regrette également que la réponse de la SGP reste superficielle et peu argumentée, en ne rappelant que les grands principes et les décisions politiques. En particulier, la SGP affirme, sans justification précise, un éventuel 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, en cas de modification du tracé.

Bien que le CGI ne l'exprime pas de façon explicite, la commission pense que le CGI est parfaitement conscient que la SGP est dotée d'un contrôle de gestion interne, mais que sa demande vise alors plutôt un observatoire externe.

Pour sa complète information, la Commission d'Enquête a donc décidé d'intégrer un certain nombre de questions au Procès-verbal de synthèse.

## Avis du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)

Le STIF approuve le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 15 est, tronçon Saint-Denis Pleyel - Champigny Centre du Grand Paris Express sous réserve de la modification de la pièce H du dossier, prenant en compte les niveaux de fréquentation et les indicateurs socioéconomiques présentés au schéma de principe élaboré par le STIF.

Il demande que le projet qui sera déclaré d'utilité publique soit décrit comme un des tronçons constitutifs de la ligne 15 unifiée et intègre les éléments suivants :

- S'agissant du remisage et de l'exploitation :
  - d'indiquer dans le DEUP que l'offre totale de remisage à l'horizon 2025 est bien de 40 places pour le tronçon L15 est ;
  - de justifier et de préciser la répartition des 52 places de remisage prévues à l'horizon 2030 notamment au regard du besoin global de remisage de la ligne aux différents horizons ;
  - le maintien des dispositions envisagées dans le schéma de principe du STIF avec un PCC de repli dédié au projet L15 est ;
  - la confirmation que le PCC de Champigny est suffisamment dimensionné pour permettre l'exploitation des tronçons de la L15 est mis en service successivement ;
  - les modalités de mises en service successives et des contraintes associées afin de garantir la continuité et la performance d'exploitation sur le tronçon de la ligne 15 déjà en service, et d'en évaluer les éventuels impacts.
- S'agissant des gares :
  - le maintien de tous les accès nécessaires à la bonne desserte du territoire ;
  - le maintien de dispositions environnementales intégrées à la conception des gares.
- S'agissant de la sécurité :
  - la garantie d'une approche globale de la sécurité cohérente entre la SGP, la RATP-GI, le(s) futur(s) opérateur(s) des tronçons de la ligne 15 déjà en service et le STIF ;
  - la validation préalable par le STIF des contraintes exportées sur le futur exploitant.
- 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 en intégrant les mesures conservatoires liées aux évolutions d'offre à horizon 2030 dans la poursuite du travail initié par le STIF avec les opérateurs.
    - En gare de Stade de France: la réalisation d'une correspondance la plus courte et confortable possible avec le RER B.
    - En gare de Mairie d'Aubervilliers : la démolition de l'accès existant M12 ainsi que sa reconstitution dans l'urgence de la gare.
    - En gare de Drancy-Bobigny : la compatibilité avec le projet TLN phase 2 et la réalisation d'un bâtiment voyageur unique.
    - En gare de Bondy: la prise en compte de l'arrêt d'un maximum de trains dans le dimensionnement des ouvrages souterrains et les espaces voyageurs GPE.
    - En gare de Rosny Bois Perrier : la prise en charge par le projet du couloir dédié à la correspondance M15/M11.

- S'agissant de l'intermodalité :
  - la prise en charge par le projet des besoins de points d'arrêts nouveaux ou de gares routières supplémentaires ainsi que des éventuelles modifications d'accès viaire pour chacune des gares du tronçon.
- S'agissant des travaux :
  - les conditions d'évacuation des déblais à Val de Fontenay ainsi que les dispositions prises pour préserver les calendriers des autres projets de transport ;
  - l'atteinte d'objectifs d'évacuation des déblais par voie fluviale et par voie ferrée figurant au schéma de principe du STIF ;
  - les conditions d'organisation du chantier pour minimiser l'impact sur l'exploitation de la ligne 15.

Le STIF réitère à la SGP sa demande d'une évaluation socio-économique qui s'appuie sur les niveaux de fréquentation et les indicateurs socio-économiques présentés au schéma de principe élaboré par le STIF notamment concernant :

- le niveau de fréquentation du projet ;
- le report de la voiture vers les transports collectifs ;
- l'intégration dans les gains de confort de l'impact de la diminution de la charge des tronçons très fréquentés du réseau ;
- le bilan au sein des administrations publiques pour l'autorité organisatrice dans la pièce H du dossier d'enquête publique.

A défaut d'une reprise de la pièce H du dossier d'enquête publique, celui-ci devra être considéré comme non approuvé.

Il demande à la SGP de poursuivre le travail engagé et de préciser dans les étapes ultérieures, en lien avec RATP-GI pour apporter la garantie d'un niveau de disponibilité optimale de l'infrastructure à coût maîtrisé :

- S'agissant des travaux :
  - les techniques constructives employées pour réaliser les ouvrages au-dessus des voies existantes pour minimiser les impacts sur la circulation des trains ;
  - la mise en place de dispositifs limitant les impacts des travaux sur le TI Val de Fontenay ainsi que sur la gare routière de Fort d'Aubervilliers.
  - la réalisation de la gare de Drancy-Bobigny en coordination avec le chantier de la TLN;
  - la compatibilité du calendrier des travaux avec l'engagement par SNCF d'autres chantiers dans le même secteur, tels que l'amélioration et la régénération des lignes existantes et le Schéma Directeur de mise en Accessibilité des gares ;
  - l'estimation et la prise en charge des services de substitution routière par le projet ;
  - la mise en place 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 ;
  - l'intégration de la restitution des équipements d'intermodalité qui auront pu être impactés pendant les travaux.
- S'agissant de l'intermodalité :
 

Le STIF regrette l'abandon par la SGP de l'aménagement des espaces intermodaux du projet

  - L'intégration dans la conception de chacun des gares des prescriptions figurant en annexe 2 du rapport ;

- L'intégration dans la conception des gares les conclusions des études de pôle.
- S'agissant des gares :
  - la mise en place d'un dispositif d'information multimodale des voyageurs respectant les prescriptions et préconisations du Schéma Directeur de l'information Voyageur d'Île-de-France; l'organisation et l'aménagement 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, la mise 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.
  - l'intégration dans la conception de chacune des gares des prescriptions figurant en annexe I du rapport.

Le STIF demande à la SGP de préciser le coût de maintenance patrimoniale de la ligne.

Il note que le coût de la voie de liaison L15 est-L16-17 n'est pas pris en compte dans le budget de l'opération et demande d'inscrire le montant correspondant à cette liaison dans un DOI à venir.

Le STIF demande l'installation d'un comité de pôle pour chaque gare, piloté par les collectivités locales ou les établissements publics au travers des études d'intermodalité financées par la SGP, plafonnées à hauteur de 100 k€ par gare, après la signature d'une convention avec la SGP et le STIF garant de l'intermodalité.

## **Réponse de la maîtrise d'ouvrage**

### **Réserves émises**

La Société du Grand Paris a modifié en conséquence la pièce H du dossier, en y intégrant un bilan socio-économique prenant en compte les niveaux de fréquentation et les indicateurs socio-économiques présentés au schéma de principe élaboré par le STIF. C'est cette version modifiée de la pièce H qui a été transmise aux services instructeurs de l'État.

Au sein du bilan socio-économique par acteur présenté dans la pièce H du dossier d'enquête (chapitres H3 et H4), la décomposition plus fine du poste « administrations publiques », de manière à identifier notamment le bilan pour l'autorité organisatrice, a fait l'objet de réflexions conjointes entre le STIF et la Société du Grand Paris. Les résultats obtenus sont très sensibles aux conventions faites pour l'imputation des bénéfices aux différents agents économiques. Un exercice de répartition des bénéfices est également très sensible au niveau de finesse de la redistribution fiscale qui, en dernier ressort, représente un transfert entre ménages pour lequel les institutions publiques ne sont que des intermédiaires dans la redistribution.

A ce titre, la Société du Grand Paris a transmis au STIF, pour sa complète information, le résultat de ces premières réflexions, avec les réserves afférentes. Ces éléments nécessitent d'être consolidés dans le cadre d'études ultérieures plus détaillées avant qu'ils ne soient publiés, afin de ne pas ouvrir de débat prématuré.

### **Éléments à prendre en compte dans le projet qui sera déclaré d'utilité publique**

- S'agissant du remisage et de l'exploitation :
  - S'agissant des questions relatives au remisage des trains, le dossier soumis à l'enquête publique est modifié pour présenter les éléments suivants, qui prennent en compte les observations du STIF (pièce D, chapitre D3) :



*« L'organisation du remisage sur la ligne 15 dans son ensemble s'appuie sur le site de maintenance et de remisage de Champigny-sur-Marne, le site de maintenance et de remisage de Rosny, les terminus de Noisy-Champs et de Champigny Centre, ainsi que l'ouvrage débranché de Nanterre La Folie.*

*Entre 2025 et 2027 (période durant laquelle le tronçon Saint-Denis Pleyel – Rosny Bois-Perrier sera exploité de manière indépendante du reste de la ligne 15), la capacité maximale du site de La Garenne (y compris sur une des voies de raccordement du SMR/SMI à la ligne 15 Est) ainsi que des terminus de Saint-Denis Pleyel et de Rosny Bois-Perrier est estimée à une quarantaine de places. Elle répondra ainsi aux besoins de remisage des trains pour le tronçon Pleyel – Rosny Bois-Perrier.*

*A partir de 2027, une synergie en termes de maintenance et de remisage des trains sera mise en œuvre entre les deux sites industriels de La Garenne et de Champigny-sur-Marne (réalisé dans le cadre du tronçon Sud de la ligne 15), du fait de la mise en service de la ligne 15 Ouest.*

*A l'horizon 2030 de mise en service de la ligne complète, les études conduites par le STIF de manière partagée avec la Société du Grand Paris montrent que la capacité de remisage du système global, y compris les places disponibles aux terminus et dans les voies de raccordement aux SMR, est suffisante par rapport au parc de trains nécessaires à l'exploitation de la ligne. »*

*Pour couvrir les besoins de remisage estimés à 125 positions à terme (c'est-à-dire à pleine capacité d'exploitation de la ligne), il est envisagé de porter le nombre de positions de remisage associées à la ligne 15 Est à une soixantaine de places environ, à ajuster en fonction des études ultérieures et des possibilités offertes par ailleurs sur l'ensemble de la ligne 15. En effet, la ligne 15 Sud, par le biais du SMR de Champigny et du terminus de Noisy-Champs offre, à ce stade des études, une capacité de remisage de 65 positions de remisage disponibles en dehors du service voyageur. Un complément de quelques places est également envisagé à l'ouest sur les voies d'évitement de Nanterre La Folie. La possibilité de mettre en œuvre une mesure conservatoire permettant ultérieurement de disposer, si nécessaire, d'une dizaine de places supplémentaires est en outre à l'étude sur ce site. L'ensemble de ces mesures vise à pouvoir effectuer à terme l'intégralité du remisage hors ligne en préservant la souplesse nécessaire aux opérations d'exploitation et de maintenance.*

*La Société du Grand Paris associera étroitement le STIF à la poursuite des études d'exploitation à l'échelle de la ligne 15 dans son ensemble, qui permettront de préciser la répartition des places de remisage et leurs modalités de mise en œuvre. »*

*La répartition des places de remisages supplémentaires associées à une exploitation de la ligne 15 à pleine capacité (horizon post-2030) fait actuellement l'objet d'études préliminaires complémentaires pour la ligne 15 Est et d'études de maîtrise d'œuvre pour la ligne 15 Ouest. Les résultats de ces études seront présentés au fur et à mesure de leur avancement aux représentants du STIF, notamment dans le cadre des comités techniques « Exploitation » réunissant les experts du STIF et de la Société du Grand Paris.*

- S'agissant du poste de commande centralisé, le dossier soumis à l'enquête publique apporte notamment les précisions suivantes (pièce D, chapitre D3) :

*« Une synergie en termes de commandement et supervision est prévue entre la Ligne 15 Est et le reste de la Ligne 15. (...)*

*Dans ce contexte, un poste de commande centralisé (PCC) dédié à la Ligne 15 est prévu sur le site de maintenance de Champigny-sur-Marne : ce poste pourra assurer le contrôle de la Ligne 15 Est exploitée de manière indépendante mais aussi lorsqu'elle sera connectée à la ligne 15 Ouest et Sud.*

*Le PCC de formation/repli situé à Noisy-Champs est prévu pour assurer les mêmes fonctionnalités que le PCC principal de Champigny en mode repli, en cas d'incident majeur au PCC principal. »*

Dès la réalisation de la ligne 15 Sud, le PCC principal de Champigny-sur-Marne et le PCC de formation/repli de Noisy-Champs seront opérationnels.

La SGP confirme que le PCC de Champigny est suffisamment dimensionné pour permettre l'exploitation des tronçons de la ligne 15 Est mis en service successivement comme cela est présenté dans le dossier d'avant-projet du maître d'ouvrage de la ligne 15 Sud (livret 4, chapitre 5) : « *L'exploitation de la ligne 15, complète ainsi que pour chacune des phases de mise en service, sera réalisée depuis le PCC situé au SMR de Champigny. Ce dernier permet d'assurer les fonctions de gestion du transport, des gares, de l'énergie, de la sécurité incendie et de la sûreté pour l'ensemble de la ligne* »

- S'agissant des mises en service successives, la ligne 15 sera équipée d'un système d'automatisme de conduite des trains réalisé par un unique titulaire, afin de garantir les performances et la cohérence du système mais aussi la maîtrise de la gestion des mises en service progressives des tronçons. Aussi, le système mis en place pour la ligne 15 Sud équipera également, à terme, les autres tronçons de la ligne 15 (dont la ligne 15 Est mise en service en deux temps). Il est prévu d'imposer, dans le marché automatismes, la mise en œuvre d'une stratégie de migration permettant de faire évoluer le système en garantissant la continuité d'exploitation après la première mise en service, la sécurité de l'exploitation et des essais et la minimisation des impacts sur l'exploitation et la maintenance. Le système d'automatismes sera donc conçu, dès l'origine, pour permettre ces extensions successives, en assurant la continuité et la performance de l'exploitation sur les tronçons de la ligne 15 déjà en service, et en prenant en compte l'exploitation de la ligne 15 Est qui s'effectuera, dans un premier temps, de manière indépendante de celle du reste de la ligne 15 (période transitoire comprise entre l'horizon 2025 et l'horizon 2027).

➤ S'agissant des gares :

La Société du Grand Paris confirme que l'ensemble des accès nécessaires à la bonne desserte du territoire est prévu dans le cadre du projet. Les réflexions consacrées aux accès seront notamment liées aux conclusions des études de pôle, qui seront lancées sur chaque gare du tracé.

Avec sa politique Qualité Sécurité Environnement, la Société du Grand Paris se donne comme ambition d'allier, aux objectifs de mobilité durable pour les Franciliens, des objectifs d'écoconception et d'intégration optimale des ouvrages et des chantiers dans leur environnement. Ainsi, la Société du Grand Paris s'est engagée, depuis le lancement du projet, dans une démarche d'écoconception afin d'instaurer, dès le départ, des réflexions sur la conception architecturale des bâtiments et sur les matériaux qui seront utilisés dans un objectif de performance environnementale et d'intégration optimale des ouvrages dans leur contexte. La démarche d'éco-conception du projet et des travaux associés est explicitée au paragraphe 2.2.3 de la pièce G.2 du dossier d'enquête de la ligne 15 Est.

➤ S'agissant de la sécurité :

La Société du Grand Paris a établi et transmis le 8 août 2012 au préfet de la région d'Île-de-France, après avoir recueilli les observations du STIF et du gestionnaire d'infrastructures RATP, le dossier de définition de sécurité relatif au réseau de transport

public du Grand Paris (DDS RTPGP), réalisé sur la base des études préliminaires. Un avis favorable sur ce dossier a été rendu le 2 août 2013 par le préfet de la région d'Île-de-France.

La ligne 15 Est, faisant partie du réseau complémentaire structurant du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, fait l'objet d'un dossier de définition de sécurité spécifique porté par le STIF. Un avis favorable sur le DDS de la ligne 15 Est a été rendu le 29 août 2015 par le préfet de la région d'Île-de-France.

Le STIF a confié la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 Est à la Société du Grand Paris en février 2015, ce qui est un facteur de cohérence dans l'approche et la procédure mises en place en matière de sécurité sur l'ensemble de la ligne.

Conformément aux dispositions du décret du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, les différents tronçons constitutifs de la ligne 15 donnent lieu à l'élaboration d'un dossier préliminaire de sécurité (DPS) par mise en service de tronçon de ligne, qui sera établi sur la base des études de conception de chaque tronçon concerné. Ces dossiers sont nécessaires à la réalisation, en plusieurs étapes, du système de transport guidé que constitue la ligne 15.

Les projets de DPS seront transmis au STIF et à RATP-GI pour observations.

La démarche sécurité mise en place sur les premiers tronçons de la ligne 15 sera reconduite sur les autres tronçons de la ligne. Cette démarche a pour objectif d'unifier l'ensemble des tronçons d'une même ligne. De ce fait, l'approche sécuritaire et sur les critères exportés sera reconduite sur le tronçon ligne 15 Est. Les contraintes exportées vers l'exploitant et les mainteneurs feront l'objet d'une évaluation par le STIF et RATP-GI durant toutes les phases du projet.

Le dossier de sécurité d'un tronçon doit prendre en compte dans la démonstration de sécurité l'enjeu de la connexion à la ligne déjà en exploitation. Pour minimiser les interférences avec les zones exploitées, les tronçons en travaux seront isolés des tronçons exploités par des dispositifs ad hoc. De plus, en préalable aux raccordements aux lignes en exploitation, une approche sécurité système globale sera mise en place pour prendre en compte les tronçons de ligne 15 déjà en service, en relation avec le gestionnaire d'infrastructures RATP, le STIF et l'exploitant (qui sera désigné par le STIF) des tronçons en service.

➤ S'agissant des interconnexions ferroviaires :

Toutes les gares de la ligne 15 Est feront l'objet d'une démarche de pôle d'intermodalité. Pour chaque pôle, un pilote (collectivité locale ou établissement public d'aménagement) sera désigné et aura la charge de mener une étude pour définir un projet de pôle. Cette étude sera réalisée avec le concours de la Société du Grand Paris à hauteur de 100 000 € au maximum. L'ensemble des modes de déplacements seront pris en compte dans le cadre de cette étude et notamment les bus, la marche et les vélos.

Chaque action du programme d'aménagements qui sera défini à l'issue des études de pôle sera associée à un maître d'ouvrage, un coût, un financement et un planning. Les actions projetées dans le cadre des études de pôle s'articuleront avec les aménagements déjà envisagés par la Société du Grand Paris aux abords immédiats des gares, permettant ainsi une prise en compte des enjeux d'intermodalité à toutes les échelles.

La Société du Grand Paris réalisera et financera les aménagements situés sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage, en particulier ceux relatifs au parvis des gares Grand Paris Express.

A l'inverse, la réalisation de points d'arrêt bus nouveaux ou de pôles bus nouveaux, ainsi que les éventuelles modifications d'accès viaire, ne font pas partie des attributions ni du périmètre de maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, sauf cas particulier des équipements directement affectés du fait des chantiers du Grand Paris Express. La Société du Grand Paris prendra ainsi en charge la reconstitution des équipements d'intermodalité qui auront pu être affectés pendant les travaux, soit en assurant une restitution à l'identique, soit en prenant en compte le programme d'intermodalité qui aura été établi à l'échelle du pôle relatif à chacune des gares concernées.

➤ S'agissant des travaux :

Les sites d'évacuation des déblais prévus par la Société du Grand Paris correspondent à une évolution de l'organisation des travaux envisagée au schéma de principe du STIF, pour des raisons de faisabilité technique.

La Société du Grand Paris précise en outre que le report de l'évacuation des déblais du tunnel de la section « Rosny Bois Perrier – Champigny Centre » depuis l'ouvrage annexe « OA 744 » (Gare du Plant) vers la gare Val de Fontenay répond à une demande du maire de Champigny-sur-Marne : cette mesure a pour objectif de réduire les nuisances pour les riverains de la commune de Champigny-sur-Marne, déjà fortement sollicités par les travaux de la ligne 15 Sud. Cette décision de transférer l'évacuation des déblais a été validée en comité de pilotage par le maire de Fontenay-sous-Bois.

La Société du Grand Paris sera particulièrement vigilante à la bonne articulation des emprises et des phasages de travaux avec les autres opérations de transport prévues sur le pôle de Val de Fontenay, en lien avec le projet de restructuration du site du Périphère et le fonctionnement des transports existants. La Société du Grand Paris poursuivra la coordination engagée avec les autres maîtres d'ouvrage tout au long des phases d'études et de travaux.

L'organisation des travaux sera approfondie au cours des phases d'études ultérieures, dans une optique d'exemplarité environnementale et de minimisation des nuisances. La Société du Grand Paris ne peut toutefois s'engager à ce stade sur l'atteinte des objectifs d'évacuation des déblais alternative à la route figurant au schéma de principe du STIF.

Le dossier d'enquête précise, au chapitre D4 de la pièce D, que l'impact de la réalisation du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre sur l'exploitation des sections de la ligne 15 déjà en service, tel qu'apprécié au stade des études préliminaires, sera minimisé, aussi bien pendant les travaux du tronçon qu'à l'occasion de ses deux étapes programmées de mise en service, du fait d'interfaces quasi inexistantes avec les ouvrages déjà réalisés.

Le transfert de maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 Est à la Société du Grand Paris, déjà maître d'ouvrage des lignes 15 Sud et 15 Ouest, permettra en outre de traiter ces interfaces au mieux : l'organisation des études et des travaux sur les principaux points d'interface (Saint-Denis Pleyel, Champigny Centre) sera travaillée afin de réduire l'impact sur les lignes en exploitation.

Les études préliminaires complémentaires et les études de maîtrise d'œuvre de la ligne 15 Est permettront d'établir :

- un phasage de travaux détaillé pour le raccordement des infrastructures du tronçon à celles des tronçons déjà réalisés et exploités, pour les trois points identifiés : Saint-Denis Pleyel, Rosny Bois Perrier, Champigny Centre. Compte tenu de la longueur des arrière-gares concernées (Saint-Denis Pleyel, Rosny Bois Perrier, Champigny Centre), les travaux ne devraient pas avoir d'impact sur les manœuvres de retournement des rames aux terminus exploités ;

- les modalités de « basculement » de l'exploitation et de la maintenance de la ligne 15 en vue de l'ouverture au service voyageurs des tronçons nouvellement réalisés : ces dispositions feront l'objet d'une définition partagée entre la Société du Grand Paris, le STIF et le gestionnaire d'infrastructures RATP, ainsi qu'avec l'exploitant désigné par le STIF sur les tronçons de la ligne 15 déjà en service.

Les enjeux de continuité de l'exploitation et de qualité du service seront pris en compte en priorité pour la définition de ces éléments, qui s'accompagnera d'une évaluation précise des impacts associés.

### Éléments à préciser dans le cadre des études ultérieures

#### ➤ Les travaux

La Société du Grand Paris prend bonne note des demandes du STIF relatives aux techniques constructives, à l'impact des travaux sur les infrastructures existantes, à la compatibilité et la coordination des travaux du projet avec les autres chantiers environnants, à la mise en place de services de transport de substitution et à la restitution des équipements d'intermodalité impactés pendant les travaux.

Le dossier d'enquête (pièce D / chapitre D4 et pièce G.2 / partie 3.2) présente d'ores et déjà les incidences possibles des travaux de réalisation du projet sur le réseau de transport en commun en exploitation, telles qu'identifiées dans le cadre des réflexions menées jusqu'à présent en concertation étroite avec le STIF et les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures SNCF et RATP.

L'ensemble de ces éléments seront approfondis et détaillés en coordination avec les études préliminaires complémentaires puis les études de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris, avec l'objectif d'identifier des modalités et des calendriers de réalisation permettant de minimiser les impacts sur la circulation des trains et le service aux voyageurs.

#### ➤ L'intermodalité

Les études de pôle seront réalisées concomitamment aux études de la Société du Grand Paris afin que la démarche de pôle prenne en compte les contraintes d'insertion des gares et leurs caractéristiques et, réciproquement, que les gares puissent intégrer les contraintes physiques de chaque pôle (voirie, topographie, etc.) et le projet de pôle esquissé, dans l'objectif de proposer des aménagements les plus efficaces possibles pour les voyageurs. Dans ce cadre, l'ensemble des modes de déplacements seront pris en compte, conformément aux prescriptions formalisées par le STIF.

#### ➤ Les gares

La Société du Grand Paris prend bonne note des demandes du STIF relatives à la programmation et aux services en gare.

Dans le cadre des études ultérieures, les gares de la ligne 15 Est seront étudiées dans le respect des objectifs fonctionnels transversaux suivants, communs à toutes les gares du Grand Paris Express :

- accueillir les voyageurs dans des espaces agréables et clairement organisés et leur offrir tous les services nécessaires à la maîtrise et la réalisation de leur déplacement jusqu'à la destination finale, voire offrir des services pratiques complémentaires visant à faire de la gare un lieu de vie qui prolonge la ville ;
- faciliter les cheminements des voyageurs en assurant le confort physique (dimensionnement, mécanisation des dénivelés...) et psychologique (ambiance, repérage, guidage) et en garantissant l'accessibilité pour tous ;

- gérer les lieux en mettant en place les moyens d'assurer la maîtrise du service et des espaces, d'en garantir les sécurités (sécurité incendie et sécurité publique) et de maintenir dans le temps la qualité du service offert.

Du personnel, en présence permanente ou en intervention ponctuelle, est prévu dans chacune des gares pour assurer :

- des fonctions d'exploitation (relation de service, supervision des espaces et des équipements, contrôle des titres de transports, entretien, sécurité...);
- des fonctions commerciales ;
- ainsi que des missions ponctuelles de sécurité (pompiers, forces de police) et de maintenance.

Des locaux de travail et des locaux sociaux ont été prévus pour l'ensemble de ces personnels dans chaque gare.

Les thématiques d'information, de services, d'accessibilité, de sûreté et de confort de l'ensemble des espaces en gare (aussi bien espaces publics qu'espaces réservés) s'appuient sur le référentiel de conception des gares du Grand Paris Express, élaboré par la Société du Grand Paris et partagé avec le STIF. En particulier, l'information voyageurs et les services en gare font l'objet de groupes de travail spécifiques. Ces thématiques seront bien entendu développées et approfondies dans les phases ultérieures de conception.

L'ensemble des études sera mené dans le respect des normes en vigueur et des éléments de cadrage du STIF, tout en restant attentif aux évolutions d'usages et aux opportunités offertes par les nouvelles technologies.

### **Les coûts**

S'agissant des coûts de fonctionnement du projet, l'évaluation du coût de maintenance patrimoniale nécessite une définition précise des différents matériels et équipements à mettre en œuvre sur l'ensemble du tronçon et de leur périodicité de maintenance ou de renouvellement. Ces éléments, qui seront établis dans les phases d'études à venir, permettront d'élaborer une chronique des coûts de maintenance patrimoniale qui sera alors communiquée au STIF.

Si les études relatives à la maintenance des infrastructures des lignes 15, 16 et 17 ainsi que les études de conception des tronçons « Ligne 16 / 17 Sud », « Ligne 15 Ouest » et « Ligne 15 Est » confirment l'opportunité de réalisation d'une voie de liaison entre les lignes 15 et 16-17, le coût de réalisation de cet ouvrage devra faire l'objet d'un dossier d'opération d'investissement approuvé selon les règles constitutives de la Société du Grand Paris.

### **Les comités de pôles**

Toutes les gares de la ligne 15 Est feront l'objet d'une démarche de pôle d'intermodalité. Pour chaque pôle, un pilote (collectivité locale ou établissement public d'aménagement) sera désigné et aura la charge de mener une étude pour définir un projet de pôle. Cette étude sera réalisée avec le concours de la Société du Grand Paris à hauteur de 100 000 € au maximum par pôle.

## **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête considère que la SGP répond globalement aux observations du STIF en particulier concernant le remisage et l'exploitation, les gares de part sa politique Qualité Sécurité Environnement, la sécurité, les interconnexions ferroviaires, l'intermodalité, les aspects techniques des travaux (hors déblais), les coûts et les études de pôles.

Concernant la réserve indiquée par le STIF, la Société du Grand Paris précise qu'elle a modifié en conséquence la pièce H du dossier, en y intégrant un bilan socio-économique prenant en compte les niveaux de fréquentation et les indicateurs socio-économiques présentés au schéma de principe élaboré par le STIF.

La Commission d'Enquête remarque que malgré les demandes exprimées par le STIF et les prises en compte faites par la SGP, la pièce H du dossier soumis à enquête - Etude Socio-économique – n'est pas autosuffisante et suffisamment pédagogique.

Concernant les travaux et principalement l'évacuation des déblais par voies alternatives (fluviales ou ferroviaires), la commission regrette que l'objectif que s'était fixé le STIF d'un minimum de 50% ne soit plus celui retenu par la SGP et qu'elle ne précise pas plus explicitement les raisons techniques de ce choix.

Pour sa complète information, la Commission d'Enquête a donc décidé d'intégrer un certain nombre de question au Procès-verbal de synthèse.

## Examen de la concertation inter-administrative

### Réunion de clôture de la consultation interservices

La circulaire du 5 octobre 2004, relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales, recommande une concertation avec les services de l'Etat avant l'enquête publique afin que « puisse être présenté à l'enquête publique un projet de qualité, conforme à la réglementation ». Cette concertation organisée à l'initiative du préfet donne lieu à la réception d'avis qui doivent être insérés dans le dossier d'enquête. La concertation inter-administrative (CIA) prend fin par la réunion de clôture de la consultation interservices.

Cette réunion s'est tenue le 2 février 2016, en présence des divers représentants des personnes publiques consultées, de la maîtrise d'ouvrage ...

Elle a permis de rassembler différents avis accompagnés des réponses de la maîtrise d'ouvrage, dans le compte-rendu versé au dossier d'enquête publique.

### Ensemble des avis

Parmi les 75 collectivités, chambres consulaires et administrations et entreprises avisées, 29 ont émis un avis lors de cette réunion (Cf. Pièce J.5 du dossier d'enquête précisant les 75 personnes consultées et les 29 avis émis).

Les avis exprimés étaient globalement favorables au projet.

Pour une meilleure compréhension du document la Société du Grand Paris a divisé les différents avis en sept catégories :

- Procédures
- Caractéristiques du projet
- Réseaux concessionnaires et servitudes
- Impacts sur les milieux naturels, le paysage et le patrimoine
- Impacts sur le milieu humain et travaux
- Déplacements et réseaux de transport
- Sécurité

La plus part des avis sont des avis techniques qui ne modifient pas notablement l'équilibre global du projet, ne sont donc repris ci-dessous les avis et les réponses du maître d'ouvrage ayant un impact significatif sur le projet :

- **Procédures**  
Néant
- **Caractéristiques du projet**  
RATP-GI (Conception)

Le rayon de courbure de la voie est un paramètre de conception qui peut avoir un impact significatif sur le coût de maintenance de la voie. Afin de limiter les effets combinés de la vitesse maximale, du tonnage journalier et de la sinuosité du tracé, il est recommandé d'utiliser des rayons supérieurs à 800m. Le tracé des inters stations Champigny centre – Nogent le Perreux, Bondy-Rosny et Bobigny Drancy – Bobigny P. Picasso présente des courbes particulièrement serrées de rayon avoisinant les 250 mètres, ce qui nécessitera une surveillance et une maintenance renforcées afin de garantir la disponibilité et la sécurité, et aura donc un impact sur les coûts de maintenance.



### **Réponse de la maîtrise d'ouvrage**

Le tracé présenté dans le DEUP est pour l'essentiel celui des Études Préliminaires du STIF qui a été conçu avec les règles de conception géométriques suivantes :

- valeur minimale normale du rayon en plan : 250 m,
- valeur minimale exceptionnelle du rayon en plan : 200 m en sortie de gare, en tranchée couverte ou en tunnel creusé en méthode traditionnelle.

Bien que la valeur minimale exceptionnelle ne soit jamais utilisée, le tracé présente en effet un caractère sinueux qui résulte pour l'essentiel des contraintes d'implantation des gares.

Les possibilités de tendre le tracé seront analysées pour réduire les contraintes sur la maintenance afin si possible d'en diminuer les coûts. A noter la prise en compte dans le DEUP d'une variante de tracé entre les gares de Drancy-Bobigny et de Bobigny Pablo Picasso qui a permis de supprimer un rayon de 250 m.

#### **SNCF (Faisabilité technique)**

Aucune étude n'a été menée par SNCF Réseau permettant de se prononcer sur la faisabilité du scénario de raccordement ferroviaire du site SMR/SMI de la Garenne au RFN au sud de la gare de Rosny-sous-Bois.

Aussi le projet d'embranchement nécessitera, au cours des phases ultérieures, des études de la solution proposée pour en déterminer les conditions de sa faisabilité :

- vis-à-vis des travaux d'infrastructures à réaliser, afin de s'assurer de la faisabilité technique du raccordement, dévaluer les impacts des travaux sur les installations existantes du RFN et l'exploitation ferroviaire, et de définir le calendrier de réalisation de telles installations ;
- vis-à-vis de l'exploitation ferroviaire afin de vérifier la possibilité d'insérer les sillons nécessaires à l'approvisionnement du site, dans les circulations existantes.

Un scénario alternatif d'évacuation des déblais issus du tunnelier est envisagé par le chemin de fer depuis le faisceau ferroviaire dit de « Montgolfier ».

Aucune étude n'a été menée par SNCF Réseau concernant l'évacuation des déblais par voie ferroviaire depuis le site des voies de services du site de Montgolfier.

Cette solution doit donc être confirmée dans les phases ultérieures au regard de la faisabilité d'aménager le site (base travaux de traitement des déblais, sillons circulations chantier, impacts des trains chantier sur l'exploitation des lignes embranchées, utilisation terrains SNCF, ...)

### **Réponse de la maîtrise d'ouvrage**

La Société du Grand Paris prend note de cette observation de la SNCF. Cette question sera traitée de manière conjointe dans le cadre des études préliminaires complémentaires, en cours, et des études de maîtrise d'œuvre à suivre.

#### **DRIEA –UT 94 (Interfaces avec les opérations d'aménagement)**

L'implantation d'un double puits d'entrée à Val-de-Fontenay diffère du scénario porté initialement par le STIF concernant la cinématique des tunneliers : puits de départ du tunnelier localisé à Champigny (secteur de la gare du Plant offrant des possibilités d'évacuation de déblais par voie ferroviaire) et puits localisé à Rosny-Bois-Perrier.

Deux points de vigilance apparaissent quant au scénario d'un double puits d'entrée à Val-de-Fontenay :

- - Le site est amené à connaître un développement important avec la réalisation de plusieurs projets d'aménagement urbain sur le quartier dont la création du campus Société Générale. Le site de Val-de-Fontenay est également concerné par plusieurs projets de transport en plus de la ligne 15 Est : prolongement du T1 jusqu'à Val-de-Fontenay à horizon 2019 et prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val-de-Fontenay à horizon 2030.

L'implantation d'un double puits d'entrée de tunnelier de la ligne 15 Est doit être compatible avec le puits d'entrée de tunnelier associé au prolongement de la ligne 1 du métro également situé au niveau du Péripôle.

- Le site de Val de Fontenay n'offre pas la possibilité d'évacuer les déblais par un mode alternatif au mode routier : les déblais seraient donc évacués par camions via l'A86 qui supporte d'ores et déjà un très fort trafic. Le nombre maximum de camions par jour est estimé à 165/jr en cas d'implantation d'un double puits d'entrée. A ces rotations s'ajouteraient celles des camions issus des autres chantiers présents sur le secteur : aménagement du Péripôle, prolongement du métro 1 jusqu'à Val-de-Fontenay.

Les travaux de prolongement de la ligne de métro 1 entraîneraient une augmentation de 50% des rotations de camions en cas de concomitance des chantiers.

La gestion des interfaces entre les différents chantiers, le calage des projets aussi bien temporellement que physiquement, mériteraient d'être davantage développés dans le dossier d'enquête publique.

Par ailleurs, les impacts du projet en phase travaux sur l'exploitation de la future ligne de tramway T1 (horizon de mise en service : 2019) et des lignes de bus du secteur devront être réévalués à mesure de l'avancée des études de manière à limiter l'impact subi par les voyageurs concernés.

### **Réponse de la maîtrise d'ouvrage**

Sur le site de Val de Fontenay, des réflexions sont menées pour raccourcir les distances de transport jusqu'à l'A86 (pistes de chantier dans l'emprise du futur Peripole) et pour adapter, dans la mesure du possible, les horaires de transport aux heures les moins chargées de l'A86 moyennant du stockage des déblais sur les emprises aux heures de pointe.

Concernant la gestion des interfaces de chantiers, y compris en période de fonctionnement des tunneliers M1- M15, et l'impact sur l'exploitation du T1, des réunions d'interfaces avec les maîtres d'ouvrages des projets concomitants sont organisées de façon régulière et se poursuivront tout au long des phases d'études et de travaux pour assurer une coordination optimale. Les acteurs concernés sont informés.

### **DRIEA –UT 93 (Interfaces avec les opérations d'aménagement)**

La DRIE rappelle que la conception, puis l'implantation des gares de cette ligne devront respecter plusieurs contraintes : articulation avec les autres projets de transport prévus ou existants (prolongement de la ligne 12, tangentielle légère nord, Tzen 3, etc.), dimensionnement adapté des accès et des correspondances, accessibilité des gares depuis les différents secteurs qu'elles pourront desservir, et cohérence de la conception des gares au vu de leur environnement urbain. Enfin, les chantiers devront être conduits dans un

souci de respect de l'environnement ; il s'agira en particulier de minimiser les nuisances occasionnées et de veiller à une gestion optimale des déblais.

La DRIEA attire particulièrement l'attention du maître d'ouvrage sur le secteur du pont de Bondy qui présente des enjeux de mutation considérables et qui fera l'objet d'un contrat d'intérêt national comme annoncé lors du comité interministériel du Grand Paris du 15 octobre 2015.

En effet, à la dynamique de reconversion urbaine en cours le long du canal de l'Ourcq, s'ajoute le quartier de « Bobigny-Bondy-Drancy », qualifié d'intérêt national au titre du nouveau programme de renouvellement urbain (NPNRU). Sur ce secteur, deux enjeux sont identifiés pour la ligne 15 :

- le mode opératoire des travaux devra minimiser les impacts sur le trafic automobile, notamment au niveau du réseau autoroutier ;
- l'accessibilité de la gare depuis les secteurs en renouvellement urbain.

Par ailleurs, pour ce pôle ainsi que pour celui de Pablo Picasso, le chantier de la ligne 15 ne devra pas entraver l'exploitation du tramway T1.

### **Réponse de la maîtrise d'ouvrage**

Concernant la conception des gares, leur articulation avec les autres projets de transport prévus ou existant est bien prévue. Notamment les correspondances avec le prolongement de la ligne 12, tangentielle légère nord, Tzen 3 sont précisées dans le descriptif de chaque gare figurant en pièce D. Le dimensionnement des gares, de leurs accès et correspondances fait l'objet d'études de trafic fines menées par un groupe de travail associant la SGP, le STIF, la SNCF et la RATP.

Le secteur du Pont de Bondy représente effectivement des enjeux considérables.

Concernant l'impact des travaux sur le trafic automobile et les déplacements, l'organisation du chantier, en liaison avec les communes et les gestionnaires de voiries permettra de minimiser les perturbations occasionnées au trafic routier : planification du chantier, itinéraires pour l'approvisionnement et l'évacuation des déblais, dispositifs d'information, plan de circulation adapté le cas échéant....

Enfin, la gare sera conçue pour être accessible depuis les secteurs en renouvellement urbain.

### **Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis (Conditions de desserte du projet)**

Le CD93 demande qu'une solution puisse être trouvée avec le STIF, dans la desserte du centre-ville de Drancy et qu'en substitution à la branche Est de la ligne Orange, soit confirmée la réalisation du prolongement de la ligne 11 entre les gares de Rosny-Bois Perrier et de Noisy-Champs.

### **Réponse de la maîtrise d'ouvrage**

Conformément aux orientations du premier ministre du 6 mars 2013, le bilan de la concertation de la Ligne Orange approuvé au Conseil du STIF du 11 décembre 2013 acte, à l'issue des échanges entre le maître d'ouvrage STIF, la population et l'ensemble des acteurs locaux, la séparation de la Ligne Orange en deux projets distincts : la Ligne 15 Est reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre d'une part, et le prolongement de la ligne 11 de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs d'autre part.

Ce bilan conclut notamment sur la décision du Conseil du STIF de poursuivre les études de la Ligne 15 Est (Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre) d'une part et du

prolongement de la ligne 11 du métro de Rosny Bois Perrier à Noisy-Champs d'autre part, en cohérence avec les arbitrages de l'État.

Le projet de prolongement de la ligne 11 est porté par la STIF et la RATP.

Concernant la desserte du centre-ville de Drancy, la Société du Grand Paris rappelle que le Conseil du STIF du 11 décembre 2013 a approuvé à l'unanimité le bilan de la concertation et les conditions de poursuite des études. En particulier, la non opportunité d'une station supplémentaire de la ligne 15 au centre-ville de Drancy a été confirmée en s'appuyant sur les études techniques et de trafic conduites par le STIF.

Deux amendements, approuvés également à l'unanimité ont complété la délibération initiale :

- Le premier déposé par Madame Aude LAGARDE, propose que des études soient lancées en vue de la desserte du centre-ville de Drancy par un métro en 2035,
- Le second, déposé par Madame Corinne VALLS propose la réalisation d'une étude d'ensemble de la desserte de Drancy avec un zoom sur le centre-ville, tous modes confondus.

Le STIF dans son courrier du 11 mars 2014 adressé à Monsieur Jean-Christophe LAGARDE, indique que ces études, dont le démarrage est conditionné par un accord quant à leur financement (État, Région Île-de-France, collectivités territoriales) seront lancées par le STIF dans un calendrier compatible avec ces échéances.

#### ➤ **Réseaux concessionnaires et servitudes** **SEDIF (Réseau)**

Une attention particulière doit être portée à la compatibilité du projet avec le fonctionnement de l'usine de production d'eau potable (à partir d'eaux souterraines de la nappe de l'Yprésien) située avenue du Général Leclerc à Pantin, à proximité du tracé, pour laquelle une procédure d'instauration des périmètres de protection est en cours. Ce point semble ne pas avoir été analysé dans l'étude d'impact du fait de la méthodologie utilisée pour l'évaluation des impacts.

L'annexe III présente la position relative des installations existantes du SEDIF et du projet envisagé par la Société du Grand Paris. L'instruction de cette problématique nécessite des échanges étroits entre la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage de l'opération et le SEDIF. Ces derniers devront être coordonnés au niveau de la Société du Grand Paris afin de consolider au mieux la traçabilité des données fournies par le SEDIF.

Plus généralement, l'analyse de l'impact du projet sur la ressource en eau souterraine et sa compatibilité avec l'usage « production d'eau potable » devrait être analysée selon un fuseau d'étude plus large, compte tenu de la spécificité du compartiment environnemental concerné, en l'occurrence les ressources en eau souterraine. A ce titre, l'étude des impacts sur l'usine à puits du SEDIF située à Pantin devrait être incluse.

Compte tenu du nombre de projets de transports en commun et d'aménagements en Île-de-France, une planification pluriannuelle des actions est devenue indispensable afin que le service de l'eau puisse prioriser au mieux les différentes études et travaux d'accompagnement.

S'agissant d'un projet de type « métro », la prise en charge intégrale du coût des différentes modifications sur les installations du SEDIF devra être assurée par le budget de l'opération de transport.

De même, les extensions ou renforcements du réseau public de distribution ou de transport rendus nécessaires pour couvrir l'augmentation des besoins de desserte ou la défense incendie sont totalement à la charge des différents pétitionnaires.

### **Réponse de la maîtrise d'ouvrage**

La Société du Grand Paris prend bonne note des points de vigilance soulevés par le SEDIF.

S'agissant de l'usine de production d'eau potable située avenue du Général Leclerc à Pantin, celle-ci est située en dehors de la zone d'étude restreinte à plus d'1,5 km des ouvrages de la Ligne 15 Est, il n'y aura donc pas d'impact direct sur cette usine. De plus, les études hydrogéologiques menées montrent qu'à ce stade de définition du projet, le pompage résiduel est faible et n'entraîne qu'un impact limité (quelques centimètres) sur les niveaux piézométriques, circonscrits aux abords des gares. Le risque d'impact indirect sur l'usine de Pantin est donc faible. Néanmoins, ce point fera l'objet d'une attention particulière, notamment dans le cadre de l'élaboration du futur dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau nécessaire au démarrage des travaux, pour lequel de nouvelles modélisations hydrogéologiques seront réalisées.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris est intéressée par les plans des périmètres de protection en cours de définition que le SEDIF pourrait lui transmettre.

La planification pluriannuelle des actions de transport en commun et d'aménagement en Île-de-France dépasse le champ de compétence de la Société du Grand Paris.

Le maître d'ouvrage prend effectivement en charge l'ensemble des coûts relatifs aux déviements de réseaux qui sont la conséquence directe du projet de transport.

#### ➤ **Impacts sur les milieux naturels, le paysage et le patrimoine**

Néant

#### ➤ **Impacts sur le milieu humain et travaux**

##### Département de Seine-Saint-Denis (Evacuation des déblais)

En matière d'évacuation des déblais et d'approvisionnement des chantiers, le CG93 souhaiterait qu'une ambition plus importante soit mise en œuvre afin de privilégier les modes de transport fluvial et ferré, en élargissant par exemple le recours au transport fluvial pour des sites situés à moins de 5km de la voie d'eau. Il sera en outre indispensable que le plan de circulation générale, durant la phase chantier, soit cohérent avec les besoins de desserte routière du territoire.

### **Réponse de la maîtrise d'ouvrage**

Concernant l'évacuation des déblais, la Société du Grand Paris cherche à privilégier les modes de transports alternatifs (fluvial et ferré), comme cela est rappelé dans la pièce G.4.2 (Schéma Directeur d'Évacuation des Déblais), page 13.

Les plus importants sites d'extraction de déblais étant les puits d'entrée de tunneliers, leur positionnement a été recherché à proximité de voies navigables ou ferroviaires.

Ainsi, l'ouvrage annexe 641 (puits d'entrée de trois tunneliers) est localisé à proximité immédiate du canal Saint-Denis et la gare Pont de Bondy (puits d'entrée d'un tunnelier) est située au niveau du canal de l'Ourcq. Les deux points d'intersection entre le tracé de la Ligne 15 Est et les canaux Saint-Denis et de l'Ourcq sont donc mis à profit pour placer des puits d'entrée de tunnelier, permettant d'envisager une évacuation par voie fluviale des déblais recueillis au niveau de ces deux puits.

Deux puits d'entrée de tunnelier (gares Fort d'Aubervilliers et Val de Fontenay) restent positionnés à l'écart des voies fluviales ou ferroviaires et nécessiteront une évacuation par le mode routier. Le recours au transport alternatif pour ces deux sites ne serait pas pertinent puisqu'il nécessiterait des pré acheminements par voie routière sur plusieurs dizaines de kilomètres, alors que des voies routières principales telles que l'A86, l'A3 ou les RN1, RN2 et RN3 peuvent être rapidement rejointes pour desservir tous les types d'exutoires.

Ainsi, l'option routière a été retenue par défaut (difficultés pour recourir à la voie d'eau) ou lorsque des volumes moins conséquents que ceux issus des tunneliers sont envisagés. C'est pourquoi, les déblais liés à la réalisation des gares et des ouvrages annexes ou d'entonnement seront évacués par la route, à l'exception des gares Stade de France et Pont de Bondy, du fait de leur proximité avec les voies fluviales et les bases logistiques prévues pour les tunnels. De même, l'évacuation des déblais du site de maintenance se fera par la route.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris étudie la possibilité de mettre en place un puits d'entrée de tunnelier à proximité d'un faisceau ferroviaire situé non loin de la ZAC Montgolfier entre Villemomble et Rosny-sous-Bois, qui pourrait permettre d'envisager une évacuation des déblais issus de ce puits par voie ferroviaire.

De manière générale, les circuits d'évacuation par voie routière vont être étudiés de manière détaillée dans le cadre des Études Préliminaires Complémentaires en cours et des études de maîtrise d'œuvre à venir afin de définir les mesures à mettre en place pour minimiser les perturbations occasionnées au trafic routier : planification du chantier, itinéraires pour l'approvisionnement et l'évacuation des déblais, dispositifs d'information, plan de circulation adapté le cas échéant. En tant que gestionnaire de voirie, le département sera associé aux réflexions sur les modalités et les itinéraires d'évacuation des déblais, ainsi que les communes pour le choix des itinéraires de moindre impact.

- **Déplacements et réseaux de transport**  
Néant
- **Sécurité**  
Néant

### **Commentaires de la Commission d'Enquête sur la concertation inter administrative**

La Commission d'Enquête a pris bonne note des avis rendus principalement techniques et la qualité des réponses du maître d'ouvrage.

Elle retient cependant les points suivants :

- La problématique de la desserte de Drancy ;
- SNCF Réseau n'a mené aucune étude permettant de se prononcer sur la faisabilité du scénario de raccordement ferroviaire du site SMR/SMI de la Garenne au RFN au Sud de la gare de Rosny-sous-Bois, ou sur un scénario alternatif d'évacuation des déblais issus du tunnelier envisagé par chemin de fer depuis le faisceau ferroviaire dit de « Montgolfier » ;
- L'absence totale d'avis des Canaux de Paris qui constituent un élément important pour l'évacuation des déblais, tant par le canal Saint-Denis que par celui de l'Ourq ;
- La volonté de la SGP d'évacuer les déblais sur le site de Val de Fontenay par voie routière et de raccourcir les distances de transport jusqu'à l'A86 (pistes de chantier dans l'emprise du futur Péripole) et pour adapter, dans la mesure du possible, les horaires de transport

aux heures les moins chargées de l'A86, moyennant du stockage des déblais sur les emprises aux heures de pointe.

Au regard des éléments échangés lors de l'examen de la concertation inter-administrative, la Commission d'Enquête regrette les difficultés observées pour renforcer, tant l'approvisionnement que l'évacuation des déblais par des modes alternatifs à la route et recommande une action concertée renforcée entre tous les acteurs (SNCF-Réseau et les Canaux de Paris).





## OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUÊTE UNIQUE

### Procès-Verbal de fin d'enquête

Comme il a été précisé précédemment, et conformément aux dispositions du Code de l'environnement en matière d'enquête publique, un procès-verbal de fin d'enquête a été réalisé dans les 8 premiers jours suivant la réception des registres à l'issue de clôture de l'enquête et transmis à la maîtrise d'ouvrage le 6 juillet 2016. Le mémoire en réponse de celle-ci n'a été remis que 28/07/2016. Le procès-verbal est annexé au présent rapport et le mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage est situé au niveau du document 3 « pièces jointes ». (Cf. annexe n°2 et pièces jointes 7).

### Observations orales

La plupart des observations orales recueillies lors des permanences se retrouvent exposées dans les observations écrites déposées ou envoyées ou ont été présentées lors du dépouillement, afin d'être potentiellement intégrées aux questions posées à la maîtrise d'ouvrage dans le cadre du procès-verbal de fin d'enquête.

### Observations écrites

L'ensemble des observations écrites est constitué des observations :

- portées par le public sur les registres déposés en mairies ;
- remises en main propre lors d'une permanence
- déposées sur le site Internet mis à disposition à cet effet.

### Observations inscrites sur les registres d'enquête et courriers reçus

Un total de 16 registres d'enquête a été rempli sur les 13 communes concernées et dans les 2 préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

Ils comportaient chacun 30 feuillets, numérotés de 1 à 30, paraphés par un membre de la Commission d'Enquête. Ceux-ci sont restés durant toute la durée de l'enquête à la disposition du public pour l'enregistrement des réclamations, remarques, suggestions ou autres.

**279** observations, documents et courriers ont été déposés dans ces 16 registres d'enquête. Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure de leur réception. Les courriers adressés à la Présidente de la commission à la préfecture de Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, ont été annexés aux registres déposés dans ce lieu.

L'ensemble des observations déposées en ligne ont été imprimées et étaient consultables au siège de l'enquête publique, en Préfecture de la Seine-Saint-Denis, conformément à l'arrêté inter préfectoral du 25 avril 2016.

**367** observations ont été déposées sur le registre en ligne.

### **Bilan global**

L'enquête s'est déroulée sans incident notoire, dans de bonnes conditions d'organisation et le public a pu consulter le dossier et déposer des observations dans les registres mis à sa disposition et envoyer des courriers en préfecture de Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête.

L'affluence du public pour les dépôts sur les registres papier a été plutôt faible en début d'enquête, permanences comprises, pour s'intensifier progressivement, notamment sur certaines communes, telles Drancy ou Rosny-sous-Bois.

4 courriers, incluant la contribution de la commune de Noisy-le-Sec, ont été rédigés et sont arrivés après la date de clôture de l'enquête. Ils n'ont donc pu être examinés.

Plusieurs autres courriers sont également parvenus après clôture de l'enquête au siège de l'enquête, mais leur dépôt dans les temps sur les registres papier ou sur le registre dématérialisé a permis à la Commission d'Enquête de les dépouiller et les intégrer au rapport.

## EXAMEN DES OBSERVATIONS

### Remarque liminaire

L'ensemble des observations portées sur les registres et déposées par voie électronique mis à la disposition du public ont été résumées et numérotées par commune et par registre. Les numéros des observations et courriers des registres présents sur les 13 lieux d'enquête et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val de Marne ont été reportés dans le **tableau de synthèse** en annexe 1 du présent rapport, avec :

- en abscisses (colonnes), les différents thèmes abordés ;
- en ordonnées (lignes), les communes et registres concernés.

Ce dépouillement exhaustif a permis de faire apparaître des thématiques récurrentes dans les propos tenus par le public, les associations et les élus s'étant exprimés.

La consultation de ce tableau permet de visualiser rapidement les thèmes abordés, et leur occurrence. Il convient de noter que :

- les avis du public sont motivés, parfois sur plusieurs pages ;
- les correspondances des associations regroupent un grand nombre d'observations ;
- certaines observations ou parties d'observations ne concernent pas directement l'objet de l'enquête, et se regroupent dans le thème « divers »;
- une répartition binaire « pour » et « contre » le projet a semblée trop réductrice ;
- les questions posées par le public peuvent trouver leur réponse dans le dossier d'enquête ; mais le volume de celui-ci a le plus souvent découragé les intervenants, qui se sont contentés de se faire une opinion sur la base du dépliant mis à leur disposition.

Le dépouillement des courriels a également fait l'objet d'un dépouillement analogue, avec le même découpage thématique et selon la chronologie de déposition des observations, également présenté en annexe 1.

**279** observations, documents et courriers ont été déposés dans les 16 registres d'enquête. Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure de leur réception. Les courriers adressés à la Présidente de la commission à la préfecture de Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, ont été annexés aux registres déposés dans ce lieu.

**367** observations ont été déposées sur le registre en ligne.

**20** proviennent d'associations, 24 d'institutionnels et 29 de pétitions (plus ou moins formalisées selon des textes rigoureusement identiques, telles qu'à Drancy, Val de Fontenay, Orbival...), ont été déposées certaines étant déposées dans plusieurs lieux. Par ailleurs, la Commission d'Enquête a réceptionné 689 cartes avis en faveur du projet de la ligne 15 Est rassemblés par l'association Orbyval et 1 500 cartes réponses reçues par M le Maire de Drancy en faveur d'une gare dans son centre ville.

Même si un découpage « pour » ou « contre » le projet n'a pas de réel sens, mais juste une valeur informative, il convient de noter que sur 646 avis déposés, 36 (soit 5,6%) se déclarent formellement opposés au projet avec le tracé présenté, 324 (soit 50,7%) demandant des inflexions (Drancy ou autres) et 263 (soit 40,7%) se déclarant expressément favorables...

Il apparaît toutefois que l'ensemble des avis déposés ne se positionnent pas nécessairement expressément sur le tracé (pour, contre, réservé), expliquant pourquoi les chiffres ne se recoupent pas. En effet, certains avis expriment des réactions et inquiétudes par rapport aux travaux, à l'impact particulier supposé ou potentiel sur les biens (expropriations dégâts aux habitations, gênes...), les seuls avis opposés évoquent l'utopie, l'inutilité, le coût...

Tous les éléments déposés par le public ont ainsi fait l'objet d'un dépouillement exhaustif joint en annexe à ce procès verbal permettant ainsi de dégager des thématiques récurrentes, au nombre de 6 pour l'enquête portant sur la DUP et présentant de manière intégrale les observations portant sur les enquêtes de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 10 communes concernées.

Après la clôture de l'enquête, la Commission d'Enquête a établi un procès-verbal de fin d'enquête et interrogé la Société du Grand Paris sur l'ensemble des questions soulevées par le public.

Dans un souci de clarté et de lisibilité du traitement des observations, le développement et la réponse thématique ont ainsi été privilégiés. Les réponses de la maîtrise d'ouvrage, clairement identifiées, sont consignées dans la 3<sup>e</sup> partie de l'analyse thématique (Réponses et commentaires techniques). Elles sont issues de son mémoire en réponse qui figure dans le document 3 « pièces jointes » (pièces jointes 7).

## Thèmes développés

Les observations recueillies ainsi ont été classées : pour l'enquête portant sur la déclaration d'Utilité Publique, 6 thèmes se dégagent, organisés en sous-thèmes :

- Thème 1 : Le tracé et l'offre de service : tracé retenu et ses emprises, les gares, le SMR et ouvrages annexes, l'offre de service, la sécurité et la sûreté, le coût et l'impact socio-économique du projet ;
- Thème 2 : Les effets permanents du projet sur son environnement : les effets sur le paysage, l'environnement (s sol, qualité de l'air, pollution atmosphérique, impacts sonores, vibratiles) ;
- Thème 3 : Les travaux: le phasage, le calendrier prévisionnel, les impacts temporaires (évacuation des déchets, les impacts sonores, vibratiles, sur la circulation, le stationnement), les mesures d'accompagnement, l'information... ;
- Thème 4 : L'articulation avec les autres modes de déplacement : la circulation automobile, le stationnement, les modes actifs et l'intermodalité (correspondances réseau lourd des transports en commun et de surface) ;
- Thème 5 : Divers : tout ce qui ne concerne pas directement les thèmes précédents.

Les observations portant sur les enquêtes de mises en compatibilité des documents d'urbanisme des 10 communes concernées ont été traitées de manière distincte et rassemblées dans une seule thématique :

- Thème U : Enquêtes de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 10 communes .

Ce découpage permet de développer des réponses plus complètes, sans redondances inutiles. Des sous-thèmes permettent d'aborder les différents points soulevés, avec toutefois un recoupement inéluctable pour certains aspects, et un développement plus important de certains d'entre eux. Les questions particulières sont traitées à l'intérieur de ces thématiques.

La commission analyse ci-après les thèmes abordés par le public, selon un découpage en trois parties :

- **1<sup>ère</sup> partie** : les observations recueillies sur ce thème (synthèse des lettres et observations relatives à la problématique, renseignée par la Commission d'Enquête et organisée en sous-thème) ;
- **2<sup>e</sup> partie** : réponses et commentaires techniques des maîtres d'ouvrage associés dans un mémoire en réponse, qui a fait l'objet de compléments en réponse à la Commission d'Enquête
- **3<sup>e</sup> partie** : commentaires de la Commission d'Enquête.

La Commission d'Enquête a interrogé la maîtrise d'ouvrage sur ces différents thèmes dans le cadre de son procès-verbal de fin d'enquête. La position de la maîtrise d'ouvrage, exprimée dans son mémoire en réponse est intégrée dans l'analyse thématique au niveau de la 2<sup>e</sup> partie. Ce mémoire en réponse est également présenté dans le document 3 « pièces jointes » (pièces jointes 7).

## EXAMEN DES OBSERVATIONS ENQUÊTE DUP

### Thème 1 : Le tracé et l'offre de service

Cette ligne permettra de desservir très efficacement le nord-est du territoire d'Est Ensemble et constitue un levier de requalification et de développement sans précédent. Il est important pour la réussite des différents projets urbains de tenir le calendrier de réalisation de cette ligne 15 Est. Le territoire Est ensemble est particulièrement attentif aux bonnes conditions d'accès des gares, notamment pour les modes actifs et à la pacification des espaces publics dans des secteurs très marqués par les grandes infrastructures de transport (Pont de Bondy et Bondy en particulier). (Cf. Observation électronique courrier 7 : Est-Ensemble).

Ce thème regroupe l'ensemble des observations concernant le tracé de la ligne 15 Est proposé à l'enquête et l'offre de service afférente, et a rassemblé près de 75,5% des observations recueillies pendant l'enquête.

Ce thème très vaste a été divisé en plusieurs sous thèmes :

- Le tracé retenu et l'emprise concernée
- Les gares ;
- Les ouvrages annexes ;
- Le SMR/SMI ;
- L'offre de service ;
- La sécurité et la sûreté ;
- le coût du projet, le financement et l'impact socio-économique.

Plusieurs aspects peuvent toutefois, inéluctablement recouper les autres thèmes. Nous avons, par exemple, opté pour présenter les observations portant sur le calendrier du projet et les questions afférentes au niveau du thème 3 sur les travaux.

Globalement le tracé de cette ligne 15 Est est bien accepté, son principe de relier les banlieues entre elles sans passer par Paris est salué... et sa mise en service attendue avec impatience !

Toutefois certains tronçons sont interrogés, soit en raison d'un « doublement » de certaines lignes sur une partie du trajet, soit par rapport à la desserte des territoires communaux oubliés qui mobilise fortement.

L'implantation de certaines gares est questionnée, notamment la gare du Pont de Bondy, comme celles d'ouvrages annexes et aussi celle du SMR/SMI.

La bande DUP est questionnée à de nombreuses reprises, en dehors des cas spécifiques des ouvrages annexes, les interrogations sur les jardins familiaux du Fort d'Aubervilliers, l'école sur Rosny-sous-Bois ou encore du collège interdépartemental Saint-Denis - Aubervilliers.

Rejoignant les questionnements du CGI, la commission par ailleurs s'interroge sur les aspects financiers et l'impact socio-économique de la ligne.

## ➤ Le principe d'insertion et l'emprise concernée

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

La population Drancéenne (plus de 1 500 coupons remis au maire), mais également les élus et collectivités (Le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, Madame la présidente du STIF, Monsieur le maire de Bobigny...) se sont largement exprimés pour l'étude d'une gare en centre ville de Drancy dans le cadre de la ligne 15 Est.

Pour l'association Environnement 93 : « la gare prévue à Drancy est nécessaire à la ligne 15 Est. Si elle donne un nouvel accès aux transports aux habitants de ce territoire, elle ne doit pas par contre provoquer une sur densification contraire aux objectifs essentiels de l'amélioration de la qualité de vie. La « ville apaisée » induite par les nouveaux modes de transport doit maintenant servir en priorité des populations mal desservies sur cette région de la Seine-Saint-Denis. » (CF. obs. 348 - Environnement 93 - Registre électronique).

Mme Péresse, à la fin de son courrier relatif à la ligne 15 Est et à la gare en centre ville de Drancy a rajouté la note manuscrite suivante « Je suis personnellement, pour toutes ces raisons, favorable à la création d'une gare en centre ville de Drancy » (obs 364 du registre électronique).

Une étude complète réalisée par Citec « Drancy – desserte en transports collectifs. Expertise et recommandations pour un arrêt supplémentaire de métro de la ligne 15 du Grand Paris Express » a été commanditée par la commune et versée au registre (R2/154 sur le registre de Drancy).

### **Questions :**

1. *La desserte du centre ville de Drancy : les habitants de Drancy se sont exprimés en nombre afin de demander une station dans leur centre ville en argumentant les 70 000 habitants et le temps de transport (environ 30 minutes) pour traverser la ville et accéder aux stations de Bobigny. (Bobigny-Drancy ou Bobigny Pablo-Picasso).*
  - *Quelles sont les contraintes techniques et le temps d'étude nécessaire ? Quel en serait le coût ?*
  - *Quel serait l'impact sur le calendrier global ?*
  - *Quelles seraient les conséquences sur le temps de parcours de la globalité de la ligne 15 et l'impact sur l'attractivité de la ligne ? Une étude préliminaire sur l'impact socio-économique de cette éventuelle station a-t-elle été menée ou initiée ? Quel pourrait être l'impact positif ou négatif sur le TRI de la ligne 15 Est ?*
  - *Actuellement la circulation des bus vers les stations existantes est très difficile dans Drancy. Quelles mesures devraient être prises pour améliorer le rabattement vers la future gare de Drancy Centre ? Quelle insertion urbaine pourrait être envisagée ?*

## Réponse et commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage:

De manière liminaire, la SGP souhaite rappeler que la ligne 15Est est une émanation de la ligne orange ayant le statut de réseau structurant complémentaire au réseau de transport public du métro du Grand Paris, dont le STIF est le maître d'ouvrage « naturel » (elle ne fait pas partie du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011).

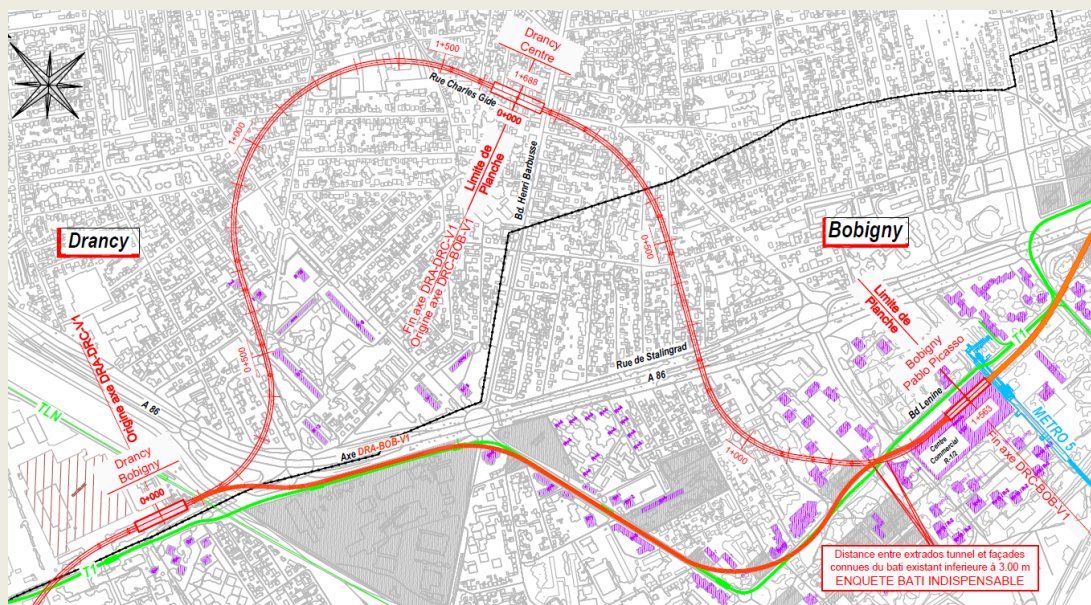
Une convention, par laquelle le STIF désigne la SGP maître d'ouvrage de la ligne 15 Est, a donc été signée le 28 avril 2015 en vue de définir les conditions de mise en œuvre de la maîtrise d'ouvrage par la SGP. Cette convention prévoit notamment que la SGP a pour obligation de respecter « les principales caractéristiques du tracé ainsi que le nombre de stations et leur localisation,... » définis dans « le cadre du programme, du planning et du coût d'objectif décrits au schéma de principe de la ligne 15 Est approuvé par délibération n°2014-478 du 10 décembre 2014 du Conseil du STIF. ».

Le dossier d'opération d'investissement (DOI) a été approuvé le 13 novembre 2015 par le conseil de surveillance de la SGP.

Suite à l'intervention de la Ville de Drancy lors de la réunion publique du 21 mars 2013, le STIF qui était encore maître d'ouvrage de la ligne a mené une étude de faisabilité sommaire en juillet 2013 qui a été alors transmise au Maire de Drancy. Il n'y a pas eu d'autre étude sur le sujet depuis.

L'étude sommaire réalisée en 2013 par le STIF explore 6 possibilités (avec ou sans déplacement des gares de Drancy-Bobigny et Bobigny Pablo-Picasso) de tracé pour la desserte du centre de Drancy et donne une première approche des conséquences techniques et financières pour la ligne de la réalisation de cette gare supplémentaire. L'analyse multicritères menée par le STIF retient une seule solution de tracé qui permet notamment de conserver les gares de Drancy-Bobigny et Bobigny Pablo-Picasso. En synthèse, les conséquences de ce tracé évaluées dans l'étude sommaire du STIF sont :

- Un allongement du tunnel de 1160m, 1 gare et 1 ouvrage annexe supplémentaire,
- Un approfondissement de la gare de Drancy-Bobigny,
- Un surcoût d'environ 207M€ en valeur 2012 hors matériel roulant et hors foncier (avec seulement 20% de provision pour risque à ce stade, ce qui est peu). Une estimation plus réaliste, sur la base des ratios issus des études plus récentes et plus avancées de la ligne 15 Est, serait de l'ordre de 290M€ (CE 01/12). Soit environ 9% d'augmentation du coût du projet de la ligne 15 Est, hors foncier et hors matériel roulant,
- un allongement du temps de parcours entre les gares encadrantes de 3 minutes environ du fait des rayons de courbure réduits et des temps de freinage et stationnement en gare.



L'étude sommaire réalisée par le STIF permet également d'affirmer que le positionnement et l'orientation de la gare de Drancy Centre, et donc du tracé de la ligne à cet endroit, à une importance cruciale sur le maintien des gares encadrantes : Drancy-centre et Bobigny Pablo-Picasso.

Sous l'éclairage de cette étude, le conseil du STIF du 11 décembre 2013 ne retient pas dans sa délibération l'ajout d'une gare nouvelle « Drancy-centre » sur la ligne 15 Est, mais s'engage à :

- tout mettre en œuvre pour une desserte métro du centre-ville de Drancy avant 2035,
- engager une étude de desserte du centre-ville.

La SGP estime que le STIF n'est pas formellement revenu sur cette décision ni dans le cadre de son avis sur le dossier d'enquête ni lors de l'enquête publique.

La création de la gare de Drancy Centre modifierait substantiellement la consistance et l'économie du projet de la ligne 15Est, ainsi que les bases techniques et socio-économiques sur laquelle a été signée la convention entre la SGP et le STIF.

Compte tenu de ce qui est exposé ci-avant, une telle modification nécessiterait :

- Une étude de faisabilité plus poussée, basée notamment sur des relevés de terrain (topographie, géotechnique, sensibilité du bâti),
- Une approbation préalable du conseil du STIF,
- Une approbation préalable de l'Etat, car la délibération du conseil de surveillance de la SGP approuvant une nouvelle convention SGP/STIF doit être également approuvée par les ministres de tutelle et celui du budget (article 24 du décret du juillet 2010),
- Une reprise de la procédure de déclaration de l'utilité publique l'ensemble de la ligne 15 Est.

#### *Questions :*

- *Quelles sont les contraintes techniques et le temps d'étude nécessaire ? Quel en serait le coût ?*
- *Quel serait l'impact sur le calendrier global ?*

Concernant l'impact sur le planning du projet de la ligne 15Est, l'analyse à ce stade de la SGP est la suivante :

Compte tenu de l'état d'avancement sommaire des études techniques et fonctionnelles (étude sommaire du STIF de 2013), cette modification du projet de la ligne 15Est nécessiterait des études préliminaires avant les études de maîtrise d'œuvre. Ces études préliminaires, accompagnées des relevés de terrain utiles (topographie, enquêtes bâties, sondages géotechniques, réseaux, ...) permettraient de valider la faisabilité technique du tracé proposé par l'étude sommaire du STIF, ainsi que ses conséquences sur les gares encadrantes. Elles devraient permettre également de localiser plus précisément la gare et ses accès, le nombre et la position exacte des ouvrages annexes supplémentaires, les emprises travaux locales, l'impact sur les systèmes de la ligne, l'impact sur la cinématique des tunneliers de la ligne (modification éventuelle de puits d'introduction de tunneliers) et d'apprécier l'impact sur le planning général de la ligne. Elles constitueraient les éléments techniques du cahier des charges des études de maîtrise d'œuvre sur cette nouvelle portion de ligne. On peut estimer à environ 6 mois+1 mois de validation technique la durée de réalisation des relevés de terrain et des études préliminaires.

S'engagerait alors, sur les bases des conclusions de ces études préliminaires, un processus d'approbation du nouveau tracé par le Conseil du STIF et l'État, conduisant à la production d'un nouveau dossier d'enquête publique. En particulier une étude d'impact complémentaire ainsi qu'une nouvelle étude socio-économique devraient être réalisées et viendraient alimenter ce nouveau dossier.

En supposant une prise de décision sur le nouveau tracé dès l'automne 2016, et compte tenu des délais d'études préliminaires, de production nécessaires pour les études environnementales (en particulier les contraintes d'inventaire faune / flore portent sur un cycle naturel complet d'un an) ainsi que du délai d'instruction inhérent à ce type de dossier, l'engagement d'une nouvelle enquête avant le début 2019 n'est guère envisageable, conduisant alors à un nouvel arrêté de DUP vers la fin de l'année 2019.

Pour aller au plus vite, les études d'avant-projet de la section considérée pourraient être engagées dès les conclusions de l'enquête complémentaire, sans attendre l'arrêté de DUP modificatif lui-même : le décalage par rapport au planning actuel serait alors de l'ordre de deux ans et demi. Une petite partie de ce décalage pourrait être



absorbé en anticipant les études sur le reste du tracé. Néanmoins, on peut évaluer à 2 ans a minima le retard dans la production de l'avant-projet complet de la ligne 15 Est, impactant d'autant la mise en service.

*Questions :*

- *Quelles seraient les conséquences sur le temps de parcours de la globalité de la ligne 15 et l'impact sur l'attractivité de la ligne ?*
- *Une étude préliminaire sur l'impact socio-économique de cette éventuelle station a-t-elle été menée ou initiée ? Quel pourrait être l'impact positif ou négatif sur le TRI de la ligne 15 Est ?*

Concernant l'impact de cette modification de tracé sur le temps de parcours, selon l'étude sommaire menée en 2013 par le STIF, la réalisation d'une gare à Drancy Centre impliquerait un allongement du temps de parcours entre les gares encadrantes de 3 minutes environ. Cet allongement du temps de parcours conduirait à une baisse d'attractivité de la ligne et, selon la modélisation faite par le STIF, à une baisse d'environ 1% des trafics de la ligne 15 (1000 voyageurs environs à l'heure de pointe du matin). Ainsi la hausse de trafic générée par l'ajout d'une gare supplémentaire serait plus que compensé par la baisse de trafic résultant de l'allongement du temps de parcours.

Compte tenu de la décision du conseil du STIF du 11 décembre 2013, il n'y a pas eu par la suite d'étude complémentaire sur l'impact socio-économique de l'ajout de cette gare sur la ligne 15 Est. Une nouvelle étude socio-économique devrait donc être réalisée. On ne peut écarter à ce stade que l'augmentation des coûts et la baisse de trafic puisse avoir un impact négatif sur le résultat de l'évaluation socio-économique (TRI et VAN). Il conviendrait effectivement de déterminer dans quelle mesure les bénéfices économiques associés à la desserte de Drancy centre compenseraient ou non ces pertes pour conclure sur un impact positif ou négatif de cette desserte concernant la rentabilité socio-économique du projet.

Toutefois la desserte du centre-ville de Drancy par une ligne de métro est une demande qui paraît légitime. L'enquête publique tout comme la concertation publique de la ligne 15 Est ont été l'occasion pour la collectivité d'exprimer cette demande.

C'est pourquoi la SGP tient à rappeler qu'une solution très adaptée aux attentes des drancéens est déjà proposée en parallèle de la réalisation du réseau structurant complémentaire du Grand Paris Express.

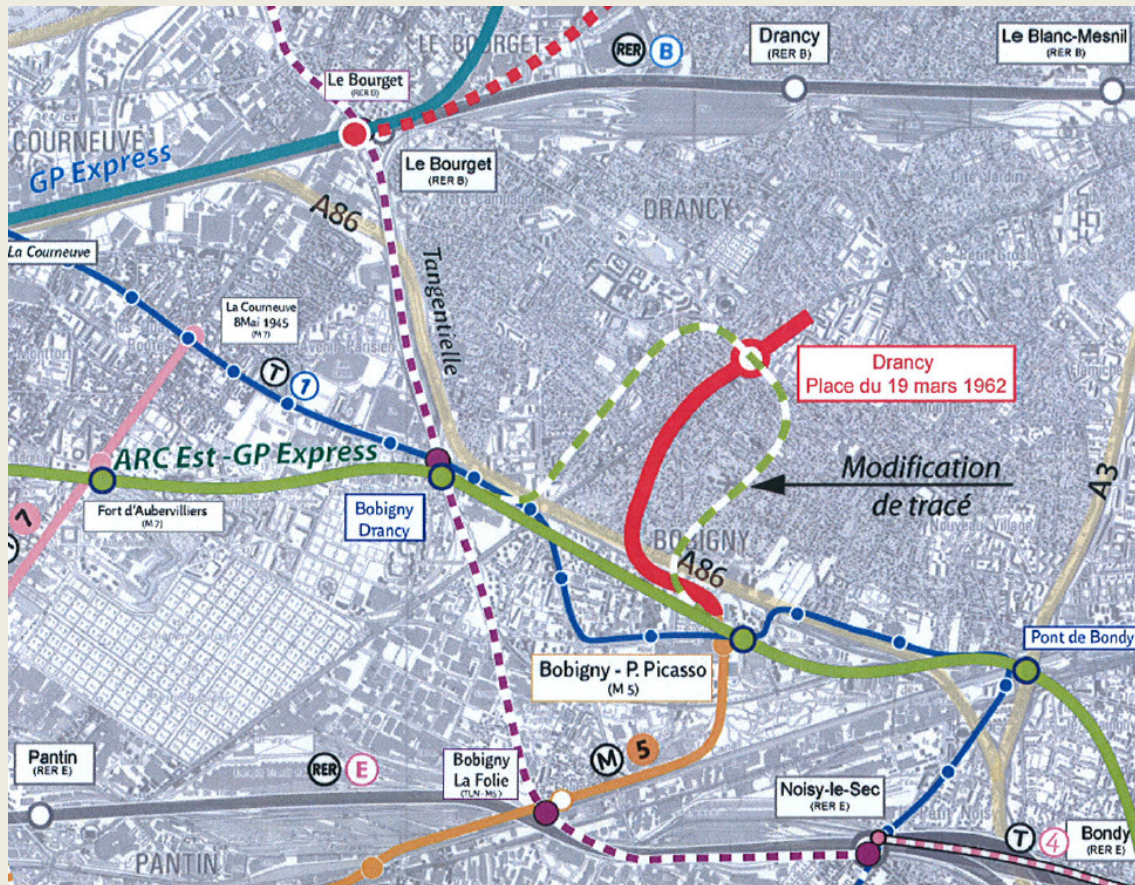
Il s'agit du prolongement de la ligne 5 entre Bobigny Pablo-Picasso et le centre de Drancy.

Cette solution cumule pour les drancéens deux avantages : une desserte vers le centre de Paris et une correspondance avec la ligne 15 en rocade autour de Paris. Cet extension ouvrirait par ailleurs la voie vers une correspondance, à terme avec la ligne B du RER.

Dans le rapport de la mission sur le Schéma de Transport du Grand Paris Express remis en avril 2011 au ministre de la ville, Pascal AUZANNET propose « ...que soit financées rapidement des études pour l'extension de la ligne 5 en direction de la place du 19 mars 1962 en vue de son inscription dans le plan de mobilisation(...). A terme, cette extension pourrait se connecter sur la ligne B du RER.»

L'annexe 9 de ce rapport comporte une estimation à hauteur d'environ 240M€ en valeur 2010 du prolongement d'environ 2km de la ligne 5 du métro, hors matériel roulant et hors foncier.

L'annexe 9 du rapport propose de retenir la solution du prolongement de la ligne 5 (en rouge sur le schéma ci-dessous).



Source : Rapport sur le Schéma de Transport du Grand Paris Express d'avril 2011, Pascal AUZANNET

La mise à l'étude, préconisée par ce rapport, du prolongement de la ligne 5, de nature à répondre complètement aux attentes des drancéens, pourrait opportunément s'engager dans le cadre des travaux d'actualisation du contrat de plan Etat-Région (CPER) sous l'égide de l'état et de la région.

*Question :*

- *Actuellement la circulation des bus vers les stations existantes est très difficile dans Drancy. Quelles mesures devraient être prises pour améliorer le rabattement vers la future gare de Drancy Centre ? Quelle insertion urbaine pourrait être envisagée ?*

Pour ce qui concerne la réorganisation du rabattement des lignes de bus vers les stations desservant la commune de Drancy, cette démarche est de la compétence et sous le pilotage du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports d'Île de France. Le STIF produit des « fiches bus » régulièrement actualisées qui préfigurent le travail de restructuration des réseaux bus qui est lancé sous le pilotage du STIF selon un calendrier spécifique à chaque gare. Ces « fiches bus » permettent d'apprécier le nombre de positions d'accueil pour les bus nécessaires à la mise en service du métro. Elles constituent une donnée d'entrée pour le lancement des études de pôle.

Le travail de restructuration des réseaux de bus permet d'affiner, sur la base des fiches bus, les origines et les destinations des lignes et les niveaux de service (fréquence de passage et amplitude).

Interrogé sur cette question du rabattement en transports en commun, le STIF préconiserait une démarche déclinée dans la réponse suivante :

*« Le tissu urbain drancéen est caractérisé par des voies étroites, en particulier dans le centre. Les axes principaux, généralement départementaux, sont également parfois peu larges et très empruntés.*

*Pour favoriser le rabattement en bus et en modes actifs sur les gares de Drancy, des actions fortes en faveur de ces*

*modes sont nécessaire.*

*Sur les voies départementales, la création de voies dédiées est à privilégier lorsque le gabarit et le trafic le permettent. A minima, il conviendrait de créer une priorité aux feux pour les bus (voie spécifique à l'approche du carrefour) et des pistes cyclables. A ce stade, on peut identifier les voies RD30 et RD115.*

*Dans les voies locales, il serait souvent nécessaire de supprimer le stationnement pour favoriser le passage des bus et permettre la circulation des vélos dans les 2 sens (contre sens vélos dédié, zone 30...). La création de priorité aux carrefours peut également être envisagée.*

*L'ensemble de ces actions aurait une conséquence importante sur le stationnement de surface à laquelle il convient de répondre par l'élaboration d'un plan de stationnement qui prend en considération l'offre de stationnement publique et privée, les besoins (résidents, usagers des commerces, ...), l'identification des reconstitutions d'offre pertinentes, soit sous la forme de parkings en ouvrage, soit de poche de stationnement, -mais aussi d'instauration de zones régulées, zones bleues ou payantes, pour favoriser la rotation des véhicules dans les zones à forte demande. »*

## **Commentaires de la Commission d'Enquête**

Drancy est une ville de près de 70 000 habitants mais ne dispose pourtant pas d'une desserte en mode de transports lourds. Dans le cadre de cette enquête, son maire et une grande partie de sa population se sont mobilisés pour demander une station dans son centre ville.

La Commission d'Enquête entend cette demande qui lui apparaît légitime, répondant à l'objectif de cette ligne du réseau structurant complémentaire au réseau du Grand Paris qui est précisément de désenclaver l'Est parisien mal desservi.

Les réponses apportées par la Société du Grand Paris montrent que la faisabilité d'une nouvelle station doit être étudiée de manière plus détaillée, les différentes simulations effectuées par le STIF, suite à la réunion publique du 21/03/2013 lors de la concertation, ne permettant pas encore de juger de l'impact définitif et complet de cette dernière, tant au niveau technique de cette desserte, que des répercussions notamment sur le calendrier global de réalisation et son coût.

La Commission d'Enquête a par ailleurs entendu la Société du Grand Paris qui rappelle les termes de la convention signée le 28 avril 2015 avec le STIF, définissant les conditions de mise en œuvre de la maîtrise d'ouvrage par la SGP, avec obligation, entre autres, de respecter « les principales caractéristiques du tracé ainsi que le nombre de stations et leur localisation... ». La SGP n'est ainsi pas compétente pour modifier ces données ou même réétudier cette desserte que le STIF a choisi de ne pas mettre en œuvre après les études menées à l'issue de la concertation en 2013.

La Société du Grand Paris a rappelé que cette desserte pourrait être également envisageable par le prolongement de la ligne 5 du métro parisien, qui permettra alors de rejoindre la ligne 15 Est à Pablo-Picasso sur Bobigny, et que le conseil du STIF s'était engagé, par sa délibération n°2013/525 du 11 décembre 2013 approuvant le bilan de la concertation publique, à tout mettre en œuvre pour une desserte métro du centre-ville de Drancy avant 2035, et à réaliser une étude de desserte du centre-ville en ce sens.

A ce stade des réflexions, le prolongement de la ligne 5 du métro apparaît ainsi comme une alternative permettant, à la fois d'aller jusqu'au centre de Drancy, mais également de ne pas retarder la réalisation de la ligne 15 Est. La Commission d'Enquête estime par ailleurs, que cette desserte par la ligne 5 présenterait un double avantage : une liaison directe avec Paris et une connexion rapide avec la ligne 15 Est.

En tout état de cause, la Commission d'Enquête note les engagements pris par le STIF d'assurer une desserte effective de la ville d'ici 2035 par un mode lourd de transport dans le cadre de sa délibération n°2013/525 du 11/12/2013 à l'issue de la concertation, engagements réitérés lors de cette enquête publique par Madame Péresse, ce qui engage ainsi les différents acteurs concernés à tout mettre en œuvre pour la rendre effective selon le calendrier avancé.

La Commission d'Enquête recommande ainsi au STIF de mettre en œuvre ses engagements et de solliciter l'Etat et la Région pour inscrire le prolongement de la ligne 5 au CPER 2015-2020 qui entre actuellement en révision. Cette inscription permettrait ainsi de lancer rapidement les études permettant une mise en service à l'horizon évoqué.

Elle rappelle que ce prolongement de ligne figure clairement au SDRIF approuvé en 2013, et que les prolongements déjà actés, comme la ligne 11 ou la ligne 4 concernent des communes bien moins peuplées et déjà desservies par des modes lourds.

La Commission d'Enquête, partage par ailleurs avec le STIF et la SGP la nécessité d'actions fortes au niveau de la voirie de la ville pour permettre de restructurer efficacement les réseaux de bus et assurer ainsi un véritable rabattement et une réelle accessibilité à la nouvelle station.

#### Question :

2. *Expertise réalisée par Citec (R2/154 sur le registre de Drancy) portant sur la recommandation La Commission d'Enquête souhaite que la SGP étudie précisément cette contre-proposition et se positionne à son sujet.*

#### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

L'étude « Drancy – Desserte en transport collectif / Expertise et recommandations pour un arrêt supplémentaire de métro de la ligne 15 du Grand Paris Express » a été commandée par la Ville de Drancy le 10 mai 2016 au bureau d'étude CITEC et a fait l'objet d'un rapport daté du 27 juin 2016. La première partie de l'étude (chapitres 1 à 6) s'emploie à démontrer l'utilité d'une desserte de Drancy Centre par le métro, notamment au regard du potentiel de population et d'emplois desservis dans la Ville de Drancy et du désenclavement de la ville. Sans entrer dans le détail des chiffres exposés qu'il conviendrait de vérifier et éventuellement de mettre en homogénéité avec les éléments pris en compte sur les autres communes<sup>1</sup>, la Société du Grand Paris considère que la desserte de Drancy centre par le métro est un souhait légitime de la commune.

En revanche les variantes de desserte proposées n'apportent pas de nouvelle solution satisfaisante. Le rapport CITEC présente 4 tracés :

- Le **tracé de référence**, tel que présenté dans le dossier de DUP de la ligne 15 Est,
- Le tracé envisagé dans l'étude sommaire menée par le STIF en 2013 (**variante STIF**),
- Une variante de tracé de la ligne 15 (**variante 1**) qui ne dessert pas Bobigny Pablo Picasso, pôle majeur d'équipements publics, d'emploi et de population. Cette lacune serait compensée par la réalisation du prolongement de la ligne 5. Ce scénario n'est pas pertinent. En effet, comme le soulignent eux-mêmes les auteurs du rapport dans leur conclusion, la ligne 15 avec ce tracé ne permettrait pas à la population desservie, notamment en Seine Saint-Denis, de se rendre à Bobigny directement, chef-lieu du

<sup>1</sup> Dans les modélisations menées dans le cadre des travaux d'évaluation socio-économique du Grand Paris Express, la définition de la situation future en termes de population et d'emplois repose sur les prévisions consolidées par l'IAU, qui se base sur sa connaissance du territoire et en particulier sur les projets lancés et non sur des notions de potentiel d'urbanisation ou de densification.

département. Par ailleurs dès lors que la ligne 5 est prolongée jusqu'à Drancy Centre, il n'est plus nécessaire de détourner la ligne 15 vers Drancy, l'enjeu de la desserte de Bobigny Pablo Picasso étant alors bien plus important. On en revient au tracé de référence.

- Une variante de tracé de la ligne 15 (**variante 2**) dans laquelle l'arrêt Drancy-Bobigny est positionné au niveau du centre commercial rue Saint Stenay. Comme le souligne le rapport CITEC, cette solution supprime la correspondance avec la Tangentielle Nord. Par ailleurs, cette variante vient doubler la distance entre la gare et l'hôpital Avicenne. Enfin, la faisabilité du rayon de courbure dessiné à Bobigny Pablo Picasso n'est pas avérée compte tenu des contraintes du secteur de la gare de Bobigny Pablo Picasso, notamment vis-à-vis des fondations des immeubles de grande hauteur qui empêchent de modifier le gisement de cette gare. Il est très probable que cette courbe soit à minima à redessiner avec un impact sur la longueur du tracé proposé, les rayons de courbure et donc de la vitesse, et induise une augmentation des coûts de travaux associée ainsi que du temps de parcours pour les usagers de la ligne 15 ; elle pourrait tout autant s'avérer impossible à réaliser par le tunnelier. Au final, cette variante, dont la faisabilité n'est pas avérée, présente des désavantages comparativement au tracé privilégié par le STIF dans son étude sommaire de 2013.

### Commentaires de la Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête a demandé à la SGP d'examiner l'étude produite pour l'enquête par le cabinet Citec missionné par la mairie de Drancy et concernant la réalisation de cette gare en centre ville.

Elle rejoint les conclusions de la SGP, constatant également que les variantes proposées ne peuvent constituer d'alternatives sérieuses pouvant amener à modifier le tracé dans ce sens. En effet, la suppression d'une station (variante 1) desservant la préfecture et permettant de rejoindre d'autres lignes de métro, ou son déplacement (variante 2) apparaissent techniquement à valider et en outre inadaptés aux besoins et interconnexions avec d'autres modes de transport.

#### **Question :**

3. *Le tracé de la ligne 15 Est vient en doublon du tramway T1 et du RER E sur plusieurs kilomètres, amenant plusieurs personnes à formuler des tracés alternatifs:*

*M Simon de Noisy-le-Sec (registre électronique N°11 du 31/5) a écrit : « Le tracé doublonne le T1 sur 4 km entre Drancy-Bobigny et Pont-de-Bondy et également le RER E sur 6 km entre Rosny-Bois-Perrier et au-delà de Nogent, le métro devant passer en tunnel sous la voie ferrée... et même si les 2 moyens de transport n'ont pas nécessairement la même vocation, il paraît absurde de faire suivre des trajet identiques sur 10 km avec 2 modes de transport lourd, l'un en surface et l'autre souterrain.*

#### *Questions :*

- Quelles sont les justifications techniques ou économiques de ce « doublon » ?
- Pourquoi le choix de ce tracé, issu de la concertation, a-t-il été finalement abandonné ?

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :***Question :**Quelles sont les justifications techniques ou économiques de ce « doublon » ?*

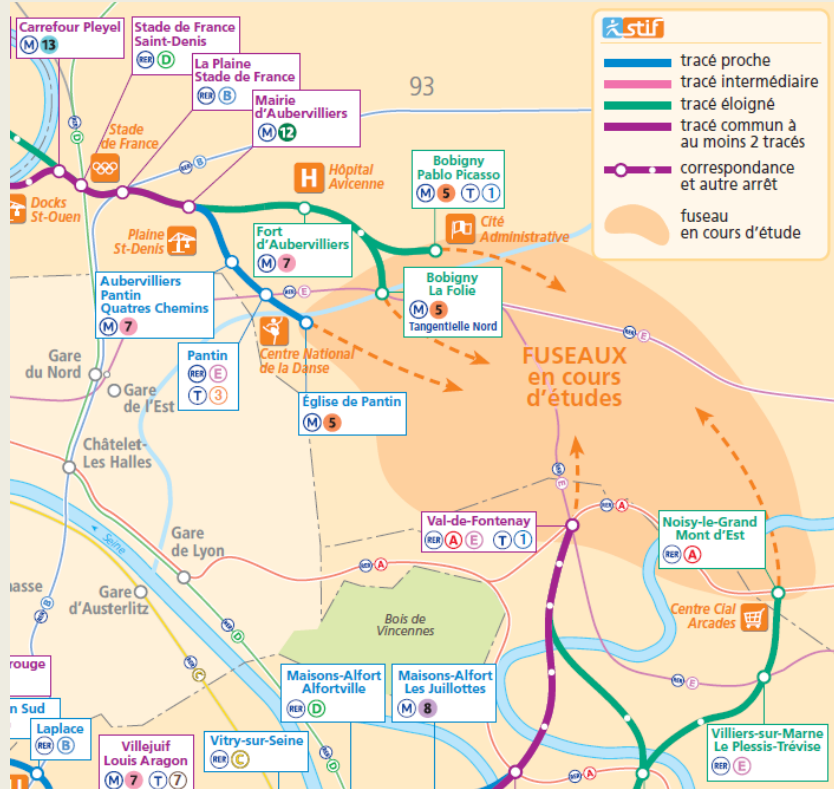
La Société du Grand Paris confirme que le tracé de la ligne 15 Est est en partie parallèle à celui du tramway T1 mais les deux modes de transports sont des offres de transports qui répondent à des types de demande différents et qui ne font donc pas doublons. Ainsi, entre les stations Hôpital Avicenne et Bobigny Pablo Picasso, le Tramway T1 fait six arrêts, tandis que la ligne 15 Est en fera un seul. Ceci montre que le T1 a une vocation de desserte de proximité, alors que la ligne 15 Est a vocation à emmener les voyageurs plus loin et plus rapidement. Un voyageur se rendant de Bobigny à Saint-Denis préférera utiliser le métro, qui va plus vite pour parcourir ce type de distance, car même si le T1 est direct, il est beaucoup plus long sur ce type de parcours. Il est donc possible que la ligne 15 Est ait un effet de décharge sur le T1 pour les longs parcours, mais on ne peut pas considérer que les deux modes soient concurrents.

La Société du Grand Paris confirme que la branche du RER E en direction de Tournan compte trois stations en commun avec la ligne 15 Est : Rosny Bois-Perrier, Val de Fontenay et Nogent le Perreux. Mais la ligne 15 a vocation à réaliser une desserte de rocade de banlieue à banlieue, tandis que le RER E propose une desserte essentiellement radiale, vers Paris et prochainement vers la banlieue ouest de l'Ile-de France (avec le prolongement d'EOLE à l'ouest). La plupart des usagers du RER E l'utilisent pour aller vers Paris et non pour un trafic de rocade. La ligne 15 Est aura un effet de délestage du RER E sur sa partie centrale pour les voyages de banlieue à banlieue qui aujourd'hui passent par Paris. Mais il ne s'agit pas pour autant d'un doublement de service et la ligne 15 Est ne videra pas le RER E car il y aura toujours les déplacements en direction de Paris et de son réseau de transport.

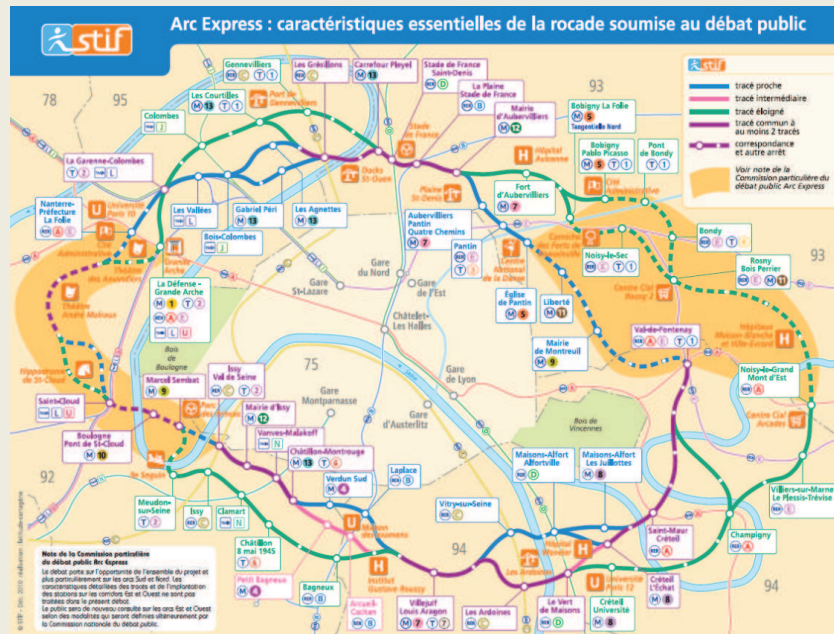
D'une façon plus générale concernant la justification technique et économique du tracé retenu : à l'issue des débats publics conjoints de 2010 relatifs au projet de réseau de transport public du Grand Paris et au projet Arc Express, la définition des liaisons constituant l'« Arc Est proche » du Grand 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 d'un 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, et prolongement de lignes de métro lorsque cela est pertinent, comme dans le cas de la ligne 11.

*Question :**Pourquoi le choix de ce tracé, issu de la concertation, a-t-il été finalement abandonné ? (Pantin, Romainville, Montreuil, Val-de-Fontenay)*

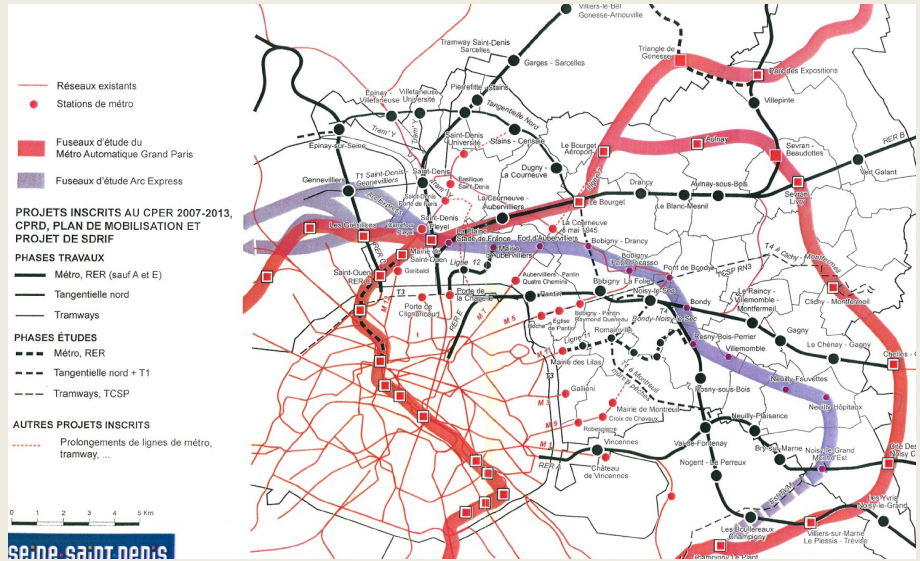
Pour mémoire le tracé de la ligne 15 Est résulte de ce qui fut initialement l'arc Est du projet Arc Express. Le tracé de cet arc n'était pas déterminé précisément et figurait sous la forme d'un fuseau comme illustré ci-dessous.



Le débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris et Arc Express s’est déroulé du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. En cours de débat public, le STIF dévoila ses propositions de tracés pour l’arc Est avec un tracé proche et un tracé éloigné :



Dans sa délibération du 18 novembre 2010, le département de Seine Saint-Denis indiqua le tracé qu’il soutenait, figurant sur l’illustration ci-après et correspondant au tracé éloigné du STIF.

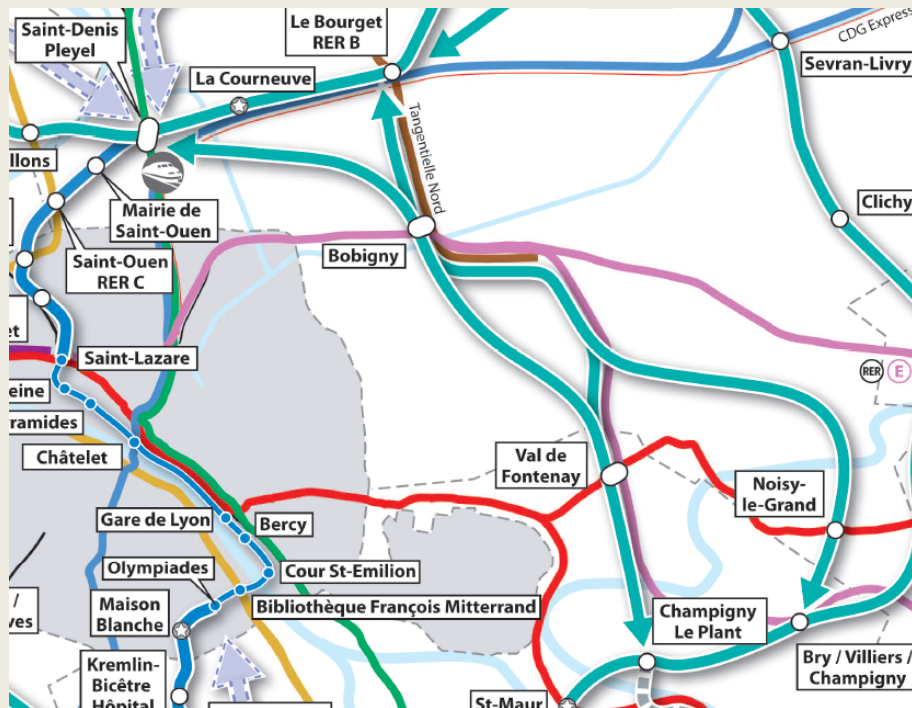


Le 24 janvier 2011, les départements du Val-de-Marne et de Seine Saint-Denis proposèrent un tracé commun pour le Grand Paris Express, synthèse du tracé Orbival pour le Val-de-Marne et du tracé vu précédemment pour la Seine-Saint-Denis.



Un protocole d'accord a été signé entre l'Etat et la Région le 28 janvier 2011. Parmi les points d'accord figure le principe de retenir un « arc Est », permettant la desserte de l'est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny via Val-de-Fontenay, ou Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand. Selon ce protocole le tracé de cet arc reste à définir, néanmoins la carte en annexe du protocole préfigure un tracé correspondant à la proposition conjointe des départements de Seine Saint-Denis et du Val de Marne :





Dans le compte rendu du débat public, la commission particulière du débat public présente les deux tracés envisagés par le STIF et indique : « la préférence affichée pour le tracé vert révèle le sentiment dominant selon lequel il vaut mieux que la rocade desserve des territoires plus éloignés de Paris ».

Par la suite, le rapport Auzannet d'avril 2011, citant ce bilan du débat public, préconise de donner une suite favorable à la demande de tracé formulée par les deux départements.

Le schéma d'ensemble de mai 2011 inclue la ligne orange qui est définie comme partie du réseau complémentaire du Grand Paris Express. L'acte motivé du schéma d'ensemble rappelle le principe de la synthèse des tracés portés par les 2 départements :

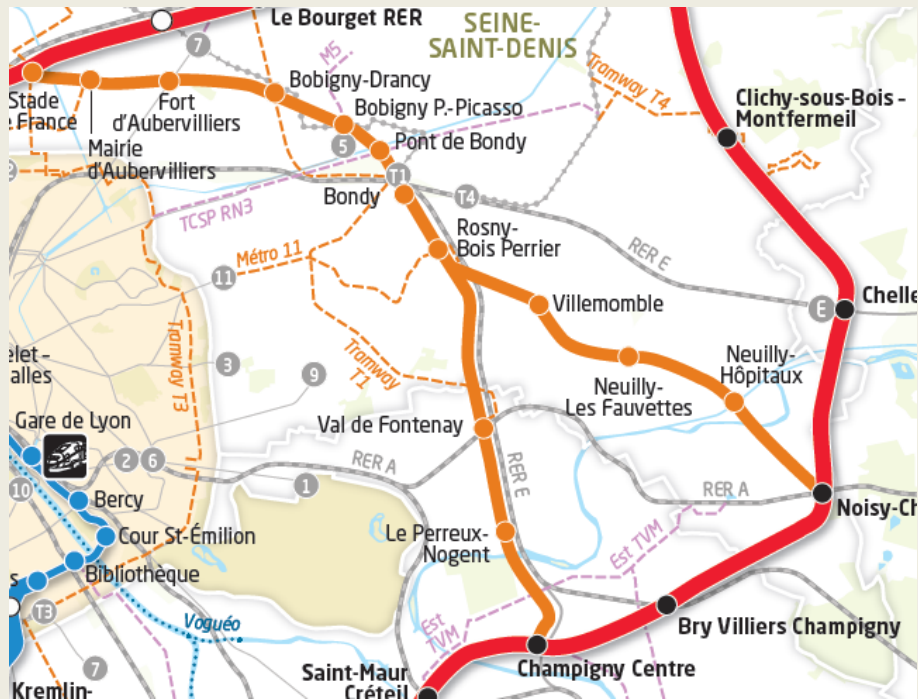
« Dans son avis émis au titre du III de l'article 3 de la loi relative au Grand Paris, le Conseil général de Seine-Saint-Denis a adopté une contribution commune aux deux débats publics sur les réseaux de transport public du Grand Paris et Arc Express. Dans cette contribution, le conseil général propose que soit retenu un projet de métro automatique selon un tracé reliant Saint-Denis, Aubervilliers, Bobigny, Bondy, Villemomble, Neuilly-sur-Marne et Noisy-le-Grand.

Par ailleurs, dans son avis, le Conseil général du Val de Marne proposait que la ligne rouge du métro du Grand Paris soit complétée par une liaison en métro automatique entre Champigny-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, Le Perreux et le pôle de Val de Fontenay.

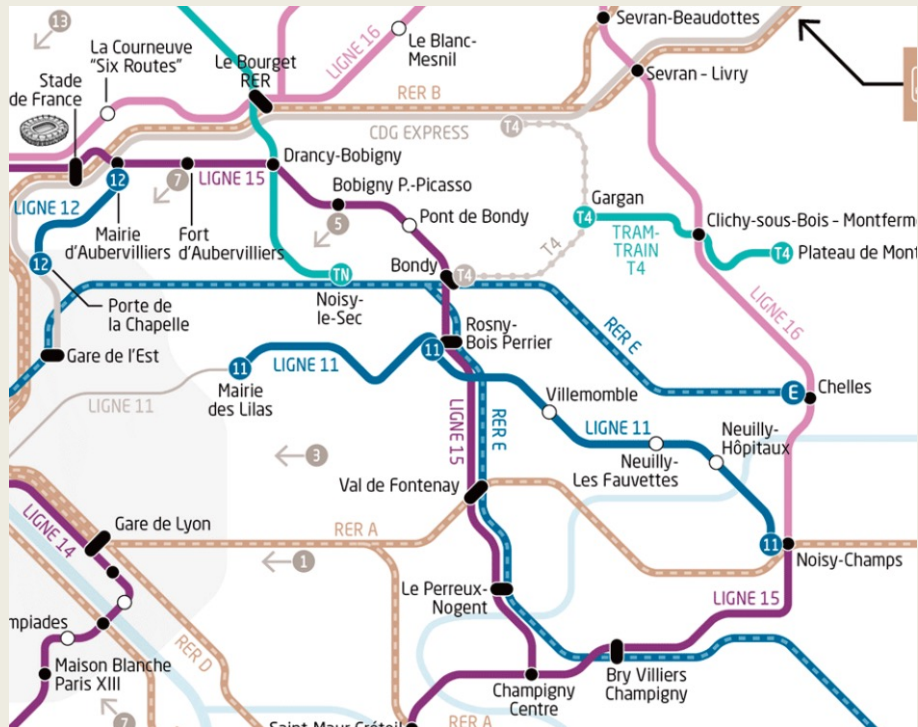
Faisant la somme de ces propositions, la contribution versée aux débats conjointement par l'Etat et la Région, dans le cadre du protocole conclu le 26 janvier 2011, mentionne « un arc Est, permettant la desserte de l'est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny via Val de Fontenay, ou Villiers sur Marne ou Noisy-le-Grand, selon un tracé et des modalités techniques restant à définir à la suite d'une mission d'étude mandatée par le Ministre de la Ville ».

Cette mission d'étude a confirmé l'intérêt des liaisons complémentaires envisagées entre la Seine-Saint Denis et le Val de Marne, et a notamment mis en évidence la pertinence d'un tracé desservant Saint-Denis Pleyel préférentiellement au Bourget. Conformément à la possibilité offerte par le II de l'article 2 de la loi relative au Grand Paris, il y a lieu de recommander la réalisation d'une liaison structurante entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs d'une part, entre Val de Fontenay et Champigny-sur-Marne d'autre part, comme complémentaires au réseau de transport public du Grand Paris. Ces deux liaisons ont vocation à être interconnectées. »

L'illustration suivante est extraite du schéma de principe :



Le tracé de la ligne orange initialement soumise à consultation du 11 février au 30 mars 2013 était conforme au schéma d'ensemble. En cours de consultation, la présentation du Nouveau Grand Paris par le premier ministre précise que la ligne orange deviendrait une partie de la ligne 15 et que la branche Rosny Bois Perrier – Noisy Champs serait le prolongement de la ligne 11.



Dans son bilan de la concertation sur la ligne Orange le STIF retient la « satisfaction globale du public à l'égard du tracé ».

En conclusion c'est le processus de concertation et en particulier le débat public qui a fait émerger un tracé et provoqué l'abandon de tous les autres possibles dans le fuseau proposé. Le tracé retenu est celui qui a bénéficié du plus large soutien et en particulier celui des deux conseils de départements de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

#### Question :

4. *Le tracé sinueux de la ligne est mal compris par la population qui y voit un coût et des délais supplémentaires. Merci de répondre aux points évoqués ci-dessous :*

- *Pourquoi un S entre la gare de Rosny-Bois-Perrier et Bondy ? Si ce S est indispensable pourquoi ne pas entamer la courbe plutôt en sortie de la gare de Rosny et passer alors plus dans les zones d'activités "Montgolfier" et "Dassault" et se diriger vers le stade entre la rue Denis Papin et l'allée des Pinsons et ainsi se retrouver plus en parallèles avec la voie ferrée existante et donc en adéquation parfaite avec la ligne T4. (Cf. Obs. R1/7 Bondy)*

*Une personne de Bondy (registre papier R1/2 du 6/6) « Pourquoi la ligne 15 entre Rosny Bois Perrier et Bondy est-elle en courbe, au lieu d'être en ligne droite et suivre la voie du chemin de fer Rosny-Bondy ce qui causerait moins de dégâts et de bruits. »*

*Pourquoi faire passer cette ligne sous une zone pavillonnaire et creuser un puits dans le parc de la "Mare de la Veuve" ? Dans ce quartier les maisons sont sur pilotis. Les habitants ont très peur des nuisances pendant les travaux et (ensuite en mise en service), alors que Bondy possède déjà le tram et le RER. De l'eau passe sous nos maisons. Pourquoi ne pas faire passer cette nouvelle ligne sous le collège Marcel Dassault ? Projet non viable en l'état. (Obs. R1/6 Bondy)*

*Question :*

*Quelles sont les différentes contraintes amenant à ce choix ?*

- *Mme Bouton (registre électronique N°217 du 11/6) a écrit : « Les lignes droites sont moins chères à construire et surtout attractives. En effet, la ligne droite est ici 25 % plus courte que la ligne torturée, alors que cette ligne tordue est 33 % plus longue que la ligne droite. Les temps de trajet diminuent de 25 % ou de 33 % suivant la ligne prise pour référence. Il faut faire la comparaison de tout projet avec ce que l'on sait être meilleur. Le faire comme l'existant, c'est s'exposer à reproduire le médiocre, voire le nuisible. »*

*Question :*

*Pouvez-vous apporter des précisions sur les différentes raisons amenant à incurver le tracé de la ligne 15 Est ?*

### **Réponse et commentaires technique de la SGP :**

Les gares de Bondy et Rosny Bois Perrier ont été implantées de façon à permettre la correspondance avec la ligne E du RER et le tramway T4, tandis que la gare Rosny Bois Perrier a été implantée de façon à permettre la correspondance avec la ligne E du RER et la ligne 11 du métro. L'orientation de la gare de Bondy résulte de l'analyse de deux solutions comme cela est décrit au chapitre 2.2.1 de la pièce D. La solution d'implantation transversalement aux voies de la SNCF a été abandonnée compte tenu des très importantes coupures d'exploitation du réseau ferré national qu'elle aurait occasionnée. C'est donc la solution le long des voies du RER E qui a été retenue. L'orientation de la gare de Rosny Bois Perrier est, quant à elle, imposée par l'orientation de l'entonnement de Rosny, au sud de la gare. La réalisation de cet entonnement nécessite un espace d'environ 350m de long, en alignement, qu'on ne trouve qu'à cet endroit sauf à impacter sensiblement le bâti environnant. La position et l'orientation des gares de Bondy et de Rosny Bois Perrier étant ainsi fixées, le tracé entre les deux gares en est la résultante dans le souci du respect des règles de tracé des voies du métro (alignements en sortie et entrée de gare, rayons de courbures, dévers,...). Il est envisagé de réaliser un puits de secours et de ventilation dans le parc de la Mare à la Veuve. Ce choix d'implantation résulte de l'obligation réglementaire d'avoir un ouvrage de ce type au maximum tous les 800 mètres et de la recherche d'une implantation sur un domaine public.

Concernant le tracé global en arc de la ligne 15 Est, comme indiqué dans une réponse précédente, il est issu d'un processus de concertation et de maturation avec les acteurs du territoire et le public. Il concilie la volonté de desservir les territoires de proche banlieue de l'Est parisien, tout en offrant une connexion sur quasiment l'ensemble de ses gares aux autres modes de transport (RER B, T8, M12, M7, TLN, T1, M5, TZEN3, RER E, M11, RER A, M1). Ce maillage augmente ainsi l'efficacité et la rentabilité du projet de la ligne 15 Est, tel qu'expliqué dans la pièce H du dossier.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

Si globalement le tracé de la ligne 15 Est est accepté, il a également fait l'objet de nombreuses interrogations de la part du public et des associations, notamment en présentant un itinéraire suivant celui du tramway T1 et du RER E sur plusieurs kilomètres, abandonnant notamment la desserte des Hauts de Montreuil et présentant des méandres mal compris.

La Commission d'Enquête rejoint les arguments de la SGP concernant la différence entre un transport de surface de desserte fine, réalisé par un tramway, qui ne peut être comparé à celui d'un réseau de transport lourd souterrain de grande capacité, dont la desserte comprend bien moins de stations sur le linéaire concerné et dont la vocation de desserte territoriale en rocade autour de la Capitale possède une ampleur très différente.

Le choix de ce tracé est issu d'une large concertation, a bénéficié du plus large soutien et fait l'objet de choix techniques, économiques et politiques, et il n'est pas du ressort de cette enquête de le remettre aussi largement en question sans arguments solides.

Le maillage territorial que cette nouvelle ligne met volontairement en œuvre permettra bien, selon la Commission d'Enquête, de proposer aux franciliens un véritable choix de parcours et déléstera ainsi des lignes radiales actuellement surchargées.

Le tracé proposé pour permettre ces interconnexions engendre des contraintes techniques d'implantation des gares qui nécessitent des rayons de courbure pouvant paraître superflus à des personnes non initiées mais garantissent au contraire son maillage avec les autres lignes de transports, métro et tramways.

**Question :**

5. *Tracé de service : cette ligne de service est prévue entre la 15 Est et la 16 et 17, à l'Est de Stade de France: Pourquoi ne pas réaliser ces voies de liaisons dans l'arrière gare de Saint Denis Pleyel (comme à Champigny Centre) ... ? (obs. R1/2 Registre de la Préfecture de Seine St Denis)?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le tracé de la voie de service entre la ligne 15 et la ligne 16/17 figure dans le dossier sous forme d'option. La SGP s'oriente vers l'abandon de cette option au profit de la réalisation d'une voie de liaison entre la ligne 15 et la ligne 16/17 située dans l'arrière gare de la gare de Saint-Denis – Pleyel, conformément à la proposition figurant dans la question ci-dessus, au niveau de l'ouvrage annexe OA 330. Il sera alors possible grâce à cette liaison entre le tunnel des lignes 16/17 et celui de la ligne 15, d'assurer un accès à la ligne 15 depuis le site de maintenance des infrastructures prévu à Aulnay-sous-Bois et servant notamment à la maintenance des infrastructures des lignes 16 et 17 : des trains de travaux pourront ainsi être envoyés sur la ligne 15 depuis le site industriel d'Aulnay-sous-Bois, en fonction des besoins d'intervention.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête prend bonne note de l'abandon de cette option concernant le tracé de service, la solution retenue devant permettre une plus grande souplesse au niveau de la maintenance de la ligne, en utilisant notamment le site de maintenance des infrastructures d'Aulnay-sous-Bois prévu pour les lignes 16 et 17.

Cette possibilité de maintenance au Nord apparaît particulièrement importante lorsque l'on considère les localisations des SMR/SMI prévues à l'Est, à la fois pour celui du SMR/SMI de la ligne 15 Est (servant également à la ligne 15 Ouest) et à Champigny pour la ligne 15 Sud. Offrir d'autres alternatives de sites de maintenance permettra ainsi de garantir les meilleures conditions d'exploitation future du Grand Paris Express.

**Question :**

6. *L'emprise concernée par le projet, la bande DUP est plusieurs fois questionnée Différents cas de figures se présentent (Les ouvrages annexes sont traités dans un chapitre spécifique) :*
- *Les jardins familiaux à Fort d'Aubervilliers apparaissent fortement impactés, et tout particulièrement en phase travaux.*

*Questions :*

- *Les impacts de la nouvelle gare peuvent-ils être d'avantage limités ?*
- *A l'issue des travaux ces jardins seront-ils totalement reconstitués ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La bande DUP représente la zone d'intervention potentielle nécessaire à la réalisation des ouvrages de la ligne 15 Est. Elle vise à identifier les emprises sur lesquelles la réalisation du projet est susceptible d'avoir une incidence, que ce soit de manière provisoire (emprises de chantier) ou définitive (implantation d'ouvrages), en surface ou en souterrain. Autour des futures gares, cette bande est élargie afin d'assurer l'intégration des installations nécessaires aux travaux. Toutes les parcelles incluses dans la zone d'intervention potentielle ne feront pas systématiquement l'objet d'acquisitions foncières dans le cadre du projet. Les emprises qu'il est nécessaire d'acquérir seront en effet déterminées avec précision lors des études de conception à venir.

Dans le cas particulier de la gare de Fort d'Aubervilliers, l'implantation de la gare est conditionnée par un ensemble de contraintes techniques et notamment par les ouvrages existants de la gare de la ligne 7 du métro. Ainsi, la boîte de la gare impacte des jardins gérés par deux associations. Les études de conception à venir permettront de définir précisément la superficie de jardins impactés. La Société du Grand Paris cherchera des solutions pour minimiser cet impact sur les jardins.

Ces espaces sont restitués dans la mesure du possible à l'issue des travaux, en cohérence avec les aménagements envisagés par Grand Paris Aménagement porteur de la ZAC de l'Ecoquartier du Fort d'Aubervilliers.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête comprend les difficultés techniques liées à la présence de la ligne 7, nécessitant un positionnement de la gare de la ligne 15 Est qui impactera fortement les jardins familiaux, à la fois pendant la phase travaux et en phase d'exploitation.

Mais elle considère toutefois que, sur le même site ou en d'autres emplacements, il est important que l'intégralité de la superficie de ces jardins soit, dans la mesure du possible, restituée, en cohérence avec les aménagements urbains en cours.

Elle note ainsi avec satisfaction l'engagement de la SGP à rechercher des solutions en ce sens, à la fois pour minimiser la superficie de jardins impactés pour réaliser le chantier, et en se rapprochant de l'aménageur de la ZAC, Grand Paris Aménagement pour restituer, à l'issue des travaux, des surfaces sur site ou dans le secteur.

#### **Question :**

- *École sur Rosny : le tracé, la tangente, et actuellement le creusement par tunneliers été abandonné au profit d'un creusement à ciel ouvert qui impose d'autres impacts et nuisance pendant les travaux et des risques pendant l'exploitation au groupe scolaire.*

#### *Questions :*

- *Quelles mesures particulières seront prises au niveau du creusement en réponse aux inquiétudes de l'école et des parents d'élèves... ?*
- *Dans le cadre de la réflexion urbaine engagée actuellement par la commune sur ce quartier, d'autres solutions peuvent-elles être envisagées comme le déplacement et reconstruction en amont des travaux de l'école à un autre endroit avec une contribution financière de la SGP ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP**

De manière générale, les ouvrages d'entonnement sont réalisés depuis la surface, en parois moulées, après la libération des emprises et la déviation des réseaux concessionnaires présents en sous-sol, selon des méthodes identiques à celles utilisées pour les gares.

Compte tenu de la présence du groupe scolaire Félix Éboué au Sud de la gare Rosny Bois Perrier, l'ouvrage d'entonnement à cet endroit sera partiellement réalisé en méthode traditionnelle, souterraine. Cet ouvrage à section voûtée, sera creusé à la pelle hydraulique, avec blindage à l'avancement

Des mesures de « protection des avoisinants » seront prises et adaptées à la situation. Par ailleurs, une instrumentation avec surveillance en continu des déplacements éventuels et alertes automatiques en cas de mouvement dépassant les tolérances fixées sera mise en place pendant toute la phase d'exécution des travaux.

Le projet du Grand Paris Express tiendra compte des résultats des études urbaines menées par la Ville de Rosny sur le secteur et suivant les conclusions de ses études, le déplacement et la reconstruction de l'école, préalablement aux travaux, pourra être envisagée. Si l'école devait être déplacée, la prise en charge totale ou partielle de l'opération par la Société du Grand Paris, serait étudiée.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête constate les mesures spécifiques que la SGP va mettre en place pour réaliser l'ouvrage d'entonnement, et tout particulièrement au droit de l'école élémentaire afin de pallier des désordres potentiels.

Elle considère que l'étude urbaine actuellement diligentée par la commune, comprenant notamment le déplacement et la reconstruction de cet équipement sur un autre site, constitue la meilleure garantie vis-à-vis des risques potentiels en phase travaux, voire en phase d'exploitation, risques qui ne peuvent être totalement exclus malgré les précautions allant être prises.

Ainsi, eu égard à la sensibilité de cet équipement fréquenté par de jeunes enfants et en fonction du calendrier de réalisation de l'alternative visant à déplacer ce groupe scolaire, la Commission d'Enquête estime que cette solution présenterait des avantages indéniables, non seulement en matière de sécurité pour le jeune public concerné, mais également de faciliter la réalisation de l'ouvrage d'entonnement pour la SGP et donc présente un intérêt tant financier que calendaire.

Elle se félicite de la prise en charge, totale ou partielle du coût de l'opération, indiqué ci-dessus par la SGP en cas de déplacement effectif de l'équipement.

### **Question :**

- *Projet de collège intercommunal Saint-Denis – Aubervilliers : Les services départementaux étudient actuellement un nouveau site d'implantation, dont la faisabilité reste à assurer. Les impacts du changement de site sur le projet et sa mise en service en 2019 nécessitent d'être évalués et pris en compte. Et si le site Adrien Agnès serait maintenu, l'engagement de la SGP est indispensable afin que l'emprise, incluse dans le périmètre de la DUP, ne soit pas impactée par les enquêtes parcellaires qui en découleront. (courrier 12 du 27/06/16 , registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis).*

#### *Questions :*

- *Quelles réponses avez-vous à apporter à ce sujet ?*
- *Plus précisément qu'en est-il de l'impact sur l'emprise du collège ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La Société du Grand Paris prévoit l'implantation d'un puits d'entrée de deux tunneliers (un vers l'Ouest et un vers l'Est) au niveau du quai Adrien Agnès à Aubervilliers, le long du canal Saint Denis. L'emplacement de cet ouvrage est stratégique puisqu'il s'agit d'un des puits d'introduction de tunneliers qui permet l'approvisionnement des voussoirs et l'évacuation des déblais des tunneliers et de la gare Stade de France par la voie fluviale.

Ce puits d'introduction se situe à proximité immédiate du site d'étude d'implantation d'un futur collège. Une coordination est mise en place depuis plusieurs mois entre la Société du Grand Paris, les services du département et Plaine Commune de manière à appréhender les interfaces entre les deux projets. La Société du Grand Paris a d'ailleurs très rapidement attiré l'attention du Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis sur la coactivité pendant 6 ans du collège en fonctionnement et des travaux lourds sur la zone du fait de la nature et de l'importance de cette base travaux. Ainsi, le département recherche un site d'implantation alternatif pour ce collège intercommunal.

A ce stade des études, l'emprise précise de la base travaux du puits d'introduction de tunneliers est en cours de définition. Dans le cas où l'implantation initiale du collège, le long du quai Adrien Agnès, devait être maintenue, le dialogue entre les acteurs territoriaux et la Société du Grand Paris devrait se poursuivre de manière soutenue pour assurer la cohabitation des deux sites (collège et chantier) dans de bonnes conditions. Néanmoins, la réduction des emprises chantiers pourrait amener la SGP à minimiser l'utilisation de la voie fluviale sur ce site notamment par manque d'espaces de stockage tampon.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

L'étude en cours d'un nouveau site d'implantation pour ce collège au niveau des services départementaux, apparaît la meilleure option, assurant, à la fois un environnement apaisé pour les futurs collégiens qui n'auront pas le voisinage de 5 années de travaux liés à la réalisation de la ligne 15 Est et permettant également à la SGP de disposer d'une emprise travaux suffisante pour permettre l'accès à la voie d'eau.

La Commission d'Enquête espère ainsi que la faisabilité devant encore être menée par le Département pour l'implantation du futur collège sur un site alternatif sera concluante afin de laisser le terrain libre pour les travaux de la SGP.

Dans le cas contraire, la Commission d'Enquête engage les acteurs territoriaux à poursuivre leur concertation afin de minimiser, autant que faire ce peut, l'impact des travaux sur la vie scolaire des collégiens, tout en permettant malgré tout l'utilisation de la voie fluviale.

**Question :***7. Les parcelles susceptibles d'être expropriées :*

Les acquisitions foncières sur la ligne 15 Est doivent pouvoir être dans la même dynamique que pour la ligne 15 Sud, à savoir sans avoir recours à l'expropriation, les personnes concernées (propriétaires comme locataires, riverains comme commerçants) bénéficiant d'informations et d'un accompagnement spécifique tout au long du projet. . (Cf. Registre électronique - courrier 8 du CD 94)

*Questions :*

- *Comment sera gérée l'utilisation des tréfonds avec une servitude publique et plus pratiquement pour les propriétaires sur quelle base seront-ils indemnisés ?*



- *Quelle sera la procédure suivie ?*
- *Que se passera-t-il en cas d'expropriation partielle du terrain qui provoquera un trouble de jouissance et rendra difficile la revente du bien : les propriétaires pourront-ils demander l'acquisition de sa totalité ?*

## **Réponse et commentaires techniques de la SGP**

La SGP a pour mission de réaliser un réseau de transport et dans ce cadre d'acquérir les fonciers (terrains nus ou bâtis) et les tréfonds (volumes en sous-sol) nécessaires à la réalisation de ses futurs ouvrages constitués des gares, des sites de maintenance et des ouvrages annexes.

Ces acquisitions sont effectuées à l'amiable sur la base des valeurs de marché après avis du service des domaines de l'État (Direction nationale des interventions domaniales) ou, si aucun accord amiable n'a pu intervenir, après expropriation par le juge qui fixe l'indemnisation.

La loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a ouvert la possibilité pour le maître d'ouvrage d'une infrastructure souterraine de transport de demander l'institution d'une servitude en tréfonds. Il s'agit d'une servitude d'utilité publique, dont les articles L.2113-1 et suivants du code des transports et le décret n° 2015-1572 du 2 décembre 2015 relatif à l'établissement d'une servitude d'utilité publique en tréfonds définissent le régime.

Ce nouvel outil permettra à la SGP, une fois la ligne 15 Est déclarée d'utilité publique, de demander au préfet, à l'issue d'une enquête de type parcellaire, d'établir une telle servitude en lieu et place du prononcer d'un arrêté de cessibilité du volume en tréfonds d'une parcelle, uniquement lorsqu'ils sont situés en totalité sous une profondeur de 15 mètres. Lorsque le tunnel se situe, même partiellement, au-dessus de 15 mètres de profondeur, le régime de l'acquisition amiable ou par voie d'expropriation s'imposera à la SGP.

Cette servitude, qui permet d'éviter le transfert de propriété de certains volumes en tréfonds, constitue néanmoins une limitation de l'exercice du droit de propriété puisqu'une fois instituée, elle confère à la SGP le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien du tunnel du métro et oblige les propriétaires à s'abstenir de tout fait de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de cet ouvrage.

Les garanties entourant l'institution de la servitude sont de plusieurs ordres (outre le seuil de 15 mètres et la déclaration d'utilité publique du projet).

D'un point de vue procédural, l'arrêté préfectoral déterminant le volume de tréfonds faisant l'objet de la servitude en tréfonds doit être précédé d'une enquête parcellaire organisée conformément aux dispositions des articles R. 131-1 à R. 131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique assortie de règles procédurales supplémentaires :

- « les motifs rendant nécessaire l'établissement de la servitude en tréfonds » devront être exposés aux propriétaires dans « une notice explicative » versée au dossier d'enquête et dont la copie doit être jointe à la notification individuelle prévue à l'article R. 131-6 du code de l'expropriation ;
- Le dossier d'enquête comprend, outre les documents mentionnés à l'article R. 131-3 de ce code, et la notice susmentionnée, tout plan permettant de déterminer l'emplacement et le volume des tréfonds susceptibles d'être grevés ;
- Les propriétaires doivent être mis en mesure de présenter leurs observations pendant cette enquête selon les modalités prévues à l'article R. 131-8 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le délai qui leur est laissé pour ce faire ne pouvant excéder quatre mois.

De plus, en application des dispositions de l'article L. 2113-3 du code des transports, la servitude en tréfonds ouvre droit à une indemnité compensatrice du préjudice direct et certain en résultant. Les propriétaires concernés peuvent demander à la SGP une indemnité compensatrice. A défaut d'accord amiable, le juge de l'expropriation intervient pour fixer le montant de cette indemnité.

A noter que la valeur de chacun des tréfonds s'estime généralement à partir de la valeur unitaire du terrain de surface concerné, apprécié nu et libre. Elle est dégressive en fonction de la profondeur de l'emprise (coefficient de profondeur). Ce résultat est ensuite corrigé par la prise en compte des possibilités d'exploitation du sous-sol en fonction de la qualité des sols (coefficients de sols), des possibilités d'exploitation (coefficient d'exploitabilité) et des incidences de la nappe phréatique (coefficient de nappe). La méthode décrite ici est la méthode dite de « Guillermain-Demanche ».

En matière d'expropriation, l'ensemble des évaluations est placé sous le pilotage de la Direction nationale des interventions domaniales (DNID), qui donne son avis sur les montants des indemnités. En cas de contentieux, le juge de l'expropriation fixe les indemnités. Dans le cadre de sa demande d'indemnisation compensatrice, ou de la procédure juridictionnelle, les propriétaires peuvent apporter l'ensemble des éléments nécessaires afin d'étayer leur demande.

Enfin, le propriétaire bénéficie d'un droit de délaissement s'il estime que son bien n'est plus utilisable dans les conditions normales. Il peut demander à la SGP d'acquérir tout ou partie de sa propriété. A défaut d'accord amiable, le juge de l'expropriation, si celui-ci admet le bien-fondé de la demande, fixe le prix d'acquisition. La décision du juge emporte transfert de propriété dans les conditions de droit commun en ce qui concerne le bien ou la partie du bien acquis par le bénéficiaire de la servitude en tréfonds.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

Le tracé de la future ligne 15 Est a été étudié avec soin par la SGP afin de rester le plus possible au niveau d'emprises publiques pour limiter les expropriations de parcelles privées.

Ces dernières s'avèrent toutefois incontournables, même si la maîtrise d'œuvre va encore travailler dans les mois qui viennent en étroite collaboration avec les collectivités locales pour les minimiser encore, en particulier au niveau des ouvrages annexes.

La Commission d'Enquête, consciente de l'impact des expropriations sur l'avenir des personnes potentiellement concernées, a demandé à la SGP de leur présenter la procédure et les étapes qui vont venir afin d'informer les propriétaires.

Ces expropriations peuvent être, soit en surface, à l'occasion de la réalisation des ouvrages annexes ou des gares, soit en tréfonds sur le tracé de la ligne, lorsque la distance à la surface est inférieure à 15m. Au-delà de cette profondeur, il n'y aura pas d'expropriation, mais une servitude de passage.

Une fois la déclaration d'utilité publique prise par arrêté inter-préfectoral, les expropriations nécessaires feront l'objet d'une enquête parcellaire permettant d'identifier les propriétaires effectivement concernés, puis d'un arrêté préfectoral de cessibilité permettra d'engager les acquisitions. Ces dernières, comme le rappelle la SGP, pourront se faire, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, à partir d'une évaluation de l'agence foncière d'Île de France.

Dans le cas d'acquisitions partielles et de pertes de jouissance avérées de leur bien, les propriétaires pourront exercer leur droit de délaissement, demandant à la SGP de l'acquérir en totalité par voie amiable, ou encore de saisir le juge de l'expropriation, à défaut d'accord. La Commission d'Enquête attire l'attention de la SGP sur l'importance d'accéder autant que possible à ces demandes, en privilégiant la voie amiable.

## ➤ Les gares

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

« Le pôle majeur de Pleyel sera mis en service progressivement. La station La Plaine/Stade de France est très fortement utilisée par les salariés et habitants qui voyagent avec la ligne B du RER dont la ponctualité reste perfectible. La création d'une station de la ligne 15 à cet endroit répond à une réelle demande de déplacements.

A la mairie d'Aubervilliers, la ligne 15 assurera une correspondance en sous-sol avec la ligne 12 livrée en 2019.

Plaine Commune demande à la SGP que toutes les mesures soient prises pour limiter les impacts du chantier dans ce centre-ville dense qui connaît des travaux d'envergure depuis 2013.

Au Fort d'Aubervilliers, le projet consiste à créer une station à l'est de la ligne 7, au sein d'un pôle d'échanges conséquent avec une vingtaine d'arrêts de bus pour des lignes facilitant les déplacements depuis les zones situées au nord, vers Aubervilliers et la Courneuve, notamment sans voiture. Plaine Commune demande que la requalification de la station de la ligne 7 soit intégrée dans le projet de nouvelle station de métro au Fort d'Aubervilliers. » Obs. électronique 359 - Plaine Commune.

Pourquoi la gare emblématique de l'Est Francilien du Pont de Bondy ne figure pas dans le concours international des « Hubs du Grand Paris »? Pourquoi le projet d'une alternative, dans le cadre des études complémentaires réalisées par les équipes de la SGP positionnée sur le site du Comptoir des Fontes n'apparaît-elle pas? Cette implantation, accompagnée d'actions dont la faisabilité est à conforter (création d'un nouveau franchissement, déplacement de la station Tzen3, dévoiement du tramway T1, reconfiguration des ponts, réorganisation des flux...) constituerait un vecteur de développement urbain très intéressant pour le territoire. Souhait du département que le travail engagé dans ce sens se poursuive. » (courrier 12, registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis, Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis..

### Questions :

#### 1. Gare Mairie d'Aubervilliers

Qu'est ce qui a motivé la création d'une gare « Mairie d'Aubervilliers » ? Pourquoi ne pas s'en tenir à une station à Fort d'Aubervilliers ? L'îlot Ferragus à Aubervilliers est en effet particulièrement impacté, pénalisant lourdement les riverains (habitants et commerces), provoquant des répercussions sur la circulation des véhicules et des bus, sur le stationnement. (Obs. 320 courrier électronique)

*Questions : pouvez-vous répondre aux différents points abordés ?*

### Réponse et commentaires techniques de la SGP

La commune d'Aubervilliers compte deux gares de la ligne 15 Est sur son territoire : les gares de Mairie d'Aubervilliers et de Fort d'Aubervilliers. Ces deux gares ne répondent pas aux mêmes enjeux. La gare Fort d'Aubervilliers est une gare desservant un quartier d'ores et déjà en mutation et qui va connaître une nouvelle vague de changement du fait de la ZAC de l'écoquartier du Fort d'Aubervilliers, composée d'un programme mixte de bureaux et de logements, mais aussi du fait de la rénovation urbaine (NPNRU) du quartier Emile Dubois-Maladrerie. Ajoutons à cela que cette gare permet une correspondance avec la ligne 7 du métro.

La gare Mairie d'Aubervilliers aura pour fonction de desservir le centre-ville historique d'Aubervilliers, avec

notamment l'hôtel de Ville et le marché. Elle assurera l'interconnexion avec la ligne 12 du métro en cours de prolongement. Cette gare permettra aux Albertivillariens du centre-ville de disposer de parcours facilités vers le reste de la Seine-Saint-Denis et plus globalement du territoire métropolitain sans passer par Paris. Par ailleurs, lors de la concertation sur la ligne orange de 2013, cette gare n'avait pas fait l'objet d'observations quant à son positionnement.

La création de la gare Mairie d'Aubervilliers telle que proposée dans le dossier d'enquête publique s'inscrit dans la volonté de la Ville et de Plaine Commune de pacifier le centre-ville et de redonner une place plus importante aux piétons et cyclistes, notamment par son projet dit des « Trois places ». Par ailleurs, les emprises dégagées sur l'îlot Ferragus et le square Pesqué permettent de disposer d'une base chantier suffisante pour réaliser les travaux dans de bonnes conditions, et isolée par rapport aux avenues et rues encadrantes.

Ainsi, des impacts sur la circulation sur l'avenue de la République sont à prévoir dans les premières phases de travaux afin de réaliser les parois moulées de la gare (réduction à une file de circulation dans chaque sens), mais sont ensuite limités une fois la couverture de la boîte gare réalisée puisque que la gare sera excavée en tranchée couverte et les déblais évacués vers la base travaux sur l'îlot Ferragus (voir pièce D, page 94).

### Commentaires de la Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête prend note que des perturbations sur la circulation sont inévitables dans les premières phases de travaux mais qu'elles seront minimisées une fois la couverture de la boîte gare réalisée. Elle remarque avec intérêt que les travaux par demi-chaussée devraient réduire au maximum les gênes pour les véhicules, mais constate toutefois que les nuisances pour les riverains de l'îlot Ferragus sont réelles et importantes, cette population étant déjà très largement impactée par les travaux en cours sur le prolongement de la ligne 12 du métro, et invite la SGP à limiter les gênes (horaires de chantier, sa gestion, son entretien, accessibilité des immeubles et commerces, circulation et stationnement) et surtout à largement communiquer avec la mairie et la population qui va subir plus d'une décennie de travaux cumulés

### **Questions**

#### 2. Gare de Fort d'Aubervilliers

L'enjeu principal est d'assurer une bonne accessibilité à la gare depuis le quartier des Courtilières et de pacifier, en surface dans tous les cas ou en souterrain (étude en cours), l'avenue de la Division Leclerc (RD 27) qui offre des conditions de cheminements et de traversées assez mauvaises. (Cf. Observation électronique courrier 7 : Est-Ensemble)

*Questions :*

- *Comment l'accessibilité à la gare de Fort d'Aubervilliers est-elle envisagée ?*
- *La création d'un souterrain coté de l'avenue de la Division Leclerc est-elle encore d'actualité ? Sur ce point une étude est-elle toujours en cours ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

L'aménagement autour de la gare Fort d'Aubervilliers fait l'objet d'une étude de pôle, portée par les collectivités locales. Cette étude visera à définir les aménagements à mettre en place pour favoriser l'accès des modes actifs au pôle. Cela se traduira par des aménagements assurant la sécurité et le confort des piétons. En particulier, sur le pôle de Fort d'Aubervilliers, l'étude s'intéressera aux cheminements piétons depuis et vers les Courtilières.

En parallèle de l'étude de pôle définissant les principes d'intermodalité, les études à venir de la Société du Grand Paris permettront d'étudier plus finement la possibilité de réalisation d'un passage souterrain sous la RD 27. La faisabilité de ce passage souterrain reste à consolider étant donné la présence d'un important réseau de gaz sous l'avenue de la Division Leclerc, comme rappelé par GRT Gaz lors de la consultation inter-administrative.

**Question**

## 3. Gare de Drancy-Bobigny

L'enjeu principal est de pacifier l'ex-RN186, de faciliter sa traversée en surface ou en souterrain, et de réduire le temps de parcours des piétons pour rejoindre la gare depuis le sud. Cet enjeu concerne non seulement habitants de Bobigny mais également les nombreux employés, usagers, patients ou étudiants fréquentant l'hôpital Avicenne, par interdépartementale des sports ou encore l'université. (Cf. Observation électronique courrier 7 : Est-Ensemble)

*Questions :*

- *Comment l'accessibilité à la gare de Drancy-Bobigny est-elle envisagée ?*
- *Quelle option est retenue pour la traversée de l'ex-RN118 (surface ou création d'un souterrain) ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP**

L'aménagement autour de la gare Drancy Bobigny fait l'objet d'une étude de pôle, portée par la Ville de Drancy. Cette étude visera à définir les aménagements à mettre en place pour favoriser l'accès des modes actifs au pôle. Cela se traduira par des aménagements assurant la sécurité et le confort des piétons. En particulier, sur le pôle de Drancy Bobigny, l'étude s'intéressera aux cheminements piétons depuis et vers le sud du pôle c'est-à-dire, le tramway T1, l'hôpital Avicenne et la cité des Grémillons.

En parallèle de l'étude de pôle définissant les principes d'intermodalité, les études à venir de la Société du Grand Paris permettront d'étudier plus finement la possibilité de réalisation d'un passage souterrain sous la RD 186. La faisabilité de ce passage souterrain reste à consolider étant donné la présence d'importants réseaux d'assainissement sous la voirie.

## Commentaires de la Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête prend note des différentes études de pôle en cours et constate avec satisfaction que l'accessibilité de ces gares en mode actif font l'objet d'une attention particulière, visant à sécuriser les cheminements avec les quartiers alentours. La faisabilité des passages souterrains au niveau de l'avenue de la Division Leclerc, d'une part et de la RD 186 d'autre part apparaissent également des enjeux importants.

### Question

#### 4. Gare de Bobigny-Pablo-Picasso

Le pôle Pablo Picasso, déjà existant qui pourrait éventuellement accueillir à terme un cinéma dans la gare, sera nettement renforcé avec l'arrivée de la ligne 15 Est et qui est déjà un pôle majeur d'emploi et concentrate de nombreux flux qu'ils convient d'optimiser dans un espace contraint. Il convient de dégager de l'espace public sur un axe Nord/Sud pour donner de la visibilité au parc de la Bergère et de la ZAC « Eco cité » avec éventuellement un franchissement du canal de L'Ourcq. Il est dommage que la conception actuelle de la gare ne prévoise pas d'intervenir sur les locaux techniques et la mise aux normes des accès de ligne 5 du métro. (Cf. Observation électronique courrier 7 : Est-Ensemble)

#### Questions :

- *Comment la gestion et l'optimisation de la totalité des flux pris dans sa globalité, en intégrant ceux nouveaux induits par la ligne 15, sont-elles prévues ?*
- *Le dégagement de l'espace public sur un axe Nord/Sud est-il prévu ?*
- *Le projet actuel intègre-t-il, en collaboration avec le STIF et la RATP, la restructuration des infrastructures et des travaux concernant la ligne 5 du Métro ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le dimensionnement de la gare Bobigny Pablo Picasso prend en compte les flux de voyageurs à l'échelle du pôle, à l'horizon 2030, déterminés conjointement entre le STIF, la DRIEA, la RATP et la SGP.

Par ailleurs, l'aménagement et l'insertion du bâtiment voyageur dans son environnement font l'objet de discussions approfondies avec les collectivités locales. La réalisation d'un dégagement de l'espace public sur l'axe Nord/Sud sera discutée dans la suite des études en relation avec les études de pôle pilotées par la Ville de Bobigny.

La ligne 15 Est sera en correspondance avec la Ligne 5 du métro, par le biais d'un couloir souterrain reliant la boîte de la ligne 15 à la salle d'échanges nord de la ligne 5, salle d'échanges située au niveau de la gare routière. Cette solution fonctionnelle a fait l'objet d'une validation de la collectivité et des partenaires lors du comité de pilotage gare du 1<sup>er</sup> avril 2016. Le projet de la ligne 15 Est intègre dans son périmètre la réalisation de cette interconnexion et les adaptations sur la salle d'échanges Nord du métro ligne 5.

Les travaux de la ligne 15 Est n'impactent donc pas les installations de la ligne 5 situées du côté de la Préfecture. Le projet de la ligne 15 Est n'intègre donc pas dans son périmètre une restructuration des infrastructures de la ligne 5, du côté de la Préfecture, mais intègre bien la restructuration des installations de la ligne 5 côté Nord (côté gare routière).

## Commentaires de la Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête remarque que les travaux de la ligne 15 Est n'impactent pas les installations de la ligne 5 situées du côté de la préfecture, mais se limitent à la partie située côté gare routière, répondant aux inquiétudes exprimées par Est Ensemble. Elle souhaite qu'une attention particulière soit portée pour limiter au maximum l'impact sur la circulation du T1.

### Question

#### 5. Gare de Pont de Bondy

Le pôle du pont de Bondy est au cœur d'un secteur, tant au Nord qu'au Sud, en fort développement (ZAC des deux côtés du canal de L'Ourcq et de Projets de renouvellement urbain). Compte tenu du positionnement stratégique de ce site, il est très bénéfique que la gare soit classé « emblématique ». L'enjeu principal est d'assurer une très bonne accessibilité à cette gare depuis le Nord et le Sud et depuis l'Est du pont comme depuis l'Ouest. C'est une condition essentielle à l'utilisation effective de la gare et au report modal vers les transports en commun pour limiter l'usage des véhicules particuliers sur ce secteur à l'ambiance très routière. Il est indispensable pour l'interopérabilité avec le T Zen 3 que les délais soient respectés. (Cf. Observation électronique courrier 7 : Est-Ensemble)

La gare prévue au pont de Bondy est nécessaire à la ligne 15 Est. Si elle donne un nouvel accès aux transports aux habitants de ces territoires, elle ne doit pas par contre provoquer une surdensification contraire aux objectifs essentiels de l'amélioration de la qualité de vie. La « ville apaisée » induite par les nouveaux modes de transport doit maintenant servir en priorité des populations mal desservies sur cette région de la Seine-Saint-Denis. (CF. obs. 348 - Environnement 93 -\_Registre électronique)

La commune de Bondy est très concernée par l'impact direct du projet de la ligne 15 Est de la Société du Grand Paris (SGP). Elle constate avec étonnement que ce n'est pas le projet validé en COPIL qui est présenté en objet de l'enquête publique et qu'à défaut celle-ci ne présente pas les deux options possibles pour le positionnement de la gare de « Pont de Bondy » soit sur les communes de Bondy et Bobigny, à l'est du Pont soit sur la commune de Noisy-le-Sec à l'ouest (Projet architecturale REICHEN).

Si le positionnement Est était retenu, il conviendra que la zone située au Sud du canal de l'Ourcq sous les piles de l'autoroute ne soit pas laissée comme une aire en friche traversée par le cheminement des piétons sortant de la gare car cela pourrait engendrer le développement d'un espace pour des activités illicites et l'insécurité induite. Cette zone devra donc être mise en valeur par l'implantation d'une espace structuré comme du commerce éphémère pouvant par exemple être une installation de conteneurs.

En revanche, si le positionnement Ouest était retenu il permettrait à la SGP une économie d'environ 100M€ sur la création de la gare puisque il n'y plus de construction sous le canal de l'Ourcq. Ce projet prévoit la suppression de la bretelle d'accès à l'autoroute. La commune souhaite avant toutes choses obtenir une étude d'impact sur le trafic routier lié à la suppression de la bretelle menant à l'autoroute A3 et le report de la circulation vers les autres axes permettant de rejoindre l'autoroute. Pour améliorer la sécurité et le cadre de vie des habitants, la municipalité demande, sur les fonds économisés par la SGP, d'une part la construction d'une sortie par souterrain côté rue Jules Guesde où se trouve deux lycées importants et d'autre part l'installation d'une passerelle entre le Nord et le Sud de Bondy au niveau de la ZAC « Les rives de l'Ourcq ». » (Cf. Courrier de Mme la Maire) .

*Questions :*

- *La Commission d'Enquête s'interroge sur la position actuelle de la gare qui semble d'accès difficile et d'une complexité importante donc d'un coût très élevé lié à la construction sous le canal. Une éventuelle construction sur la commune de Noisy-le-Sec semble plus adéquate en termes d'accessibilités et de coût. Des études sont-elles en cours ou prêtes à aboutir ?*
- *Dans le cadre de la gare soumise à enquête publique, comment est assurée une accessibilité optimale?*
- *Comment l'interopérabilité avec le T Zen 3, et éventuellement le T1, est-elle envisagée ?*
- *L'alternative actuellement étudiée sur le site du Comptoir des Fontes peut-elle être présentée, avec les incidences fonctionnelles, techniques, calendaires, financières ...afférentes ?*
- *Quelles seraient les incidences sur le linéaire présenté en enquête, les ouvrages annexes... ?*
- *Dans le cas où la gare est implantée sur Noisy-le-Sec, les demandes présentées par la commune de Bondy (souterrain coté rue Jules Guesde et l'installation d'une passerelle entre le Nord et le Sud de Bondy au niveau de la ZAC « Les rives du canal de l'Ourcq ») peuvent-elles être envisagées et financées par la SGP ?*
- *Comment dans ce cas sera géré l'accès de la gare par les habitants de Bobigny (Création d'une passerelle au niveau de la future Eco Cité par exemple) ?*
- *Pouvez-vous réaliser un tableau comparatif synthèse « avantages inconvénients » des deux options de localisation de cette gare de Pont de Bondy, site présenté dans le dossier d'enquête et site du Comptoir des Fontes, en précisant pour chaque les aspects fonctionnels, techniques, financiers, calendaires... ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :****Point 1, 4 et 5**

Le dossier d'enquête publique a été transmis aux services du préfet de Seine-Saint-Denis, en tant que coordinateur de l'enquête publique, pour instruction en septembre 2015. Ce dossier a ensuite suivi l'ensemble des circuits de validations et d'avis réglementaires (approbation du STIF, avis de l'Autorité environnementale et de l'expertise du Commissariat Général à l'Investissement) et a été soumis à enquête du 23 mai au 27 juin 2016.

Depuis octobre 2015, dans le cadre des études préliminaires complémentaires effectuées sur la base des études préliminaires conduites par le STIF, la Société du Grand Paris a été amenée à interroger un certain nombre d'options, notamment à étudier un positionnement de la gare de Pont de Bondy au niveau du site du Comptoir Général des Plastiques. Compte tenu de l'avancée des études, il n'était pas envisageable, en cours d'instruction du dossier d'enquête d'utilité publique, de substituer au scénario d'implantation de la gare présenté dans le dossier d'enquête un scénario d'implantation alternatif dont la faisabilité n'était pas assurée. En tout état de cause, si le nouveau scénario d'implantation de la gare devait être acté, il demeurerait strictement inscrit dans la zone d'intervention potentiellement délimitée dans le Plan Général des Travaux soumis à la présente enquête.

Le calendrier de mise en service du projet ne s'en trouverait pas modifié, et les études de conception pourraient poursuivre sur la base de cet emplacement, qui ne bouleverserait pas l'économie générale du projet, et modifierait la marge le tracé qui resterait inscrit dans le plan général des travaux inclus dans le dossier d'enquête. Ce déplacement pourrait permettre une « mutualisation » d'ouvrages annexes en amont, voire en aval de la gare, dont les études ultérieures permettraient de confirmer la faisabilité.

**Point 2**

La gare soumise à enquête prévoit des entrées/sorties de part et d'autre du canal, avec des trémies et des soutènements.



permettant de relier la gare depuis Noisy, Bobigny et Bondy.

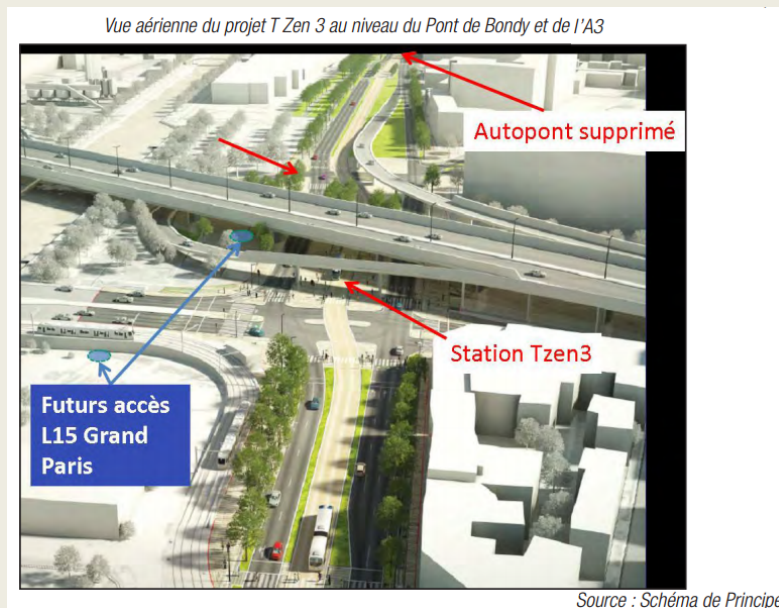
### Point 3

L'intermodalité avec le TZen3, dont l'arrêt est prévu à ce stade des études sous le pont de l'autoroute A3, est assurée par l'accès sud-est de la gare. L'intermodalité avec le T1 sera assurée par l'accès sud-ouest.

Pour mémoire, plan d'implantation des accès :



Extrait du dossier d'enquête d'utilité publique du projet de TZen3 (pièce D, page 133) :



### Point 6

L'option d'une gare décalée sur le site de l'actuel comptoir des fontes (berge sud-est du canal) permettrait, comme pour les autres gares du parcours, de réaliser un bâtiment gare en émergence, facilement identifiable. Les correspondances avec les modes de surface (TZen3, T1, mais aussi bus, vélo...) en seraient grandement facilités, d'autant que le projet de TZen3 s'accompagne d'un profond réaménagement de la RN3 qui sera pacifiée et rendue plus perméable aux traversées

piétonnes notamment.

La gare du Pont de Bondy déplacée pourrait être l'un des déclencheurs de l'accélération de la mutation profonde de ce secteur qui doit s'accompagner de nombreuses actions. La Société du Grand Paris soutient activement ces mutations et les opérations liées. Toutefois, le programme, les actions et le calendrier des actions n'étant pas définies à ce stade, il est prématuré pour la SGP de prendre un engagement sur un éventuel co-financement et son niveau.

#### Point 7

La bonne accessibilité de la gare depuis les différents quartiers est une exigence de la SGP. La création d'un bâtiment gare, bien que situé au sud du canal, contribuerait à cette bonne accessibilité notamment pour les riverains de Bobigny. Le traitement fin et précis de cet accès pourrait être étudié lors des phases ultérieures du projet, en lien avec le projet urbain du quartier, afin de s'inscrire dans ce projet. Il s'agirait en particulier de s'appuyer sur les trames viaires projetées pour prévoir les accès correspondants à la gare, qui pourraient le cas échéant nécessiter la création d'une passerelle pour franchir le canal.

#### Point 8 : Tableau comparatif

	Option « Station sous le canal »	Option « Gare au sud du canal »
Difficultés de réalisation	Option techniquement complexe à réaliser : excavation « en taupe », gestion des infiltrations d'eaux du canal... Prises travaux place Saint Just.	Option techniquement plus simple, à réaliser en surface, et ouverte sauf au niveau du pont du tramway T1 qui nécessitera des mesures constructives spécifiques à décider, et au niveau des croisements de réseaux qui seront plus nombreux.
Calendrier	Mise en service du tronçon fin 2025.	Mise en service du tronçon fin 2025.
Coût	Coûts plus élevés qu'une station classique en raison de la profondeur de l'ouvrage et des conditions de réalisations complexes.	Economie notable par rapport à l'option sous canal, permettant d'envisager un geste architectural sur cette gare.
Accessibilité	Bonne, grâce à la création des voies de part et d'autre, mais nécessitant des cheminements en sous-terrain sous les infrastructures existantes et une profondeur de gare importante.	Bonne, d'autant plus qu'une rationalisation des circulations accompagneront le projet (RN3, Pont de Bondy etc.). Profondeur de gare moins importante.
Accompagnement de la mutation du quartier	Option type métro parisien (pas d'émergence). Pas d'effet direct sur foncier.	La gare, avec son émergence, jouera un rôle de catalyseur de transformation du territoire, tout en maintenant le métro qui augmentera et favorisera fortement l'accessibilité du site.

## Commentaires de la Commission d'Enquête

la Commission d'Enquête soutient les études en cours concernant l'implantation de la gare Pont de Bondy sur un site alternatif, le comptoir le comptoir général des fontes et plastiques, qu'elle considère plus judicieuse. Elle entend les arguments de la SGP indiquant la nécessité de transmettre ce dossier en septembre 2015 pour instruction en vu du calendrier prévisionnel de l'enquête publique, avec la solution étudiée par le STIF sous le canal, et sa volonté d'effectuer des études préliminaires complémentaires à partir d'octobre 2015 sur la localisation de cette gare qui ne lui paraissait pas optimale.

A la lecture de l'exposé de la SGP ci-dessus et du bilan comparatif entre l'implantation d'une gare sous le canal de l'Ourcq et celle d'une gare au Sud, cette dernière solution apparaît bien emporter tous les avantages, notamment en terme de complexité de réalisation, de coût, d'accessibilité pour la population, de participation à la mutation profonde des quartiers avoisinants. Par ailleurs, le calendrier de réalisation semble bien maintenu et ce nouvel emplacement se situe bien dans la bande DUP présentée à enquête, et donc ne nécessitant pas, d'emblée, une modification de ce dernier pour être mis en œuvre.

La Commission d'Enquête rejoint par ailleurs la SGP sur la nécessité de compléter les études en cours menées par les collectivités locales et pilotées par Est Ensemble, portant sur différents quartiers et leurs trames viaires, notamment au niveau des franchissements du canal de l'Ourcq, avant de se prononcer sur leurs localisations précises. Elle considère toutefois comme majeur l'enjeu de l'accessibilité à la future gare pour l'ensemble des quartiers des communes concernés et encourage la poursuite d'un dialogue constructif entre la SGP et les collectivités pour faire émerger des solutions et participer activement à leur mise en œuvre.

Par ailleurs, la Commission d'Enquête prend note que ce déplacement pourrait permettre une « mutualisation » d'Ouvrages Annexes (OA) dont les études ultérieures permettront de confirmer la faisabilité.

## **Question**

### 6. Gare de Bondy

Le pôle de la gare de Bondy constitue déjà aujourd'hui, une centralité urbaine relativement bien desservie et l'arrivée de la ligne 15 Est créera la seule correspondance avec le RER E et le T4 pour le territoire. La gare qui accroîtra les flux donc la circulation piétonne et cycliste, s'insérera dans un contexte urbain déjà contraint, le principal enjeu étant le franchissement des voies ferrées existantes. L'accessibilité de la gare est fondamentale, notamment par le Sud pour les piétons, les cycles et les bus, et doit contribuer à l'amélioration du confort et de l'ambiance de certains franchissements, notamment souterrains. (Cf. Observation électronique courrier 7 : Est-Ensemble)

#### *Questions :*

- *Comment est prévu le franchissement des voies ferrées existantes en particulier par un passage public gratuit ?*
- *Une étude concernant l'accessibilité primordiale de la gare a-t-elle menée ou programmées dans le cadre de l'étude de pôle ?*
- *Le traitement des franchissements existants (souterrains publics gratuits) est-il pris en compte dans le dossier ?*

## **Réponse et commentaires techniques de la SGP**

Le souterrain SNCF Ouest sera aménagé pour assurer comme aujourd'hui un lien ville-ville hors contrôle (gratuit), ainsi que l'accès aux quais du RER E.

L'accessibilité, au même titre que les autres thèmes définis par le Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France (correspondance bus, favorisation des modes doux, information voyageurs, sécurité, etc) fait partie du champ de l'étude de pôle pilotée par Est Ensemble sur la gare de Bondy. Cette étude a pour objectif de proposer les aménagements à effectuer sur le périmètre et d'aboutir à un programme d'investissements.

Comme indiqué précédemment, le projet de la ligne 15 Est prévoit le réaménagement du souterrain SNCF Ouest avec une fonctionnalité de lien ville-ville gratuit.

## **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête se félicite du maintien d'un lien ville-ville gratuit permettant le franchissement des voies ferrées, en complément des accès aux gares Ligne 15 Est, RER E et Tram T4.

### **Question**

#### *7. Gare de Rosny-Bois-Perrier :*

La mutation de la gare Rosny Bois Perrier doit être construite avec les habitants face à une concentration liée à des structures déjà existantes, Centre Commercial Rosny2, gare du RER E, gare routière, et aux nouveaux flux induits par les voyageurs de la ligne 11 et de la ligne 15 Est. Nouveaux logements et nouvelles activités nécessitent une concertation spécifique. L'ensemble de ces nouveaux aménagements doit par ailleurs intégrer la préservation des espaces Natura2000 du parc intercommunal du Plateau d'Avron et les biotopes qui l'accompagnent. Il est impératif de s'attacher à conjuguer la mise en œuvre de la ligne 15 Est avec le prolongement de la ligne 11 vers Noisy-Champs, pour que tous les projets de construction de logements, en particulier sur Neuilly-sur-Marne, soient bien synchronisés avec l'arrivée de ces nouveaux moyens de transports. (CF. obs. 348 - Environnement 93 - Registre électronique)

#### *Questions :*

- *La ville souhaite que la SGP s'engage à prendre en compte les résultats de l'étude urbaine et du projet retenu, tant sur le plan urbain que sur le plan technique.*
- *Elle souhaite, par ailleurs, que la SGP, en lien avec les divers porteurs de projet du futur pôle gare, s'assure de la continuité est-ouest inter-quartiers, et ce à toutes les étapes du projet. (Obs. R1/7, Rosny-sous-Bois, courrier de M le Maire)*
- *Est-il ainsi prévu de rétablir le passage public souterrain (gratuit) ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La suppression du passage public souterrain n'est pas une conséquence du projet Grand Paris express, c'est une conséquence du projet de la SNCF de mise en conformité aux règles d'accessibilité du souterrain actuel de la gare.

Au stade actuel des discussions, le STIF souhaite le maintien du passage public hors contrôle d'accès le plus longtemps possible pendant les travaux de mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité (SDA) et pendant les travaux d'interconnexions des projets de métros (L11 et L15).

Par ailleurs, une discussion globale avec la ville et l'ensemble des acteurs concernés (notamment le STIF, la SNCF, la RATP, la SGP et le propriétaire du centre commercial) est engagée pour définir les conditions fonctionnelles, techniques et financières de la reconstitution de ce lien. La Société du Grand Paris accompagne cette démarche.

La SGP prendra en compte les résultats de l'étude urbaine menée par la Ville dans la mesure où les conclusions de cette étude seront produites et validées dans un calendrier compatible avec l'avancement du projet de ligne 15 Est.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

Le territoire de la ville de Rosny, comme celui Bondy et de nombreuses autres communes, subit des coupures urbaines fortes liées aux infrastructures telles que des autoroutes ou des voies ferrées. Le développement harmonieux de ces quartiers passe par des franchissements facilités, voire réorganisés. Assurer le maintien du passage public gratuit apparaît essentiel pour la Commission d'Enquête.

La Commission d'Enquête soutient la position du STIF de maintenir le passage durant les travaux et engage les acteurs concernés à pérenniser cette solution en phase d'exploitation avec un passage gratuit et l'accès par ascenseurs aux quais du RER E dans le même tunnel.

Elle considère qu'il faut poursuivre les études et discussions avec la SNCF, devant rendre accessibles les quais du RER E par ascenseurs dans ce tunnel dans le cadre de son plan de mise en accessibilité des gares du réseau.

Par ailleurs, la Commission d'Enquête se félicite de la position de la SGP s'engageant à prendre en compte les résultats de l'étude urbaine en cours dans la mesure où son calendrier soit compatible avec l'avancement du projet de la ligne 15 Est.

### **Question**

#### 8. Gare de Val de Fontenay

« La gare de Val de Fontenay doit faire l'objet d'aménagements pour tenir compte des difficultés de son fonctionnement actuel, des nouvelles infrastructures de transports ligne 15, prolongement de la ligne l du métro, prolongement du T1 et du développement urbain à Fontenay-sous-Bois. Cela comprend notamment l'amélioration de l'accès depuis l'Est et la création d'au moins un nouveau franchissement Est-Ouest du pôle offrirait des espaces adaptés aux flux en correspondance, permettant d'offrir un accès direct aux quais du RER E et de fonctionner également en lien de Ville. » (Cf. Registre électronique - courrier 8 du CD 94).

« Notre groupe d'élus au conseil municipal de Fontenay est favorable au projet de ligne 15 Est car nous pensons qu'il facilitera les déplacements vers les banlieues et rééquilibrera l'offre en transports en commun à l'Est de Paris. Toutefois nous souhaiterions cette future ligne 15 Est soit bien évidemment réalisée en une seule étape compte tenu du poids de la gare du val de Fontenay

dans la rentabilité future de ce tracé. Il conviendrait également que les travaux du tronçon de la ligne 15 Est concernant notre commune puissent correspondre avec ceux engagés dans le prolongement de la ligne 1. L'aboutissement au même moment de ces deux projets permettrait de renforcer la rentabilité des deux lignes.» (obs. 339 du registre électronique, Gildas Lecoq, Président du groupe Ensemble réveillons Fontenay, 26 bis rus du clos d'Orléans 94120 Fontenay-sous-Bois).

*Questions :*

- *L'amélioration de l'accès depuis l'Est et la création d'au moins un nouveau franchissement Est-Ouest du pôle sont-elles prévues dans le projet ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP**

L'amélioration de l'accès depuis l'Est et la création d'un nouveau franchissement Est-Ouest sont étudiées dans le cadre de de l'étude du pôle d'échange multimodal piloté par le STIF. Le projet de ligne 15 Est tiendra compte des conclusions de cette étude.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La gare de Val de Fontenay est appelée à devenir un pôle d'échanges majeur dans les prochaines années et il apparaît tout à fait important que l'ensemble des acteurs concernés puissent anticiper les aménagements futurs et dialoguer ensemble afin de ne pas obérer de possibilités d'accessibilité au pôle gare en fonction des calendriers respectifs d'une part, et entre les différentes lignes de RER, métro et Ligne 15 Est d'autre part. La Commission d'Enquête souhaite ainsi que les études en cours aillent dans ce sens, et permettent, notamment, l'amélioration de l'accès par l'Est et un passage Est/Ouest.

## ➤ Les ouvrages annexes

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

La nature de ces ouvrages et l'incertitude liée à leur positionnement précis soulèvent légitimement de nombreuses interrogations et inquiétudes de la part des riverains. En effet, si la Société de Grand Paris est en pourparlers avec les communes ou les bailleurs de logements, les habitants ne sont, eux, pas informés de ce qui serait susceptible d'arriver.

#### Questions :

##### 1. Les ouvrages annexes en général :

- *Quelles est l'emprise type ou moyenne des travaux des OA ?*
- *Combien de temps moyen durent les travaux avant de rendre le site aux utilisateurs habituels ?*
- *Quelles sont les amplitudes horaires maximales envisagées de ces travaux ?*

### Réponse et commentaires techniques de la SGP :

Les ouvrages annexes sont des ouvrages implantés au maximum tous les 800m sur le tracé de la ligne pour permettre la ventilation et le désenfumage du tunnel ainsi que l'évacuation des voyageurs le cas échéant.

Comme mentionné au paragraphe 6.1.1 de la pièce D au sujet des emprises nécessaires à la réalisation des ouvrages annexes, « les emprises au sol représentent au minimum une partie de la surface de l'ouvrage en sous œuvre à laquelle s'ajoutera une aire permettant le stockage des matériaux, des outillages, des déblais et l'installation de base vie ».

Les besoins en emprises évoluent au cours des différentes phases du chantier. Les emprises nécessaires à la réalisation d'un ouvrage annexe dépendent également du type d'ouvrage préconisé. A ce stade des études, on peut estimer que l'emprise de la base travaux d'un ouvrage annexe est d'environ 2000m<sup>2</sup> pour un ouvrage classique, et jusqu'à environ 6000m<sup>2</sup> pour un ouvrage servant à l'alimentation d'une base travaux système. La durée des travaux varie d'environ 2,5 ans à 4 ans en fonction du type d'ouvrage annexe.

Les horaires maximaux des travaux envisagés pour la réalisation de ces ouvrages sont de 7h à 20h. Cette plage de travaux résulte des arrêtés préfectoraux suivants qui fixent des contraintes particulières sur le bruit des chantiers :

- Seine-Saint-Denis : arrêté préfectoral n°99-5493 du 30 décembre 1999 modifié par l'arrêté préfectoral n° 00-2796 du 18 juillet 2000 ;

- Val-de-Marne : arrêté préfectoral n°2003/2657 du 11 juillet 2003.

### Commentaires de la Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête est satisfaite de la réponse de la SGP permettant d'apporter des réponses claires aux questions légitimes posées par les riverains de ces futurs ouvrages. Elle encourage par ailleurs la SGP à poursuivre ses études de maîtrise d'œuvre en étroite collaboration avec les collectivités locales afin de réduire au maximum les emprises nécessaires, voire d'envisager le déplacement des Ouvrages Annexes lorsque les impacts sont trop importants localement.

**Questions :**

## 2. OA 330 (Saint-Ouen)

La zone entourant l'ouvrage annexe intitulé OA 330 (point de sortie du tunnelier), qui faisait l'objet de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la ligne 15 Ouest est largement modifiée et surtout énormément agrandie en intégrant en particulier le terrain cadastré C 186 d'une contenance de 3991 m<sup>2</sup>, propriété de la ville et sur lequel la commune avait prévu de construire son nouveau Centre Technique Municipal (CTM).

Suite à la modification par la SGP du périmètre de la DUP dans le cadre de l'enquête de la ligne 15 Est, la commune a trouvé un terrain adéquat dans le quartier des Docks pour y implanter son CTM et souhaite que la SGP rachète rapidement et à l'amiable le terrain (C 186) au prix du marché actuel mais surtout de manière à couvrir l'achat du terrain dans le quartier des Docks pour enfin y installer un nouveau CTM moderne. (Cf. courrier de M. le Maire)

La résidence des 13 à 17 Boulevard Finot est mitoyenne de la parcelle sur laquelle le projet indique "Puits OA 330" et "Sortie" du tunnelier phase 1. Une démarche a été déjà faite auprès de la SGP (via la démarche Quartier Pleyel) pour que le puits OA 330 soit décalé vers l'Ouest et constate donc avec satisfaction que l'enquête L15 Est a agrandi la zone jusqu'à la rue de Saint-Denis à Saint-Ouen ce qui permet ce déplacement.

Il est demandé que la construction du puits OA 330, du puits de sortie du tunnelier ainsi qu'une éventuelle boîte de jonction technique soit décalée vers l'Ouest (Cf. Obs. 1/2 – Registre de Saint-Denis).

*Questions :*

- *Pourquoi l'OA 330 pourtant situé à l'Ouest de la gare de Saint-Denis-Pleyel (Qui n'est pas soumise à enquête pour la ligne 15 Est) est-il intégré à l'enquête ?*
- *Quel objectif justifie d'étendre le périmètre de la zone DUP ?*
- *La proposition de la commune qui ne s'oppose pas à l'agrandissement de la zone de DUP, peut-elle être prise en compte à brève échéance dans les conditions évoquées ?*
- *Peut-il être envisagé de décaler vers l'Ouest le puits OA 330, la zone DUP ayant été agrandie dans le cadre de l'enquête publique ligne 15 Est ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

L'OA 330, ouvrage commun à la ligne 16/17 et à la ligne 15, est le point de raccordement des tronçons de la ligne 15 Est avec la ligne 15 Ouest, assurant ainsi la continuité du tracé en rocade de la ligne 15. Il fait donc partie intégrante du projet de ligne 15 Est, au même titre que la ligne 15 Ouest. C'est la raison pour laquelle il est inclus dans le plan général des travaux (PGT) du dossier d'enquête d'utilité publique de la ligne 15 Est.

La position de cet ouvrage a été présentée dans le dossier d'enquête d'utilité publique des lignes 15 Ouest, mais aussi de la ligne 16/17sud/14nord, dont il fait partie intégrante pour les mêmes raisons, cette dernière ligne ayant été déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat le 28 décembre 2015. Le dossier du projet de ligne 15 Est a donc repris le positionnement commun aux PGT des lignes 15 Ouest et 16/17sud/14nord. Néanmoins, l'avancée des études conduisent à envisager une nouvelle implantation de cet ouvrage plus à l'ouest, au niveau du terrain cadastré C186 à Saint Ouen. Le PGT de la ligne 15 Est tient compte de cette possible évolution du projet en allongeant vers l'Ouest la zone d'intervention potentielle. Néanmoins, il n'est pas envisagé à ce stade de modifier le PGT de la ligne 15 Est concernant l'emplacement de l'ouvrage annexe pour deux raisons : d'une part ce serait prématuré vis-à-vis de l'avancée des études et des discussions en cours



avec la commune de Saint-Ouen sur les conditions d'acquisition; d'autre part, une telle modification du PGT devrait inmanquablement conduire à proposer au ministère de tutelle d'engager une procédure de modification du décret du 28 décembre 2015 déclarant d'utilité publique les lignes 16/17sud/14nord.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête note avec intérêt que des études et des discussions avec la commune de Saint-Ouen sont en cours.

Elle comprend les difficultés techniques à envisager. En effet, cet OA 330, concerne plusieurs lignes du GPE.

Elle souhaite, pour ne pas bloquer le projet de centre technique municipal (CTM) de la ville de Saint-Ouen que la SGP adopte rapidement le positionnement de cet OA, ou à défaut rachète le terrain de la commune puisque l'emprise chantier de cet OA devrait être significative.

#### **Questions :**

##### 3. *OA 691(Bondy)*

*A la connaissance de la commune, cet ouvrage annexe, aux dires de la SGP, devrait être supprimé et seul l'ouvrage OA 692 devrait être implanté entre les gares de « Pont de Bondy » et « Bondy », la distance étant inférieure à 1600 m.*

##### *Question :*

- *La SGP peut-elle confirmer, en l'état des études, le maintien ou la suppression de l'OA 691 ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La suppression ou le maintien de l'ouvrage annexe 691 dépendent de l'implantation de la gare de Pont de Bondy. Si l'implantation de la gare sur le site actuellement occupé par le Comptoir Général des Fontes et Plastiques est finalement retenue, la suite des études permettra de confirmer, ou pas, la suppression de l'ouvrage annexe 691.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête prend note que des études complémentaires sont nécessaires afin de confirmer la suppression de cet ouvrage annexe dans le cas où le déplacement de la gare de Pont de Bondy sur le site du Comptoir Général des Fontes est confirmé.

**Questions :**4. *OA 701(Bondy)*

*Cet ouvrage étant situé dans un parc, la commune souhaite avoir confirmation d'une remise totale du parc en état après travaux. (Courrier de Mme la Maire – 22 juin 2016)*

*Question :*

- *Comment la SGP compte-t-elle formaliser, avec la commune, la remise en état du site ? (Convention bipartite par exemple) ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Au démarrage des travaux, lors de la prise de possession du terrain par la Société du Grand Paris et ses entreprises, les conditions de remise en état du site seront spécifiées et formalisées.

Une convention d'occupation temporaire sera signée entre la commune et la Société du Grand Paris afin d'organiser l'installation du chantier sur le parc pendant la durée nécessaire. Un état des lieux d'entrée et de sortie seront effectués afin de garantir une remise en état à l'identique du domaine de la ville concernant l'emprise qui aura été utilisée pour le chantier.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête remarque qu'il est prévu qu'une convention d'occupation temporaire soit signée entre la commune et la SGP et qu'un état des lieux d'entrée et de sortie soit effectué afin de garantir la remise en l'état de la zone, intégrant une évolution souhaitée par la commune.

**Questions :**5. *3 OA sur Rosny sont particulièrement signalés car les impacts vont être très importants pendant les travaux et préoccupent la mairie. Dans son courrier, le Maire de Rosny-sous-Bois écrit :*

*« La plupart des OA sont situés le long de l'avenue Lech Walesa ou de l'avenue Jean Jaurès. Ces deux avenues jouent un rôle important dans la desserte de Rosny-sous-Bois voire en terme de transit routier et sont classées "grande circulation" ». Cette situation va perturber la circulation durant toute la durée des travaux. Aujourd'hui, la circulation dans cette zone est déjà très perturbée par les travaux pour la géothermie. Ce quartier est incontournable pour les automobilistes et les travaux génèrent des embouteillages monstres, d'où des retards, des temps de trajet allongés, du stress...*

*La ville demande que la SGP s'engage à limiter au maximum les nuisances générées par le chantier vis à vis des riverains et de la circulation automobile.*

*Questions :*

- *Qu'est-il prévu pour minimiser l'impact des travaux sur le quotidien des automobilistes et des riverains ?*

*La ville demande que la SGP étudie la possibilité de mutualiser des OA de manière à limiter l'impact sur la ville durant la phase chantier et ainsi réduire leur nombre.*

- *Une autre solution est-elle envisageable ?*
- *Est-il envisageable de mutualiser ces OA afin d'en limiter les impacts ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Les emprises chantier des ouvrages annexes 711 situé le long de l'avenue Lech Walesa, 712 situé le long de la rue du Général Leclerc et 713 situé dans le projet de ZAC de la Mare Huguet, seront travaillées dans la suite des études pour être réduites au maximum.

Le scénario de mutualisation des ouvrages annexes 711 et 712 qui a été élaboré lors des études préliminaires complémentaires, devra être confirmé dans la suite des études. L'implantation de l'ouvrage résultant de cette mutualisation, le long de l'avenue Lech Walesa devra être précisée.

**Questions :**

6. *OA 711 à Rosny-sous-Bois : Obs. R1/9 sur le registre de Rosny-sous-Bois, M. et Mme Dufour, 40 avenue Lech Walesa) : Leur parcelle semble impactée par l'OA 711. Ils se posent différentes questions :*

- *L'avenue Lech Walesa est un axe principal. Leur maison est située dans le virage, près d'une voie à circulation très dense et dangereuse. La circulation réduite à une voie à cet endroit accentuerait le désordre déjà important du flux de la circulation. Le fait de bloquer ce tronçon de voie de circulation de manière significative nuirait aux interventions de la Police Nationale qui a déjà bien du mal parfois à franchir le carrefour de la rue Lech Walesa et de l'avenue du Prt Kennedy.*
- *Bien qu'il y ait une bande de terre plein pour nous laisser sortir et entrer dans la cour de notre résidence, cela reste difficile, les voitures arrivant à toute vitesse ou bloquant notre sortie lorsqu'il y a une circulation dense.*
- *Trois arbres doivent être abattus, ce qui défigurerait la coulée verte.*
- *Ils imaginent mal pouvoir supporter les nuisances engendrées par les travaux au ras de leur domicile : bruit, poussière et durée des travaux... Ils sont inquiets car ils souhaitent partir à la retraite en 2019-2020. »*

*Questions :*

- *Est-il envisageable, si les travaux sont au ras de leur résidence que la SGP leur achète leur bien ? Ils sont prêts à vendre leur bien avec négociation.*
- *Ils souhaiteraient consulter un plan plus détaillé de leur zone. Quel sera leur devenir ? Quand seront-ils informés de l'emplacement exact de l'OA ?*

**Réponse et commentaire technique de la SGP :**

Des études détaillées vont être réalisées, en s'appuyant notamment sur les résultats de sondages géotechniques complémentaires, d'analyses de sensibilité des bâtis situés dans le fuseau, et de relevés topographiques complémentaires. Ceci permettra d'ajuster en plan, et surtout en profil, l'implantation du tunnel et, par suite, des ouvrages annexes.

Le tracé sera considéré définitif à l'issue des études d'avant-projet, date à laquelle des études complémentaires auront permis de l'affiner. Ce tracé définitif permettra ainsi le lancement du processus d'enquête parcellaire pour le tunnel et les ouvrages annexes.

Le public sera informé de l'implantation précise des ouvrages annexes à l'occasion de ces enquêtes parcellaires dont la procédure prévoit une large publicité (voir articles R. 131-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

Dans l'hypothèse du maintien de l'implantation de l'ouvrage annexe 711, son implantation et son emprise chantier seront définies précisément dans la suite des études et notamment à l'issue de la phase d'étude appelée Avant-Projet vers début 2018.

Dans l'hypothèse où le scénario de mutualisation des ouvrages annexes 711 et 712 serait confirmé dans la suite des études, la parcelle de M. et Mme Dufour ne serait plus impactée par les travaux. L'implantation de l'ouvrage résultant de cette mutualisation, le long de l'avenue Lech Walesa devra être précisée dans la suite des études. Ce scénario pourra également être confirmé ou infirmé début 2018.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête est consciente des gênes importantes occasionnées pendant les travaux de ces ouvrages annexes et relaie les préoccupations de la commune. Les études de maîtrise d'œuvre démarrant cet automne devraient permettre d'affiner les positions et emprises relatives, notamment, les différents Ouvrages Annexes. Par ailleurs, les études complémentaires allant être menées pour confirmer le déplacement du futur site de maintenance permettront probablement une évolution de ces différents ouvrages annexes.

En tout état de cause, les études d'avant projet permettront d'ici la fin 2017 de connaître précisément les emplacements du tunnel et des ouvrages annexes, et donc de lancer la procédure d'acquisitions foncières permettant ainsi de recenser et d'avertir précisément les propriétaires.

**Questions :**

7. *OA 732 au Perreux : sa localisation apparaît particulièrement délicate et mobilise la mairie et les riverains. Des solutions différentes sont ainsi proposées :*

*Questions :*

- *Construction de l'OA dans le cimetière, permettant ainsi de n'avoir aucun impact sur les pavillons*
- *Respecter les distances maximum de 800 m entre les puits ce qui supprimerait cet OA.*
- *Est-ce qu'une autre solution est envisageable ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

L'implantation de l'ouvrage annexe 732 sur l'emprise du cimetière a été étudiée en concertation avec la ville. Cette solution impliquait de déplacer un ossuaire et des concessions funéraires en cours ce qui n'est pas prévu par le Code Général des Collectivités Territoriales. Ces difficultés ont conduit à abandonner cette solution.

Au stade des études préliminaires complémentaires, la mutualisation de cet ouvrage avec un autre et sa suppression ne semblaient pas envisageables compte tenu des contraintes urbaines (A86 souterraine, emprise du cimetière,...). Ce point sera approfondi dans la suite du projet.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

L'implantation de l'OA 732 au Perreux apparaît effectivement délicate, 3 options apparaissant de prime abord, avec une localisation sur la voirie, ou bien sur une emprise privée ou encore dans le cimetière communal.

Cette dernière solution a été écartée essentiellement pour des raisons de délais imposés selon le Code Général des Collectivités Territoriales : l'occupation des cimetières se fait, en règle générale, selon le régime de la concession et constitue donc une utilisation privative normale du domaine public, la délivrance de concessions étant une simple possibilité (CGCT, art. L. 2223-13).

Et si la commune dispose effectivement de possibilités de « reprise » d'une concession (par arrêté du Maire), elle doit toutefois s'assurer, soit du versement effectif du renouvellement de la redevance de la concession (dans les deux ans qui suivent la date d'expiration (CGCT, art. L. 2223-15, soit, après une période de trente ans à compter de l'acte de concession, constatant l'état d'abandon de cette dernière par PV et le porter à connaissance du public et des familles (si trois ans après cette publicité la concession est toujours abandonnée, saisine du conseil municipal pour décider d'une reprise de concession (CGCT, art. L. 2223-17). Par ailleurs, un déplacement de concession en tant que tel n'est pas prévu dans le CGCT.

La SGP va ainsi poursuivre ses études d'avant-projet en étroite collaboration avec la commune afin de parvenir à une solution la moins impactante possible.

### **Questions :**

8. *OA 745 à Champigny : cet OA est nécessaire à la réalisation de l'ouvrage d'entonnement, générant ainsi un impact plus important pour les riverains : ainsi, si la grille se situera sur au niveau du square du monument aux morts, il entraînera également des expropriations de bâtis environnants et demandera le déplacement du monument aux morts.*

*M. Guyaumarck responsable de l'Association Nationale des Anciens Combattants de la Résistance « les travaux place J.B Clément impactent le Monument aux Morts qui devrait être déplacé. »`*

#### *Questions :*

- *La place avec le Monument aux Morts va-t-elle être réinstallée ? Dans quel délai ?*
- *S'il est déplacé ; Quel autre lieu sera proposé ?*
- *Quels seront les impacts sur les habitations environnantes ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Pour ce qui est de la réinstallation du Monument aux Morts, ouvrage public communal, pendant les travaux, au vu de la législation en vigueur, cela dépendrait à priori surtout de ce qui sera convenu avec la commune de Champigny.

En effet, il ne découle pas proprement dit des régimes du domaine public ou de l'ouvrage public d'obligation de réinstaller le monument aux morts pendant les travaux.

En outre, s'il peut découler de protections patrimoniales (protection au titre des monuments historiques par exemple), l'obligation d'obtenir des autorisations prévues au code du patrimoine, faisant intervenir un architecte des bâtiments de France, avant d'engager des travaux à leur égard, il n'en découle pas non plus d'obligation de le réinstaller ailleurs durant les travaux.

Néanmoins, à l'issue des travaux, en 2030, la place avec le Monument aux Morts pourra être réinstallée sur place en concertation avec la commune de Champigny.

Pendant les travaux de l'ouvrage annexe 745, le Monument aux Morts pourra être déplacé. Le lieu de stockage ou de relogement de cet ouvrage public communal n'est pas connu à ce stade du projet. Il sera choisi en concertation avec la ville de Champigny.

Concernant l'implantation de l'emprise chantier de l'ouvrage annexe 745, celle-ci sera définie précisément dans la suite des études. Les impacts sur les habitations environnantes pourront alors être précisés. La page 33 de la pièce G.3 montre un principe d'emprises travaux au stade actuel des études. Néanmoins, les emprises au droit de l'ouvrage lui-même, le long de la RD4, ne devraient pas évoluer sensiblement. Le reste des emprises, celles dévolues à la base travaux, pourra être adapté au gré des opportunités d'acquisition foncière.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête est consciente que le type d'équipement, entonnement et OA, nécessitent une emprise chantier plus importante nécessitant le déplacement du monument aux morts. Cependant, la SGP s'engage à la limiter, grâce en particulier à un droit de préemption délégué par la ville, permettant de limiter au mieux les impacts pour l'installation de la base travaux en facilitant les acquisitions de terrains.

La Commission d'Enquête comprend la nécessité de réaliser malgré tout des expropriations, même réduites, et engage la SGP à poursuivre le dialogue, tant avec la ville de Champigny qu'avec les futurs propriétaires impactés le moment venu.

Elle relève par ailleurs avec satisfaction l'engagement de la SGP à restituer la place avec son Monument aux Morts à l'issue des travaux en 2030, après avoir cherché un emplacement temporaire pour ce dernier, en concertation avec la collectivité.

**Questions :**

9. *OA 744 à Champigny : De très nombreuses personnes se sont mobilisées, inquiètes du devenir de la patinoire.*

*« Pouvez-vous confirmer que l'implantation du tunnel d'aération et d'évacuation (OA 744) av Guesdes au niveau de la patinoire municipale n'aura aucune incidence sr l'exploitation et l'utilisation de la patinoire de Champigny? » (obs. 288 du registre électronique)*

*Questions :*

- *Quels seront précisément les impacts de cet ouvrage annexe, en phase travaux, puis en phase exploitation ?*
- *La patinoire sera-t-elle impactée par le projet ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

En l'état actuel d'avancement des études , l'ouvrage annexe 744 est prévu d'être implanté à l'Est du boulevard Jules Guesde, au niveau de l'aire de jeu et du parking de la patinoire, dans la commune de Champigny-sur-Marne.

L'implantation de l'ouvrage annexe 744 et de son emprise chantier sera définie précisément dans la suite des études. Les impacts sur le parking de la patinoire en phase travaux pourront alors être précisés plus finement par rapport à ce qui est indiqué p. 35 de la pièce G.3.

En phase d'exploitation, cet ouvrage souterrain émergera en surface sous forme d'une grille de ventilation et d'une trappe d'accès. Il fera l'objet d'une insertion soignée.

Au stade actuel des études, il n'est pas envisagé d'impact sur le bâtiment de la patinoire.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête note qu'il n'est pas envisagé d'impact sur le fonctionnement de la patinoire qui reste toutefois à confirmer dans les études de Maîtrise d'œuvre. L'utilisation du parking sera malgré tout restreinte. Les craintes exprimées pour le bâtiment lui-même ne semblent pas fondées pour la Commission d'Enquête.

## ➤ Le SMR/SMI

Le SMR/SMI sur Rosny représente un impact socio-économique fort pour la commune en touchant notamment :

- Le laboratoire Roche (70 emplois sur le site) qui a engagé, suite à l'information de son éventuelle expropriation, une démarche pour réimplanter son site de logistique en Ile-de-France d'autant que le délai minimum pour cette opération est de deux ans. A ce jour, une solution acceptable, engendrant certes de nombreux frais à la société, a été retenue et va être mise en œuvre. En effet, la société Roche est tenue d'assurer une continuité de ses services en particulier vis-à-vis des hôpitaux (Code de la Santé Publique). L'entreprise Roche devrait donc quitter le site. Ce départ signifie une perte financière pour la ville... et également pour l'entreprise.
- L'expropriation de nombreuses maisons principalement pour la remontée du tunnel en surface pour rejoindre le SMI/SMR. Le projet prévoit un long tunnel pour accéder au SMR/SMI de la Garenne: pourquoi ? Pourrait-on, soit utiliser les voies de la Grande Ceinture, soit raccourcir le tunnel, qui se débrancherait entre les OA 712 et 713? (Obs. R1/2 - Préfecture de Seine St Denis)

La réserve capacitaire du site représente également un enjeu très important pour l'évolution de tout système de transport et la Commission d'Enquête rejoint la réserve exprimée par le STIF à ce sujet. En effet, il faudra, à l'horizon 2030, absorber la totalité des rames nécessaires au fonctionnement efficace de la ligne 15 Est.

Une implantation alternative à l'étude par la SGP sur le site Montgolfier, et mentionnée, tant par le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis que par M le maire de Rosny, permettrait de s'affranchir de ces impacts majeurs et sa localisation sur des emprises publiques éviterait le recours à une procédure de DUP. Cette implantation d'une taille plus importante et sur une emprise SNCF permettrait en outre d'évacuer plus simplement les déblais en phase chantier.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

« Si ce projet devait être réalisé ! (Si la région et le contribuable n'est pas en faillite avant !) Le choix des ateliers à la Garenne Rosny est inacceptable: parce qu'en zone pavillonnaire, car nécessite la démolition d'une ZI récente, c'est un énorme gâchis donc anti-écologique, en raison de la desserte routière. (Elle ne doit se faire que par la voie ferrée à proximité, et les rames doivent être acheminées par des raccordements avec les autres lignes de métro si le projet était réalisé) et des économies de place doivent être réalisées en garant la nuit une partie des 35 rames dans les stations comme cela se fait déjà à Paris (Exemple Nation).

Le parking pour le personnel est-il utile, alors que les gares de Rosny centre et Val de Fontenay sont à moins de 300 m ? Est-ce cela le développement durable ?

Cette localisation peut encore être modifiée. Un autre site est certainement possible dans les friches industrielles de la banlieue Nord, mais aussi dans l'ancien triage de Noisy-le-Sec: proximité de la ligne, absence d'habitation, vastes espaces ateliers du tram déjà en construction, ce qui permettrait de mutualiser les équipements et de réduire l'espace et la note. » (Cf. Obs. 347 - Registre électronique)

Le STIF a alerté sur la nécessité de disposer d'une capacité à terme de 125 rames afin de permettre une montée en puissance de la ligne tout en préservant l'avenir (solutions envisagées pour répondre à cette augmentation et/ou emprise du SMR plus étendue que sur le projet présenté) (Cf. courrier 3 – Préfecture de Seine-Saint-Denis)



La commune, par son Maire, s'oppose au positionnement du SMR/SMI et à son emprise et demande d'envisager un lieu alternatif, Rosny accueillant déjà un SMR pour le prolongement de la ligne 1. Elle souhaite que la SGP étudie une solution alternative sur un autre site qui générerait moins d'impact. Elle propose à la SGP d'étudier une implantation alternative au nord de Rosny-sous-Bois, sur un faisceau abandonné de la SNCF, le long de la ZA « Montgolfier » et du délaissé de l'A 103 qui permettrait de supprimer deux OA (OA722 et OA723).

Le site « Montgolfier » a été également évoqué dans le courrier de M. Troussel, Président du conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, comme site alternatif à celui présenté dans le dossier sur La Garenne. Ce site se situe sur une emprise publique ce qui signifierait qu'il n'y aurait plus d'expropriations. De plus, il serait loin des habitations et générerait moins de nuisances. En revanche dans ce choix, la SGP devrait travailler en étroite collaboration avec les services du Département afin d'étudier tous les impacts sur les biens départementaux (voirie, assainissement) et les mesures pour les limiter. (Cf. Courrier 12 – Registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis)

Habitants de la Rue Diderot

Plusieurs observations ont été faites concernant :

- « Une extrême surprise par le peu de détail des plans présentant la zone entrant dans la Déclaration d'utilité publique, en effet, deux plans la précisent : p27 de la Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants et p13 du Plan général des travaux. Il est fort dommageable que ces plans ne soient pas plus précis, en effet si on veut voir le zonage de la DUP rue par rue et maison par maison c'est quasiment impossible. Cela semble anormal puisque c'est l'essentiel de cette enquête et que les habitants concernés devraient pouvoir savoir si leur habitat est concerné ou pas ! » (Cf. Obs. 354 – Registre électronique)
- Sur la procédure d'expropriation (informations, le calendrier en particulier les délais pour se lancer dans la recherche et/ou l'achat d'un bien nouveau, indemnités, relogement et prise en charge du déménagement). (Cf. Obs. R1/1- Rosny)
- Sur les biens non expropriés mais futurs mitoyens du SMR (Rachat du bien ou indemnisation, accès par la rue aux pavillons et aux annexes, intégrations des nuisances de travaux et de fonctionnement et mesure palliatives comme mur antibruit, rangées d'arbres, isolation des fenêtres, zone tampon et isolement du SMR mais également périodes d'activités). (Cf. Obs. 292 et 352 – Registre électronique)

## Questions :

*Site du SMR/SMI sur la Garenne :*

*Le tunnel d'accès au SMR/SMI*

*Le projet prévoit un long tunnel pour accéder au SMR/SMI de la Garenne: pourquoi?? Pourrait-on, soit utiliser les voies de la Grande Ceinture, soit raccourcir le tunnel, qui se débrancherait entre les OA 712 et 713? ... (obs. R1/2 Préfecture de Seine St Denis).*

1. *Quelle réponse pouvez-vous apporter à cette observation ?*

*Le passage en tréfonds du tunnel d'accès au SMR sous un immeuble fragile (54, avenue de la république par exemple)*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La longueur du tunnel résulte des contraintes d'implantation qui prennent en compte :

- Les impacts potentiels associés à l'environnement du tunnel et de l'ouvrage d'entonnement et des ouvrages annexes à implanter ;
- Le dénivelé nécessaire pour raccorder le tunnel à la surface et la pente nécessaire à la circulation des trains ;
- L'interface avec le futur prolongement du métro L11.

Ainsi, le dispositif de débranchement des voies vers le SMI/SMR (ouvrage d'entonnement) nécessite un linéaire de près de 400 m qui est réalisé en parois moulées. Le milieu résidentiel environnant cet ouvrage impose son emplacement au sud de la Gare de Rosny-Bois-Perrier. Il en résulte la nécessité de réaliser un tunnel de 1,7 km de long et 2 ouvrages annexes pour rejoindre le site de la Garenne.

Par ailleurs, les voies ferroviaires qui côtoient le site de la Garenne sont circulées par le RER E et la ligne P avec une densité de trafic très importante. Il n'est donc pas possible d'utiliser ces voies pour les circulations de matériel roulant entre la ligne 15 et le SMR.

**Questions :**

2. *Est-il possible d'éviter de passer à côté d'un immeuble fragile ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

En complément de la réponse précédente, concernant les contraintes d'implantation du tunnel, il convient d'ajouter que le tracé pourra être précisé en fonction des résultats des études à venir, notamment de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage bâti.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

Les réponses apportées par la SGP permettent de mieux appréhender l'ensemble des contraintes techniques afférentes à la réalisation du tunnel d'accès au SMR/SMI de la Garenne qui laisse une très faible latitude d'implantation. Toutefois, l'implantation précise du tracé reste encore à déterminer, en fonction, notamment des études géotechniques à venir, afin d'éviter tout risque potentiel.

**Questions :**

3. *Quelles seront les protections mises en œuvre pour garantir la pérennité du bien ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Risques de fissures, déstabilisation du bâti, mise en place de moyen de surveillance

La méthode de construction retenue, pour la réalisation du tunnel, est celle du tunnelier qui est particulièrement sûre car elle permet le maintien d'une pression continue sur les terrains afin de garantir leur stabilité. Le tracé du tunnel est conçu de façon à éviter plusieurs zones de bâti particulièrement sensibles. Toutefois, lié au sol par ses fondations, le bâti réagit aux mouvements imposés par le creusement d'un ouvrage sous son emprise. En

conséquence, la Société du Grand Paris prend des mesures de précaution particulières, afin d'assurer la sécurité des travaux. Tout d'abord, des campagnes de reconnaissance des sous-sols ont été menées afin de prévoir en amont tout obstacle pouvant générer des risques. Ces campagnes de sondages se poursuivent, permettant ainsi d'améliorer d'avantage notre connaissance du sous-sol. La société du Grand Paris a lancé en cours d'année 2016, une enquête (sur les bâtis existants et les infrastructures) qui sera couplée à une étude de sensibilité.

Cette enquête et cette étude de sensibilité seront réalisées dans la zone d'influence géotechnique du projet (zone dans laquelle les travaux peuvent avoir une influence sur le sol). Elle aura un double objectif : reconnaître le bâti au sens large mais également déterminer sa vulnérabilité aux travaux envisagés, afin de mettre en place des méthodes constructives adaptées et garantir ainsi un niveau de sécurité optimal.

Ces dispositions doivent permettre de :

- caractériser le bâti dans un premier temps, tant d'un point de vue géométrique que structurel (niveau des fondations, système de poutraison, etc....) ;
- déterminer à partir de ces éléments leur tolérance aux déformations du sol : sur la base de cette analyse, il conviendra, dans certaines zones définies par l'étude de sensibilité, d'adapter le dimensionnement des ouvrages du métro et/ou les méthodes constructives de manière à respecter les tolérances des ouvrages existants pour supprimer le risque (par exemple renforcer le dimensionnement des parois de soutènement d'une gare pour éviter les désordres induits sur les bâtiments voisins lors de sa réalisation, ou adapter la vitesse du tunnelier dans des zones sensibles).

Les premiers résultats de cette étude seront transmis, dans le courant du dernier trimestre 2016, au maître d'œuvre, qui aura en charge l'évaluation des mouvements liés aux méthodes constructives retenues ainsi que l'analyse du comportement du bâti soumis à ces mouvements.

Si le risque ne peut être totalement supprimé de cette manière, des méthodes de protection des ouvrages existants seront mises en place. Ces zones sensibles seront identifiées afin de définir les méthodes particulières à utiliser pour les protéger.

Dans le but d'organiser un double regard sur l'analyse du bâti réalisée par le Maître d'œuvre, la Société du Grand Paris s'est adjoint les conseils d'un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage en expertise du bâtiment, le but étant d'avoir un regard partagé sur l'interprétation des données afin de concevoir un projet adapté au contexte de sensibilité du bâti présent dans la zone d'influence géotechnique.

La prise en compte du bâti dans la conception de l'infrastructure du Grand Paris Express se fait à deux niveaux

#### En phase études :

Pour cette phase la Société du Grand Paris s'est adjoint les conseils d'un assistant à maîtrise d'ouvrage spécialisé dans le bâtiment qui a mené les études suivantes :

- Des enquêtes de terrains : le bâti situé dans la zone d'influence géotechnique est visité afin de reconnaître visuellement l'état du bâti (pathologies existantes ou non, présence d'équipements sensibles ou non, façades agrafées/vitrées ou non etc..). Ces visites permettent également de collecter les informations nécessaires quant à la bonne connaissance du bâti : type de fondations, fonctionnement structurel, etc....
- Une étude de sensibilité : à partir des éléments collectés lors des enquêtes de terrains, mais aussi via la consultation des services techniques des villes, la consultation de certaines entreprises, de promoteurs, etc...., l'AMO bâti classe le bâti selon trois catégories de sensibilité : peu sensible, sensible et très sensible.
- Vient enfin l'étude de l'impact des travaux sur le bâti (vulnérabilité du bâti) : elle permet de statuer sur les méthodes constructives à mettre en œuvre, ainsi que sur l'auscultation à prévoir.

Selon le niveau de fiabilité des informations ainsi que des facteurs relatifs à la position des bâtis par rapport à la future infrastructure, des reconnaissances de fondations peuvent être nécessaires.

En phase travaux :

En phase travaux, une auscultation du bâti est mise en place dans la zone d'influence du projet, cette auscultation permet d'observer en temps réel les bâtis afin de s'assurer que les mesures constructives destinées à éviter et réduire tout effet du projet sur le bâti soient adaptées.

A noter par ailleurs, la mise en œuvre d'une étude par interférométrie radar ; cette technique consiste à suivre les déplacements de réflecteurs (points métalliques stables : toitures immeubles par exemple) par le suivi satellitaire. Les satellites passant au-dessus de la région parisienne photographient depuis 1992 le sol, connaissant les positions du satellite et de chaque réflecteur. La différence de distances entre deux images permet de définir les déplacements verticaux du sol. Cette technique a une précision comprise entre 2 et 5 mm.

En amont des travaux (entre 3 et 6 mois avant le démarrage de chaque zone et à l'avancement du tunnelier), la Société du Grand Paris va réaliser des constats de l'état de l'existant. Pour ce faire, elle privilégie les constats contradictoires amiables avec un expert sur lequel les deux parties se seront mises d'accord, ce qui à la fois permet une qualité d'échange et garantit l'objectivité du constat. Le cas échéant, un huissier en tant que tiers de confiance pourra être appelé à intervenir. Le constat amiable a l'avantage d'être rapide. Dans les cas les plus sensibles, une procédure juridictionnelle de référé constat ou de référé instruction ou expertise pourra être engagée. Le choix est fonction du niveau de vulnérabilité du bâti. La Société du Grand Paris proposera une procédure adaptée à chaque bâti, dont elle assurera la prise en charge. Quelle que soit la procédure, un relevé exhaustif de l'état du bâti sera réalisé entre les propriétaires ou représentant des propriétaires, la Société du Grand Paris ou son représentant et l'expert choisi par les parties. Ce constat fera foi de l'état avant le démarrage des travaux.

**Questions :**

4. *Quel est le trajet précis du tunnel de raccordement depuis la place des Martyrs jusqu'à la place de la Prévoyance ? Passera-t-il sous, au droit ou à l'écart des fondations de l'immeuble 54 avenue de la République, ou passera-t-il entre l'avenue de la République et le RER E ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

- En l'état actuel d'avancement des études, le tunnel de raccordement au futur SMI/SMR est implanté sous la rue de la République entre les bâtiments à l'Ouest et le talus du RER à l'Est. Le tunnel ne passe pas sous l'immeuble du n°54 et n'interfère pas directement avec ses fondations. Les études ultérieures pourraient modifier ces principes d'implantation.



- Protections mise en œuvre :  
En phase d'études, dans le cadre des campagnes de recueil de données de site, la SGP confie à un prestataire spécialisé, une mission de réalisation d'enquêtes de vulnérabilités du bâti situé dans la zone d'influence géotechnique (ZIG) du projet.  
Cette enquête a pour objectif notamment :
  - de vérifier et d'apprécier l'état des constructions existantes afin de définir la sensibilité intrinsèque du bâti aux déformations du sol,
  - d'évaluer la vulnérabilité du bâti à partir de la sensibilité intrinsèque au regard des méthodes constructives envisagées.
 Cette mission permettra de définir les éventuelles mesures de traitement et/ou de renforcement des sols et/ou du bâtiment à prévoir ainsi que les prescriptions sur le mode de creusement du tunnel (vitesse, pression de confinement, ...).  
Préalablement à la réalisation des travaux, un état des lieux contradictoire des bâtiments situés dans la ZIG est réalisé et les bâtiments ou structures sensibles seront instrumentés par des dispositifs de suivi des déplacements.  
Un suivi des déplacements est réalisé pendant les phases de creusement pour vérifier que ceux-ci restent bien en dessous des seuils admissibles par les bâtiments.

### Questions :

5. *Des études seront-elles réalisées ainsi qu'un état des lieux des habitations avant et après travaux ? Quel suivi pendant et après travaux ?*

### Réponse et commentaires techniques de la SGP :

Cf. réponses à la question précédente n°3 de l'item « Le SMR/SMI » du thème n°1

## **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête considère que les réponses apportées par la SGP permettent aux propriétaires de mieux appréhender le dispositif global mis en œuvre pour la réalisation de ce tunnel, avec notamment les études entreprises par la SGP pour sécuriser les bâtis, tant en phase études, qu'en phase travaux, ainsi que de l'expertise indépendante qui sera faite de leurs biens.

### **Questions :**

*Les expropriations (ces questions peuvent être étendues à l'ensemble des biens expropriés sur la totalité du tracé)*

6. *Quand les propriétaires seront-ils contactés et informés des échéances à venir ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

L'opérateur foncier en charge de rencontrer chaque propriétaire sera désigné à la fin de l'année 2016. Au cours de l'année 2017 les propriétaires impactés par les gares, les ouvrages annexes et le SMR seront rencontrés dès que les emprises nécessaires au projet seront définies et les propriétaires identifiés.

### **Questions :**

7. *Si une partie de parcelle est concernée, est-il possible de vendre la totalité plutôt que de perdre une partie de terrain ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Les cas d'acquisitions partielles seront discutés avec chaque propriétaire au cas par cas selon l'impact et la volonté du propriétaire. Si l'impact sur la parcelle est très important mais pas dans sa totalité, il pourra tout de même être envisagé une acquisition totale.

### **Questions :**

8. *Quel délai suffisant pour partir afin de trouver une solution correcte de relogement ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La Société du Grand Paris laisse le temps à chacun des propriétaires impactés par les ouvrages de trouver une solution de relogement avec un délai suffisant qui varie selon la complexité de la vente et de la date de besoin de la Société du Grand Paris pour réaliser les travaux. La SGP peut aider certains propriétaires à retrouver un bien et bien entendu elle accompagne les locataires qui seraient concernés par une acquisition de leur logement.

**Questions :**

9. *Comment seront indemnisés les propriétaires ? A la hauteur de leur crédit ayant souvent engagé toutes leurs économies dans ce bien ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le montant des indemnités dues aux propriétaires est estimé par la Direction Nationale des Interventions Domaniales. Les biens sont acquis au prix du marché immobilier au moment de la vente, c'est-à-dire au prix auquel le bien aurait pu être acheté par un particulier. A cette indemnité principale, s'ajoute une indemnité de remploi permettant de prendre en charge les frais de mutation engendrés par la nouvelle acquisition de la personne expropriée.

**Questions :**

10. *Quelles solutions de relogement sont prévues et qui s'occupera du déménagement ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Il faut distinguer la situation du propriétaire occupant et des locataires. Dans le cas des propriétaires occupants, l'indemnité qu'ils percevront doit permettre au propriétaire de faire face à tous les frais liés à son relogement. Dans le cas des locataires, une indemnité de déménagement fixée soit par la DNID soit par le juge couvre les frais de relogement.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête adhère à la démarche de la SGP d'encadrer et faciliter au mieux les relations avec les personnes susceptibles d'être expropriées et les riverains impactés par les travaux. Elle prend note qu'un opérateur foncier sera désigné à la fin de l'année 2016 pour se mettre en relation avec ces personnes et que des études plus précises seront prochainement engagées pour mieux définir les implantations des gares, ouvrages annexes et SMR/SMI.

Elle engage la SGP à privilégier les acquisitions totales des parcelles partiellement impactées, en fonction des demandes exprimées par les propriétaires s'estimant lésés dans la jouissance de leur bien.

**Questions :**

11. Pour les biens non expropriés mais futurs mitoyens du SMR quelles mesures sont envisagées (Rachat du bien ou indemnisation, accès par la rue aux pavillons et aux annexes, intégrations des nuisances de travaux et de fonctionnement et mesure palliatives comme mur antibruit, rangées d'arbres, isolation des fenêtres, zone tampon et isolement du SMR mais également périodes d'activités ?

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

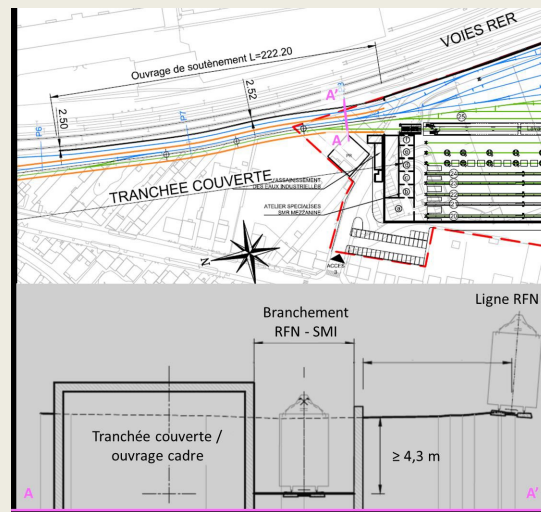
Comme évoqué dans les pièces D, page 76 et G.2, pages 252 et suivantes, concernant les sources de bruit liées au site de maintenance, celles-ci seront essentiellement liées à la circulation des trains vers et depuis le site, ainsi qu'aux activités qui s'y déroulent (lavage des trains, atelier...).

Concernant le SMR, toutes les activités bruyantes de maintenance seront réalisées dans un bâtiment. Les performances d'isolation acoustique de ce bâtiment seront étudiées plus en détails, lors de sa conception, afin d'atténuer suffisamment le bruit intérieur et ne pas générer de niveaux de bruit supérieurs aux seuils réglementaires dans le voisinage. Le SMR, en tant que tel, ne sera donc pas à l'origine de nuisances sonores pour les riverains du site.

Concernant le SMI, les activités qui s'y dérouleront seront notamment liées à l'approvisionnement des lignes. Les sources de bruit seront donc pour l'essentiel liées aux circulations ferroviaires ainsi qu'à la logistique de chargement et de déchargement.

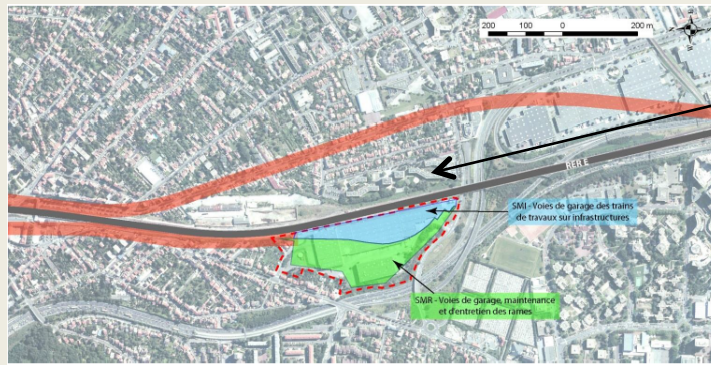
A ce stade d'avancement du projet, les données relatives à la circulation des trains du SMI ne sont pas connues, néanmoins, les niveaux sonores associés ne devraient pas être une source de nuisance. En effet, les trains circuleront à allure réduite et les voies vers la Ligne 15 Est seront en section couverte.

La configuration du site de la Garenne est en faveur de la protection des riverains contre le bruit en provenance du SMI. En effet, le site du SMI est en contrebas de 4 – 5 mètres environ par rapport à la voie ferrée existante, qui constituera donc une protection efficace vis-à-vis des bâtiments situés à l'est, de l'autre côté des voies.



Site industriel de la Garenne (SMI/SMR) et accès en contrebas de la voie ferrée existante (source : BG Artelia)





Principe d'organisation indicatif du SMI – SMR sur le site de La Garenne (source : STIF)

Par ailleurs, l'ensemble des sites de maintenance de la Société du Grand Paris s'inscrit dans une démarche de certification environnementale. Dans ce cadre, les questions d'acoustique et d'insertion des bâtiments dans leur environnement sont particulièrement étudiées.

## Questions :

### Les nuisances

12. Quelles seront les nuisances occasionnées par le SMR (sonores, vibrations, pollutions...), en phase d'exploitation ?

## Réponse et commentaires techniques de la SGP

Les nuisances occasionnées par le site de maintenance seront limitées aux avoisinants proches qui sont en nombre réduits compte tenu de la présence du RER E et de l'A86 à proximité immédiate du site. Pour les nuisances identifiées qui sont sonores et vibratoires, des mesures de réductions seront mises en place tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

Afin de limiter les nuisances sonores pour les riverains et pour assurer des conditions de travail favorables, les fonctionnalités correspondant à la maintenance et à la manutention des matériaux roulants seront situées dans un hall de maintenance, et ce dans la continuité du bâtiment du SMR abritant les locaux tertiaires et de stockage.

Par ailleurs, la pose des voies sera conçue pour limiter les vibrations qui pourraient créer des nuisances pour les riverains. Ainsi, les transmissions vibratoires dues à certaines activités/manœuvres, seront limitées au bâtiment SMR.

Plusieurs familles de sources de bruit en lien avec l'activité de la halle de maintenance sont envisagées : les rames elles-mêmes (bruits de roulement et bruits de traction), les équipements liés aux activités bruyantes spécifiques à l'activité de maintenance, ainsi que les équipements courants du bâtiment et de l'atelier.

Une étude acoustique intérieure et extérieure se chargera de l'analyse et de l'isolement acoustique aux bruits aériens vis-à-vis de l'extérieur, aux bruits de choc, ainsi que la qualité acoustique à l'intérieur des locaux, le traitement du bruit produit par les équipements techniques (ventilation, climatisation...) et le respect de la réglementation relative au bruit.

Cette étude, intégrée à la démarche de certification environnementale du site, mènera la réflexion et la mise au point des études de maîtrise d'oeuvre qui définiront la stratégie pour limiter les transmissions vibratoires sous le hall de maintenance (type de fondations, désolidarisation des halls, position des joints de dilatation), ainsi que les traitements absorbants nécessaires à limiter l'amplification du bruit via la réverbération et le confinement de

certaines équipements.

Ainsi, les différentes sources de bruits susceptibles de générer un impact aux niveaux du voisinage du site seront identifiées et traitées séparément : le bruit des équipements techniques du projet (type CTA, Dry Cooler, etc.), le bruit de l'activité de maintenance via l'enveloppe du bâtiment et celui de l'activité maintenance via le système de ventilation naturelle.

Les émergences acoustiques dans l'environnement des ouvrages de la Ligne 15 Est resteront dans tous les cas dans les limites réglementaires.

Quant aux sections en plein air, les mouvements de trains se faisant à vitesse réduite, les nuisances sonores et vibratoires en phase exploitation seront minimisées. Les trains de voyageurs seront modernes et silencieux. Les véhicules de maintenance des infrastructures seront également à traction électrique pour éviter les nuisances sonores et la pollution engendrée par les fumées des moteurs thermiques.

De plus, le site de maintenance sera réalisé en respectant la forte ambition de la Société du Grand Paris en matière d'écoconception. Le site bénéficiera d'une certification environnementale et des dispositifs tels que le recyclage des eaux de lavage seront mis en place.

Par ailleurs, l'exploitant devra réaliser périodiquement, à ses frais, une mesure des niveaux d'émission sonore de son installation par une personne ou un organisme qualifié choisi après accord de l'inspection des installations classées.

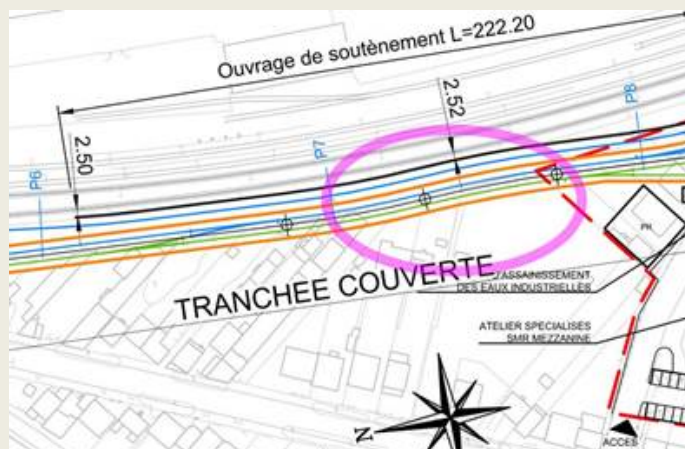
### Questions :

13. *Les riverains ont manifesté leur inquiétude sur l'aspect du tunnel d'accès au SMR en phase d'exploitation: une fois les travaux terminés, ce tunnel sera-t-il à l'air libre lorsqu'il arrivera au niveau du sol ou sera-t-il fermé ?*

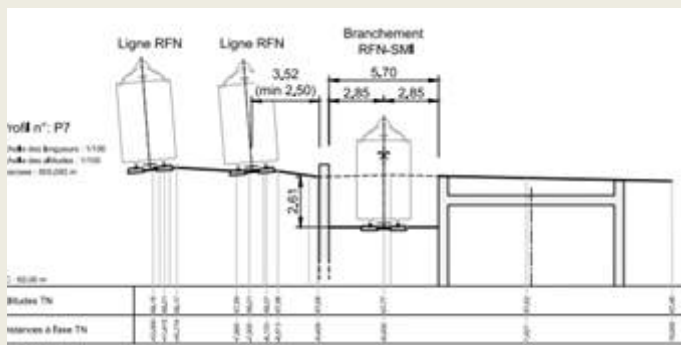
### Réponse et commentaires techniques de la SGP :

Le raccordement du tunnel à la ligne se fait en partie en tranchée couverte et en partie en tranchée ouverte.

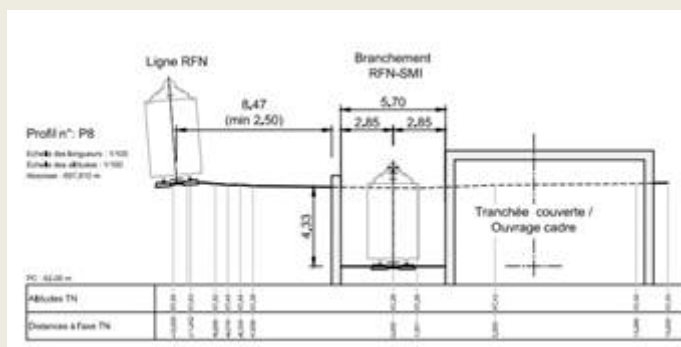
Sur la première moitié de la tranchée couverte, le tunnel est sous le niveau du terrain naturel donc sans impact visuel en surface. Sur la deuxième moitié de la tranchée couverte qui permet de raccorder le tunnel à la surface, la « caisse » en béton dépasse en surface progressivement ; les parcelles privées concernées auront donc probablement une structure béton fermée en fond de parcelle.



- Jusqu'au profil 7 (P7) : le tunnel est en tranchée couverte sous le niveau du terrain naturel ;



- du profil 7 jusqu'au débouché au SMI/SMR, le tunnel de raccordement est en tranchée couverte avec la « caisse » en béton qui dépasse du TN (cf. profil 8) ; les parcelles privées concernées auront donc une structure béton fermée en fond de parcelle.



### Questions :

14. Quelles seront les amplitudes horaires de fonctionnement du SMR/SMI en phase d'exploitation ?

### Réponse et commentaires techniques de la SGP :

Le site de maintenance du matériel roulant (SMR) est conçu pour pouvoir assurer la maintenance des trains 3x8h. Le remisage des trains s'effectue en mode automatique et des mouvements de train auront lieu la nuit, du début à la fin de l'exploitation commerciale de la ligne, principalement au début et en fin de périodes de pointe. A titre d'exemple, le métro parisien démarre son exploitation vers 5h00-5h30 et termine vers 1h30-2h00, avec des variations de service entre les jours ouvrés et les week-ends ou la veille de jours fériés.

Les modalités précises de fonctionnement de la maintenance du matériel roulant seront définies par le futur exploitant, non désigné à ce jour.

Le site de maintenance des infrastructures (SMI) est un site de remisage de véhicules de maintenance des infrastructures. Les mouvements de trains seront en nombre réduits et auront lieux après la fin du service commercial et juste avant la reprise du service commercial.

## **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête entend les préoccupations légitimes des riverains et note que tout sera mis en œuvre pour limiter les différentes sources de nuisances :

- sonores, dues aux circulations ferroviaires effectuées à vitesse réduite et sous section couverte au niveau du tunnel de raccordement et aux activités les plus bruyantes qui se feront dans un bâtiment fermé bénéficiant de performances acoustiques réglementaires,
- vibratiles avec la pose de socles antivibratiles au niveau des voies et des fondations du bâtiment de maintenance

Par ailleurs, le site bénéficiera d'une démarche de certification environnementale visant à assurer une insertion la plus harmonieuse possible dans son environnement, avec notamment des dispositifs tel que le recyclage des eaux de lavage qui sera mis en place.

Un contrôle périodique avec des mesures d'émissions sonores sera également demandé au futur exploitant, afin de garantir le respect des dispositions réglementaires en la matière en phase exploitation.

### **Questions :**

*Les réserves capacitaires du SMR/SMI*

*Le STIF a alerté sur la nécessité de disposer d'une capacité à terme de 125 rames afin de permettre une montée en puissance de la ligne tout en préservant l'avenir.*

15. *Quelles solutions sont envisagées pour répondre à cette augmentation ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Suite aux échanges entre le STIF et la SGP, il a été convenu de pouvoir remiser 125 trains à terme sur la ligne 15 complète exploitée à l'intervalle minimal de 90s, sans effectuer de remisage en ligne (avis STIF sur les dossiers DEUP L15 Ouest et L15Est<sup>2</sup>), afin de faciliter la circulation des trains de travaux qui assurent la maintenance des infrastructures de nuit. Le remisage s'effectue donc sur les sites dédiés, dans une partie des tunnels de raccordements aux sites de maintenance et de remisage et dans des zones d'arrière-gare des terminus. A l'échelle de la ligne 15, deux sites de remisages sont envisagés : le SMR de Champigny ainsi que le site de la Garenne. Ces deux sites peuvent répondre aux besoins de remisage à horizon 2030 mais présentent une insertion contrainte qui limite l'extension de capacité au-delà. A terme, avec une fréquence de 90s, les besoins résiduels de remisage ont été évalués à environ 9 places. L'implantation de ces places de remisage reste à déterminer : pour y répondre, une emprise supplémentaire d'environ 2ha serait nécessaire. Cette emprise pourrait être : soit une extension du site de la Garenne, soit la création d'un nouveau site en surface avec un tunnel de raccordement associé, soit une emprise souterraine.

---

<sup>2</sup> Réserve sur « sur la capacité de stationnement du matériel roulant au-delà de 2030 dans des conditions d'exploitation robustes et demande à la SGP d'étudier une offre de stationnement supplémentaire correspondant à une fréquence de 90 secondes et de proposer les mesures conservatoires nécessaires ».

**Questions :**

16. L'emprise du SMR pourrait-elle être plus étendue que sur le projet présenté ?

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

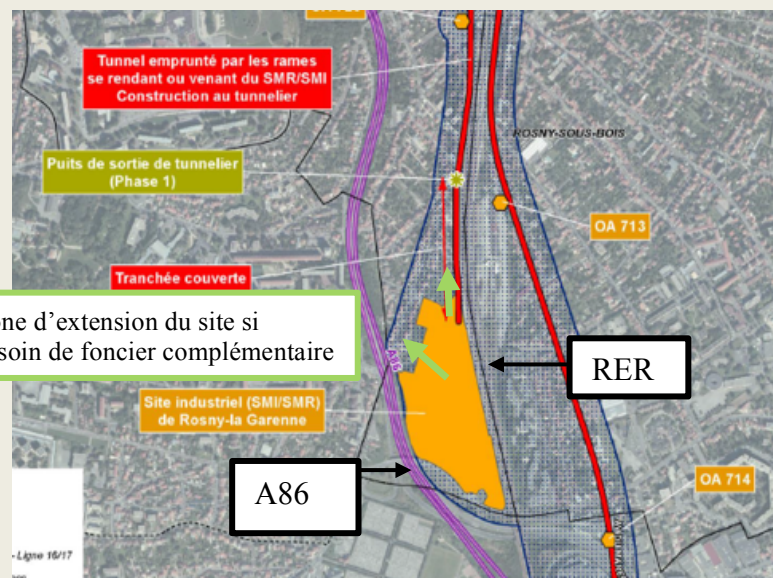
Dans l'hypothèse où le site de la Garenne serait retenu pour l'implantation de ces places de remisage additionnelles après 2030, l'acquisition de foncier pavillonnaire complémentaire serait nécessaire.

**Questions :**

17. Quelles parcelles seraient alors susceptibles d'être impactées ?

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

A ce stade des études, cette extension n'a pas été étudiée dans le détail mais l'estimation de la surface complémentaire nécessaire serait de l'ordre de 2ha. Cette surface serait située dans la bande DUP (cf. image ci-dessous) au Nord du site de La Garenne.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission rejoint les préoccupations exprimées par le STIF et considère essentielle au bon fonctionnement futur du réseau la nécessité de disposer de réserves capacitaires suffisantes pour le futur site de maintenance et de remisage. Ceci engendrera une augmentation d'environ 2 ha à terme (2030) de l'emprise prévue sur la Garenne, au Nord du site, venant encore s'ajouter aux impacts du SMR/SMI sur le quartier, et nécessitant d'autres expropriations de pavillons à venir.

**Questions :**

*Alternative de localisation du SMR/SMI sur le site Montgolfier:*

*Le site « Montgolfier » a été évoqué, à la fois dans le courrier de M. Troussel, Président du conseil Départemental de Seine-Saint-Denis et par Monsieur le Maire de Rosny-sous-Bois comme site alternatif à celui présenté dans le dossier sur La Garenne. Il semble présenter de nombreux avantages en comparaison des impacts forts générés par une localisation sur le site de la Garenne.*

18. *Pouvez-vous nous présenter le projet du site « Montgolfier »? En précisant notamment :*

- *Le coût induit pour ce projet qui ne nécessite pas de DUP, mais un rachat de domaine public ;*
- *La période où ce choix pourrait être acté et l'influence sur le calendrier global, en particulier pour la mise en service ;*
- *L'impact sur le projet (tracé global, position de l'entonnement et des ouvrages annexes),*
- *Les possibilités d'évacuation des déblais par voies ferrées puisque celles-ci sont déjà présentes sur le site et qu'une négociation pour le terrain avec SNCF-Réseau devra être engagée.*
- *La ville demande que la SGP étudie une implantation alternative du SMR/SMI de manière à supprimer les 2 OA OA722 et OA723. Quelles seraient les répercussions de cette localisation alternative sur les ouvrages annexes présentés dans le dossier d'enquête, et en particulier, mais non exclusivement sur les OA mentionnés par M le Maire (OA 722 et 723) ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :****Contexte et présentation du site « Montgolfier » et de son tunnel de raccordement à la ligne 15 Est**

A la demande d'une partie du public, et notamment de la Commune de Rosny-sous-Bois, une alternative à la localisation prévue pour le SMR/SMI pourrait être envisagée.

Un site partiellement désaffecté a été identifié, le long de la rue des frères Montgolfier dans un milieu composé majoritairement d'activités industrielles et commerciales (ZA Montgolfier).

Le site de Montgolfier est évoqué dans le dossier d'enquête d'utilité publique (p. 38 de l'étude d'impact, pièce G.2) pour la réalisation d'une base travaux alternative pour la ligne 15 est (puits d'introduction de tunnelier, évacuation de déblais, approvisionnement de voussoirs et d'équipements). Il pourrait être envisagé d'y implanter le SMR-SMI afin de réutiliser ces surfaces, raccordées au Réseau Ferré National, et de mutualiser les aménagements nécessaires au tunnelier, notamment le tunnel de raccordement.

Ce site, implanté en partie sur des délaissés autoroutiers et ferroviaires, pourrait présenter sous certaines conditions, en l'état actuel de nos connaissances, outre une vocation industrielle affirmée, une configuration et une extension spatiale permettant d'accueillir les programmes d'un SMR et d'un SMI, répondant aux nécessités de remisages et de maintenance à terme pour l'ensemble du Grand Paris Express. Des études plus poussées seront nécessaires afin de valider les possibilités techniques de l'alternative demandée par le public.

Le site ne présente pas de potentiel de développement urbain résidentiel ou tertiaire, de par la présence des lignes à très haute tension (RTE) à l'Est et sa situation enclavée entre l'autoroute A103 et le faisceau ferroviaire.

Il serait nécessaire d'examiner techniquement si le SMR-I pourrait se raccorder à la ligne 15 Est via un tunnel de raccordement qui viendrait se connecter à la ligne au sud de la gare de Rosny Bois Perrier.



A gauche - PGT du dossier DUP

A droite – Implantation approximative du SMR-SMI de Montgolfier et de son tunnel de raccordement

### Description du site et du tunnel de raccordement et impact sur le projet

Ce site pourrait s'accompagner d'un tunnel de raccordement à la ligne 15 Est différent du tunnel initialement envisagé.

Compte tenu de sa longueur, il semble que l'implantation d'un seul ouvrage annexe pour le tunnel de raccordement serait suffisante, mais sa localisation est à préciser dans les études ultérieures en recherchant une implantation au maximum sur des emprises publiques. Dans un tel scénario, le tunnel de raccordement entre l'entonnement de Rosny Bois Perrier et le site de la Garenne ainsi que les ouvrages annexes OA722 et OA723, ne seraient plus réalisés.

En l'état actuel des études, l'emprise envisagée pour l'hypothèse d'un SMR-SMI situé à Montgolfier comprend une partie de la base ferroviaire SNCF-R qui est partiellement désaffectée, un délaissé autoroutier situé entre les bretelles de l'A103 (projet autoroutier abandonné) et 4 parcelles privées dont trois sont déjà incluses dans le périmètre de la zone d'intervention potentielle du dossier d'enquête d'utilité publique.

Le site est traversé par 3 lignes aériennes haute tension 225kV sur son emprise Sud-Est. Il s'agit de lignes haute tension appartenant au réseau stratégique du Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF). A ce titre, suite à des échanges avec RTE, des mesures particulières s'imposent sur la constructibilité sous et à proximité des lignes ; en particulier, il est préconisé de ne pas implanter de bâtiment à proximité des lignes. La présence des pylônes interdisant l'implantation d'un programme bâti côté Est, des acquisitions foncières à l'ouest du site s'avèreraient indispensables pour implanter le bâtiment de maintenance.

Concernant les accès routiers : à l'ouest, l'accès depuis la rue des frères Montgolfier, la voirie est peu chargée et principalement empruntée pour la desserte des activités ; à l'est, les travaux de réalisations du SMR-SMI nécessiteraient des travaux de regroupement des bretelles.

### Evacuation des déblais par voies ferrées

Des études réalisées en concertation avec SNCF Réseau concernant le programme de modification des installations SNCF pour libérer les emprises foncières nécessaires au SMR/SMI sont nécessaires. Ces études devront intégrer une réflexion sur les possibilités d'évacuation des déblais par voies ferrées à partir du site de Montgolfier. Ce raccordement au Réseau Ferré National pourrait être maintenu après la phase travaux pour l'accès ferroviaire un SMI.

### Coût induit du projet

A ce stade des études, les informations de coûts dont la SGP dispose sont partielles. Le coût pourrait être de l'ordre de 210 M€ HT pour les travaux de réalisation d'un SMR-SMI sur un terrain déjà terrassé par la base travaux. Cette première évaluation ne tient pas compte du coût du foncier, dont la SGP ne dispose pas à ce stade, ni de celui des travaux de réaménagement du faisceau ferroviaire, et autoroutiers, qui restent en attente.

### Calendrier global

Seul le site La Garenne a fait l'objet d'un planning de réalisation (études du STIF) à ce stade. Les études

menées par SNCF Réseau sur le site Montgolfier devront confirmer la mise en service à fin 2025 du SMR.

### Questions :

19. Pouvez-vous établir un tableau comparatif synthétique « avantages-inconvénients » des 2 implantations de ce SMR/SMI, sur la Garenne et sur le site Montgolfier, en matière d'impacts fonctionnels, environnementaux, techniques, fonciers, calendaires, financiers ... ?

### Réponse et commentaires techniques de la SGP :

En l'état actuel, il est prématuré de présenter un tableau comparatif des avantages et inconvénients entre les 2 sites d'implantation du SMR/SMI. Le tableau suivant présente néanmoins une synthèse des caractéristiques prévisibles des 2 sites.

	Thématique	Description et différence entre les deux solutions (La Garenne vs Montgolfier)
Implantation des ouvrages et impacts foncier	Ouvrage d'entonnement	Entonnement quasi- identique dans les deux solutions
	Tunnel de raccordement	Le tunnel de raccordement à la Garenne est plus long et nécessite un ouvrage annexe supplémentaire par rapport à celui de Montgolfier. La tranchée couverte de raccordement au SMR/I se situe en fond de parcelles privées pour La Garenne et se situerait vraisemblablement à l'intérieur de l'emprise du délaissé de l'A103 pour Montgolfier.
	Emprises foncières	La Garenne : 6,75 ha de parcelles privées (laboratoires Roche et habitations) + éventuellement 2 ha de parcelles privées pour l'extension à terme (foncier privé inclus dans la zone de DUP du dossier). Montgolfier : 13,5 ha dont 4,2 ha de foncier privé + 9,3 ha de foncier public essentiellement composé de délaissés (espace entre bretelles d'autoroutes, voies ferroviaires désaffectées). L'emprise semble suffisante pour les besoins de remisage à terme.
Intégration urbaine et aménagement	Contexte urbain du site	Le site de la Garenne situé entre l'A86 et le RER E présente un environnement mixte : industriel et urbain avec une forte présence d'habitations, existantes et programmées. Le tunnel de raccordement se situe en milieu pavillonnaire en fond de parcelles. Le site de Montgolfier s'inscrit dans un environnement quasiment exclusivement composé d'activité en bordure d'un faisceau ferroviaire dont une partie est désaffectée, de l'Autoroute A103 (qui comprend un large délaissé de part et d'autre des deux sens de circulation) et de la zone d'activité de Montgolfier (tissu de PME/PMI).
	Travaux sur voirie	En phase travaux, pour la solution La Garenne, interruption de la rue de la Prévoyance pour la réalisation du tunnel de raccordement. En phase travaux, pour la solution Montgolfier, modification des voiries de l'A103 nécessaire (regroupement).
	Accès routiers au SMR/I	En phase exploitation, l'accès routier à la Garenne se fait par des voies locales qui desservent également les quartiers résidentiels. L'accès au site de Montgolfier se ferait par des voiries desservant la zone d'activité.



	<b>Aménagements connexes au SMR/I</b>	Les aménagements connexes nécessaires à l'implantation du SMR-I de Montgolfier sont déjà envisagés dans le dossier de DUP (libération des emprises à l'est pour la base travaux de la SGP et le raccordement au Réseau Ferré National). Les deux solutions sont donc similaires.
<b>Environnement et PLU</b>	<b>Relief</b>	Les deux sites présentent peu de relief mais celui de Montgolfier implique des terrassements plus importants dans la zone autoroutière.
	<b>Milieu physique</b>	Sur les deux sites, les sols sont probablement dégradés. Présence de réseaux THT ERDF sur le site Montgolfier.
	<b>Milieu naturel</b>	Sur les deux sites, présence d'espèces faunistiques ou floristiques à enjeu moyen, sous réserve d'une étude d'impact plus poussée concernant Montgolfier.
	<b>Compatibilité au PLU</b>	Les deux sites se trouvent dans la même zone du PLU.
<b>Coût / Planning</b>	<b>Coût d'investissement</b>	Seul le site La Garenne a fait l'objet d'une estimation (études du STIF) à ce stade. L'estimation globale de la réalisation du site sur Montgolfier n'est pas disponible à ce stade (cf. plus haut).
	<b>Calendrier de l'opération</b>	Seul le site La Garenne a fait l'objet d'un planning de réalisation (études du STIF) à ce stade. Les études actuellement menées par SNCF Réseau devront confirmer la mise en service à fin 2025 du SMR sur le site de Montgolfier.

## **Commentaires de la Commission d'Enquête**

### **Site « Montgolfier »**

La Commission d'Enquête, à la lecture de la réponse de la SGP, considère que le site « Montgolfier » offre une alternative à privilégier, présentant des avantages considérables comparativement à celui de la Garenne, permettant de disposer d'une emprise plus vaste, nécessitant un tunnel de raccordement plus court, embranchée pour l'évacuation des déchets de chantier, s'insérant dans une zone industrielle et commerciale (ZA Mongolfier) ne comprenant pas d'habitations, situé majoritairement sur des emprises publiques en partie désaffectées (délaisés autoroutiers et ferroviaires) et limitant le recours aux expropriations complémentaires, 3 des 4 parcelles privées étant déjà incluses dans le périmètre DUP présenté à l'enquête pour la réalisation d'une base travaux alternative.

Cette nouvelle localisation a été demandée instamment lors de l'enquête publique par la mairie de Rosny-sous Bois et relayée par sa population qui s'est fortement mobilisée.

La Commission d'Enquête entend que des études plus poussées doivent être menées afin de confirmer la faisabilité de l'implantation du SMR sur ce site, techniques, mais surtout budgétaires et en terme de calendrier de réalisation.

Elle est consciente, par ailleurs, de la nécessité de mener une enquête DUP complémentaire si les résultats des études confirment ce choix de site.

La Commission d'Enquête demande enfin que les démarches pour les acquisitions des terrains de SNCF Réseau soient poursuivies et intensifiées afin de permettre la mise en œuvre de cette alternative dans les meilleurs délais, eu égard à ses avantages par rapport à la localisation sur la Garenne dont les impacts économiques et sociaux sont considérables. .

La nomination d'un facilitateur serait de nature à faire aboutir rapidement ces pourparlers et la Commission d'Enquête propose que la demande en soit faite à l'autorité commune de la SNCF et de la SGP, qu'est le Ministère des Transports.



## ➤ L'offre de service

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et posées par la Commission d'Enquête

Ce thème rassemble tout ce qui concerne le choix du matériel roulant, l'interopérabilité, l'exploitation de la ligne (horaires, cadencement, tarification...). Il est abordé dans quelques observations, en particulier émises lors de la réunion publique.

Le Conseil départemental du Val de Marne soutient la mise en œuvre de l'interopérabilité à Champigny-centre permettant aux voyageurs de la ligne 15 venant de l'Ouest, sans rupture de charge, de poursuivre leurs parcours soit vers Noisy-Champs, soit vers Val de Fontenay et la Seine-Saint-Denis. (Cf. Registre électronique - courrier 8 du CD 94)

La Commission d'Enquête s'intéresse, dans le cadre socio-économique, également à la tarification et aux possibilités offertes aux utilisateurs de banlieue qui ne peuvent pas toujours s'abonner au Pass Navigo, pour qu'ils puissent utiliser au mieux ce nouveau mode transport.

#### Questions :

1. *L'interopérabilité est largement mise en avant dans le dossier. Or, dans les pièces C3 ou D3 (4.2), le matériel sera avec roulement fer, de largeur 2,8 m, avec alimentation par caténaire. Pourtant les lignes 11 et 14 disposeront, elles de matériel sur pneu, de largeur 2,45 m avec alimentation par rail conducteur: quelle interopérabilité entre les lignes 11, 14 et 15? Les figures des pièces D4 (source Stif) montrent des ALSTOM MP89, identiques à ceux utilisés sur la ligne 14 en 2011, et donc ce matériel permettrait bien l'interopérabilité... (obs. R1/2 Préfecture de Seine St Denis).*  
*Question: Quelles lignes sont prévues pour fonctionner en interopérabilité?*

### Réponse et commentaires techniques de la SGP :

Le matériel roulant de la ligne 15 sera effectivement plus proche d'un matériel roulant de type RER à roulement fer. Le matériel roulant des lignes 14 ou 11, au gabarit métro parisien avec un roulement sur pneu, est très différent. Il n'est pas prévu d'interopérabilité entre la ligne 15 et la ligne 14 ou la ligne 11.

L'interopérabilité s'entend au niveau de la ligne 15 uniquement de sorte à ce que les trains puissent circuler entre les différents tronçons de ligne mis en services à différents horizons.

Ainsi la ligne 15 Est est prévue pour fonctionner de manière autonome à l'horizon 2025 entre les gares de Saint-Denis – Pleyel et Rosny-Bois-Perrier utilisées provisoirement comme terminus ; puis celle-ci est prévue d'être raccordée à la ligne 15 ouest à l'horizon 2027 puis prolongée à Champigny-Centre et raccordée à la ligne 15 sud à l'horizon 2030 à l'aide de deux tunnels monovoie permettant de faire circuler des missions de type « rocade » sur la ligne 15.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête considère que la réponse apportée par la SGP au sujet de l'interopérabilité apparaît tout à fait cohérente et suffisante au fonctionnement à terme de cette ligne en rocade.

#### **Questions :**

- 2. Bien que ce point soit normalement du ressort du STIF, la SGP a-t-elle des informations à fournir à la commission sur le mode de tarification retenu (Métro, RER avec ou sans section urbaine ou facturation par tronçons à l'instar des bus de nuit par exemple) ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Réponse apportée par le STIF :

« A ce stade d'avancement du projet, la tarification n'est pas connue, elle sera définie environ 2 ans avant la mise en service. Cependant, elle s'inscrira dans la tarification francilienne, dans la continuité de celle actuellement en place, sans aucune spécificité pour le réseau Grand Paris.

Le conseil du STIF vient d'adopter les orientations d'un programme de modernisation de la billettique en Ile de France dans lequel figure la création d'un nouveau système transverse qui centralise les fonctions billettiques, le déploiement d'équipements à la pointe de la technologie, la migration du magnétique sur un support sans contact et la mise en place d'un produit « Unités Transport » (UT) pour les trajets occasionnels fréquents.

L'utilisateur des carnets de billets pourra disposer d'un « porte-monnaie électronique » dédié au transport et débité automatiquement au fur et à mesure des voyages réalisés. Le porte-monnaie permettra de se déplacer en utilisant tous les modes de transport collectifs. »

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission prend note des éléments de réponse disponibles à ce stade, considérant que cet aspect est loin d'être anodin, tant pour les usagers que pour le fonctionnement du futur métro du Grand Paris.

## ➤ **La sécurité aux abords des gares, en station et dans les rames et la sûreté d'exploitation**

En préalable, il faut noter que les habitants font difficilement la différence entre sûreté et sécurité d'où des observations plutôt hétéroclites.

En revanche, sans l'avoir explicitement développé dans son courrier, le STIF s'interroge en réunion avec la Commission d'Enquête, sur les capacités et les délais de maintenance pour les infrastructures sur la totalité de la ligne 15 (les deux SMI dédiés étant situés dans l'Est de la ligne. Il envisage en exploitation, l'utilisation de l'arrière gare de Nanterre la Folie pour stocker temporairement les moyens d'interventions, pendant le fonctionnement normal du métro, pour réduire les délais d'intervention.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et posées par la Commission d'Enquête en complément**

En réunion publique un habitant (Aubervilliers) a demandé s'il y aura des caméras dans les gares, sur les quais et dans les rames ?

D'autres ont évoqué, la distance d'intervention des secours avec des puits espacés de 800 m, la création d'une 3ème voie pour l'évacuation, à l'instar du tunnel sous la Manche et des précisions sur la gestion de la situation en cas de panne électrique globale sur le réseau et/ou en cas de panne du système ou d'incidents. Comment seront évacués les voyageurs ?

#### **Questions :**

1. *Quels sont les dispositifs mis en œuvre pour assurer la sécurité dans les gares, en station et dans les rames ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

**En matière de sécurité incendie**, les gares du Grand Paris Express respectent la réglementation française, à savoir principalement le code de la construction et de l'habitation et le règlement de sécurité des gares (annexé à l'arrêté du 24 décembre 2007).

La conception de la sécurité incendie dans les gares du Grand Paris Express suit les lignes directrices suivantes :

#### **1/ Identifier et prévenir le risque et le traiter au plus près de sa source**

- Les risques liés aux équipements du système de transport, principalement le matériel roulant (feu sur un train)  
=> mise en place de systèmes de désenfumage au niveau des quais afin de protéger l'évacuation du public, en complément des systèmes de désenfumage prévus au sein des tunnels ;
- Les risques liés aux locaux techniques et aux locaux de traitement des déchets (feu dans un local non ouvert au public)  
=> isolement des locaux à risques par rapport aux espaces ouverts au public, regroupement de ces locaux et limitation de la surface de chacun d'eux autant que possible (si possible moins de 100 m<sup>2</sup> par local) ;
- Les risques liés aux activités commerciales et autres services présents dans les gares  
=> Mise en place de dispositions spécifiques pour éviter la propagation d'un feu au sein d'un commerce

dans le reste la gare (exemple : détecteurs d'incendie, sprinklers, désenfumage des cellules commerciales...).

## **2/ Dimensionner les espaces et les dégagements pour l'évacuation de tous les publics**

Les gares du Grand Paris Express sont conçues pour permettre, si nécessaire, une évacuation rapide et en bon ordre de l'ensemble du public. Les espaces sont dimensionnés pour pouvoir accueillir l'ensemble des personnes pouvant se trouver à bord des trains à quais, et leur permettre de se rendre facilement à l'extérieur en étant protégés des effets d'un départ de feu. Les escaliers fixes et mécaniques seront utilisables en cas d'évacuation pour faciliter les déplacements des personnes. Pour les personnes en situation de handicap, par exemple les utilisateurs de fauteuils roulant, les ascenseurs resteront utilisables en cas de sinistre et permettront ainsi une évacuation autonome. En cas d'indisponibilité des ascenseurs, des espaces refuges sont prévus à leur pied afin de pouvoir attendre l'arrivée d'une aide extérieure (personnel d'exploitation ou secours) en toute sécurité.

## **3/ Faciliter les conditions d'intervention des services de secours**

Des moyens adaptés à chaque gare sont prévus pour faciliter les conditions d'accès des services de secours aux zones sinistrées à l'intérieur des gares, pour leur permettre de maîtriser les sinistres. Il s'agit de moyens de secours « fixes » (exemples : aires de concentration des véhicules de secours aux abords des gares, colonnes sèches, escaliers encloués permettant d'atteindre les quais et faciliter l'accès aux refuges, locaux de gestion d'intervention avec salle de crise et commandes des dispositifs de sécurité) et aussi de moyens de communication.

## **4/ Faciliter et sécuriser la mise en sécurité de la gare**

Il s'agit de mettre en place des moyens d'aide à la levée de doute (identification rapide des départs de feu permettant de décider de l'évacuation du public), par exemple une vidéosurveillance des zones publiques, l'installation de détecteurs dans les locaux... Toutes les gares du Grand Paris Express feront l'objet d'une surveillance centralisée par du personnel qualifié, en permanence pendant les heures d'ouverture au public.

## **5/ La sécurité dans le tunnel et les rames :**

La construction du tunnel ferroviaire de la L15 Est intégrant les ouvrages d'accès des secours respecte l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes.

Cet arrêté définit les exigences de sécurité pour lutter contre les risques d'incendie, de panique, et contre les conséquences d'un incendie et impose entre autre :

- un accès de secours tous les 800 m ;
- des dispositifs d'assistance technique suivant la profondeur des puits ;
- un système de désenfumage ;
- un réseau d'alimentation en eau en tunnel ;
- des cheminements latéraux pour permettre l'évacuation des rames en tunnel
- des rames conçues en respectant la norme EN45545 (protection contre les incendies dans les véhicules ferroviaires).

De plus tout système de transport public guidé et sa démonstration de sécurité doivent se conformer au décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés (dit décret STPG). Ce décret introduit une procédure d'autorisation pour les travaux et pour la mise en exploitation des systèmes de transport public guidés urbains de personnes. Ces procédures incluent les échanges préalables avec les services de secours mais aussi leurs avis.

## **6/ En matière de sûreté :**

La sûreté et la sécurité publique interviennent dès le stade de la conception du réseau selon 3 principes :

- Sûreté, ou lutte contre risques de malveillance : fonction transversale et harmonisée sur l'ensemble du réseau
- Offrir aux voyageurs un degré de sûreté compatible avec les niveaux d'exigence actuels
- Appréhension préalable de l'ensemble des risques potentiels générés par le projet afin d'en proposer la réduction maximale à l'occasion de l'étape de conception.

Les outils suivants sont mis en œuvre :

- Un schéma directeur, un guide d'application des dispositions de sûreté
- Un classement particulier de chaque gare par enjeux sécuritaires
- Une étude de sécurité publique, par gare, réalisée par un bureau d'étude spécialisé, jointe au permis de construire.

### Questions :

2. *Quels sont les systèmes et procédures d'évacuation des voyageurs, en cas d'incidents graves ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Les emplacements publics des gares sont dimensionnés pour permettre l'évacuation rapide et en bon ordre de la totalité du public ou l'évacuation différée si celle-ci est rendue nécessaire. L'objectif est de garantir l'évacuation vers une zone hors sinistre en moins de 10 minutes pour une gare souterraine.

Pour ce faire :

- Les itinéraires vers la zone hors sinistre présentent les qualités adéquates (passages larges, visibles, intuitifs...), et sont dimensionnés en accord avec la réglementation.
- Des équipements mécanisés (escaliers mécaniques, ascenseurs) présents dans chaque gare en nombre suffisant permettent à l'ensemble des publics, dont les personnes en situation de handicap, d'évacuer plus aisément vers l'extérieur et en toute sécurité.
- Dans les emplacements accessibles au public, le désenfumage permettra de cantonner les fumées au plus près de leur source (dans un même volume, sur le même niveau et/ou le même local).
- Des balisages d'évacuation, des dispositifs de sonorisation... clairs, lisibles, audibles par tous permettront au public d'évacuer en sécurité et dans le respect de la réglementation.
- Les services de secours pourront accéder et stationner au plus près de la gare et disposeront de locaux et équipements leur permettant d'intervenir rapidement et efficacement (local gestion des interventions, infirmerie, colonnes sèches...).

**Questions :**

3. *Que se passe-t-il en cas de panne de courant ? Y a-t-il un système de secours ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

L'alimentation électrique des installations de sécurité sera conforme à la réglementation des Etablissements Recevant du Public, afin d'éviter toute affectation du fonctionnement de la gare.

L'ensemble de l'établissement sera alimenté par deux artères provenant de deux postes de livraison ERDF différents.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête note et apprécie la réponse très complète apportée par la SGP sur les différents dispositifs prévus pour assurer tant la sécurité des voyageurs que la sûreté, à la fois dans les tunnels, dans les gares et dans les rames.

**Questions :**

4. *Comment la SGP envisage-t-elle, avec deux SMI à l'Est du tracé de la ligne 15, l'intervention de la RATP, , chargée de maintenance des infrastructures dans les meilleurs délais ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La SGP a prévu de réaliser plusieurs sites de maintenance permettant d'intervenir rapidement sur la ligne 15. Il est prévu de réaliser un site situé sur la ligne 15 sud à Vitry dont la voie de liaison est raccordée à proximité de la gare Les Ardoines. Par ailleurs, il est prévu un site à Nanterre permettant de remiser des trains d'intervention pour effectuer la maintenance sur la partie Ouest de la ligne 15. En complément, la SGP a décidé de réaliser une voie de liaison entre la ligne 15 et la ligne 16/17 située dans l'arrière gare de la gare de Saint-Denis – Pleyel, au niveau de l'ouvrage annexe OA 330. Il sera alors possible grâce à cette liaison entre le tunnel des lignes 16/17 et celui de la ligne 15, d'assurer un accès à la ligne 15 depuis le site de maintenance des infrastructures prévu à Aulnay-sous-Bois et servant notamment à la maintenance des infrastructures des lignes 16 et 17 : des trains de travaux pourront ainsi être envoyés notamment sur la partie nord de la ligne 15 depuis le site industriel d'Aulnay-sous-Bois, en fonction des besoins d'intervention.

Enfin, un site est prévu être raccordé à la ligne 15 à proximité de la gare de Rosny-Bois-Perrier permettant la maintenance de la ligne 15 à terme.

L'ensemble de ces dispositions fait l'objet d'échanges réguliers avec le STIF, la RATP-GI et la SGP dans le cadre de comité tripartites et de l'élaboration d'un schéma directeur de la maintenance des infrastructures.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

A la lecture de la réponse apportée par la SGP, la Commission d'Enquête note l'intérêt de l'interopérabilité recherchée sur le Réseau du Grand Paris permettant ainsi d'utiliser, outre celui prévu pour la ligne 15 Est, les différents autres sites de maintenance réalisés, tant au Sud, qu'à l'Ouest et au Nord. Ceci permettra de réduire les délais pour la maintenance et le remisage et également d'intervenir plus rapidement en cas d'incidents sur la ligne.



## ➤ Le coût du projet, le financement et l'impact socio-économique

Le Commissaire Général à l'Investissement (CGI) évoque les principales forces du projet :

- Le bouclage de la ligne de rocade du Grand Paris Express, demandé largement, tant par les institutionnels (Région, Conseils départementaux, STIF) que par les habitants
- Une Valeur Actuelle Nette (VAN) conventionnelle mais tenant compte des effets trafics seulement qui est sûrement positive, bien que le trafic ne soit pas très important.

Il rappelle surtout les principales faiblesses du projet :

- Une incohérence du calendrier de mise en service (2025 et 2030) avec celui des lignes qui l'encadrent (Prolongement des lignes 1 et 11 du métro, du Tram T1, et la création du Tzen 3) qui est largement reprise par les institutionnels comme les conseils départementaux, les communes, mais également par nombre d'associations et/ou d'habitants
- et un tracé au sud de la ligne 15 Est (Rosny Bois Perrier <=> Champigny Centre) identique à celui du RER E, plus fortement contesté par le public et conduisant à des propositions de tracés alternatifs qui n'ont pas été retenus dans le projet.

En dépit des incertitudes qui affectent les estimations, il n'est pas impossible que la rentabilité du projet, quoique faible, soit positive, appréciation confortée par la prise en compte, même partielle, des effets économiques élargis. On peut s'étonner de la divergence de résultats entre les différents modèles en terme de Taux de Rendement Interne (TRI) et de fait de trafic attendu. On pourrait penser qu'une stratégie alternative qui mériterait d'être étudiée en détail consisterait à remplacer cette partie sud envisagée par ce qu'il est prévu actuellement en prolongement de la ligne 11 vers Noisy-Champs.

Malgré les compléments apportés par la SGP dans le dossier socio-économique, la Commission d'Enquête s'interroge sur la lisibilité de la pièce H qui n'est pas autosuffisante, et regrette qu'il soit nécessaire d'aller rechercher dans d'autres documents, dont certains d'ailleurs ne font pas partie du dossier de l'enquête d'utilité publique, les justifications des résultats présentés pour comprendre, de quelle façon, ils sont obtenus. A cet égard, une information sur le fonctionnement des modèles de trafic, la qualité du calibrage, les hypothèses prises en compte, le détail du calcul qui conduit à la valorisation des effets transports, etc., serait extrêmement précieuse.

### Le financement et l'impact sur le projet

Pour le CGI, il paraît indispensable que soit entreprise au plus tôt une réflexion sur les conséquences de la nouvelle tarification des transports en commun de l'Île-de-France, en ce qui concerne les risques d'étalement des constructions ainsi que l'accroissement des déficits d'exploitation, dont on ne peut exclure qu'ils soient insuffisamment prudents, avant même la prise en compte des conséquences de la nouvelle tarification, sont considérables, et l'on peut être assuré qu'une part faible de ces déficits sera couverte par les usagers. Il semble indispensable qu'une réflexion soit entreprise au plus tôt sur les modalités de couverture de ces déficits, dont on ne peut exclure qu'ils conduisent à remettre en cause une partie du programme, ou en tout cas son calendrier de réalisation.

L'importance de la maîtrise des coûts de construction et les doutes que l'on peut avoir sur le caractère prudent des évaluations pourrait justifier la mise en place d'un observatoire chargé de recueillir toutes les informations disponibles sur les chantiers en cours, afin d'en tirer les conséquences éventuelles sur les coûts des chantiers à venir.

Le modèle de financement retenu repose sur :

- Des recettes fiscales affectées, dont trois sources sont d'ores et déjà en place : le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de 2020 ;

- Des concours de l'État, à hauteur d'un milliard d'euros, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la Société du Grand Paris ; une participation des collectivités locales (Région et Départements d'Île-de-France), auxquelles l'État a demandé une contribution de 225 millions d'euros ;
- Des subventions européennes, selon des modalités en cours d'instruction ;
- Le recours à l'emprunt national (Caisse des Dépôts) ou européen (BEI) ;
- Les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé ;
- Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé par les subventions de l'État et collectivités territoriales, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030.

L'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les valorisations du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la Société du Grand Paris).

Les recettes fiscales affectées sont de trois natures :

- Une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) : cette taxe est assise sur les matériels roulant parcourant le réseau exploité par la RATP ; elle est de 12 475 euros par remorque ou motrice du métro, de 23 403 euros par motrice ou automotrice du RER et de 4 884 euros par remorque du RER ; son produit est de l'ordre de 60 millions d'euros par an ;
- Une taxe spéciale d'équipement : le produit de cette taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti et non bâti, cotisation foncière des entreprises) est fixé à 117 millions d'euros par an ;
- Une fraction de la taxe locale sur les bureaux : assise sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, cette taxe a été redynamisée en loi de finances rectificative pour 2010 grâce notamment à la reconfiguration du zonage, au rattrapage du barème et à son indexation sur le coût de la construction ; la Société du Grand Paris est affectataire du produit de la taxe diminué d'une part régionale de 183 millions d'euros, d'une part État de 33 millions d'euros, et d'une part affectée à l'union d'économie sociale du logement de 133 millions d'euros ; la part affectée à la Société du Grand Paris, de l'ordre de 310 millions d'euros en 2014, devrait croître de manière dynamique sur le moyen/long terme.

L'expérience montre, comme le relève la cour des comptes d'ailleurs, que les budgets sont rarement respectés pour des projets que certaines observations qualifient de pharaonique. La qualité des gestionnaires n'est pas à mettre en cause, mais il est probable que les délais, à cause souvent d'imprévus dans la réalisation des travaux ne seront pas tenus mettant ainsi à mal la prévision financière

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par celles de la Commission d'Enquête**

Plusieurs observations mettent en cause « la réalité du financement du projet eu égard à son coût d'investissement compte tenu des contraintes budgétaires et sa garantie. » (Courrier 4 – Registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis par exemple)

« La contribution de la taxe spéciale d'équipement demande à être explicitée, notamment pour déterminer la part réelle des habitants de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ou si la contribution globale des franciliens est retenue. Une inquiétude existe sur l'évolution éventuelle des impôts locaux en lien avec le financement du Grand Paris Express »

« Il y a urgence à améliorer sensiblement et à court terme le réseau de transport francilien par la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, faisant partie intégrante du Nouveau Grand Paris. Pour le Sud du Val-de-Marne, il s'agit notamment de mettre en œuvre les schémas directeurs des RER` A, du RER E à l'Est et de la ligne P et de concrétiser le prolongement de la ligne l du métro à Val de Fontenay.

Dans cet objectif, le Conseil départemental demande la mise en place de recettes fiscales complémentaires, conformément aux annonces du Premier Ministre le 6 mars 2013 sur le Nouveau Grand Paris. » (Cf. Courrier 8 du CD 94)

« Une vive préoccupation existe quant aux effectifs de la Société du Grand Paris et il est demandé que les moyens humains pour la bonne réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express soient mobilisés. Les effectifs des opérateurs de transport devront également être suffisants pour garantir la réalisation des études et des travaux relatifs aux interconnexions dans la même temporalité. » (Cf. courrier 8 du CD 94, registre de la préfecture de Seine-Saint-Denis)

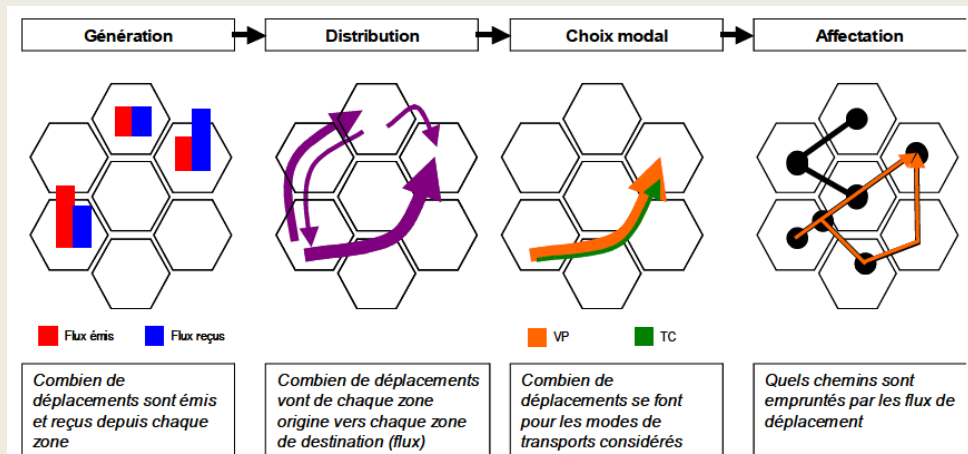
#### **Questions :**

1. *Au regard de la divergence des modèles utilisés (STIF, RATP et DREIA), une information sur le fonctionnement des modèles de trafic, la qualité du calibrage, les hypothèses prises en compte, le détail du calcul qui conduit à la valorisation des effets transports, etc., serait extrêmement précieuse à la commission. Nous vous demandons ainsi de présenter ces divers aspects de manières détaillées et pédagogiques.*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP**

Les modèles de prévisions de trafic constituent des outils d'aide à la décision (problématique d'évaluation de l'intérêt des projets) et d'aide à la conception (problématique du dimensionnement des infrastructures et des systèmes). Ils s'inscrivent dans une démarche de schématisation qui vise à reproduire les déplacements des individus dans un contexte donné, à un horizon futur.

Les schémas ci-après illustrent les étapes classiques des modèles de trafics, qui permettent sur la base d'une définition de l'offre de transport, de projections socio-démographiques et de comportements de mobilité, de calculer des prévisions de trafic.



Les prévisions de trafic du Grand Paris Express, on a utilisé les outils de modélisation du trafic prévisionnel déjà testés et opérationnels à l'échelle de l'Ile-de-France :

- modèle « MODUS » (développé et exploité par la DRIEA)
- modèle « GLOBAL » (développé et exploité par la RATP)
- modèle « ANTONIN » (développé et exploité par le STIF)

Ces outils modélisent le trafic à l'heure de pointe du matin. Ils sont configurés de la façon suivante :

- la région Ile-de-France est découpée en zones élémentaires (maillage infra-communal, plus ou moins fin selon la densité urbaine). La définition du zonage est propre à chaque modèle.
- des projections socio-démographiques caractérisent le nombre d'habitants / d'emplois par zone élémentaire, à l'horizon futur considéré. Ces projections sont réalisées par l'IAU et sont identiques pour tous les modèles.
- intégration des réseaux de transport (route, transports en commun) existants et futurs dans les modèles. La définition de l'offre future est identique dans tous les modèles.
- comportements de mobilité modélisés à partir des comportements existants (enquêtes ménages, comptages...) et adaptés pour prendre en compte la réorganisation des déplacements avec la nouvelle offre de transport. La méthode de calcul des comportements de mobilité est propre à chaque modèle et constitue avant tout ce qui les distingue.

Le tableau ci-après présente les caractéristiques des différents modèles :

Dernière version utilisée pour les prévisions de trafic du GPE	MODUS 2.2	ANTONIN 2	GLOBAL 8
Version en construction ou phase de test	MODUS 3	ANTONIN 3	GLOBAL 9
Structure	Modèle à 4 étapes	Modèle à 4 étapes*	Modèle à 4 étapes
Nombre de zones	1289 zones	1350 zones	2300 zones
Logiciel utilisé	SAS, VISUM (partiel)	CUBE Voyageur	Développement interne
Cadrage socio - démographique	Projections IAU		
Source du calibrage des comportements de mobilité	EGT 2001**	EGT 2001**	EGT 2001**
Modes pris en compte	VP, TC, Modes doux	Notion de chaînes	Marche à pied, TC avec

		modales avec 13 types d'utilisation des modes	rabattement marche à pied ou VP, VP
Définition de l'offre TC	Hypothèses partagées de projet TC à prendre en compte aux horizons futurs et des niveaux d'offre TC		
Définition de l'offre VP	Bouclage du modèle : après affectation routière, nouveau calcul des vitesses sur la base du trafic puis reprise des différentes étapes sur la base des nouvelles conditions de circulation routière.	Réseau de voirie avec paramétrage des vitesses par catégorie de voie	Utilisation du réseau d'offre VP de MODUS (avant bouclage)
Agrégé/désagrégé	Agrégé : les calculs sont faits sur des catégories de population dont les déplacements présentent des caractéristiques communes (croisement de la catégorie d'utilisateur et du motif)	Désagrégé : on détermine le comportement probable de chaque individu, prenant en compte notamment activité revenu, âge, sexe	Agrégé : les calculs sont faits sur des catégories de population dont les déplacements présentent des caractéristiques communes (croisement de la catégorie d'utilisateur et du motif)
Motifs pris en compte	6 motifs	Notion de boucles de déplacement intégrant 10 motifs de déplacement	5 groupes de demande de déplacements dont 4 pour les déplacements régionaux

\*Si le modèle du STIF intègre 4 étapes, sa structure diffère cependant de celle des deux autres, la distribution et le choix modal notamment sont menés simultanément.

\*\*On peut noter que les 3 modèles font l'objet d'évolution, les nouvelles versions intégrant notamment les résultats de l'EGT 2010.

En conclusion, les 3 modèles présentent de nombreux points en commun. Ils partagent notamment les mêmes données sources et incorporent les 4 grandes étapes de calcul. Au-delà de spécificités structurantes telles que la notion d'itération des affectations routière sous MODUS ou celle de boucle de déplacements pour ANTONIN, les différences entre les modèles résident surtout dans le détail des formules mathématiques à l'œuvre au sein de chaque étape (génération, distribution, choix modal et affectation).

Pour aller plus loin, les descriptions des modèles MODUS et ANTONIN ci-après sont issues du rapport du CGEDD de mars 2015 *Modélisation des déplacements de voyageurs en Île-de-France*. La description du modèle GLOBAL est issue de la documentation technique fournie par la RATP :

### Description de MODUS

Bien qu'il ait eu des prédécesseurs à la DREIF dès les années 1970, c'est au début des années 1990 que la version moderne de MODUS (Modèle de Déplacements Urbains et Suburbains) voit le jour. Elle intègre des avancées théoriques résultant des travaux universitaires disponibles à cette époque: structure en 4 étapes, modèle de choix discrets. MODUS contribue à alimenter les études techniques réalisées par l'État et relatives à l'élaboration du Schéma Directeur de la Région Île-de-France de 1994. Au-delà du développement résultant des progrès constants de l'informatique dans cette décennie, la DREIF procède au développement de la partie transports collectifs et au perfectionnement de la partie routière grâce à des travaux de l'INRETS.

Les améliorations les plus récentes datent de 2009-2010 avec la mise en place de la version MODUS v2.2 actuellement en service. Ces améliorations ont porté tant sur le zonage et les connecteurs, que sur l'introduction

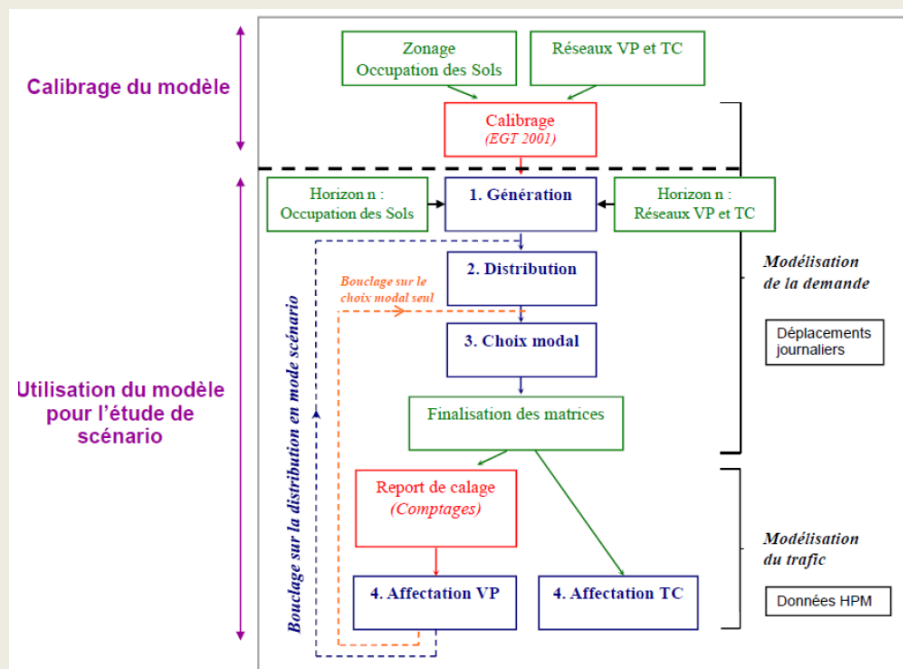
des échanges avec l'extérieur de l'Île-de-France aux zones aéroportuaires et aux grandes gares ferroviaires et sur le coeur du modèle par le nouveau calibrage des paramètres dans ses trois premières étapes.

Dès sa version 2.1, MODUS a été codé sous langage SAS par les services de la DREIF. Cette dernière souhaitait s'affranchir de la dépendance vis-à-vis d'un logiciel de transport du commerce pour la modélisation de la demande afin éviter les effets de « boîte noire » et de pouvoir interpréter finement les résultats obtenus. Les temps de parcours routiers, obtenus après affectation avec prise en compte de contraintes de capacité, sont réinjectés dans l'étape de distribution pour avoir un modèle bouclé. Le langage SAS est utilisé pour le modèle de demande et pour le pilotage global de la chaîne de modélisation. Pour l'affectation et le codage des réseaux TC et VP, c'est le logiciel VISUM de la société PTV qui est utilisé. La description des réseaux TC et VP appartient en propre à la DRIEA qui peut, sous certaines conditions, la mettre à disposition d'autres utilisateurs sans droit d'auteur.

Le bouclage du modèle a été renforcé pour MODUS v2.2 qui permet le choix entre 2 types de bouclage : itération sur la distribution (choix de la destination du déplacement) ou sur le choix modal permettant d'isoler l'effet sur le report modal d'un projet.

Les spécificités de MODUS v2.2 peuvent être décrites ainsi :

- C'est un modèle régional : MODUS v2.2 s'intéresse à la mobilité en Île-de-France, et son périmètre d'action géographique couvre l'intégralité de la Région; la pertinence de ses résultats se juge ainsi à ce niveau régional. L'Île-de-France est découpée en 1289 zones qui peuvent être soit infra-communales, mono-communales ou supracommunales selon la densité de population. On compte en plus 34 zones de cordon routier, et 12 zones de cordon TC.
- C'est un modèle classique à 4 étapes dont l'organisation est décrite par le schéma suivant :



- C'est un modèle multimodal : MODUS v2.2 intègre trois modes de transport :
  - \* la voiture particulière (VP),
  - \* les transports en commun (TC)
  - \* les modes doux (MD),
 dont deux avec affectation de la demande (VP et TC).
- C'est un modèle agrégé : les lois comportementales des étapes de génération, de distribution et de choix modal de MODUS v2.2 s'appliquent à des catégories de populations dont les déplacements présentent

des caractéristiques communes (segments de demande). Chaque segment de demande est un croisement entre une catégorie d'usagers (captifs des TC/ non captifs = VP + permis) et un motif de déplacement (6 motifs), soit 12 segments de demande. Les six motifs sont :

- \* domicile travail ;
  - \* travail-domicile ;
  - \* achats – affaires personnelles ;
  - \* loisirs ;
  - \* non-basé travail → domicile ;
  - \*non-basé domicile → travail.
- C'est un modèle doublement contraint en volume, c'est-à-dire que des contraintes encadrent la relation entre les étapes de génération et de distribution.
  - C'est un modèle macroscopique : l'étape d'affectation utilise des flux agrégés de déplacements.
  - C'est un modèle statique : les lois de comportement de MODUS v2.2 ont pour but d'aboutir à la description « moyenne » des déplacements ayant lieu durant une tranche horaire bien déterminée, en l'occurrence l'heure de pointe du matin (HPM) et l'heure de pointe du soir (HPS).
  - C'est un modèle à affectation VP prix-temps sous contrainte de capacité.

MODUS v2.2 a été calibré avec les données recueillies par l'EGT 2001. Les matrices routières produites par cette dernière version, avec les données socio démographiques 2005 de l'INSEE et sur la base d'un réseau routier 2010, ont été calées sur des données de comptage de 2007-2008. Les matrices du mode TC, produites sur la base d'un réseau 2010, ont fait l'objet d'un calage partiel sur les lignes de RER en 2010. La DRIEA indique avoir procédé en 2014 à un premier calibrage sur la base des résultats de l'EGT 2010.

Les validations des matrices calées s'effectuent selon les critères des techniques habituelles de minimisation des écarts entre les flux de la matrice brute et les observations de comptage.

Le développement de MODUS et son exploitation sont très largement réalisés en interne par la DRIEA (Service de la Connaissance, des Études et de la Prospective).

### Description d'ANTONIN 2

Le modèle de prévision des déplacements de personnes en Île-de-France actuellement utilisé par le STIF est le modèle ANTONIN 2 (ANalyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles INfrastructures).

Il s'agit d'un modèle multimodal constitué à l'échelle de l'ensemble de l'Île-de-France. Il vise à traiter des échelles géographiques allant du niveau global de la région Île-de-France au niveau local. Lors de la phase d'estimation du modèle, l'Île-de-France a été découpée en environ 1350 zones selon un zonage tenant compte de l'offre et de la structure des réseaux de transports collectifs. Lors de l'utilisation du modèle, le nombre de zones est adapté aux spécificités des secteurs étudiés.

Le modèle ANTONIN 2, conçu pour les besoins du STIF, repose sur des principes utilisés dans d'autres métropoles ou pays européens, en particulier pour le modèle PRISM (Policy Responsive Integrated Strategy Model of the West Midland) mis en oeuvre par le Birmingham City Council, le modèle national des Pays-Bas et le modèle de la ville de Stockholm. Il se rattache à la famille des modèles « tour-based » 4 qui sont différents des modèles traditionnels à quatre étapes, et qui s'appuient sur un modèle de demande sous forme de boucles de déplacement par motif. Il s'agit en pratique de séquences dites « Logit-repeat » où les caractéristiques des réseaux n'interviennent pas et n'ont donc aucune influence sur la fréquence des déplacements.

ANTONIN 2 ne modélise pas des modes de déplacements mais des chaînes modales qui sont au nombre de 13 dans cette version :

- 1-Voiture conducteur
- 2-Voiture passager
- 3-Marche à pied
- 4-Train avec accès à pied
- 5-Métro avec accès à pied
- 6-Bus avec accès à pied
- 7-Train/Métro avec accès à pied

- 8-Train/Bus avec accès à pied
- 9-Métro/Bus avec accès à pied
- 10-Train/Métro/Bus avec accès à pied
- 11-Train avec accès voiture
- 12-Métro avec accès voiture
- 13-Train/Métro avec accès voiture

Par ailleurs, 10 motifs de boucles de déplacements sont pris en compte, 8 motifs basés au domicile et 2 motifs basés au travail / lieu d'étude. Ces 10 motifs sont les suivants :

- 1- Domicile – travail pour les catégories sociales à hauts revenus
- 2- Domicile – travail pour les catégories sociales à bas revenus
- 3- Domicile - Affaires Professionnelles
- 4- Domicile – école
- 5- Domicile – éducation (étudiant)
- 6- Domicile – achats réguliers
- 7- Domicile – autres achats
- 8- Domicile – activités sociales
- 9- Travail – Affaires Professionnelles
- 10- Travail ou éducation – autres que Affaires Professionnelles

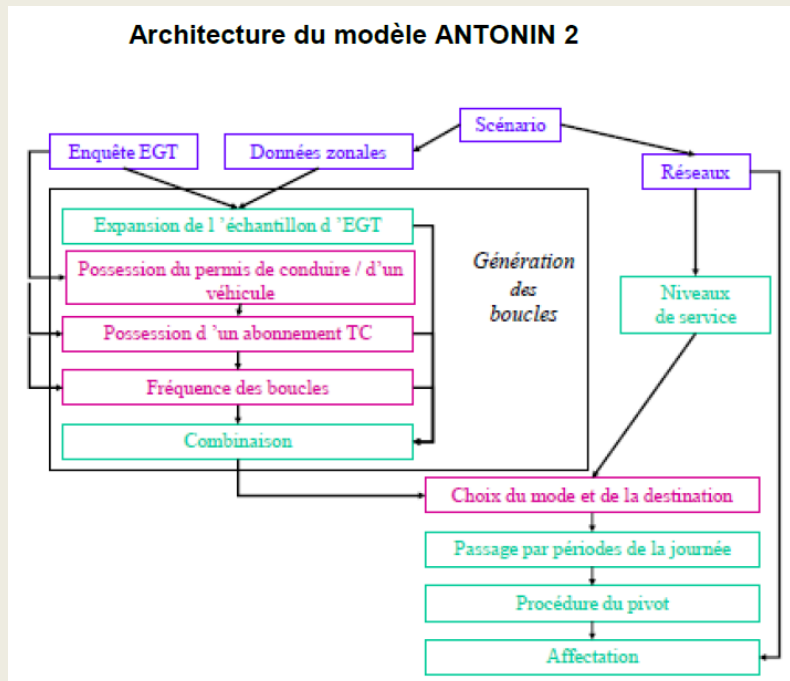
ANTONIN 2 est composé de programmes développés spécifiquement pour le STIF pour la mise en œuvre des différents modèles de choix et s'appuie sur des modules du logiciel CUBE (développé par la société CITILABS) qui permettent de réaliser les opérations liées aux réseaux de transports (calculs d'itinéraires, visualisation et codification des réseaux) ainsi que les opérations de calcul matriciel prévues par les algorithmes.

ANTONIN 2 est constitué d'un enchaînement de modèles logit de choix discret décrivant les étapes de décision préalables à la réalisation d'un déplacement. Ces modèles sont capables de prendre en compte des variables socio-économiques et démographiques qui ont une influence majeure sur les décisions qui conduisent à se déplacer et sur les caractéristiques de ces déplacements. Ainsi, le revenu et l'activité interviennent dans le choix de motorisation. L'âge, le sexe et la catégorie socioprofessionnelle conditionnent le nombre et la nature des déplacements.

Le STIF indique que ses modèles ont été estimés à partir de l'EGT 2001 et réévalués à partir de l'EGT 2010.

L'architecture générale du modèle est résumée dans le schéma suivant :





Un modèle logit permet de choisir conjointement le mode et la destination. A chaque motif de déplacement correspond un modèle logit différent. Les variables prises en compte portent sur les caractéristiques de l'individu (y compris la localisation de son domicile), les caractéristiques de chaque destination potentielle du déplacement (nombre d'emplois, surface commerciale, nombre d'habitants...), le niveau de service pour l'origine-destination considérée (temps de parcours généralisé).

Pour un déplacement, le modèle compare ainsi les utilités de 13 x 1400 couples mode x destination.

### Description de GLOBAL

Le modèle de prévisions de trafic de la RATP, dit GLOBAL, est un modèle de transport de voyageurs à quatre étapes, agrégé, multimodal et développé spécifiquement pour la région Ile-de-France. Cet outil est développé entièrement en interne à la RATP, sur la base d'un savoir-faire acquis dans le domaine de la modélisation durant plusieurs décennies. La version 8 de cet outil est utilisée depuis 2010, notamment pour les études sur le réseau de métro automatique du Grand Paris Express et la ligne 15 est en particulier.

Il répond aux principales caractéristiques suivantes :

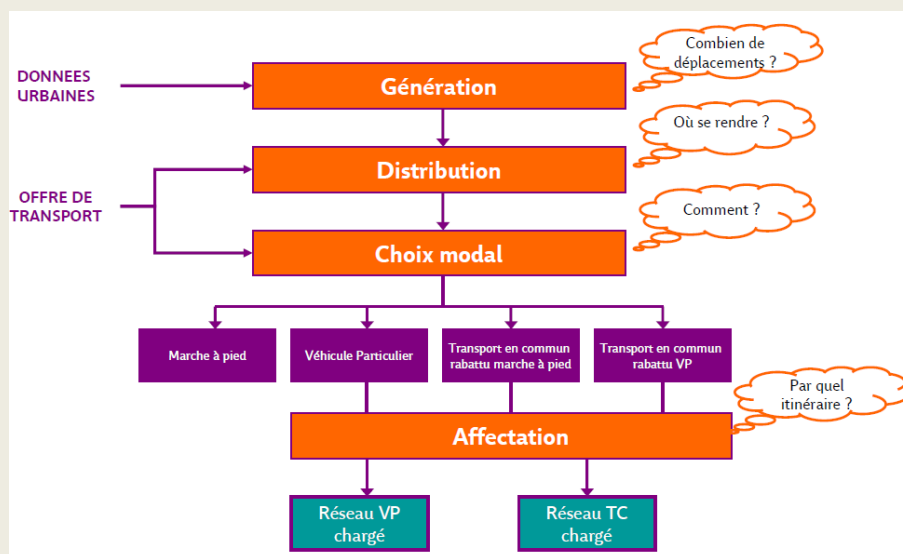
- Découpage du territoire : le zonage de base de GLOBAL est d'environ 2 300 zones couvrant l'intégralité de l'Ile-de-France. La taille des zones tient compte de la nature des activités, de la précision à laquelle les données urbaines sont disponibles (IRIS) et de la densité d'offre de transport sur le secteur considéré. Ainsi la finesse des zones augmente-t-elle avec la densité urbaine. Pour les besoins du Grand Paris Express, le zonage de base a été affiné autour des futures gares (plus de 2 600 zones) afin de mieux reconstituer les rabattements/diffusions et d'intégrer les secteurs de projets urbains.
- Description de l'offre de transport :
  - Transport en commun : GLOBAL prend en compte les réseaux de transports collectifs RATP (modes ferrés et de surface), SNCF et OPTILE au travers d'une description fine basée sur les tracés de lignes, les positions des gares/stations/arrêts, les temps de parcours et nombres de passages à l'heure de pointe du matin, les temps de correspondance dans les pôles d'échange.
  - Voiture particulière : GLOBAL prend en compte le réseau de voirie utilisé par la DRIEA pour ses propres travaux de modélisation. Ce réseau comprend les boulevards, avenues, rues principales de Paris, ainsi que les autoroutes, nationales et principales départementales en banlieue. Les vitesses et temps de parcours à la période de pointe du matin sont renseignés.
- Données socio-économiques :

- Les données de comportement de mobilité utilisées pour construire le modèle sont issues de l'Enquête Globale Transports (EGT). La version 8 de GLOBAL est basée sur l'EGT réalisée durant l'hiver 2001-2002 ; cette enquête a recueilli les informations concernant les déplacements de 23 000 personnes de six ans et plus résidant en Ile-de-France au cours d'un jour ouvrable hors vacances scolaires.

- D'autres données sont également utilisées pour reconstituer la demande de déplacements « actuelle » et sa structure : les données du Recensement Général de la Population (INSEE) relatives à la structure de la population et des activités, ou encore aux mobilités professionnelles et scolaires, les données du Mode d'Occupation des Sols produites (IAU Ile-de-France), des estimations des places offertes par établissement scolaire ou universitaire (collèges, lycées, enseignement supérieur)...

- Architecture du modèle :

Le modèle de la RATP appartient à la famille des modèles séquentiels à quatre étapes, dont l'usage est largement répandu dans les études de transport en France comme à l'international.



Chaque déplacement régional peut être décomposé à l'aide des quatre étapes successives suivantes :

- L'étape de génération détermine, à l'horizon considéré et pendant la période horaire choisie, l'ensemble des émissions et des attractions de chacune des zones à l'intérieur de l'aire d'étude.
- L'étape de distribution répartit la demande émise vers les destinations, en déterminant les flux de zone à zone.
- Le partage modal est l'étape au cours de laquelle les flux origine – destination des déplacements sont répartis selon le mode de transport utilisé pour se rendre d'une zone à une autre, parmi lesquels : les modes doux (la marche à pied et le vélo), les transports collectifs et la voiture particulière. Le modèle prend en compte la possibilité de se rabattre en voiture sur certaines gares pour prendre un mode ferré.
- L'étape d'affectation consiste à assigner le flux sur un itinéraire particulier. Dans le cadre du modèle GLOBAL de la RATP, seule l'affectation sur le réseau TC a fait l'objet d'un calage ; l'affectation sur le réseau VP peut quant à elle être utilisée au travers de grands indicateurs (variation des voyageurs.kilomètres par exemple).

- Les points marquants du modèle RATP :

Le modèle GLOBAL de la RATP est en constante évolution depuis sa création, dans les années 1970 ; la version 8 a fait l'objet de traitements particuliers afin de fiabiliser les résultats produits, notamment dans la perspective de

projets majeurs tels que celui du réseau de métro automatique du Grand Paris.

Les données urbaines les plus récentes disponibles, issues du Recensement Général de la Population 2006, ont été intégrées dans le modèle (étapes de génération et de distribution).

- La demande de transport à l'heure de pointe du matin a été segmentée en quatre groupes de déplacements, réunis par affinité sur des critères de distance de déplacement et de comportement de choix modal. Cette segmentation permet une meilleure reconstitution locale des déplacements, notamment pour les flux en lien avec les établissements d'enseignements ou les pôles d'activités (ex : La Défense).
- Les déplacements émis ou attirés via les gares TGV ou les aéroports et empruntant le réseau de TC régional ont fait l'objet d'un traitement ad hoc, sur la base d'enquêtes terrain. Ils sont ajoutés aux déplacements régionaux issus du processus de modélisation et pris en compte au moment de l'étape d'affectation.
- Une fonctionnalité nouvelle, appelée « module gravitaire », a été implémentée dans la version 8 du modèle. Elle permet de prendre en compte une part de l'interaction entre la création de réseaux impactant fortement les temps d'accès d'un point à un autre et la structure des déplacements, via une réallocation des couples origine - destination entre zones. Ceci permet d'une part de pallier l'absence de données récentes sur la mobilité francilienne et ses déterminants, et d'autre part d'estimer le surplus des déplacements échangés entre deux territoires dont la desserte est améliorée par la mise en service d'une nouvelle infrastructure. Ce module gravitaire est particulièrement utile dans le cadre du projet Grand Paris, qui va modifier en profondeur les temps de parcours entre différents pôles d'activité majeurs en Ile-de-France.
- A l'étape d'affectation sur le réseau TC, un outil statistique intervient pour répartir les flux d'une même liaison Origine – Destination sur différents itinéraires concurrents. Ce traitement permet de tenir compte des nombreuses possibilités de correspondances offertes par la densité élevée de l'offre de transport en commun en Ile-de-France.

### Calage des modèles

Il ressort des simulations menées que les trois modèles convergent sur les grands indicateurs du réseau. En revanche, ils divergent sur la fréquentation de la Ligne 15 Est. L'écart entre les trafics calculés par le modèle ANTONIN d'une part, et ceux calculés par les modèles MODUS et GLOBAL d'autre part, plus marqué sur la Ligne 15 Est que sur le reste du réseau, est une problématique identifiée de longue date.

Des travaux comparatifs des résultats produits par les différents modèles de prévisions de trafic avaient été menés en 2012 et ont notamment fait l'objet d'une étude par le groupe de travail « Etude de Trafic » STIF-SGP. Cette étude du groupe identifiait notamment les causes possibles des divergences de résultats sur les lignes orange et rouge à l'est de Paris, entre le modèle ANTONIN et le modèle GLOBAL qui représentent les deux extrêmes des résultats de prévisions de trafic obtenus sur la Ligne 15 Est (les prévisions du modèle MODUS se situant dans la fourchette de résultats définie par ces deux modèles) :

- 1) Ce territoire présente plusieurs particularités, qui tendent à complexifier l'exercice de modélisation des déplacements :
  - Il est actuellement desservi par des itinéraires radiaux (RER, Transilien) dont certains ont aussi un caractère de semi-rocade (RER E, notamment) ;
  - La desserte assurée par la ligne rouge et les deux branches de la ligne orange en rocade vient alternativement modifier, compléter ou doubler l'offre structurante existante du territoire ;
  - Les points de connexion entre les lignes existantes et les lignes à venir du Grand Paris Express sont nombreux, ce qui démultiplie le choix d'itinéraires possibles.
- 2) Des facteurs intrinsèques aux modèles pourraient donc expliquer les différences observées ; en particulier :
  - Des études ont mis en évidence un taux de correspondance entre les lignes existantes et la ligne rouge plus important dans les résultats RATP que dans les résultats STIF. Un facteur explicatif est à chercher dans l'utilisation par le modèle RATP d'un coefficient d'attractivité propre au

métro automatique, qui tend à favoriser son utilisation par rapport aux autres lignes de transport en commun. Ainsi, l'interception des lignes radiales en provenance de la grande couronne entraîne des correspondances vers la ligne rouge plus marquées dans le modèle RATP. Cela tend à entraîner une plus grande utilisation de la ligne rouge dans les modélisations SGP.

- La recomposition des déplacements fonctionne de façon différente selon les modèles utilisés. Le modèle ANTONIN 2 tient compte pour la recomposition des déplacements, de l'amélioration des réseaux de transport et des densités des secteurs nouvellement desservis. Ainsi, il traduit les différences importantes de densité actuelles et futures autour des gares des lignes orange et rouge à l'Est de Paris. Cela amène à charger plus fortement le réseau du Grand Paris Express dans les zones plus denses en population et en emplois, et donc à donner en particulier un poids plus important à la ligne orange comparativement à la ligne rouge.

L'ensemble de ces facteurs auraient ainsi tendance à augmenter la fréquentation de la ligne rouge dans les résultats SGP alors qu'ils augmenteraient la fréquentation de la ligne orange dans les résultats STIF. Cela peut expliquer les différences observées dans la fréquentation relative des deux lignes.

Cet écart entre les prévisions de trafic sur la ligne 15 Est a été questionné à nouveau à l'automne 2015. Depuis, des notes de calages ont été produites par le STIF, la RATP et la DRIEA en s'attachant particulièrement au périmètre d'étude de cette ligne. Ces notes démontrent que les trois modèles reconstituent de façon satisfaisante les fréquentations des lignes, les flux de montants/descendants aux gares et les serpents de charge en regard de la situation actuelle. Mais si ces documents permettent d'apprécier la capacité de chaque modèle de trafic à reproduire de façon plus ou moins proche la situation actuelle selon les points et les lignes du réseau, ils n'ont pas permis de trouver une explication décisive à la différence de fréquentation observée sur la ligne 15 Est.

### Valorisation des effets transport

Les prévisions de trafic menées en situation de référence, c'est-à-dire sans projet et en situation de projet permettent d'alimenter le calcul du bilan socio-économique et notamment la valorisation des effets transport.

Concrètement, les sorties du modèle de trafic prennent la forme :

- De matrices de flux TC et VP par OD<sup>3</sup> (journalières et en heure de pointe)
- De matrices de caractéristiques d'offre TC (temps, fréquences, etc.) par OD
- D'un réseau routier à partir duquel sont extraites les caractéristiques d'offre routière (temps du réseau chargé, vitesse) par OD

Pour chaque OD, on calcule les trafics induits et détournés entre référence et projet, pour VP et TC, à partir des matrices de trafic VP et TC. On calcule également les temps généralisés TC (en référence et en projet) à partir des caractéristiques d'offre.

A partir des matrices par OD de trafics, de temps généralisés, de distances (issues des matrices d'offre) et de prix TC, on calcule l'ensemble des indicateurs nécessaires pour le bilan pour chaque catégorie d'usagers, en nombre de voyageurs, voyageur.heure, voyageur.km, véhicule.km et voyageur.€. Ces indicateurs sont finalement sommés sur toutes les OD afin de déterminer une valeur totale pour chacun. Les valeurs journalières sont ensuite annualisées.

Dans la mesure où seuls deux horizons temporels (H0 et H1) sont modélisés il convient d'extrapoler ces valeurs afin d'obtenir des séries chronologiques jusqu'en 2070. On retient pour cela :

- Jusqu'à l'année précédant le second horizon (de H0 à H1 - 1), les indicateurs sont calculés à partir de ceux établis pour l'horizon H0, avec une croissance annuelle des trafics de 0,7% pour les TC et 0,2% pour les VP.
- Au-delà de H1, la croissance annuelle appliquée est de 0,5% (pour les deux modes de transport).

---

<sup>3</sup> OD : Origine-Destination

Sur la base des indicateurs précédemment calculés (voy.km, veh.km, voy.h et voy.€) par catégorie d'usagers, on monétarise les effets au moyen de la valeur du temps, et des coûts VP par veh.km et TC par déplacement.

Les avantages transports se calculent classiquement :

- Pour les usagers de référence des trois modes : (différence de temps généralisés entre référence et projet) x trafic de référence,
- Pour les usagers détournés : (différence de temps généralisé entre le mode initial et le mode final (ici TC)) x trafic détourné,
- Pour les usagers induits : moitié de l'avantage unitaire des usagers de référence x trafic induit.

Les séries chronologiques d'avantages monétarisés permettent enfin de calculer pour chaque catégorie d'utilisateur une valeur actualisée nette (VAN) sur le principe de l'actualisation, conformément à l'instruction du gouvernement du 16 juin 2014.

A noter que les effets externes basés sur les différences de vehicules.km en référence et en projet sont également estimés sur la base de ces données.

### Questions :

2. *Certains acteurs estiment qu'il conviendrait de se doter un nouveau modèle se substituant aux 3 modèles actuels pour obtenir des estimations plus fiables et plus rapides, répondant aux attentes spécifiques des services de l'État, du STIF et de la RATP. Qu'en pense la SGP ?*

### **Réponse de la SGP :**

La question de la modélisation des déplacements de voyageurs en Ile-de-France a fait l'objet d'un rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable en mars 2015. Ce rapport faisait suite à la demande formulée par lettre du 4 juillet 2014 par le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris, à la Ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

A l'issue de son diagnostic, la mission du CGEDD recommande :

- l'extension des échanges d'expériences entre les différentes équipes de modélisation qui traitent de l'Île-de-France ;
- l'établissement d'un comité scientifique sur le modèle de celui de la SGP, en charge également de procéder à des tests de validation des modèles utilisés afin d'améliorer la confiance des décideurs et du public dans les résultats obtenus ;
- la mise en place d'une gouvernance des données utiles à la modélisation en s'inspirant des pratiques de grandes agglomérations étrangères ;
- l'engagement par la DRIEA de la préfiguration d'un modèle dynamique pour être en mesure de décider d'ici un an de l'étendue de la « dynamisation » du modèle futur des services de l'État ;
- le renforcement des synergies de la DRIEA avec les organismes techniques et de recherche dépendant du MEDDE. Cela suppose de disposer de personnels d'un haut degré d'expertise pouvant s'y investir dans la durée ;
- l'étude par l'État du degré de mutualisation envisageable pour un modèle dynamique entre une large pluralité d'acteurs, à l'instar de ce que pratiquent des agglomérations comme Lyon ou Toulouse, notamment pour en partager les coûts et les productions.

A ce stade des réflexions, il ne s'agirait donc pas de se doter d'un nouveau modèle se substituant aux modèles actuels mais plutôt, entre autres, d'une mutualisation envisageable pour un modèle dynamique qui viendrait compléter les outils existants.

Pour la SGP, le recours croisé aux modèles institutionnels déjà existants en Ile-de-France a été une opportunité pour fiabiliser globalement les résultats en permettant de :

- ne pas dépendre des résultats produits par un modèle unique ;
- disposer de fourchettes à partir des résultats obtenus en alimentant les modèles avec les mêmes jeux d'hypothèses ;
- conforter les grandes caractéristiques du projet (niveaux de trafic attendus, structure de charge des lignes, effet sur les autres réseaux...) ;
- identifier les secteurs ou problématiques « sensibles » au regard des fourchettes obtenues ;

dans une optique de dimensionnement (du système de transport, des espaces...), limiter le risque de sous-évaluation de la demande en adoptant une approche conservatrice (privilégiant les valeurs « hautes »).

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête note avec satisfaction l'effort de présentation et de synthèse des différents modèles existants avec les spécificités que chacun apporte. Elle soutient la position du CGEDD qui, dans le cadre de son rapport, préconise une concertation accrue des différents acteurs avec la mise en place d'un comité scientifique, et une mise en commun des solutions des différents modèles pour converger vers un modèle unique.

#### **Questions :**

3. *Le CGI demande comment le passage au tarif unique « toutes zones » va influencer le projet. En complément, la Commission d'Enquête s'interroge sur l'évaluation négative, positive ou neutre sur le TRI de la hausse de 5% du tarif unique envisagée par la Région ?*

*Pouvez-vous apporter des réponses à ces deux points ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La sensibilité des prévisions de trafic à la tarification n'a pas été formellement établie, les modèles de trafics utilisés se basant sur la tarification actuelle, à défaut de pouvoir connaître ce que sera la tarification à l'horizon de mise en service du projet. La tarification des transports en commun d'Ile-de-France, à laquelle seront soumis les usagers du Grand Paris Express ne relève pas de la compétence de la Société du Grand Paris mais de celle du STIF, et dépendra des arbitrages politiques qui s'opéreront.

On peut penser que si la tarification a une incidence sur l'équilibre financier du STIF et des opérateurs de transport en commun qui seront désignés le moment venu, le bilan socio-économique de la ligne 15 Est ne devrait pas en être significativement affecté.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête entend les arguments avancés par la SGP, mais demeure toutefois dubitative sur l'absence de corrélation significative entre les prévisions de trafic et la tarification mise en place.

#### **Questions :**

4. *La SGP envisage-t-elle la mise en place d'un observatoire chargé de recueillir toutes les informations disponibles sur les chantiers en cours, afin d'en tirer les conséquences éventuelles sur les coûts des chantiers à venir ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Concernant la mise en place d'un observatoire des coûts, les travaux d'analyse et de consolidation des coûts des différentes lignes font partie intégrante du contrôle de gestion interne et sont une priorité de la Société du Grand Paris, comme précisé dans notre réponse au Commissariat général à l'investissement.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête rejoint l'analyse du CGI et estime important qu'il y ait un organisme indépendant qui puisse tirer des enseignements des retours d'expérience des différents chantiers en cours afin de consolider notamment les coûts des futurs chantiers.

**Questions :**

5. *La Commission d'Enquête considère que certains CDT comprennent des projets qui auraient été réalisés indépendamment du Grand Paris Express. Il conviendrait donc de préciser le périmètre d'influence du projet sur l'urbanisation induite. La SGP peut-elle préciser globalement le territoire de l'urbanisation induite par le projet, la prévision d'accroissement démographique et des emplois sur ce périmètre d'ici 2030 et au-delà ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La ligne 15 Est s'insère dans le programme du Grand Paris Express. Ce projet de transport vise à desservir et conforter des opérations urbaines locales situées notamment à proximité des gares. Il ne constitue en revanche pas un projet de développement urbain. Le processus d'urbanisation est engagé en toute autonomie autour des gares, en compatibilité avec les orientations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et espaces protégés.

Concernant les effets du projet sur l'urbanisation et la consommation d'espace, dans les calculs menés par la Société du Grand Paris, le souhait a été de mesurer les effets spécifiques du système de transport. Ainsi, tant dans l'étude d'impact que dans l'évaluation socio-économique, il a été considéré dans l'évaluation du tronçon, que les populations et emplois futurs à l'échelle communale étaient identiques en situation de référence (horizon du projet sans la réalisation du projet) et en situation projet. En termes de calculs de surfaces, l'analyse porte sur la densification à l'échelle intra-communale, autour du quartier des gares. Il est précisé par ailleurs l'importance d'un accompagnement de l'action publique pour favoriser cette densification.

Sur un autre plan, lors de l'évaluation des effets du programme, c'est-à-dire de l'ensemble du Grand Paris Express, les impacts sont considérés à l'échelle régionale, tant pour la consommation de surfaces, que pour l'effet sur l'emploi et la population.

Il convient de rappeler que la réalisation du Grand Paris Express dans son ensemble sera facteur d'une croissance supplémentaire à l'échelle régionale de la population et de l'emploi dans les horizons futurs. L'incidence sur la croissance de la zone concernée par la ligne 15 Est peut être élevée et il est certain que le développement local sera fortement conditionné par la qualité de la politique d'aménagement conduite par les collectivités et opérateurs d'aménagement concernés.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête partage les éléments de réponse avancées par la SGP, rappelant que si la ligne 15 Est, et plus globalement le réseau du Grand Paris Express, est avant tout un projet de transport, il génèrera une dynamique, tant à l'échelle locale que régionale, qui sera un facteur important de croissance économique et de développement urbain, pour autant que l'action publique vienne encadrer et soutenir cette évolution. C'est de l'action combinée et concertée entre la SGP et l'ensemble des acteurs concernés que naîtront des développements cohérents et adaptés aux territoires traversés. La Commission d'Enquête soutient ainsi pleinement le dialogue constructif à l'œuvre, tant au niveau des comités de pôle que de l'intégration de la SGP dans les réflexions urbaines des territoires et des communes traversées.



**Questions :**

6. *Pour évaluer le surcoût, notamment dans le cadre des contre-propositions visant à la création d'une gare à Drancy-Centre et/ou l'alternative envisagée de la gare de Pont de Bondy vers Noisy-le-Sec, la SGP peut-elle préciser le coût de chaque gare ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Dans son *Etude d'une station supplémentaire « Drancy centre »*, le STIF a évalué le coût de la station Drancy-centre proprement dite à 90,1 M€ (CE 01/2012).

Dans la pièce F du dossier de DUP, le coût d'investissement pour la réalisation des gares et ouvrages de correspondance (gros œuvre, second œuvre, aménagements) est chiffré à 1 179 M€ (CE 01/2012), y compris frais d'étude, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. Ce chiffre est relatif à la réalisation de 10 gares et permet de déduire un ordre de grandeur du coût de réalisation moyen par gare de la ligne 15 Est soit de l'ordre de 118 M€ (CE 01/2012).

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission prend bonne note du ratio présenté, permettant notamment d'apprécier l'intérêt de la solution alternative pour la gare Pont de Bondy sur le site du Comptoir des Forges, dont les coûts de réalisation diminueraient ainsi nettement

**Questions :**

7. *Le coût du phasage de la mise en service progressive 2025 et 2030 impacte-t-il à la hausse ou à la baisse le coût global HT du projet de la ligne 15 Est (Évolution du coût des emprunts à moyenne ou longue échéance) ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le projet soumis à l'enquête comporte un horizon de mise en service pour chacun des tronçons nord et sud. Seule la phase d'études d'AVP est prévue d'être réalisée sur les deux tronçons simultanément. Le phasage de la mise en service progressive du projet entre 2025 et 2030 a des impacts financiers de plusieurs natures, à la fois positifs et négatifs, dont les principaux sont commentés ci-dessous. L'impact net global est en tout état de cause marginal par rapport au coût des travaux.

**Les impacts financiers positifs**

Sur le plan technique, la réalisation en deux phases permet de limiter les coûts liés à la mobilisation simultanée de l'ensemble des acteurs de l'ingénierie et des travaux publics sur une période courte, dans un contexte marqué par ailleurs par la réalisation du Grand Paris Express et d'autres grands projets régionaux à un rythme soutenu. Elle peut également jouer favorablement sur la concurrence.

Le modèle de financement du Grand Paris Express repose largement sur le recours à des emprunts adossés à des recettes fiscales affectées. Toutes choses égales par ailleurs, plus la réalisation est étalée dans le temps, plus le décalage entre les recettes perçues annuellement et les dépenses cumulées du projet est lissé, donc moins le recours à l'emprunt est important. Ainsi, compte tenu du coût de portage des emprunts, plus la réalisation est lissée, moins les frais financiers liés aux emprunts sont importants.

Les impacts financiers négatifs

Sur le plan technique, la réalisation en deux phases implique d'immobiliser à l'issue de la première phase les équipements de chantier pendant plusieurs mois, voire plusieurs années, en attendant la reprise des travaux. L'interruption entraîne des coûts techniques. Elle suppose en outre la mobilisation des équipes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre sur une période plus longue, puisqu'il ne peut être envisagé de désarmer totalement le dispositif avant la mise en service finale. Le coût de cette mobilisation est cependant faible au regard du coût des travaux, s'agissant d'une période maximale de deux ans.

Sur le plan financier, le phasage reporte de 12 à 24 mois la perception par la SGP de la redevance d'utilisation de l'infrastructure (péage) qu'elle percevra après la mise en service. Néanmoins, cette redevance étant limitée à 0,8% du coût de l'infrastructure par l'Acte motivé du 26 mai 2011, cet effet reste modeste.

La somme des impacts positifs et négatifs dépendra notamment de l'évolution des taux d'intérêt, mais sera en tout état de cause faible au regard des coûts du projet.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

Il semble évident à la Commission d'Enquête que la ligne 15 doit pouvoir se réaliser dans sa totalité pour permettre l'effet rocade, comme s'y engage la SGP, et elle rejoint les préoccupations exprimées par les collectivités et la population durant l'enquête sur les risques, notamment financiers, pouvant retarder, voire annuler ce dernier tronçon. Elle note que les études AVP qui vont démarrer portent bien sur l'ensemble de la ligne, permettant ainsi de disposer de tous les éléments techniques et financiers précis sur sa réalisation et pouvant, le cas échéant, influencer sur la réalisation future.

Elle entend toutefois les différents arguments avancés dans l'analyse bilancielle de ce phasage, ce Le décalage temporel de la ligne 15 pouvant effectivement présenter des avantages d'un point de vue technique (en évitant la sur mobilisation des bureaux d'études et des entreprises, permettant ainsi un effet favorable sur la concurrence) et financier (recettes fiscales plus importantes, possibilité d'emprunts et soutien des banques).

La Commission d'Enquête rappelle donc son attachement à la réalisation effective de l'ensemble de la ligne 15 Est qui assurera un fonctionnement en rocade du Grand Paris Express et engage la SGP et les instances décisionnelles de valider, à l'issue des études AVP allant être menées, la réalisation phasée ou non de cette ligne.

**Questions :**

8. *La SGP peut-elle expliciter le contenu de la contribution de la taxe spéciale d'équipement et déterminer la part réelle des habitants de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La taxe spéciale d'équipement Grand Paris est instituée par l'article 31 de la loi n° 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010 :

*« Il est institué, au profit de l'établissement public Société du Grand Paris créé par l'article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, une taxe spéciale d'équipement destinée à financer l'exercice, par cet organisme, des missions définies au même article.*

*Le produit de cette taxe est fixé à 117 millions d'euros par an.*

*Ce produit est réparti entre toutes les personnes physiques ou morales assujetties aux taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties, à la taxe d'habitation et à la cotisation foncière des entreprises dans les communes de la région d'Ile-de-France proportionnellement aux recettes que chacune de ces taxes a procurées l'année précédente à l'ensemble des communes et de leurs établissements publics de coopération intercommunale situés dans le ressort de la région d'Ile-de-France. Les recettes à prendre en compte pour opérer cette répartition s'entendent de celles figurant dans les rôles généraux. »*

Il s'agit donc d'une taxe dite « de répartition », additionnelle aux taxes locales et dont le produit est fixe (117 millions d'euros par an). Parmi les taxes actuellement affectées à la SGP, elle est la seule qui frappe à la fois les entreprises et les ménages.

La taxe est recouvrée par l'administration fiscale puis reversée à la SGP. La répartition de son produit par département n'est pas connue.

### Questions :

9. *La SGP peut-elle apporter des réponses sur les clés de répartition concernant le financement, les contributions, les taxes, l'incidence sur les impôts locaux, mais également les risques liés à l'insuffisance de financement, et ceux sur les risques de déficits d'exploitation ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Pour faire face à l'ensemble des dépenses qui sont à sa charge, la SGP, bénéficie d'un modèle de financement global, tel que décrit ci-dessous.

Les *simulations* financières qui y sont décrites montrent que le dispositif de financement mis en place au bénéfice de la SGP constitue un puissant moteur de financement, au demeurant désormais utilisé à plein régime.

#### *Dépenses à la charge de la SGP et mode de financement*

##### **1. Les dépenses à la charge de la SGP**

À l'issue de l'approbation de l'ensemble des opérations d'investissement du Grand Paris Express par le conseil de surveillance de la SGP, les dépenses à la charge de l'établissement d'ici 2030 sont estimées, aux conditions économiques de janvier 2012, à 28,053 Md€ répartis en quatre enveloppes :

<b>Enveloppe</b>	<b>Montant (Md€ CE 01/2012)</b>
Lignes 14*, 15, 16, 17, 18	24,653
Contribution au prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen	0,450
Contributions exceptionnelles au plan de mobilisation des transports**	2,500
Contribution au financement des impacts du Grand Paris Express sur les réseaux existants	0,450
<b>Total</b>	<b>28,053</b>

\* Prolongements sous maîtrise d'ouvrage SGP : Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel et Olympiades – Orly

\*\* Dont 348 M€ supplémentaires consacrés au prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, en substitution de la part régionale du financement de ce projet.

## 2. Le financement de la SGP

### 2.1. Présentation générale

Il est important de souligner, en premier lieu, que le modèle de financement de la SGP est global et vise à couvrir l'ensemble des dépenses à sa charge. La totalité du Grand Paris Express, mais également les contributions aux autres projets financés par la SGP, font ainsi caisse commune au sein d'un dispositif de financement unique, et la réalisation de chaque opération n'est pas subordonnée au bouclage préalable d'un financement dédié.

Ce modèle global de financement repose essentiellement sur des recettes fiscales affectées dynamiques et le recours à l'emprunt. Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé le cas échéant par les subventions et les éventuels produits de cession de volumes à construire, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030. Enfin, l'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les produits de valorisation du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la SGP).

Plus précisément, les ressources de la SGP sont :

- des recettes fiscales affectées, dont trois sources sont d'ores et déjà en place (cf. infra) ; le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de la mise en service du premier tronçon ;
- des concours de l'État, à hauteur de 1 Md€, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la SGP ;
- une participation des collectivités territoriales (Région et Départements d'Île-de-France), auxquelles l'État a demandé une contribution de 225 M€ ;
- le recours à l'emprunt ;
- les redevances dues pour l'occupation ou l'usage du domaine public de la SGP, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.

### 2.2. La notion de capacité de financement

Les arbitrages du 6 mars 2013 ont été rendus sur le fondement d'une analyse de la capacité de financement du modèle financier de la SGP. Cette notion est issue des travaux du groupe de travail inter-administratif constitué pour contribuer à la préparation des décisions du 6 mars 2013.

Elle désigne le volume maximum de dépenses (exprimé aux conditions économiques de janvier 2012), permettant d'envisager un amortissement final de la dette obligataire au plus tard 40 ans après les dernières mises en service.

La définition de ce critère de soutenabilité s'efforce de concilier deux considérations opposées :

- d'une part, la durée d'amortissement des équipements concernés est en moyenne de l'ordre de 60 à 75 ans ;
- mais, d'autre part, l'évolution des marchés obligataires ne permet pas de placer des obligations de maturité supérieure à 20 ans dans des volumes significatifs, ce qui crée un besoin de refinancement qui doit être encadré.

La soutenabilité des dépenses est évaluée à l'aide d'un modèle qui confronte une chronique de dépenses et une chronique de recettes fiscales, en déduit le volume d'emprunts à mobiliser et les frais financiers correspondants. Il est présenté infra de manière plus détaillée.

### 2.3. Mise en œuvre opérationnelle

#### 2.3.1. Les recettes fiscales affectées

##### *Dispositif*

Les taxes affectées sont actuellement de trois natures : une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER), une taxe spéciale d'équipement (TSE) et une fraction de la taxe sur les surfaces de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage et de stationnement (TSB).

*IFER.* – Cette taxe est assise sur les matériels roulants parcourant le réseau exploité par la RATP. La troisième loi de finances rectificative pour 2012 prévoit que le tarif de l'IFER est revalorisé chaque année comme le taux

prévisionnel, associé au projet de loi de finances de l'année, d'évolution des prix à la consommation des ménages, hors tabac, pour la même année. Son produit est de l'ordre de 65 M€ par an.

*TSE.* – Le produit de cette taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti et non bâti, cotisation foncière des entreprises) est fixé à 117 M€ par an.

*TSB.* – Assise sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, cette taxe a été redynamisée en loi de finances rectificative pour 2010 grâce notamment à la reconfiguration du zonage, au rattrapage du barème et à son indexation sur le coût de la construction. La SGP est affectataire du produit de la taxe diminué d'une part régionale de 183 M€, d'une part État de 33 M€, et d'une part affectée à l'Union des entreprises et des salariés pour le logement de 133 M€. La totalité de la dynamique de la taxe bénéficie donc à la SGP.

Ce sont au total environ 500 M€ de recettes fiscales qui sont affectées à la SGP chaque année depuis 2014.

### **2.3.2. Les emprunts**

Des démarches sont entreprises dans trois directions : Banque européenne d'investissement, Caisse des dépôts, préparation des émissions obligataires.

#### ***L'autorisation d'emprunter***

L'article 12 de la loi de programmation des finances publiques pour 2011-2014 (loi n° 2010-1645 du 28 décembre 2010) interdit aux organismes relevant de la catégorie des administrations publiques centrales (ODAC) de contracter auprès d'un établissement de crédit un emprunt à plus d'un an ou d'émettre un titre de créance dont le terme excède cette durée.

Les ministres de l'économie et du budget sont chargés d'établir par arrêté conjoint la liste des organismes : la SGP figure dans l'arrêté du 28 septembre 2011 pris à ce titre.

Il faut préciser qu'au regard de cette règle, la Caisse des Dépôts et la BEI ne sont pas considérés comme des établissements de crédit. C'est pourquoi la SGP peut emprunter auprès de ces institutions sans bénéficier préalablement d'une dérogation à l'article 12 de la loi de programmation pour 2011-2014.

Pour autant, le recours à des sources de financement diversifiées, en particulier auprès des marchés financiers par l'émission de titres de créance (obligations) sera indispensable à moyen terme compte tenu des volumes de financements à mobiliser. Un amendement à l'article 12 devra donc être sollicité prochainement.

#### ***La Banque européenne d'investissement (BEI)***

La BEI offre des conditions de financement attractives en termes de durée et de taux. Ses capacités d'intervention sont importantes, grâce notamment à l'augmentation récente de son capital.

À l'issue d'une instruction approfondie conduite entre mars et octobre 2014, le conseil d'administration de la Banque a donné le 16 décembre 2014 son accord pour un prêt de 1 Md€ destiné à financer la ligne 15 Sud, sous réserve d'obtenir une garantie explicite de l'État. Les principales caractéristiques de cet emprunt ont été soumises à l'approbation du conseil de surveillance le 10 juillet 2015.

L'article 106 de la loi de finances rectificative pour 2015 autorise le ministre de l'économie à accorder la garantie de l'État à la BEI pour les emprunts souscrits par la SGP en vue de la réalisation du Grand Paris Express ainsi que du financement de ses contributions au plan de mobilisation des transports.

Une convention entre la BEI et le ministre des finances a été signée à ce titre. La SGP a également conclu avec ce ministre la convention prévue par l'article 106 de la loi de finances pour régir les obligations de transmission d'information par la SGP à ses tutelles au titre de cette garantie.

Le contrat a été signé le 11 avril 2016 à Luxembourg en présence du Premier ministre.

#### ***La Caisse des Dépôts et Consignations (fonds d'épargne de la CDC)***

La SGP et la CDC ont signé le 12 décembre 2014 un protocole d'accord affirmant la volonté des deux parties à conclure des contrats de prêts entre 2014 et 2017, pour un volume pouvant atteindre 4 Md€. Parallèlement, l'article 113 de la loi de finances rectificative pour 2014 autorise le ministre de l'économie à accorder la garantie

de l'État au fonds d'épargne pour les prêts consentis à la SGP en vue de la réalisation du Grand Paris Express ainsi que du financement de ses contributions au plan de mobilisation. Une convention entre la SGP et l'État relative aux obligations de transmission d'information par la SGP à ses tutelles au titre de cette garantie a été signée le 30 juillet 2015 et l'emprunt auprès du fonds d'épargne le 31 juillet 2015.

Le conseil de surveillance de la SGP avait préalablement approuvé, le 21 avril 2015, les principales caractéristiques de l'offre de la Caisse des Dépôts.

### **2.3.3. Les subventions européennes**

Initialement marginal par rapport aux objectifs des règlements européens, concentrés sur les réseaux transeuropéens de transport, le Grand Paris Express s'est en revanche trouvé pleinement concerné par la notion de « nœud du réseau de transport transeuropéen » développée dans les règlements les plus récents du mécanisme d'interconnexion européen.

C'est ainsi qu'une subvention de 31 M€ a été attribuée en 2015 à la SGP pour la réalisation des avant-projets des lignes 14 sud, 17 et 18, qui desservent les aéroports et plusieurs gares internationales d'Île-de-France. Cette subvention représente 50% du coût prévisionnel des études engagées pour la réalisation des avant-projets. La SGP a reçu 3,9 M€ dès 2015 et un nouveau versement de 6,1 M€ au premier trimestre 2016.

### **2.3.4. Les subventions du Programme d'investissements d'avenir (PIA)**

La SGP a sollicité en septembre 2015 des subventions du Programme d'investissements d'avenir au titre de quatre actions. Après instruction par la Caisse des Dépôts, opérateur du Programme, le Commissaire général à l'investissement a notifié par courrier du 21 décembre 2015 l'attribution d'une participation du PIA au projet à hauteur de 4,4 M€.

### **2.3.5. Les redevances**

L'occupation du Réseau de Transport Public du Grand Paris, ainsi que des lignes supplémentaires dont la SGP assure la maîtrise d'ouvrage (ligne 15 Est), donnera lieu à la perception d'une redevance. Cette redevance sera acquittée par l'exploitant du métro, donc *in fine* supportée par le STIF.

Un décret en Conseil d'État devra en préciser les modalités.

Néanmoins, un accord politique exprimé dans le protocole État-Région du 26 janvier 2011 et réaffirmé dans l'Acte motivé du 26 mai 2011 plafonne à 0,8 % du coût de l'infrastructure, soit 150 à 200 M€ selon l'assiette retenue.

### **2.3.6. La valorisation du domaine**

Plusieurs actions de valorisation du domaine de la SGP sont en cours, en particulier :

- l'attribution de droits à construire en surplomb des gares ;
- la promotion d'un modèle de métro « le plus numérique du monde » ;
- l'étude en cours de l'offre de services dans les gares du Grand Paris.

Ces actions sont conduites dans l'objectif principal de maximiser l'impact de l'investissement de transport sur l'aménagement du territoire francilien. Elles devront assurer leur équilibre financier et, si possible, dégager des recettes supplémentaires. Ces recettes ne sont cependant pas évaluées globalement à ce stade, et ne doivent pas être intégrées au modèle de financement tant qu'elles ne sont pas plus certaines.

## **2.4. Simulation financière**

### **2.4.1. Principe général**

La SGP a développé un modèle de simulation financière dont l'objectif principal est d'évaluer la soutenabilité à long terme des dépenses de la SGP. Il s'agit donc de confronter la chronique de dépenses à réaliser pour la mise en service du réseau (et pour les contributions aux autres projets de transport prévues par le Gouvernement) à la chronique de recettes attendues sur la même période, d'en déduire le volume d'emprunts à contracter pour combler l'écart entre les deux chroniques, de calculer les coûts de portage correspondants et finalement de mettre en évidence le calendrier de remboursement de la dette.

La vocation de ce modèle est de mettre en évidence les équilibres à long terme du financement du projet. Il repose sur de nombreuses hypothèses, non seulement sur les coûts du projet mais aussi sur l'évolution des recettes affectées à long terme et sur les taux d'intérêt, par exemple. Ainsi, ce modèle ne constitue en aucune manière une prévision budgétaire ni un outil de gestion opérationnelle de la dette de la SGP, ni a fortiori de sa trésorerie.

#### **2.4.2. Dépenses**

Les dépenses à la charge de la SGP entre 2010 et 2030 sont estimées à 28,1 Md€ (cf. supra) aux conditions économiques de janvier 2012. La première étape de la modélisation consiste à répartir ces dépenses en une chronique cohérente avec les objectifs de mise en service des lignes et à leur appliquer des hypothèses d'inflation, puisque ce sont bien des euros courants qu'il y aura lieu de financer.

Il faut noter que le coût des matériels roulants, estimé au total à environ 2 Md€, n'est pas pris en compte dans le modèle financier de la SGP car la loi prévoit leur remboursement par le STIF.

Au-delà de la période de construction, les dépenses non financières sont limitées, dans le modèle, à des frais de structure (équipe résiduelle de gestion de la dette). En revanche, les éventuelles dépenses d'exploitation à la charge de la SGP ne sont pas prises en compte : elles sont réputées au moins couvertes par les produits de cette exploitation (redevances, loyers...).

Les flux de recettes et de dépenses sont constitués de la façon suivante :

- les emprunts de financement des investissements (et des contributions aux autres projets du Nouveau Grand Paris), qui s'initient en 2017, première année au cours de laquelle la SGP recourra à l'emprunt ; ils connaissent un pic en 2023, qui correspond également au pic de dépenses annuelles, lié à la concomitance des travaux sur plusieurs lignes ;
- à partir de 2025, les emprunts de refinancement, c'est-à-dire les emprunts réalisés pour couvrir le remboursement des annuités des emprunts contractés précédemment ; dans cette période, en effet, les recettes récurrentes annuelles ne couvriront pas le remboursement de la dette et des frais financiers ; un peu après 2060, en revanche, les recettes deviendront suffisantes pour acquitter les annuités d'emprunt et il ne sera plus nécessaire de réemprunter.

En 2070, les recettes sont supérieures au capital restant dû, si bien que la dette s'éteindra fin 2070. Le scénario de référence actuel est donc soutenable selon le critère d'amortissement final au plus tard 40 ans après les dernières mises en service, malgré une hypothèse de taux d'intérêt prudente mais également grâce à une dynamique puissante de la taxe sur les bureaux.

#### **Questions :**

*10. Comment la SGP compte-t-elle à budget, au mieux constant, participer à l'urgence de la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, faisant partie intégrante du Nouveau Grand Paris, dans le cadre de la modernisation des lignes existantes ?*

#### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Comme le rappelle la réponse à la question précédente, le Gouvernement a décidé en 2013, dans le cadre de la convergence du Nouveau Grand Paris, de mettre le modèle global de financement de la SGP au service des projets de modernisation des transports franciliens. Cette contribution a été arrêtée à 3,4 milliards d'euros afin d'être soutenable par le modèle de financement de la SGP. Elle ne met donc pas en péril la capacité de réalisation du Grand Paris Express.

## **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête considère que la question de la soutenabilité du financement sur le long terme, du modèle mis en place, est essentielle. La bonne évaluation des dépenses, la diversité des sources de financement, leur solidité dans la durée, la juste estimation des recettes et leur évolution, le calendrier de remboursement constituent autant de points cruciaux pour garantir l'exécution effective de cet ambitieux projet de transport.

Le modèle global de financement mis en place par la SGP devrait effectivement assurer la bonne marche du projet, tout en contribuant par ailleurs au plan de mobilisation pour la modernisation des transports en Ile-de-France.

### **Questions :**

*11. Les effectifs de la Société du Grand Paris doivent-ils évoluer pour avoir les moyens humains nécessaires à la bonne réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express et comment la SGP peut-elle avoir une influence sur les effectifs des opérateurs de transport pour qu'ils soient suffisants pour garantir la réalisation des études et des travaux relatifs aux interconnexions dans la même temporalité*

## **Réponse et commentaires techniques de la SGP**

Afin d'atteindre le rythme de croisière de la SGP, alors que tous les projets de lignes du réseau seront en phase pleinement opérationnelle, il conviendrait que les effectifs de la SGP soient ajustés à leur niveau optimal dès 2017.

La bonne réalisation des interconnexions est un sujet essentiel pour le Grand Paris Express. Le périmètre du financement des interconnexions a été confirmé lors du Comité du Nouveau Grand Paris du 23 février 2015. Les opérateurs RATP et SNCF Réseau sont pleinement impliqués dans l'élaboration des études opérationnelles nécessaires.

## **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête adhère à l'idée d'augmenter les effectifs de la SGP pour lui permettre d'être pleinement opérationnelle afin de mener de front les différents projets. Elle a conscience, par ailleurs, que cette augmentation est liée à un article de la loi de finances qui fixe le nombre d'emplois à créer à la SGP.



## Thème 2 : Les effets permanents du projet sur son environnement

Ces impacts sont de plusieurs natures, et concernent à la fois ceux portant sur l'environnement (espaces verts, paysage, pollution, sous-sol), mais également sur les nuisances sonores ou vibratiles.

6% des observations abordent ce thème, sachant que, selon le découpage retenu, ne sont traités ici que les impacts permanents sur l'environnement.

Se situant loin derrière les très nombreuses observations portant sur des thématiques telles que le tracé ou le chantier, probablement en raison du tracé souterrain du projet, ce thème recouvre malgré tout un champ assez divers de préoccupations exprimées.

### ➤ Les impacts environnementaux

Les observations déposées par le public rejoignent les préoccupations exprimées par l'Autorité environnementale, en particulier en matière d'insertion paysagère des différents ouvrages projetés (émergences des gares, ouvrages annexes, SMR/SMI), le projet ne permettant pas de déterminer avec précision quels seront les impacts du projet, notamment dans des quartiers en pleine mutation urbaine.

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

« Il apparaît essentiel de garder et préserver les espaces verts sur les tracés définis et d'en développer autour des tronçons. » (Registre électronique obs. n°114)

« (La ville) souhaite que la SGP s'engage à mettre en place une démarche partenariale lors des phases d'approfondissement du projet de manière à assurer la meilleure intégration possible des OA et des constructions liées à la ligne 15 Est, tant sur le plan urbain qu'architectural, paysager ou technique (notamment la problématique du stationnement). De plus, la ville souhaite que les alignements d'arbres et espaces verts impactés par le projet soient, selon les possibilités techniques de replantation, reconstitués. » (Obs. R1/7, sur le Registre de Rosny-sous-Bois, M. le Maire).

« Incohérences dans les différentes pièces du dossier. Dans le dossier D3 le point 6.7 on parle de travaux à ciel ouvert, puis de construction de couverture légère, puis de partie entièrement couverte? Il est même fait état p.76 d'une charte architecturale, urbaine et paysagère, mais où est-elle dans le dossier? Il est impossible de se faire une idée du type de bâtiment qui sera construit, aucune vue, aucun plan si ce n'est un tout petit bout p.252 du dossier G (étude d'impact) pour nous rassurer! (obs. R1/12 registre de Rosny-sous-Bois).

« Sur les espaces verts: inquiétudes devant le manque d'espaces verts prévus aux abords des installations de la ligne 15... tout arbre abattu ne serait pas replanté, tout espace libre ne serait pas planté??? » (Obs. R1/2, registre en Préfecture 93) :

« Quel sera le paysage du parc de Mulhouse (Places de stationnement)...que deviendra-t-il des espaces verts.. (Obs. R1/5, registre au Perreux)

« ...5. Je suis très surprise que si l'impact visuel sur le paysage du SMR/SMI est jugé moyen on donne en mesure d'évitement le choix d'un projet souterrain ?? alors l'impact visuel des bâtiments construits et de la sortie ouverte du tunnel sera évité par le projet souterrain ??? (voir annexe 1) Dans l'annexe 2 : les nuisances sonores générées par le métro jugées moyen pour l'accès et la circulation des métros vers le SMR/SMI : aucune mesure d'évitement alors que nous sommes en pleine ville !!!! Dans l'annexe 3 : la gestion des déblais pollués en impact fort sur l'entrée du tunnelier, les gares et le

SMR/SMI : aucune mesure d'évitement ??? Dans l'annexe 4 : on retrouve les espèces végétales et animales concernées sur le site de la Garenne (soit dit en passant on ne parle pas de celles que l'on trouve dans les jardins des habitations qui seront ou « négociées » ou expropriées), pour le Grand Paris pas de mesure d'évitement, elles sont donc quantités négligeables, un peu comme les habitants puisque nous ne sommes pas en voie d'extinction... » (Obs. 354 du registre électronique)

### Questions :

1. *Insertion environnementale du SMR/SMI : l'implantation de ce futur site industriel à proximité d'une zone pavillonnaire inspire de nombreuses craintes aux riverains. Quels sont les principes d'insertions architecturale et paysagère retenus pour en limiter l'impact ? Des prescriptions particulières seront-elles édictées et regroupées dans un cahier des charges qui sera remis aux futurs concepteurs ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le site de maintenance, construit en surface, constitue une source d'impact sur le paysage local. Cependant, il remplacera des bâtiments industriels et de logistique qui occupent actuellement le site. L'impact paysager peut donc être considéré comme relativement faible.

De plus, comme pour les gares, la Société du Grand Paris développe une Charte architecturale, urbaine et paysagère spécifique à l'aménagement des sites de maintenance. Sans préjuger des propositions du maître d'œuvre de conception, la proposition architecturale intégrera les enjeux spécifiques du site. Par ailleurs, l'ensemble des ouvrages réalisés par la Société du Grand Paris s'inscrit dans une démarche environnementale couvrant l'ensemble des phases du projet :

- Une démarche d'écoconception portée par les Maîtres d'œuvre pendant les études ;
- Une démarche d'anticipation, d'évitement et de réduction des impacts des chantiers ;
- Des prescriptions pour la phase travaux découlant des arrêtés des dossiers réglementaires au titre du Code de l'Environnement et du Code Forestier ;
- Un suivi fin des engagements pris et un reporting adapté au projet.

### Questions :

2. *Alignements d'arbres et espaces verts : M. le Maire de Rosny-sous-bois et plusieurs autres personnes s'interrogent sur leur devenir et souhaitent que les alignements d'arbres et espaces verts impactés soient reconstitués. Pouvez-vous préciser ce qui est prévu à ce sujet ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La prise en compte de l'environnement fait partie intégrante des études de conception au même titre que les autres éléments techniques, financiers, etc. La démarche environnementale s'attache tout d'abord à éviter les impacts sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux du projet (nature du projet, localisation hors des secteurs sensibles de type Natura 2000 par exemple...). Cependant l'ensemble des impacts sur le milieu urbain ne peut être évité ; des mesures de réduction (par exemple limiter les emprises chantier au maximum) et d'accompagnement sont alors proposées. Ainsi, à l'issue des travaux, les espaces restitués et non occupés par un nouvel ouvrage, seront remis en état ou réaménagés en concertation avec les acteurs locaux. La SGP financera la réalisation de ces travaux d'aménagement paysager.

**Questions :**

3. *Les gares : quels sont les cahiers de charges prévus pour protéger, restaurer ou améliorer l'environnement paysager de ces sites ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

L'insertion des projets de gare dans leur environnement paysager, la préservation et le développement des « espaces verts » et en particulier des arbres sur les sites de gares, font partie intégrante des préoccupations de la SGP.

Les Maîtres d'œuvre et les différents partenaires du projet ont à leur disposition un ensemble de documents prescriptifs et de documentations leur permettant de développer leur projet sur ces aspects :

- Charte d'Architecture et Cahier des Charges d'architecture (en particulier, carnet de détail « Palette végétale du parvis ») ;
- Programme Cadre et son chapitre « 7. Qualité environnementale » ;
- Note de cadrage relative à la démarche d'écoconception et son chapitre « biodiversité »

**Questions :**

4. *Ouvrages annexes : De nombreuses interrogations portent sur les impacts de ces ouvrages situés dans des parcs ou squares : sur Champigny avec les impacts sur le Monument aux morts (OA 745) ou sur la patinoire (OA 744), l'impact de la construction de la gare de Fort d'Aubervilliers sur les jardins familiaux... La ville de Rosny, en particulier, souhaite que la SGP établisse une convention avec la ville afin de garantir la reconstitution des espaces verts et publics impactés par le projet.*

- *Quelles sont les mesures prises pour limiter l'impact paysager en phase travaux ?*
- *Quelles sont les restitutions prévues dans tous les cas ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Durant la conception du projet, la philosophie du maître d'ouvrage a toujours été d'éviter les zones à forte sensibilité naturelle. A titre d'exemple, dans le cadre de la réflexion relative à la localisation des ouvrages annexes, il a ainsi été évité d'implanter un ouvrage dans la zone du Marcreux.

La localisation des ouvrages et des emprises chantier associées ont également été implantées aux endroits ayant le moins d'impact sur les habitats.

Cependant, l'ensemble des impacts paysagers ne peut être évité. Ainsi, afin de limiter les impacts paysagers, il est prévu l'installation de clôtures adaptées ainsi que la bonne tenue des chantiers. Un contrôle des chantiers sera assuré afin de veiller à la bonne mise en œuvre de ces mesures.

A l'issue des travaux, les espaces restitués et non occupés par un nouvel ouvrage, seront remis en état ou réaménagés en concertation avec les acteurs locaux. Dans la mesure du possible, ce réaménagement intégrera la reconstitution d'espaces verts cohérents avec les besoins des espèces observées à l'état initial : arbres indigènes, plantes de friches favorables aux insectes observés...

Dans le cas du projet de la Ligne 15 Est, les impacts résiduels sur les habitats, la faune et la flore remarquables sont faibles voire négligeables.

## **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête estime que les impacts définitifs du projet sur le paysage, seront limités, en raison du caractère essentiellement souterrain du projet, et concerneront e principalement les éléments émergents que sont les ouvrages annexes et les gares.

Les réponses apportées par la SGP dans son mémoire en réponse permettent par ailleurs de constater la prise en compte effective du paysage, au sens large, se traduisant par une démarche environnementale affirmée précisée dans une Charte architecturale, urbaine et paysagère qu'elle développe, tant pour les gares que les SMI/SMR, et permettant de cadrer l'ensemble des phases du projet, notamment concernant les grands principes d'éco conception des bâtis et de préparation et suivi des chantiers.

Ainsi, le SMR-SMI disposant, à la fois d'espaces extérieurs et d'une partie couverte, et bien que s'implantant dans une zone d'activités, va toutefois jouxter une zone pavillonnaire. Il doit ainsi faire l'objet d'une attention toute particulière pour, d'une part limiter, voire éliminer les nuisances dues au bruit, d'autre part, compte tenu de ses dimensions, étudier son intégration globale dans le paysage.

Les gares qui, selon le projet présenté à l'enquête, seront toutes réalisées en surface (hormis la situation actuelle de celle du Pont de Bondy), devront également être étudiées de façon à s'intégrer le plus harmonieusement possible dans leur environnement urbain, tant d'un point de vue architectural, que paysager.

Outre la Charte mise en place et le dialogue noué avec les collectivités, notamment à travers les comités de pôles, les gares feront par ailleurs l'objet d'un permis de construire et éventuellement d'une consultation du public, qui permettront aux collectivités concernées et au public de s'assurer de leur bonne insertion dans les quartiers concernés.

Par ailleurs, les ouvrages annexes doivent faire l'objet d'une restitution des espaces mobilisés par les chantiers selon un réaménagement paysager cohérent réalisé en étroite collaboration avec les collectivités.

## ➤ Les impacts sur la qualité de l'air et la pollution atmosphérique

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les questions posées sur la qualité de l'air concernent celle dans les tunnels, au niveau des stations et des rames... et l'évacuation en surface.

La Commission d'Enquête rejoint les préoccupations exprimées par l'Ae au sujet des émissions générées par les puits de ventilation. En effet, il est rappelé (page 246, pièce G.2) : « Il est donc possible d'observer une augmentation des concentrations en particules fines à proximité immédiate des puits de ventilation », sans plus de précision.

L'Ae recommande ainsi de procéder à une évaluation des impacts sur la santé qui tienne compte de l'exposition des usagers du réseau de transport aux différents aéropolluants, dont les particules fines, susceptibles d'être rencontrés.

La pollution évoquée ici est essentiellement atmosphérique, l'impact sur les nappes et cours d'eau allant être spécifiquement abordée au niveau du dossier loi sur l'eau qui fera l'objet d'études plus spécifiques lorsque les études de maîtrise d'œuvre seront avancées. Ce dossier loi sur l'eau fera l'objet d'une enquête publique ultérieure.

#### **Questions :**

1. *Ce projet de transport en rocade vise à désenclaver les territoires de la petite couronne parisienne et favoriser l'usage des transports en commun afin de réduire les déplacements en voitures particulières générant une importante pollution. Pouvez-vous préciser les réductions prévisionnelles en matière de la pollution atmosphérique lorsque la ligne 15 Est sera mise en service ?*
2. *Quelles sont les mesures envisagées pour réduire les concentrations en particules fines dans les tunnels, sur les quais, et dans les stations ?*
3. *Quelles sont les pollutions générées au niveau des puits de ventilation ?*
4. *Quelles mesures sont envisagées pour les réduire ? Quels sont les modes de filtrage de l'air et des fumées ?*
5. *Quelles seront les pollutions générées par le SMR/SMI ? Quelles mesures sont envisagées pour les limiter ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

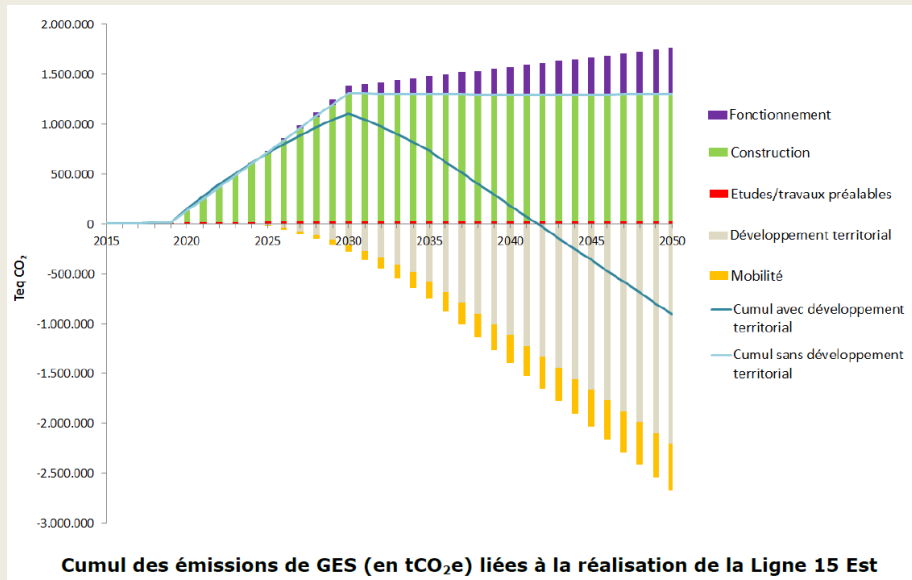
Réponses aux questions n°1, n°2, n°3, n°4 et n°5 :

Comme indiqué dans la pièce G.2, pages 246 et suivantes, en phase exploitation, l'impact du projet de la Ligne 15 Est sur la qualité de l'air extérieur est essentiellement indirect et lié à son impact sur le trafic routier et sur les émissions de polluants atmosphériques associées. En favorisant le report modal de la voiture particulière vers le métro, le projet contribue à une diminution du trafic routier émetteur de polluants atmosphériques et favorise ainsi une diminution des concentrations de polluants dans l'air. Les polluants atmosphériques dont la concentration est susceptible de diminuer grâce au projet sont les oxydes d'azote, le dioxyde de soufre, le monoxyde de carbone, les hydrocarbures non méthaniques, le benzène, le nickel et le cadmium.

Les études de déplacements ont montré que le nombre de déplacements évités en véhicules kilomètres sur la zone d'étude est de l'ordre de 60 millions en 2030 avec le seul report modal.

Globalement, l'étude réalisée à l'échelle du Grand Paris Express en 2012, prévoit une réduction potentielle de -1,4% à -2% des émissions de particules fines (PM10), oxydes d'azote, hydrocarbures non méthaniques, benzène, nickel et cadmium. Cet effet est à attendre essentiellement aux abords des axes routiers, où la concentration en polluants et les émissions polluantes sont directement liées.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre (GES), les résultats globaux du bilan des émissions de gaz à effet de serre concernant la mise en service de la Ligne 15 Est sont illustrés par le graphique ci-dessous. Il permet de comparer les émissions de GES induites ou évitées par les différents postes considérés.



La première phase du projet, comprenant les études préalables et la construction de l'infrastructure, induit des émissions de GES importantes. Cependant, peu de temps après la mise en service de la ligne, le cumul global des émissions induites et évitées commence à décroître. Les émissions induites ne sont plus liées qu'aux émissions de fonctionnement de l'infrastructure. En parallèle, les émissions évitées grâce à l'amélioration de la mobilité en Ile-de-France et grâce à l'aménagement du territoire augmentent et deviennent de plus en plus importantes dans le bilan global. Ainsi, en 2042, soit 12 ans après la mise en service totale, les émissions induites par le projet sont entièrement compensées par les émissions évitées grâce aux impacts du projet sur le développement territorial et sur la mobilité en Ile-de-France. Le bilan décroît ensuite rapidement grâce aux impacts sur le développement territorial.

Au total, ce sont approximativement 900 000 tCO<sub>2</sub>e qui seront émises en moins d'ici 2050. Pour rappel, les émissions de GES issues du trafic routier en Ile-de-France représentaient 18 000 000 tCO<sub>2</sub>e en 2005. L'analyse des impacts du projet sur les émissions du trafic routier montre que la diminution est d'approximativement -22 500 tCO<sub>2</sub>e par an à l'horizon 2030. Ces émissions évitées représentent donc une diminution d'environ -0,1% des émissions régionales liées au transport routier.

Concernant le développement territorial, les émissions annuelles des secteurs résidentiel et tertiaire de l'Ile-de-France s'élevaient à 26 000 000 tCO<sub>2</sub>e en 2005. Le projet permet une diminution d'environ -52 000 tCO<sub>2</sub>e/an à l'horizon 2030. Ceci correspond donc à une diminution de respectivement -0,2% des émissions de 2005 à l'horizon 2030.

Concernant la qualité de l'air intérieur, le principal impact sur la qualité de l'air intérieur pour un métro est lié à l'émission de particules lors du frottement roue/rail et système de freinage/roue. C'est pourquoi la Société du Grand Paris privilégie les actions à la source : le système électrique de freinage, préféré au système mécanique, et l'exigence de maintenance réduisent les émissions de particules métalliques. De plus, la mise en place de façade de quais avec des portes palières permettrait de diminuer le taux de particules sur les quais du métro. Une étude réalisée suite à l'installation de portes palières dans le métro de Séoul sur les particules, le CO<sub>2</sub> et le NO<sub>2</sub> a montré une baisse des PM<sub>10</sub> sur les quais.

De plus, les trains de voyageurs ainsi que les véhicules de maintenance des infrastructures seront à traction électrique pour éviter la pollution engendrée par les fumées des moteurs thermiques.

Par ailleurs, la construction des gares fait appel à des matériaux peu émissifs de Composés Organiques Volatils (COV). Leur finition intrinsèque qualitative et durable est privilégiée. L'emploi de vernis ou de peintures est conditionné par la prise en compte d'objectifs de durabilité et de maintenabilité, et pour s'en assurer, les produits choisis devront bénéficier de labels environnementaux. La Société du Grand Paris encourage également les recherches sur les matériaux dépolluants, par exemple sur certains bétons, revêtements muraux ou peintures susceptibles de neutraliser les substances nocives dans l'air ambiant ou antibactérien.

Concernant les puits de ventilation, il convient de rappeler que leur localisation repose sur une longue réflexion intégrant de nombreuses contraintes techniques et réglementaires ainsi que différents aspects environnementaux comme les nuisances sonores et la qualité de l'air. Les critères considérés sont notamment les suivants :

- Pour répondre à l'Arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes, les ouvrages annexes ont été implantés sur le tracé tous les 800 m maximum ;
- Dans le but de limiter les expropriations, la SGP a essayé de localiser au maximum les puits de ventilation sur les espaces publics ;
- Dans un souci d'optimisation technique, l'implantation des puits doit se trouver au plus proche de l'axe du tunnel afin d'avoir un rameau le plus court possible ;
- Les puits doivent être de préférence accessibles aux engins de secours, il était donc important qu'ils soient accessibles par la voirie (- de 50m) ;
- Afin de limiter les gênes sonores, les grilles de ventilation doivent être implantées à 8 m minimum des bâtiments ;
- De manière générale, les zones sensibles (Natura 2000, cimetières, ...) ont été évitées.

Ainsi les puits de ventilation de la ligne 15 Est se situent généralement le long d'axes routiers et sont majoritairement localisés sur des terrains isolés ou sur des parkings. Lorsque les puits de ventilation se situent à proximité de lieux fréquentés (zone pavillonnaire,...), il sera fait en sorte que le « stationnement » à proximité du puits soit limité (aucune infrastructure encourageant les personnes à rester ne sera installée), et la surface des grilles de rejet sera plus importante (30 à 40m<sup>2</sup>).

Il faut par ailleurs noter que l'air rejeté par les puits de ventilation sera de même composition que celui des espaces confinés du métro et respiré par les utilisateurs de ce dernier. Par ailleurs, les mesures prévues pour limiter au maximum les concentrations dans les gares et le métro et pour surveiller la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines du projet permettront également d'éviter tout risque de pollution à proximité des puits de ventilation. Des études de suivi des concentrations en polluants atmosphériques à proximité des puits seront également menées de manière à éviter tout risque d'exposition des riverains.

Concernant le site de maintenance (SMR/SMI), la gestion de la qualité de l'air sera assurée par les études de renouvellement d'air. Des modulations des périodes de fonctionnement de la ventilation mécanique permettront de réduire considérablement l'exposition des occupants aux polluants émis. Ainsi, dans le respect des objectifs environnementaux de la SGP, des études orienteront les choix de ventilation : naturelle, mécanique, free-cooling (rafraîchissement nocturne). La centrale de traitement d'air sera conçue et programmée finement pour optimiser ses prestations, répondre aux exigences fixées et maîtriser les rejets.

Les activités en plein air du SMI se limitant à la circulation et au chargement de trains, elles ne prévoient pas d'interventions industrielles proprement dites.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête rappelle que les impacts sur la pollution évoqués ici concernent essentiellement la pollution atmosphérique, les éventuelles atteintes sur le sous-sol, notamment sur les eaux souterraines, seront étudiées plus amplement dans les futures enquêtes dites « Loi sur l'eau » et ne sont donc traitées que superficiellement dans la présente enquête d'Utilité Publique.

La Commission d'Enquête note que le projet du Grand Paris Express, et plus spécifiquement de la ligne 15 Est va favoriser un report modal sur les transports en communs en innervant mieux la proche banlieue parisienne et va ainsi permettre une baisse des émissions polluantes associées.

Elle entend par ailleurs les arguments avancés concernant la prise en compte à la source des émissions polluantes au niveau de l'air intérieur à la ligne 15 Est, mais reste toutefois dubitative sur l'absence de filtres au niveau des ouvrages annexes, ces dispositifs lui apparaissent cependant souhaitables. La réponse apportée en outre pour les particules fines (poussières, freinages etc.) est techniquement satisfaisante. Il y aura bien une réduction d'émissions polluantes à la source à des taux acceptables.

Elle encourage la réalisation de mesures pour limiter les concentrations excessives dans les gares et un suivi de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires, tout comme le suivi des concentrations en polluants atmosphériques à proximité des puits.

Concernant plus spécifiquement le SMR/SMI, la Commission d'Enquête note les mesures qui seront mises en place pour veiller à la qualité de l'air respiré par le personnel et par les riverains, tant dans le bâtiment de maintenance, qu'au niveau des espaces extérieurs du site.



## ➤ Les impacts sur le sous-sol

Le projet est amené à traverser des zones de marécages, d'argile ou de gypse, pouvant générer des mouvements de terrain qui sont susceptibles d'impacter les bâtis avoisinants. Plusieurs riverains s'en sont inquiétés et demandent des précisions sur les impacts des travaux sur leurs biens et les solutions envisagées pour les éviter.

Comme l'Ae, la Commission d'Enquête s'interroge sur l'impact sur le sous-sol en phase d'exploitation.

- les caractéristiques géologiques et géotechniques des terrains traversés,
- les risques de retrait / gonflement des argiles, de dissolution du gypse, et la présence d'anciennes carrières,
- les interactions avec les fondations du bâti existant et les réseaux souterrains existants.

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

« C'est un projet intéressant mais le souci est le parcours qui sera effectué à travers chaque ville qui n'a pas été assez pensé. Si je prends l'exemple de ma ville de Bondy, j'ai vu que le trajet s'effectuerait sous ma maison, sous le stade (allée de l'étoile) à côté de chez moi et sous les cités pavillonnaires. Ce qui veut dire que de un, quand le métro sera en fonction, cela va provoquer des fissures et des détériorations dans les maisons mais surtout de deux, le trajet n'a pas été réfléchi car en dessous de ce même parcours il y a des marécages. Il faudrait repenser au parcours tout en préservant l'intégrité des maisons qui sont vétustes. Mais surtout il faut penser à la montée des eaux en dessous des pavillons. La preuve, une résidence a été construite non loin (rue Pauline Roger) et du coup, d'avoir creusé, l'eau est montée au premier étage. Je suis née à Bondy y'a 65 ans et c'est un secteur marécageux. L'eau est en dessous des terrains. On va se retrouver avec des surprises style inondations sans compter la détérioration des maisons à chaque vibration des rames de métro. Quand il y a des gros orages, tous les sous-sols de pavillons sont inondés (allée de l'étoile) car les canalisations n'ont pas été refaites en fonction du nombre de personnes qui logent en plus en comparaison aux années 50. » (obs. R228, registre électronique).

"Les riverains sont inquiets insistent sur l'identification avant construction de la présence éventuelle d'argile gonflante afin d'éviter effondrement et détérioration..." (obs. R1/22, registre du Perreux).

### Questions :

1. *Sur Bondy, l'ensemble pavillonnaire dit « La mare de la Veuve » est sur une zone marécageuse traversée par un cours d'eau souterrain, la Dhuis, engendrant de nombreux affaissements faisant naître des inquiétudes légitimes chez les riverains vis-à-vis des vibrations liées à l'exploitation de la ligne. Quelles solutions ou garanties pouvez-vous apporter ? : Est-il envisageable de dévier légèrement le tracé pour éviter cette « zone à risque » par exemple ? Dans le cas où cette option ne puisse pas être retenue, quelles dispositions particulières allez-vous imposer au tunnelier pour traverser la zone marécageuse et les rivières souterraines et en particulier la Dhuis à Bondy et garantir la stabilité des pavillons anciens situés en surface ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La Dhuis est un cours d'eau de 21,4 km de long qui fait partie du bassin de la Seine. À Pargny-la-Dhuys, la Dhuis est captée pour alimenter l'aqueduc de la Dhuis ou communément appelé l'Aqueduc de la Dhuis. Le cours de la rivière capté à Pargny-la-Dhuys permet d'alimenter Paris en eau potable au 19<sup>ème</sup> siècle. Il traverse de nombreuses vallées et parcourt les 131 km qui séparent Pargny de Paris presque à l'horizontale. Cet Aqueduc fut construit pour apporter l'eau aux Parisiens, mais il sert également aujourd'hui à fournir en eau le Parc Disneyland et l'est de la région parisienne. Il traverse le sud du département de l'Aisne, la Seine-et-Marne, la Seine-Saint-Denis (Gagny, Le Raincy, Villemomble, Rosny-sous-Bois, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois et Bagnolet) avant d'accéder à Paris, par la Porte de Ménilmontant, et d'aboutir au réservoir de Ménilmontant, à proximité de la place Saint-Fargeau.

Selon nos sources documentaires, le tracé de l'aqueduc de la Dhuis n'a pas été repéré dans le secteur de « la Mare de la Veuve » mais plutôt entre Noisy le Sec et Rosny-sous-Bois.

#### Risques de fissures, déstabilisation du bâti, mise en place de moyen de surveillance

La méthode de construction retenue, pour la réalisation du tunnel, est celle du tunnelier qui reste la plus sûre car elle permet le maintien d'une pression continue sur les terrains afin de garantir leur stabilité. Le tracé du tunnel est conçu de façon à éviter plusieurs zones de bâti particulièrement sensibles. Toutefois, lié au sol par ses fondations, le bâti réagit aux mouvements imposés par le creusement d'un ouvrage sous son emprise. En conséquence, la Société du Grand Paris prend des mesures de précaution particulières, afin d'assurer la sécurité des travaux. Tout d'abord, des campagnes de reconnaissance des sous-sols ont été menées afin de prévoir en amont tout obstacle pouvant générer des risques. Ces campagnes de sondages se poursuivent dès cet été, permettant ainsi d'améliorer davantage notre connaissance du sous-sol. La société du Grand Paris a lancé en cours d'année 2016, une enquête (sur les bâtis existants et les infrastructures) qui sera couplée à une étude de sensibilité.

Cette enquête et cette étude de sensibilité seront réalisées dans la zone d'influence géotechnique du projet (zone dans laquelle les travaux peuvent avoir une influence sur le sol). Elle aura un double objectif : reconnaître le bâti au sens large mais également déterminer sa vulnérabilité aux travaux envisagés, afin de mettre en place des méthodes constructives adaptées et garantir ainsi un niveau de sécurité optimal.

Ces dispositions doivent permettre de :

- caractériser le bâti dans un premier temps, tant d'un point de vue géométrique que structurel (niveau des fondations, système de poutraison, etc...);
- déterminer à partir de ces éléments leur tolérance aux déformations du sol : sur la base de cette analyse, il conviendra, dans certaines zones définies par l'étude de sensibilité, d'adapter le dimensionnement des ouvrages du métro et/ou les méthodes constructives de manière à respecter les tolérances des ouvrages existants pour supprimer le risque (par exemple renforcer le dimensionnement des parois de soutènement d'une gare pour éviter les désordres induits sur les bâtiments voisins lors de sa réalisation, ou adapter la vitesse du tunnelier dans des zones sensibles).

Les premiers résultats de cette étude seront transmis, dans le courant du dernier trimestre 2016, au maître d'œuvre, qui aura en charge l'évaluation des mouvements liés aux méthodes constructives retenues ainsi que l'analyse du comportement du bâti soumis à ces mouvements.

Si le risque ne peut être totalement supprimé de cette manière, des méthodes de protection des ouvrages existants seront mises en place. Ces zones sensibles seront identifiées afin de définir les méthodes particulières à utiliser pour les protéger.

Dans le but d'organiser un double regard sur l'analyse du bâti réalisée par le Maître d'œuvre, la Société du Grand Paris s'est adjoint les conseils d'un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage en expertise du bâtiment, le but étant d'avoir un regard partagé sur l'interprétation des données afin de concevoir un projet adapté au contexte de sensibilité du bâti présent dans la zone d'influence géotechnique.

La prise en compte du bâti dans la conception de l'infrastructure du Grand Paris Express se fait à deux niveaux :

En phase études :

Pour cette phase la Société du Grand Paris s'est adjoint les conseils d'un assistant à maîtrise d'ouvrage spécialisé dans le bâtiment qui a mené les études suivantes :

- Des enquêtes de terrains : le bâti situé dans la zone d'influence géotechnique est visité afin de reconnaître visuellement l'état du bâti (pathologies existantes ou non, présence d'équipements sensibles ou non, façades agrafées/vitrées ou non etc..). Ces visites permettent également de collecter les informations nécessaires quant à la bonne connaissance du bâti : type de fondations, fonctionnement structurel, etc...
- Une étude de sensibilité : à partir des éléments collectés lors des enquêtes de terrains, mais aussi via la consultation des services techniques des villes, la consultation de certaines entreprises, de promoteurs, etc..., l'AMO bâti classe le bâti selon trois catégories de sensibilité : peu sensible, sensible et très sensible.
- Vient enfin l'étude de l'impact des travaux sur le bâti (vulnérabilité du bâti), elle permet de statuer sur les méthodes constructives à mettre en œuvre, ainsi que sur l'auscultation à prévoir.

Selon le niveau de fiabilité des informations ainsi que des facteurs relatifs à la position des bâtis par rapport la future infrastructure, des reconnaissances de fondations peuvent être nécessaires.

En phase travaux :

En phase travaux, une auscultation du bâti est mise en place dans la zone d'influence du projet, cette auscultation permet d'observer en temps réel les bâtis afin de s'assurer que les mesures constructives destinées à éviter et réduire tout effet du projet sur le bâti soient adaptées.

A noter par ailleurs, la mise en œuvre d'une étude par interférométrie radar ; cette technique consiste à suivre les déplacements de réflecteurs (points métalliques stables : toitures immeubles par exemple) par le suivi satellitaire. Les satellites passant au-dessus de la région parisienne photographient depuis 1992 le sol, connaissant les positions du satellite et de chaque réflecteur. La différence de distances entre deux images permet de définir les déplacements verticaux du sol. Cette technique a une précision comprise entre 2 et 5 mm.

En amont des travaux (entre 3 et 6 mois avant le démarrage de chaque zone et à l'avancement du tunnelier), la Société du Grand Paris va réaliser des constats de l'état de l'existant. Pour ce faire, elle privilégie les constats contradictoires amiables avec un expert sur lequel les deux parties se seront mises d'accord, ce qui à la fois permet une qualité d'échange et garantit l'objectivité du constat. Le cas échéant, un huissier en tant que tiers de confiance pourra être appelé à intervenir. Le constat amiable a l'avantage d'être rapide. Dans les cas les plus sensibles, une procédure juridictionnelle de référé constat ou de référé instruction ou expertise pourra être engagée. Le choix est fonction du niveau de de vulnérabilité du bâti. La Société du Grand Paris proposera une procédure adaptée à chaque bâti, dont elle assurera la prise en charge. Quelle que soit la procédure, un relevé exhaustif de l'état du bâti sera réalisé entre les propriétaires ou représentant des propriétaires, la Société du Grand Paris ou son représentant et l'expert choisi par les parties. Ce constat fera foi de l'état avant de démarrage des travaux.

**Questions :**

2. *A Rosny-sous-Bois, le sous-sol argileux au niveau du tunnel d'accès à l'emplacement envisagé pour le futur SMR/SMI provoque également des inquiétudes des riverains, notamment, mais non exclusivement, ceux du 54 avenue de la République dont les fondations sont fragiles. (Avenue de la République, au nord de la rue de la Prévoyance.)*
  - *Quel est le trajet précis du tunnel de raccordement depuis la place des Martyrs jusqu'à la place de la Prévoyance ?*

- *Passera-t-il sous, au droit ou à l'écart des fondations de l'immeuble 54 avenue de la République, ou passera-t-il entre l'avenue de la République et le RER E ?*
- *Est-il possible d'éviter cet immeuble de 5 étages fragile ?*
- *Quelles seront les protections mises en œuvre pour garantir la pérennité du bien et des pavillons voisins ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le tunnel de raccordement au futur SMI/SMR est implanté sous la rue de la République entre les bâtiments à l'Ouest et le talus du RER à l'Est. Le tunnel ne passe pas sous l'immeuble du n°54 et n'interfère pas directement avec ses fondations.



Protections mise en œuvre :

En phase d'études, dans le cadre des campagnes de recueil de données de site, la SGP confie à un prestataire spécialisé, une mission de réalisation d'enquêtes de vulnérabilités du bâti situé dans la zone d'influence géotechnique (ZIG) du projet.

Cette enquête a pour objectif notamment :

- de vérifier et d'apprécier l'état des constructions existantes afin de définir la sensibilité intrinsèque du bâti aux déformations du sol,
- d'évaluer la vulnérabilité du bâti à partir de la sensibilité intrinsèque au regard des méthodes constructives envisagées.

Cette mission permettra de définir les éventuelles mesures de traitement et/ou de renforcement des sols et/ou du bâtiment à prévoir ainsi que les prescriptions sur le mode de creusement du tunnel (vitesse, pression de confinement, ..).

Préalablement à la réalisation des travaux, un état des lieux contradictoire des bâtiments situés dans la ZIG est réalisé et les bâtiments ou structures sensibles seront instrumentés par des dispositifs de suivi des déplacements. Un suivi des déplacements est réalisé pendant les phases de creusement pour vérifier que ceux-ci restent bien en dessous des seuils admissibles par les bâtiments.

**Questions :**

3. *D'une manière générale, les différentes « zones à risque » sur le linéaire complet du projet sont-elles d'ores et déjà identifiées et quelles solutions sont envisagées ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :****Risques de fissures, déstabilisation du bâti, mise en place de moyen de surveillance**

La méthode de construction retenue, pour la réalisation du tunnel, est celle du tunnelier qui reste la plus sûre car elle permet le maintien d'une pression continue sur les terrains afin de garantir leur stabilité. Le tracé du tunnel est conçu de façon à éviter plusieurs zones de bâti particulièrement sensibles. Toutefois, lié au sol par ses fondations, le bâti réagit aux mouvements imposés par le creusement d'un ouvrage sous son emprise. En conséquence, la Société du Grand Paris prend des mesures de précaution particulières, afin d'assurer la sécurité des travaux. Tout d'abord, des campagnes de reconnaissance des sous-sols ont été menées afin de prévoir en amont tout obstacle pouvant générer des risques. Ces campagnes de sondages se poursuivent, permettant ainsi d'améliorer d'avantage notre connaissance du sous-sol. La société du Grand Paris a lancé en cours d'année 2016, une enquête (sur les bâtis existants et les infrastructures) qui sera couplée à une étude de sensibilité

Cette enquête et cette étude de sensibilité seront réalisées dans la zone d'influence géotechnique du projet (zone dans laquelle les travaux peuvent avoir une influence sur le sol). Elle aura un double objectif : reconnaître le bâti au sens large mais également déterminer sa vulnérabilité aux travaux envisagés, afin de mettre en place des méthodes constructives adaptées et garantir ainsi un niveau de sécurité optimal.

Ces dispositions doivent permettre de :

- caractériser le bâti dans un premier temps, tant d'un point de vue géométrique que structurel (niveau des fondations, système de poutraison, etc...) ;
- déterminer à partir de ces éléments leur tolérance aux déformations du sol : sur la base de cette analyse, il conviendra, dans certaines zones définies par l'étude de sensibilité, d'adapter le dimensionnement des ouvrages du métro et/ou les méthodes constructives de manière à respecter les tolérances des ouvrages existants pour supprimer le risque (par exemple renforcer le dimensionnement des parois de soutènement d'une gare pour éviter les désordres induits sur les bâtiments voisins lors de sa réalisation, ou adapter la vitesse du tunnelier dans des zones sensibles).

Les premiers résultats de cette étude seront transmis, dans le courant du dernier trimestre 2016, au maître d'œuvre, qui aura en charge l'évaluation des mouvements liés aux méthodes constructives retenues ainsi que l'analyse du comportement du bâti soumis à ces mouvements.

Si le risque ne peut être totalement supprimé de cette manière, des méthodes de protection des ouvrages existants seront mises en place. Ces zones sensibles seront identifiées afin de définir les méthodes particulières à utiliser pour les protéger.

Dans le but d'organiser un double regard sur l'analyse du bâti réalisée par le Maître d'œuvre, la Société du Grand Paris s'est adjoint les conseils d'un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage en expertise du bâtiment, le but étant d'avoir un regard partagé sur l'interprétation des données afin de concevoir un projet adapté au contexte de sensibilité du bâti présent dans la zone d'influence géotechnique.

La prise en compte du bâti dans la conception de l'infrastructure du Grand Paris Express se fait à deux niveaux :

**En phase études :**

Pour cette phase la Société du Grand Paris s'est adjoint les conseils d'un assistant à maîtrise d'ouvrage spécialisé dans le bâtiment qui a mené les études suivantes :

- Des enquêtes de terrains : le bâti situé dans la zone d'influence géotechnique est visité afin de reconnaître visuellement l'état du bâti (pathologies existantes ou non, présence d'équipements sensibles ou non, façades agrafées/vitrées ou non etc...). Ces visites permettent également de collecter les informations nécessaires quant à la bonne connaissance du bâti : type de fondations,

fonctionnement structurel, etc....

- Une étude de sensibilité : à partir des éléments collectés lors des enquêtes de terrains, mais aussi via la consultation des services techniques des villes, la consultation de certaines entreprises, de promoteurs, etc..., l'AMO bâti classe le bâti selon trois catégories de sensibilité : peu sensible, sensible et très sensible.
- Vient enfin l'étude de l'impact des travaux sur le bâti (vulnérabilité du bâti), elle permet de statuer sur les méthodes constructives à mettre en œuvre, ainsi que sur l'auscultation à prévoir.

Selon le niveau de fiabilité des informations ainsi que des facteurs relatifs à la position des bâtis par rapport la future infrastructure, des reconnaissances de fondations peuvent être nécessaires.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

A la lecture des réponses très complètes apportées par la SGP sur le sujet, la Commission d'Enquête considère bien évalués et techniquement maîtrisés les impacts de la ligne dans un sous-sol potentiellement à risque, tant pendant les travaux qu'en phase exploitation. Elle estime ainsi que les populations potentiellement concernées et qui s'étaient légitimement, interrogées pendant l'enquête publique, disposent d'une information exhaustive leur permettant de mieux appréhender les études à venir, le calendrier d'actions, les techniques mises en place et les mesures de suivi des zones sensibles pour éviter autant que faire ce peut tout dommage sur leurs biens.

Par ailleurs, les craintes exprimées dans le secteur de la Mare de la Veuve ne semblent pas fondées, la Dhuis ne passant a priori pas dans ce quartier.

## ➤ Les impacts sonores et liés aux vibrations

La Commission d'Enquête rejoint les préoccupations du public et de l'Autorité environnementale relatives aux nuisances vibratoires et sonores en phase d'exploitation et demande que soit complété et précisé ce qui sera mis en œuvre pour limiter ces impacts pour les habitations voisines.

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles de la Commission d'Enquête

« ...préciser les raisons ayant conduit au choix des seuils vibratoires retenus pour prendre en compte la gêne et les dommages que ce type de projet peut entraîner, et de prendre l'engagement de ne pas dépasser ces seuils, en mobilisant toutes les techniques pertinentes. » Autorité environnementale

« Je suis pour le projet mais compter vous faire quelque chose pour le bruit? Mon quartier subit les nuisances sonores du fait de la route et de la voie de chemin de fer ...ci-joint la carte du bruit de la voie routière et Sncf/RER où la ligne 15 passera pour arriver du Perreux à Val de Fontenay » (Obs. 276 du registre électronique, avec Pièce jointe avec carte Le Perreux-Fontenay.).

« Attention à prendre en compte la protection des habitations autour de la ligne de chemin de fer où passera la ligne 15 Il est indispensable que des murs antibruit soient prévus... » (Obs. 65 du registre électronique)

« C'est un projet intéressant mais le souci est le parcours qui sera effectué à travers chaque ville qui n'a pas été assez pensé. Si je prends l'exemple de ma ville de Bondy, j'ai vu que le trajet s'effectuerait sous ma maison, sous le stade (allée de l'étoile) à côté de chez moi et sous les cités pavillonnaires. Ce qui veut dire que de un, quand le métro sera en fonction, cela va provoquer des fissures et des détériorations dans les maisons mais surtout de deux, le trajet n'a pas été réfléchi car en dessous de ce même parcours il y a des marécages. » (Obs. 228 du registre électronique, Habitante de Bondy)

« ...pour le site de maintenance: ... des zones "tampon" aménagées en terrain naturel sont -elles prévues pour atténuer le bruit ? » (obs. 33 du registre électronique).

« Cette structure de maintenance va avoir un impact encore plus important qu'une gare qui fera l'objet d'enquête spécifique puisque exclue de la présente enquête. Pourquoi n'est-ce pas le cas pour le site du SMR/SMI ? Il est indiqué que les activités bruyantes du SMR seront effectuées dans des bâtiments fermés, il semble que cela ne soit pas du tout le cas pour l'activité du SMI. Pourtant, cette activité est générative de la plus grande nuisance sonore puisque les convois de maintenance des infrastructures ne pourront partir qu'à la fin de l'exploitation de la ligne, soit 1 heure 15 du matin en semaine et 2 heures 15 le week-end. Ce bruit en pleine nuit si près des habitants des pavillons et immeubles situés juste à côté du site de la Garenne ou en face dans la zone pavillonnaire ou dans la zone résidentielle des immeubles de Mare Huguet et des longues Raies - soit plusieurs milliers de personnes - est tout simplement impensable! Au vue de tous ces éléments il ne peut y avoir une déclaration d'Utilité Publique pour le site de la Garenne sans une véritable enquête spécifique comme pour les gares de la ligne 15 Est. » (Obs. R1/12, registre de Rosny-sous-Bois).

### Questions :

1. *Pouvez-vous préciser les raisons ayant conduit au choix des seuils vibratoires retenus pour prendre en compte la gêne et les dommages que ce type de projet peut entraîner ?*
2. *Pouvez-vous prendre l'engagement de ne pas dépasser ces seuils, en mobilisant toutes les techniques pertinentes ?*
3. *Quelles sont dispositions prises pour se prémunir contre les vibrations ?*

4. *Quelles sont les mesures prises pour protéger les riverains des bruits engendrés par la circulation des rames ?*
5. *Fonctionnement du SMR/SMI : quelles nuisances pour l'environnement proche et quelles mesures sont envisagées pour réduire les impacts sonores et vibratiles : sur le SMR/SMI, au niveau des propriétés impactées ?*
6. *Quelles mesures sont envisagées pour réduire le bruit des ventilateurs au niveau des ouvrages annexes ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La première question a également été soulevée par l'Autorité environnementale ; ainsi comme indiqué dans la pièce J.9, page 14, en l'absence de valeurs seuils réglementaires, la Société du Grand Paris, avec le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB), l'Organisme de Second Regard intervenant dans le dispositif de maîtrise des bruits solidiens et vibrations transmis par le sol en phase exploitation, ont travaillé sur la définition de valeurs cibles pour les différents types de bâtiments rencontrés le long des futures lignes du Grand Paris Express. Ces valeurs sont détaillées dans la pièce G.2 du dossier d'enquête, chapitre 3.3.6 « Cadre de vie, santé et sécurité », paragraphe 3.3.6.3 « Vibrations et bruit solidien », pages 254 et 255.

Pour la perception tactile des vibrations, les valeurs cibles ont été déterminées à partir de la synthèse des éléments suivants :

- Les recommandations du guide Federal Transit Administration (USA) ;
- Les résultats exposés dans un rapport du projet européen CARGOVIBES (Attenuation of ground-borne vibration affecting residents near freight railway lines), traitant de la relation entre les niveaux d'exposition et leurs effets sur les individus ;
- L'analyse de normes internationales ;
- Le projet solution pour la réduction des vibrations ferroviaires : Railway Induced Vibration Abatement Solutions (RIVAS) ;
- Le projet de norme ISO 14837-31 sur les vibrations et bruits initiés au sol dus à des lignes ferroviaires ;
- Les recommandations de l'Organisme de Second Regard (CSTB).

Pour le bruit solidien, les valeurs cibles ont été déterminées à partir de la synthèse des éléments suivants :

- La Réglementation Acoustique 2000 ;
- La circulaire 2000-5 du 28 janvier 2000 relative à l'application de la réglementation acoustique dans les bâtiments d'habitation neufs ;
- Les articles 5 et 6 du 1er arrêté du 30 juin 1999 ;
- La circulaire du 25 avril 2003 relative à l'application de la réglementation acoustique des bâtiments autres que d'habitation ;
- La norme NF S 31-080 « Acoustique – Bureaux et espaces associés – Niveaux et critères de performances acoustiques par type d'espace » ;
- Les recommandations de l'organisme de second regard (CSTB).

Ces éléments sont rappelés dans la pièce G.2 du dossier d'enquête, chapitre 3.3.6 « Cadre de vie, santé et sécurité », paragraphe 3.3.6.3 « Vibrations et bruit solidien », pages 254 et 255.

La Société du Grand Paris s'engage à mener toutes les études nécessaires en vue du respect de ces critères.

Il faut rappeler que, de par la profondeur du tunnel (pouvant aller jusqu'à plus de 25 mètres de profondeur), la transmission au sol des vibrations d'un train jusqu'aux bâtiments est atténuée. En comparaison, le métro historique parisien affleure parfois de quelques mètres seulement la surface du sol.

De plus, il est prévu de manière systématique sur l'ensemble du réseau, l'installation d'une semelle anti-vibratile. Il s'agit d'un dispositif situé entre le sol et le rail qui permet d'atténuer les niveaux vibratoires ressentis.



Ensuite, dans le cadre des études ultérieures, l'analyse des secteurs sensibles sera affinée, en fonction de la géologie, de la profondeur du tunnel, de la sensibilité des fondations (fondations profondes), et de la présence d'établissements sensibles (écoles, hôpitaux...) et des simulations vibratoires seront réalisées sur ces secteurs sensibles afin de déterminer si des renforcements de cette semelle anti-vibratile sont nécessaires.

Concernant les impacts acoustiques sur les riverains, il faut rappeler que la Ligne 15 Est est une ligne entièrement souterraine. Par conséquent, les sources potentielles d'émissions de bruit sont liées à l'exploitation des gares, aux ouvrages de sécurité équipés de système de ventilation.

Les sources de bruit liées aux gares sont essentiellement liées aux équipements techniques nécessaires à leur fonctionnement (systèmes de ventilation/désenfumage, équipements frigorifiques, chaudières, postes de redressement...) et à la fréquentation des usagers.

Ces équipements techniques seront situés au sein des gares, dans des locaux techniques insonorisés. Cette localisation permet de limiter de manière significative les émissions sonores vers l'extérieur. Si besoin, des dispositifs de capotage peuvent être envisagés permettant d'isoler le système pour contenir le bruit dans la protection. Des silencieux acoustiques peuvent également venir réduire les niveaux de bruit dans les réseaux de ventilation. Le même type de protection existe pour les ouvrages de sécurité (ouvrages annexes).

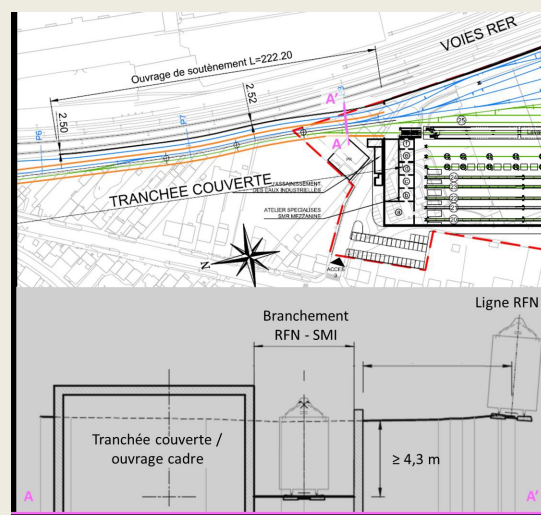
Comme évoqué dans les pièces D, page 76 et G.2, pages 252 et suivantes, concernant les sources de bruit liées au site de maintenance, celles-ci seront essentiellement liées à la circulation des trains vers et depuis le site, ainsi qu'aux activités qui s'y déroulent (lavage des trains, atelier...).

Concernant le SMR, toutes les activités bruyantes de maintenance seront réalisées dans un bâtiment. Les performances d'isolation acoustique de ce bâtiment seront étudiées plus en détails, lors de sa conception, afin d'atténuer suffisamment le bruit intérieur et ne pas générer de niveaux de bruit supérieurs aux seuils réglementaires dans le voisinage. Le SMR, en tant que tel, ne sera donc pas à l'origine de nuisances sonores pour les riverains du site.

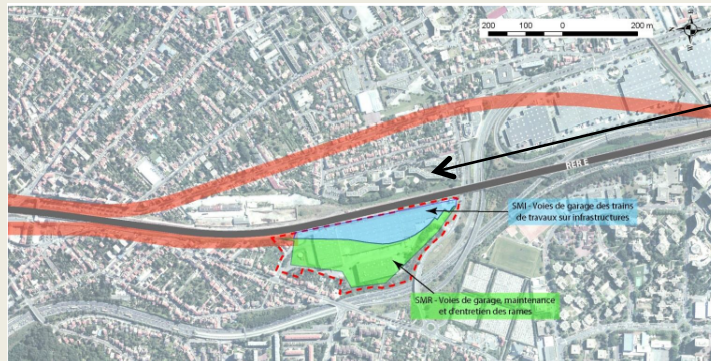
Concernant le SMI, les activités qui s'y dérouleront seront notamment liées à l'approvisionnement des lignes. Les sources de bruit seront donc pour l'essentiel liées aux circulations ferroviaires ainsi qu'à la logistique de chargement et de déchargement.

A ce stade d'avancement du projet, les données relatives à la circulation des trains du SMI ne sont pas connues, néanmoins, les niveaux sonores associés ne devraient pas être une source de nuisance. En effet, les trains circuleront à allure réduite et les voies vers la Ligne 15 Est seront en section couverte.

La configuration du site de la Garenne est en faveur de la protection des riverains contre le bruit en provenance du SMI. En effet, le site du SMI est en contrebas de 4 – 5 mètres environ par rapport à la voie ferrée existante, qui constituera donc une protection efficace vis-à-vis des bâtiments situés à l'est, de l'autre côté des voies.



Site industriel de la Garenne (SMI/SMR) et accès en contrebas de la voie ferrée existante (source : BG Artelia)



Principe d'organisation indicatif du SMI – SMR sur le site de La Garenne (source : STIF)

### Commentaires de la Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête considère que les réponses apportées par la SGP au sujet des impacts sonores et vibratoires, s'inscrivant, à la fois dans le respect des normes existantes et dans la recherche de seuils admissibles, conjointement avec le CSTB, correspondent bien aux questions du public et lui permettent de mieux comprendre leur nature et les moyens mis en œuvre pour les réduire.

La Commission d'Enquête souhaite, comme la SGP s'y est engagée, qu'elle mette en place les solutions retenues sur la ligne 15 Sud pour réduire le risque de transmission aux installations et constructions voisines du projet. Ces dispositifs ont par la suite été imposés par l'annexe 2 du décret 2014-1607 du 24/12/2014 déclarant d'utilité publique les travaux de la ligne 15 Sud et réitérés depuis.

La Commission d'Enquête note la volonté de la Société du Grand Paris d'adopter une démarche globale de limitation des impacts sur l'environnement dans les domaines évoqués ci-dessus (bruit, particules fines, gaz viciés, espaces verts..) avec mesures d'évitement, de remise en état ou de replantations compensatrices.

La Commission d'Enquête estime que les éléments fournis sur ces différents aspects des impacts du projet sur l'environnement sont globalement bien étudiés et proportionnés au projet.

## Thème 3 : Les travaux : calendrier, impacts temporaires

Ce thème a mobilisé 19 % des observations et il a été largement abordé au cours des réunions publiques sur Fontenay et Aubervilliers.

### ➤ Généralités

Les impacts et nuisances liés à la phase chantier doivent être anticipés et partagés avec toutes les collectivités concernées. Toutes les mesures conservatoires devront être mises en place afin de réduire au maximum les nuisances environnementales et les impacts sur le cadre de vie des riverains. (Cf. Registre électronique - courrier 8 du CD 94)

De nombreuses questions concernant les nuisances causées aux riverains pendant les travaux ont été posées, principalement par les habitants d'Aubervilliers, de Bondy, de Rosny-sous-Bois mais également Aubervilliers ... :

- maintien de la circulation dans les deux sens;
- maintien des possibilités de stationnement ;
- accès aux immeubles et aux parkings ;
- accès aux commerces et équipements publics et maintien du commerce temporaire comme le marché de Bondy et le parking nécessaire pour les « forains » ;
- continuité des pistes cyclables ;
- baisse avérée du chiffre d'affaires ;
- clauses sociales d'insertions envers les populations et entreprises locales

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et des questions posées par la Commission d'Enquête**

« Ce chantier de grande ampleur doit être conduit avec une attention portée à la vie locale, notamment des villes de Saint-Denis et Aubervilliers directement concernées: limiter à la source le bruit du chantier et les nuisances est un impératif, préserver les commerces et les activités économiques, s'assurer que les autres projets de logements et d'équipements, puissent se développer pendant le chantier du métro. L'utilisation du canal pour évacuer les déblais du métro est une nécessité » (Obs. électronique 359 - Plaine Commune).

« Les impacts des travaux sur l'activité des entreprises devront être maîtrisés. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Île-de-France (CCI Paris Île-de-France) salue à ce titre l'engagement déterminant de la SGP dans ce domaine et rappelle son implication dans l'accompagnement des entreprises et commerces impactés par les travaux de réalisation de la ligne 15 sud. « (Cf. Obs. électronique 360 – CCI IDF).

De nombreuses collectivités et associations (conseils départementaux, ville de Rosny, territoire Est Ensemble, Orbyval...) souhaitent que les marchés à venir de la SGP incluent des clauses sociales d'insertion et soient accessibles aux petites et moyennes entreprises locales, notamment par le biais des politiques départementales en faveur de l'insertion.

« La ville de Rosny-sous-Bois estime opportun l'intégration dans les appels d'offres de maîtrise d'œuvre, d'une clause particulière d'insertion professionnelle pour permettre aux entreprises locales et aux habitants des villes concernées d'avoir accès en priorité aux emplois créés (jeunes et moins jeunes,

en situation de handicap) lors des phases de travaux. »(Cf. Obs. R1/7- Rosny-sous-Bois, courrier de M le Maire)

« Il faut faire en sorte que les emplois induits restent français et ne soient pas trustés par des travailleurs détachés » (Obs. électronique 82)

« La coordination des chantiers à venir est un enjeu fort sur lequel le Département de la Seine Saint-Denis sera particulièrement vigilants et notamment, ceux qui sont liés à la candidature aux JO 2024. » (Courrier 12 - Pref 93)

« Le Grand Paris est une belle avancée pour Champigny, mais les nuisances ont déjà débuté depuis avril 2015. Plus de places de stationnement obligée de louer un box d'où un cout supplémentaire. Les commerçants vont être indemnisés mais pour les riverains !! »(Obs. électronique 285)

« Depuis mai 2015, la construction du puits du Boulevard Anatole France (ligne 14) a débuté sur Saint Ouen et ce chantier est encore actif ce jour et est l'objet de fortes nuisances. La résidence des 13 à 17 Boulevard Finot est voisine d'une parcelle fortement boisée et peuplée de nombreux oiseaux. Il y des jeunes enfants et des personnes malades dans la résidence, tous redoute l'installation d'un chantier long avec très fortes nuisances : poussière, bruits, vibration et déplacement de nombreux camions. « (Cf. Obs. 1/2 – Registre de Saint-Denis).

« Quelles sont les dispositions prises pour que le chantier soit supportable pour les habitants au niveau de la gare d'Aubervilliers, 2 bâtiments vont être détruits? Quels sont les projets de relogement ? Le maintien des habitants du 3 Ferragus dans l'immeuble sera t-il compatible avec les travaux ? Quelles mesures d'accompagnement ? Quelle place accordée aux espaces verts ? Quelle implantation des arrêts bus est-elle envisagée ? » (Obs. 320 courrier électronique)

« Pourquoi faire passer cette ligne sous une zone pavillonnaire et creuser un puits dans le parc de la "Mare de la Veuve" ? Dans ce quartier les maisons sont sur pilotis. Les habitants ont très peur des nuisances pendant les travaux et (ensuite en mise en service), alors que Bondy possède déjà le tram et le RER. De l'eau passe sous nos maisons. Pourquoi ne pas faire passer cette nouvelle ligne sous le collège Marcel Dassault ? Projet non viable en l'état. » (Obs. R1/6 Bondy)

### Questions :

1. *La circulation des véhicules (y compris les bus) dans les deux sens sera-t-elle maintenue pendant la phase de travaux, en particulier sur la commune d'Aubervilliers où la construction de la gare devrait se faire par demi-chaussées ? De façon générale, il en est de même pour le maintien du stationnement. Pouvez-vous préciser l'impact des travaux sur la circulation et sur le stationnement, en général sur la ligne et sur les points particuliers évoqués (mairie d'Aubervilliers et autres points sensibles identifiés dès à présent) ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La plupart des ouvrages de la ligne 15 Est (gares et ouvrages annexes) n'ont pas d'impacts importants sur les voiries environnantes, et leur réalisation ne nécessite pas de fermeture de voiries spécifiques.

Pour réduire les impacts liés aux éventuelles coupures temporaires ou restrictions de circulation, la Société du Grand Paris veillera notamment à :

- maintenir l'accès aux propriétés et à assurer la continuité du service ;
- effectuer une démarche permanente auprès des riverains pour les informer du déroulement du chantier dans sa globalité (actions de communication) ;
- définir les aménagements à prévoir pour assurer la continuité du service en limitant les coupures au

- strict nécessaire ;
- étudier finement les phasages de chantier pour limiter au maximum les restrictions de circulation dans le temps.

Dans le cas particulier de la gare Mairie d'Aubervilliers, la boîte souterraine de la gare viendra s'implanter sous l'avenue de la République. Pour limiter au maximum l'impact sur la voirie, la Société du Grand Paris réalisera cette gare en tranchée couverte. Pendant les premières phases de chantier, un impact sera à prévoir sur l'avenue, pour la réalisation des parois moulées, mais la circulation sera maintenue dans les deux sens (une file de circulation par sens) pendant toute la durée des travaux.

Dans le cas où des places de stationnement publiques en voirie seraient impactées par la réalisation de certains ouvrages, la Société du Grand Paris, en concertation avec les collectivités locales, pourrait reconstituer toute ou partie de ces places, dans la limite des emprises disponibles à cet effet.

Plus globalement, la réalisation des travaux de la ligne 15 Est nécessitera des circulations de camions pour approvisionner les chantiers et évacuer les déblais. Afin de limiter autant que possible les nuisances, la planification des itinéraires routiers fera l'objet d'une évaluation par la maîtrise d'œuvre et de concertations avec les communes des territoires d'implantation. Les trajets empruntés reposeront sur l'utilisation du réseau magistral pour éviter la circulation des camions sur les voiries communales.

De par la localisation de la ligne 15 Est, plusieurs axes structurants peuvent être rejoints depuis les bases chantiers : l'A86, l'A1, l'A3, l'A4, la RN1, la RN2, la RN301, la RN186, la RN302 et la RN386. La proximité de ces axes routiers permettra ainsi de diversifier les itinéraires des évacuations par voie routière et de limiter les encombrements routiers.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

Les travaux de la ligne 15 Est vont impacter les quartiers concernés par le tracé pendant plusieurs années et les répercussions, notamment sur la circulation, constituent un point sensible qui préoccupe tant les collectivités que les populations.

La Commission d'Enquête note avec satisfaction que la circulation sera maintenue dans les deux sens pendant la durée des travaux, autant que possible sur l'ensemble des sites et que tout sera fait pour limiter les nuisances, y compris au niveau des places de stationnement qui seraient impactées. Quant à la circulation des camions de chantier, des itinéraires passant par le réseau magistral sont privilégiés et actuellement à l'étude en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés afin de réduire autant que possible l'impact sur les quartiers traversés.

La Commission d'Enquête encourage vivement la poursuite des échanges entre les différents acteurs concernés (SNCF Réseau et services des Canaux de Paris) afin de prendre toutes les mesures pour privilégier les modes alternatifs pour évacuer les déblais et limiter l'utilisation de la route au maximum.

La nomination d'un facilitateur serait de nature à faire aboutir rapidement ces pourparlers et la Commission d'Enquête propose que la demande en soit faite à l'autorité commune de la SNCF et de la SGP, qu'est le Ministère des Transports.

Concernant les Canaux de Paris, une intervention du Préfet de Région pourrait être utile.

**Questions :**

2. *Pouvez-vous indiquer les dispositions prises pour le maintien des accès aux immeubles, parkings privatifs, commerces et autres établissements. En particulier, également, que sera-t-il prévu pour l'immeuble situé au 3 rue Ferragus à Aubervilliers ?*

**Réponse de la SGP :**

Les chantiers seront organisés localement, au cas par cas. La Société du Grand Paris veillera à maintenir l'accès aux propriétés et à assurer la continuité du service pour les commerces et activités. Les maîtres d'œuvre et les entreprises garantiront des conditions de sécurité maximales. Les chantiers seront isolés par la mise en place d'une barrière fixe et solidaire. Les conditions de confort et de sécurité des piétons feront l'objet d'une attention particulière. L'accès aux pompiers et aux autres véhicules de secours sera garanti pendant toutes les durées des travaux. Il est précisé que dans le cas où les travaux de réalisation des ouvrages auraient pour conséquence nécessaire et directe de priver les riverains de l'accès ou de l'utilisation de leurs places de stationnement privatives, ceux-ci incluront également la reconstitution de ces places à proximité.

L'accès à l'immeuble sis 3 rue Ferragus à Aubervilliers sera garanti pendant toute la durée des travaux. La réalisation de la gare de Mairie d'Aubervilliers fera l'objet d'un phasage précis prenant en compte cet objectif.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête prend bonne note que tout sera fait pour limiter les nuisances et garantir l'accessibilité aux immeubles, commerces et établissements concernés.

Elle considère cependant que les troubles de jouissance pour l'îlot Ferragus resteront conséquents, et notamment pour l'immeuble sis au 3 rue Ferragus, en raison de l'impact cumulé des chantiers ligne 12 (en cours) et ligne 15 Est. Elle recommande à la SGP un dialogue soutenu avec la RATP, la mairie et les riverains pour trouver des solutions les moins impactantes possibles.

**Questions :**

3. *Pouvez-vous préciser sur l'ensemble des sites concernés (Gares mais également OA), les dispositions prises pour supprimer ou limiter les nuisances induites par le chantier (bruits, vibrations, poussières, pollution...).*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

L'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et si besoin, de compensation concernant les différentes thématiques environnementales sont présentées dans l'étude d'impact (pièce G.2).

Sont notamment prévues pour éviter les envols de poussières, les mesures suivantes :

- Stocker les produits pulvérulents en silos ;
- Entreposer le sable fin à l'abri du vent ou l'humidifier ;
- Nettoyer la route à la sortie du chantier ;
- Nettoyer les roues des camions à la sortie du site ;
- Bâcher les camions qui transportent des terres ou des matériaux poussiéreux...

Pour éviter la dégradation de la qualité de l'air, les engins et véhicules utilisés respectent les normes en vigueur. De plus, l'évacuation des matériaux extraits des sites de tunneliers sont, pour certains, évacués par voie fluviale

et/ou ferrée afin notamment de diminuer les émissions de polluants.

Concernant le bruit et les vibrations, des mesures de réduction sont également mises en place, notamment :

- Creusement au tunnelier, limitant les secteurs d'intervention en surface ;
- Réalisation des ouvrages à l'abri de parois moulées ;
- Utilisation de matériel respectant la réglementation relative aux émissions acoustiques des engins de chantier ;
- Bonne organisation des chantiers (horaires, emprises) ;
- Protections des bâtiments sensibles...

Concernant les déplacements, l'organisation du chantier, en liaison avec les communes et les gestionnaires de voiries permettra de minimiser les perturbations occasionnées au trafic routier : planification du chantier, itinéraires pour l'approvisionnement et l'évacuation des déblais, dispositifs d'information, plan de circulation adapté le cas échéant...

Ces mesures seront précisées et affinées dans le cadre de l'élaboration des futurs dossiers d'autorisations réglementaires.

De plus, une démarche environnementale a été initiée afin d'éviter et de réduire les impacts en phase chantier, puisqu'il s'agit clairement d'un enjeu fort vis-à-vis des riverains. Cette démarche repose à la fois sur :

- Des mesures génériques applicables à l'ensemble des chantiers de la Société du Grand Paris et transcrites dans la charte environnement des chantiers (disponible dans le dossier de DUP : pièce G.4.1) ;
- Des mesures spécifiques. En effet, dans la suite des études, avec le Maître d'œuvre, une analyse est réalisée à l'échelle de chaque site de chantier pouvant amener à la détermination de mesures spécifiques en fonction de la nature des travaux, des activités et occupations humaines en présence, de la sensibilité environnementale des milieux naturels. A cette fin, un outil spécifique a été développé, appelé Grille d'analyse des Sensibilités locales.

L'ensemble des mesures et prescriptions à respecter par les entreprises en phase travaux seront intégrées, via la Notice de respect de l'Environnement, dans les cahiers des charges des entreprises assurant la conduite opérationnelle des chantiers et transcrites dans un Plan de Management Environnemental afin d'assurer le contrôle de leur mise en œuvre.

Tout au long de ce processus, le dialogue avec les collectivités est constant, notamment grâce aux réunions techniques, comités techniques et comités de pilotage mis en place par la Société du Grand Paris. Une communication chantier est également spécifiquement mise en place lors des travaux avec la présence d'agents de proximité sur les chantiers auprès des riverains, des commerçants et des entreprises pour leur apporter toute l'information nécessaire relative aux travaux en cours, permettant d'assurer un lien constant avec la Société du Grand Paris.

#### Questions :

4. *Sera-t-il mis en place une concertation avec les riverains, d'un médiateur, d'une "maison de projet" ?*

## **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Pour mener à bien la construction d'un tel projet en lien avec l'ensemble de ses partenaires, la SGP a mis en place une méthode fondée sur la concertation, le dialogue et l'échange. Cette méthode, initiée dès la fin du débat public en 2011, a vocation à se poursuivre jusqu'à la mise en service du futur métro.

Ainsi, toutes les gares du Grand Paris Express font l'objet de comités de pilotage qui rassemblent, à chaque fois les maires, les présidents des communautés d'agglomération et des conseils départementaux, les services de l'État, les représentants du STIF et des entreprises de transport concernées (SNCF Réseau, SNCF Mobilités, RATP et ADP). Chacun des comités de pilotage est précédé de comités techniques.

Lorsqu'un projet entre en phase « travaux » (comme c'est le cas sur la ligne 15 Sud depuis 2015 et la ligne 16 depuis 2016), la SGP met en place des « comités de suivi des travaux », instances de dialogue au plus près du territoire, qui constituent la porte d'entrée des élus, des acteurs économiques et des citoyens pour disposer d'un regard global et transversal de l'ensemble des travaux sur chaque commune.

Ces comités permettent

- d'anticiper les stratégies à mettre en œuvre ;
- d'assurer la cohérence des actions à mener ;
- de fédérer les différents acteurs,

tout cela afin d'expliquer, d'atténuer les inquiétudes et d'améliorer l'acceptabilité des chantiers sur le territoire. Les réunions des comités seront présidées conjointement par le maire (ou son représentant) et par la SGP. Pourront y participer tous les acteurs présents aux comités de pilotage, mais aussi les riverains – particuliers ou entreprises – et des représentants des commerçants, le cas échéant.

Elles s'organiseront avec une fréquence adaptée en fonction de la complexité de chaque chantier. Elles se tiendront au plus près des chantiers pour un meilleur suivi des opérations et pourront s'accompagner de visites sur site.

Ces réunions constitueront des moments d'échanges privilégiés pour aborder les sujets suivants :

- le calendrier et l'état d'avancement des travaux ;
- les impacts liés aux chantiers ;
- le plan de management de chantier qui anticipe les possibles gênes et identifie les moyens pour les atténuer ;
- l'état des lieux des attentes et avis des riverains et commerçants ;
- le pilotage de la communication chantier, avec une articulation entre le plan de communication de la SGP et ceux des collectivités locales.

En parallèle de ces comités de suivi des travaux, des réunions publiques pourront être organisées en lien avec les villes afin d'informer régulièrement les habitants de l'avancement des travaux.

Par ailleurs, afin d'accompagner les riverains pendant toutes la phase de chantier, la SGP mettra en place des agents de proximité dès la réalisation des travaux préparatoires de la Ligne 15 Est à l'instar de ce qui est actuellement mis en place dans le cadre des travaux de la ligne 15 Sud. Ces agents, joignables par téléphone et par courriel, auront les missions suivantes :

- assurer la médiation avec les riverains, usagers, commerçants et acteurs des chantiers (entreprises notamment) pour les informer sur l'avancée des travaux ;
- assurer la remontée d'information vers la SGP ;
- apporter des réponses aux questions posées (en face à face, par téléphone, sur rendez-vous ou par mail) et orienter vers le bon interlocuteur selon le type de question posée ;
- assurer des permanences sur site, téléphonique et par mail ;
- veiller au respect des règles de bonne tenue des chantiers (panneautique, propreté, respect des horaires de chantier, etc...) ;
- participer aux réunions publiques de leur secteur ainsi qu'en tant que de besoin aux visites de chantier et



aux réunions de chantier.

Enfin, la Société du Grand Paris met également en place, dans la cadre d'une démarche partenariale avec les villes, des espaces de proximité afin de rester en contact permanent avec le territoire et les habitants et riverains. Ainsi des maisons de projet permettent aux riverains et commerçants de s'informer sur l'évolution du projet et des impacts des travaux dans leur ville.

A ce jour les maisons de projet se sont mises en place de la manière suivante

- Soit sur un lieu déjà existant dans la ville, concernée telle qu'une maison des projets, au sein de laquelle la ville informe sur les différents projets en cours ou à venir sur la commune. La Société du Grand Paris peut alors disposer d'un espace pour informer sur le projet du Grand Paris Express et de la gare. Pour cela elle aménage l'espace dédié avec de la signalétique extérieure, des panneaux d'exposition, des écrans vidéos, des supports de documentation, etc.
- Soit sur un lieu déjà existant dans la ville dédié au projet de Grand Paris Express. Grâce à une convention d'occupation, la Société du Grand Paris prend en charge l'aménagement de l'espace avec de la signalétique, des panneaux, des écrans vidéos, des supports de documentation, etc.

Dans les deux cas de figure, l'agent de proximité mandaté par la Société du Grand Paris assure des permanences dans ce lieu pour échanger avec les riverains qui le souhaitent.

Enfin la Société du Grand Paris a souhaité se doter d'un médiateur : à l'instar du médiateur de la RATP (qui n'intervient que sur les fonctions d'exploitation) le médiateur de la SGP, personnalité indépendante, a pour fonction d'intervenir sur les litiges ou les dysfonctionnements, sur demande des intéressés, dès lors qu'ils n'auraient pas trouvé, de leur point de vue, une réponse satisfaisante dans les propositions formulées par la SGP ou ses prestataires. Le champ d'intervention du médiateur couvre l'ensemble des activités de la Société du Grand Paris en lien avec le public.

### Questions :

5. *En conséquence, comment pourront se gérer, au fil de l'eau (les habitants ne pouvant pas et ne souhaitant pas rester dans des habitations devenues « précaires »), des désordres pouvant apparaître sur les constructions pendant les travaux ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

En qualité de maître d'ouvrage de travaux publics, la SGP engage sa responsabilité sans faute vis-à-vis des riverains, qui sont qualifiés de tiers par rapport aux travaux publics. Aussi, durant les travaux, les riverains pourront faire valoir les nuisances ou dégradations sur leur bâti dans la mesure où il sera établi que les travaux de réalisation du projet sont la cause directe de ces dommages.

Aussi, dans les cas où les résultats de l'étude menée sur le bâti avoisinant le justifieront, la SGP entamera préventivement, quelques mois avant le démarrage des travaux ou le passage du tunnelier, une démarche de constat contradictoire de l'état du bâti, par voie amiable ou par voie juridictionnelle, en introduisant des demandes de référé de type « constat » voire de type « instruction » auprès des tribunaux administratifs.

Dans l'éventualité de la réalisation d'un dommage, même pour les riverains, la politique de la SGP est de privilégier la voie amiable, comme en témoigne la création d'une commission d'indemnisation des commerçants pour la ligne 15 Sud.

**Questions :**

6. *Les commerçants impactés au niveau de leur chiffre d'affaires pourront-ils saisir une commission de règlement amiable pendant les travaux ou à l'issue de ceux-ci, l'avenir de leur commerce pouvant être mis en danger avant la fin des travaux ? Une indemnisation proportionnelle aux nuisances induites (accès à leur immeuble, parking (nécessitant l'éventuelle location de box), et la perte de jouissance du cadre de vie est-elle prévue pour les non professionnels (riverains) ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP**

La Société du Grand Paris a développé un programme en faveur des activités économiques subissant un impact du fait des travaux du réseau de transport public du Grand Paris qui porte sur l'accompagnement et la dynamisation des activités et des commerces et sur l'indemnisation du préjudice économique qui bénéficie d'une procédure de règlement amiable.

Depuis le 6 janvier 2016 une commission d'indemnisation amiable (CIA) rend des avis sur les demandes des entreprises. La CIA est présidée par un magistrat du tribunal administratif et composée de la CCI Paris IDF et de la CRMA, du RSI, de l'URSSAF, de la DGFIP, des villes et départements concernés. La SGP décide, sur la base de la proposition de la commission, de l'indemnisation du commerçant. L'attribution de provision (sans attendre la réalisation du bilan annuel), le rythme mensuel des séances de la CIA, une procédure enfermée dans un délai de 4 mois...garantissent une prise en compte rapide et régulière des préjudices subis par les commerçants.

Un formulaire de demande standard et un guide d'information pour faciliter la rédaction de la demande, sont disponibles sur le site internet de la SGP ainsi que auprès des réseaux consulaires et des villes.

Concernant précisément les troubles de jouissance du cadre de vie des riverains non professionnels, en qualité de maître d'ouvrage de travaux publics, la SGP engage sa responsabilité sans faute. Aussi, durant les travaux, les riverains pourront faire valoir les dommages liés aux troubles « perte de jouissance du cadre de vie » (bruit, poussière, vue, accès, etc.) qu'ils subissent dans la mesure où il sera établi que les travaux de réalisation du projet sont la cause directe de ces dommages, et que ces dommages sont spéciaux et anormaux. En d'autres termes, seuls les dommages d'une certaine ampleur pourront donner lieu à indemnisation. Ce caractère anormal et spécial peut résulter de la proximité immédiate du chantier par rapport à l'habitation et de la durée longue des travaux (plusieurs années) ou du niveau élevé de nuisance.

La SGP étudie actuellement la meilleure manière de traiter les demandes des riverains non commerçants de sorte à privilégier une procédure simple (de type guichet unique) et le règlement amiable des préjudices subis (indemnisation en nature ou financière). Par ailleurs, la SGP s'est dotée d'un « médiateur » dont la mission est essentiellement tournée vers les particuliers riverains de nos chantiers. Un riverain mécontent de la réponse apportée par la SGP à sa demande pourra saisir le médiateur par tout moyen : celui-ci examinera si la demande le concerne bien, il s'assurera que les nuisances, objet de la demande, sont dues à nos activités et procédera à une instruction contradictoire avant de soumettre une proposition de règlement du différend. Les modalités de saisine du médiateur ainsi que le cadre juridique de son intervention sont en cours de définition au sein de la SGP.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête considère que l'ensemble des mesures présentées dans le cadre d'une démarche environnementale affirmée sont de nature à réduire les nuisances occasionnées par le chantier.

La démarche d'information et de concertation, mises en place par la SGP, doivent être remarquées.

La Commission d'Enquête note et encourage vivement la poursuite du dispositif de concertation et de dialogue avec l'ensemble des acteurs concernés, au sein des comités de pilotage, des comités de suivi

des travaux, à l'occasion de réunions publiques, par la mise en place d'agents de proximité, de maisons de projet, le recrutement d'un médiateur pouvant intervenir en cas de litiges ou de dysfonctionnement

La Commission d'Enquête est satisfaite de l'approche constructive de la SGP pour la prise en compte des nuisances, non seulement sur les commerçants, mais également sur les riverains qui pourraient être fortement impactés par les travaux et être indemnisés pour une perte de jouissance significative, tel l'îlot Ferragus.

Elle remarque l'intérêt d'une prise en compte rapide par la CIA et la possibilité de provisions pour les commerçants pendant la période de travaux.

### Questions :

7. *Comment sont intégrés les développements des communes concernées vis-à-vis d'autres projets de logements et d'équipements, et qu'ils puissent se développer pendant le chantier du métro ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La ligne 15 Est dessert des territoires anciennement industriels qui ont un fort potentiel de développement notamment dans les secteurs de l'habitat et du tertiaire. Elle dessert également des grands équipements tels que le Stade de France, l'hôpital Avicenne, le centre administratif de Bobigny, le pôle universitaire à Bobigny et le centre commercial Rosny 2.

Beaucoup de ces territoires font l'objet d'études d'aménagements que l'arrivée prochaine de la ligne 15 Est vient accélérer. Ainsi, pour n'en citer que quelques-uns, les secteurs de la ZAC Cristino Garcia à Aubervilliers, de la ZAC de Fort d'Aubervilliers, du secteur du centre commercial de Bobigny 2, des 3 ZAC autour du Pont de Bondy, du secteur Est de la gare de Rosny bois Perrier et du secteur du Péripôle à Val de Fontenay ; font l'objet de projets de développement à des stades plus ou moins avancés allant de phase d'intentions préliminaires (Péripôle de Fontenay-sous-Bois par exemple) à des phases de réalisation (ZAC Cristino Garcia par exemple).

Le dialogue avec les aménageurs et les collectivités doit donc être adapté au contexte pour permettre aux différents maîtres d'ouvrages de conduire leurs projets en parfaite compatibilité les uns avec les autres. Au-delà de la compatibilité, il existe aussi un enjeu d'interopérabilité entre les projets pour en potentialiser les effets bénéfiques pour la population.

Les projets en phase d'études (par exemple la ZAC Fort d'Aubervilliers ou le Péripôle à Fontenay-sous-Bois) font l'objet d'un travail de concertation entre les différents maîtres d'ouvrage pour parvenir à un plan masse, puis à un phasage, qui soient partagés. Les projets qui entre en phase opérationnelle (Immeuble SCI Convergence dans la ZAC Cristino Garcia par exemple), quant à eux, font l'objet d'un travail de concertation sur la compatibilité technique des ouvrages construits dans le cadre de la ZAC avec le futur tunnel de la ligne 15Est pour ne pas en empêcher la réalisation le moment venu.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La réponse apportée souligne la démarche de concertation mise en place par la SGP avec l'ensemble des acteurs concernés, tant par les différents modes de transport concernés par l'interconnexions à intégrer que pour l'ensemble des projets urbains à proximité portés par les collectivités.

**Questions :**

8. *Quelles dispositions minimales la SGP compte-t-elle prendre, dans les appels d'offre, pour valoriser les entreprises locales et les impliquer dans une démarche visant à dynamiser l'emploi des habitants des communes traversées ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La SGP met en place deux dispositifs liés à la commande publique qui favorisent l'emploi local :

- Une clause d'insertion à hauteur de 5 % des heures dédiées aux personnes éligibles (jeunes, allocataire RSA, DELD...) est inscrite dans l'ensemble des marchés de travaux. Dans ce cadre, la SGP, s'appuiera sur le service public de l'emploi de proximité pour réaliser ces heures et mettre en œuvre les parcours d'insertion professionnelle en collaboration étroite avec les entreprises de travaux publics attributaires. Cette clause favorise l'accès à l'emploi des personnes qui en sont le plus éloignées, via différentes modalités : chantier d'insertion et autres dispositifs d'insertion par l'activité économique, accompagnement socioprofessionnel (Pôle emploi), formation en alternance pour favoriser les montées en compétences (contrats de professionnalisation), etc...
- Une clause PME qui engage les entreprises candidates aux appels d'offres à sous-traiter 20 % du montant aux PME et ETI.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête tient à souligner la démarche d'emploi local qui constitue un signal fort de la SGP, notamment en direction des jeunes sur ce projet.

**Questions :**

9. *Comment envisagez-vous de mieux informer et au plus tôt, les riverains et commerçants, des travaux sur voirie en fonction de l'avancement des travaux ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

En parallèle des comités de suivi des travaux détaillés dans la réponse 3.1.4, des réunions publiques pourront être organisées en lien avec les villes afin d'informer régulièrement les habitants de l'avancement des travaux et des perturbations à venir.

Par ailleurs, afin d'accompagner les riverains pendant toute la phase de chantier, la SGP mettra en place des agents de proximité dès la réalisation des travaux préparatoires de la Ligne 15 Est à l'instar de ce qui est actuellement mis en place dans le cadre des travaux de la ligne 15 Sud. Ces agents, joignables par téléphone et par courriel, auront les missions suivantes :

- assurer la médiation avec les riverains, usagers, commerçants et acteurs des chantiers (entreprises notamment) pour les informer sur l'avancée des travaux ;
- assurer la remontée d'information vers la SGP ;
- apporter des réponses aux questions posées (en face à face, par téléphone, sur rendez-vous ou par mail) et orienter vers le bon interlocuteur selon le type de question posée ;
- assurer des permanences sur site, téléphonique et par mail ;

- veiller au respect des règles de bonne tenue des chantiers (panneautique, propreté, respect des horaires de chantier, etc...) ;
- participer aux réunions publiques de leur secteur ainsi qu'en tant que de besoin aux visites de chantier et aux réunions de chantier.

De même, à chaque phase importante de travaux, des lettres info riverains seront systématiquement diffusées à l'échelle du périmètre impacté pour informer les habitants des perturbations et des nouveaux itinéraires à l'aide de plans. Des panneaux d'information routière seront également mis en place en amont de ces perturbations pour informer les automobilistes des difficultés de circulation.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête apprécie la démarche globale de la SGP en matière d'information et de médiation, avec l'existence des comités de suivis de travaux, la tenue de réunions publiques, l'envoi de lettres informatives sur l'avancement du projet, la désignation d'un agent de proximité et d'un médiateur qui permettent aux riverains de suivre, d'être informés, de s'exprimer et d'être entendus. Outre l'information et la communication, l'ensemble du dispositif a pour objectif de mettre en place des mesures palliatives, correctives ou compensatrices.

## ➤ Le calendrier de réalisation

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

« La ligne 15 Est doit être réalisée le plus rapidement possible et en une seule phase, afin d'achever le bouclage complet de la rocade de la ligne 15, de contribuer au rééquilibrage Est-Ouest en Île-de-France et de décharger le réseau existant (Lignes A et E du RER) ». (Cf. *Courrier 8 du CD 94*)

« Le premier maître d'ouvrage qui devra démarrer ses travaux pour la réalisation du prolongement de la ligne 1 du métro (porté par le STIF et la RATP) et pour la ligne 15 Est (portée par la Société du Grand Paris) réalise l'ensemble du génie civil de la double-gare de Val de Fontenay pour limiter les nuisances ». (Cf. *Registre Courrier 8 du CD 94*)

« Une optimisation de la réalisation des lignes 15 Sud et 15 Est qui se rejoignent à Champigny-sur-Marne, en recherchant à anticiper les besoins de la ligne 15 Est dans le cadre du chantier de la gare de Champigny Centre et de l'ouvrage d'entonnement, et à réduire les impacts de ces deux grands chantiers pour les riverains. » (Cf. *Courrier 8 du CD 94*)

« La préfecture note que la ligne 15 est mise en service en 2025, soit 3 ans seulement après celle de la ligne 11 à Rosny Bois Perrier. Pourtant aucune interactions ne sont envisagées entre les 2...ne pourrait on pas réaliser les 2 stations ligne 11 et ligne 15 en même temps » (Cf. *Obs. R1/2 - Préfecture de Seine St Denis*)

« Les habitants et élus de Plaine Commune ont fait valoir et su convaincre l'État de la nécessité d'investir dans un réseau de transport efficace. Les 4 stations de la ligne 15 Est s'inscrivent dans les 7 gares nouvelles du métro du Grand Paris dont Plaine Commune attend l'ouverture dans le respect du calendrier imparté. » (Obs. électronique 359 - Plaine Commune)

« La CCI Paris Île-de-France appelle à garantir le calendrier de réalisation de la ligne 15 Est et le bouclage de la rocade ligne 15. Il est par ailleurs indispensable de sanctuariser le financement du projet, cette question ayant un impact direct sur le calendrier.

Il est également essentiel d'assurer une coordination étroite avec les autres acteurs des transports et de l'aménagement, en termes de phasage des calendriers notamment. Ainsi, les projets de pôles multimodaux et d'aménagement autour des gares devront être pris en compte pour assurer la bonne insertion de la ligne 15 Est sur ces territoires. » (Cf. *Obs. électronique 360 – CCI IDF*)

« Ce projet est essentiel pour le développement de la région. Il faudrait que les deux tronçons de la 15 Est soient terminés en même temps, soit en 2025. Une centralisation des tunneliers au Val de Fontenay avec une machine vers le Nord et une autre vers le Sud permettrait cette unité de temps pour les deux chantiers. » (Obs. électronique 5)

### **Questions :**

1. *Pourquoi une mise en service en 2 temps, 2025 puis 2030 ? Pourquoi pas en une seule fois en 2025 pour assurer au plus tôt l'aspect rocade de la ligne (problèmes techniques et/ou capacité de financement) ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le phasage en deux temps de la réalisation de la ligne 15 Est – 2025 pour la section Saint-Denis Pleyel - Rosny Bois Perrier et 2030 pour la section Rosny Bois Perrier - Champigny Centre – correspond à la feuille de route fixée par le gouvernement le 6 mars 2013 sous l'appellation « Le Nouveau Grand Paris ». Ce phasage des projets de création ou d'amélioration des infrastructures de transport en commun d'Ile-de-France répond notamment à des contraintes de mobilisation des sources de financement d'une part et de mobilisation de moyens techniques et humains d'autre part. Les choix d'ordonnement dans le temps des mises en service des projets correspondent à des arbitrages politiques.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

Comme cela a déjà été abordé précédemment, la Commission d'Enquête entend les arguments avancés en faveur de ce phasage qui, outre le choix politique, permet également une mobilisation peut-être plus équilibrée des moyens techniques et financiers.

Elle rappelle également son soutien à la mise en œuvre effective des 2 phases du projet qui est essentielle pour la cohérence du fonctionnement en rocade de la ligne 15, et appelle les instances décisionnelles à examiner les résultats des études AVP pour éventuellement opter pour une réalisation en une seule fois.

**Questions :**

2. *La ligne 15 est mise en service en 2025, soit 3 ans seulement après celle de la ligne 11 à Rosny Bois Perrier, pourtant ne pourrait-on pas réaliser les 2 stations ligne 11 et ligne 15 en même temps? Pourtant aucunes interactions ne sont envisagées ne sont envisagées entre les 2 ... ne pourrait-on pas réaliser les 2 stations ligne et ligne 15 en même temps ? (Obs. R1/2 – Registre Préfecture de Seine-Saint-Denis)*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Les stations de la ligne 11 et celle de la ligne 15 se trouvent de part et d'autre du RER E. Techniquement, les deux projets sont disjoints et sont à des stades d'avancement différents (les travaux de la ligne 11 vont débiter prochainement). Réaliser de manière concomitante les deux gares impliquerait nécessairement de retarder la mise en service du prolongement de la ligne 11, ce qui n'est pas souhaitable.

Le projet de gare de Rosny-Bois-Perrier intègre la présence de la future gare de la ligne 11, et un couloir de correspondance spécifique ligne 11 / ligne 15 sera réalisé par la SGP, garantissant ainsi aux voyageurs une correspondance fluide entre les deux lignes.

**Questions :**

3. *Comment comptez-vous intégrer la réalisation de l'ensemble du génie civil de la double-gare de Val de Fontenay pour limiter les nuisances en coordination avec les travaux du prolongement de la ligne l du métro (porté par le STIF et la RATP) ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le projet de ligne 15 et de prolongement de ligne 1 à Val de Fontenay relèvent de deux maîtres d'ouvrages différents (respectivement la SGP et la RATP). SGP et RATP veillent à mener les études de ces deux projets de concert, les mesures techniques sont prises pour permettre l'implantation du métro ligne 1 ainsi que la création d'une correspondance performante entre les deux modes. Bien qu'elle ne soit pas prévue à ce stade, la réalisation intégrée du génie civil des ouvrages des deux projets pourra être étudiée, notamment en fonction des engagements financiers encore à concrétiser s'agissant du métro 1.

Au-delà, le pôle de Val de Fontenay fait l'objet d'une étude globale, pilotée par le STIF et financée dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région 2015 – 2020, qui vise à organiser et planifier la correspondance tous modes de ce pôle (RER E et A, ligne 15, métro 1, bus, vélos ...). La SGP est associée à cette étude, et mobilisera notamment, en tant que de besoin, l'architecte et le maître d'œuvre qu'elle aura désigné pour la gare pour proposer des mutualisations dans un cadre conventionnel à définir avec la RATP et le STIF.

**Questions :**

4. *Malgré la contrainte d'évacuation des déblais, une centralisation des tunneliers au Val de Fontenay avec une machine vers le Nord et une autre vers le Sud qui permettrait une unité de temps pour les deux chantiers est-elle envisageable et techniquement possible ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

*Cf. page 38 de la pièce G.2 du DEUP.* En l'état actuel d'avancement des études, il est bien envisagé l'introduction de deux tunneliers à Val-de-Fontenay pour les travaux de la ligne 15 Est, l'un creusant vers le Nord jusque l'entonnement de Rosny, l'autre vers le sud creusant jusque Champigny. Compte tenu des durées de creusement sur des longueurs différentes vers le Nord et vers le Sud, il n'y a cependant unité de temps que durant une année environ, à ce stade d'avancement des études.

**Questions :**

5. *Une mise en service concomitante avec celle du prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay est-elle envisagée et/ou envisageable ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le prolongement du métro 1 à Val-de-Fontenay est prévu à l'horizon 2030, comme la mise en service du tronçon Rosny-Bois-Perrier Champigny-Centre de la ligne 15 est.



## **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête note la concomitance des chantiers de la Ligne 15 et des deux lignes 1 et 11 à Rosny-Bois-Perrier et Val de Fontenay, mais que le planning de ces deux prolongements RATP échappe à la prérogative de la SGP. Pour Rosny-Bois-Perrier, cela reviendrait à retarder le prolongement de la ligne 11 et pour Val de Fontenay à retarder celui de la ligne 15 Est, le prolongement de la ligne 1 jusqu'à cette gare n'étant pas encore définitivement acté.

En revanche, le dialogue constant entre les différents acteurs permet d'intégrer les travaux nécessaires pour permettre des interconnexions les meilleurs possibles une fois les différentes lignes achevées.

La gare de Val de Fontenay est appelée à devenir une gare majeure qui nécessite une attention particulière. Les échanges suivis entre les différents acteurs permettront une réalisation la plus optimale possible.

La Commission d'Enquête encourage ainsi la poursuite des échanges avec tous les acteurs concernés.

### **Questions :**

6. *Comment vont se réaliser les travaux le long du tracé : selon l'avancée ? A partir de quand les riverains du tracé seront-ils impactés, et surtout pendant combien de temps ?*
7. *Quels calendriers d'intervention sont prévus au niveau des gares ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Pour l'ensemble des ouvrages de la ligne 15 Est, le planning actuel du projet prévoit que les premiers travaux débiteront sur le tronçon nord en 2018 (déviations de réseaux, travaux préparatoires...) et s'achèveront début 2025, avant la mise en service du tronçon fin 2025 (après les essais). Pour le tronçon sud, les premiers travaux débiteront en 2021 pour s'achever début 2030.

A ce stade des études, il est prévu que les gares (et notamment leur excavation) soient réalisées à partir de 2019 pour le tronçon nord et 2022 pour le tronçon sud.

## **Commentaires de la Commission d'Enquête**

Le chantier global se déroule sur une période relativement courte compte-tenu de son ampleur. Les impacts dus aux travaux vont durer entre 7 et 9 ans. Une optimisation des moyens est mise en œuvre pour tenir le calendrier général (avec, par exemple, le fonctionnement simultané de deux tunneliers à Val de Fontenay).

Considérant la durée des chantiers et l'impact des travaux, la Commission d'Enquête est satisfaite que la SGP ait privilégié les emprises publiques, en étroite collaboration avec les collectivités concernées, pour limiter les expropriations de riverains et les nuisances au niveau de la circulation automobile.

## ➤ Les ouvrages annexes (OA)

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Loin d'être mineurs, les impacts des ouvrages pendant leur phase travaux inquiètent les riverains qui sollicitent une information plus importante sur les gênes allant être occasionnées et les mesures envisagées pour les réduire.

#### Questions :

1. *Quelle est l'emprise type ou moyenne des chantiers pour les ouvrages annexes durant les travaux?*
2. *Combien de temps en moyenne dure le chantier avant de rendre le site aux utilisateurs habituels ?*
3. *Quelles sont les amplitudes horaires maximales envisagées pour ces travaux ?*

### Réponse et commentaires techniques de la SGP :

*Réponse apportée aux questions n°1, n°2 et n°3 :*

Les ouvrages annexes sont des ouvrages implantés au maximum tous les 800m sur le tracé de la ligne pour permettre la ventilation et le désenfumage du tunnel ainsi que l'évacuation des voyageurs le cas échéant.

Comme mentionné au paragraphe 6.1.1 de la pièce D au sujet des emprises nécessaires à la réalisation des ouvrages annexes, « les emprises au sol représentent au minimum une partie de la surface de l'ouvrage en sous œuvre à laquelle s'ajoutera une aire permettant le stockage des matériaux, des outillages, des déblais et l'installation de base vie ».

Suivant la phase de travaux les besoins en emprises par le chantier évoluent au cours des différentes phases du chantier. Les emprises nécessaires à la réalisation d'un ouvrage annexe dépendent également du type d'ouvrage préconisé. A ce stade des études, on peut estimer que l'emprise de la base travaux d'un ouvrage annexe est d'environ 2000m<sup>2</sup> pour un ouvrage classique, et jusqu'à environ 6000m<sup>2</sup> pour un ouvrage servant à l'alimentation d'une base travaux système. La durée des travaux varie d'environ 2,5 ans à 4 ans en fonction du type d'ouvrage annexe.

Les horaires maximaux des travaux envisagés pour la réalisation de ces ouvrages sont de 7h à 20h. Cette plage de travaux résulte des arrêtés préfectoraux suivants qui fixent des contraintes particulières sur le bruit des chantiers

- Seine-Saint-Denis : arrêté préfectoral n°99-5493 du 30 décembre 1999, modifié par l'arrêté préfectoral n° 00-2796 du 18 juillet 2000 ;

- Val-de-Marne : arrêté préfectoral n°2003/2657 du 11 juillet 2003.

### Commentaires de la Commission d'Enquête

Ce sont des interrogations légitimes de la population et la Commission d'Enquête considère que la SGP répond de manière claire aux préoccupations exprimées.

## ➤ Le SMR / SMI

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la Commission d'Enquête

« Le tunnel de raccordement débouchera rue de la Prévoyance: un passage qui permet la continuité urbaine entre les quartiers situés à l'est et à l'ouest des voies de chemin de fer. La suppression de la rue de la Prévoyance serait un facteur de dégradation de la circulation et d'accroissement de la pollution de l'air. Le passage sera-t-il rétabli?

Combien de temps sera-t-il fermé pendant les travaux? Le tunnel sera de plus en plus proche de la surface à mesure qu'il s'approchera de la rue de la Prévoyance. Les risques et les nuisances seront-ils maîtrisés, pendant les travaux et dans la phase d'exploitation ? » (Cf. Obs. R1/6 registre de Rosny-sous-)

« Demande d'avoir des précisions sur les limites du chantier et sur le type les types de travaux, et quels seront les impacts sur la vie du quartier et de préciser quelles seront les mesures compensatoires ». (Cf. Obs. R1/2 Rosny)

« Quelles sont les conséquences de la sortie prévue rue de la prévoyance? La rue sera-t-elle fermée? Cette rue est très utilisée par les habitants. Pourquoi ne pas faire sortir le tunnel à proximité immédiate du site de maintenance? Pourquoi le tracé du métro entre Val de Fontenay et Rosny ne suit-il pas la voie existante et passe sous des bâtiments existants? Les pavillons av Jean Jaurès sont anciens. » (Cf. Obs. R1/4 registre de Rosny-sous-Bois).

#### **Questions :**

1. *Quelle solution est-elle envisager pour pallier la fermeture de la rue de la Prévoyance durant la réalisation du tunnel de raccordement au site du SMR/SMI ? Sera-t-elle rétablie à l'issue des travaux ?*

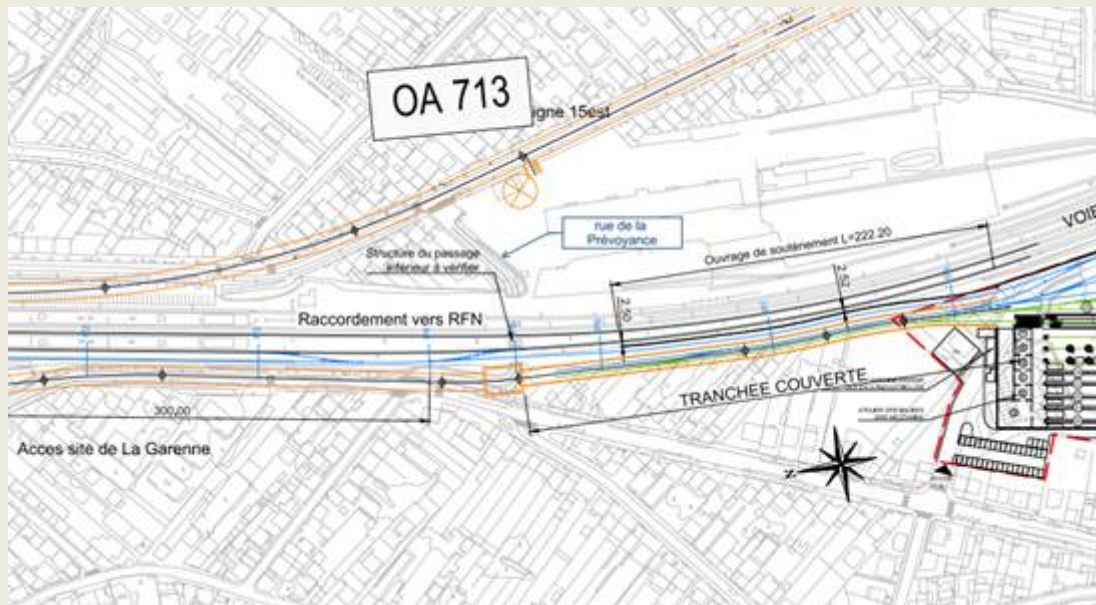
### Réponse et commentaires techniques de la SGP :

La rue de la Prévoyance correspond à une voie pour véhicule léger au gabarit limité à 2,70m de hauteur ; il n'y a pas de trafic PL ou utilitaire.

Actuellement, la voie est coupée dans le cadre des travaux d'aménagement de la ZAC Mare HUGUET. Pour le franchissement des voies du RER, les trafics VL sont renvoyés au Nord sur un carrefour giratoire aménagé entre l'avenue de la République et la RN186 ou au Sud jusqu'à la RD301.



Le même principe sera proposé pour la réalisation des travaux du puits de sortie du tunnelier qui est implanté entre le talus du RER et l'avenue de la République.



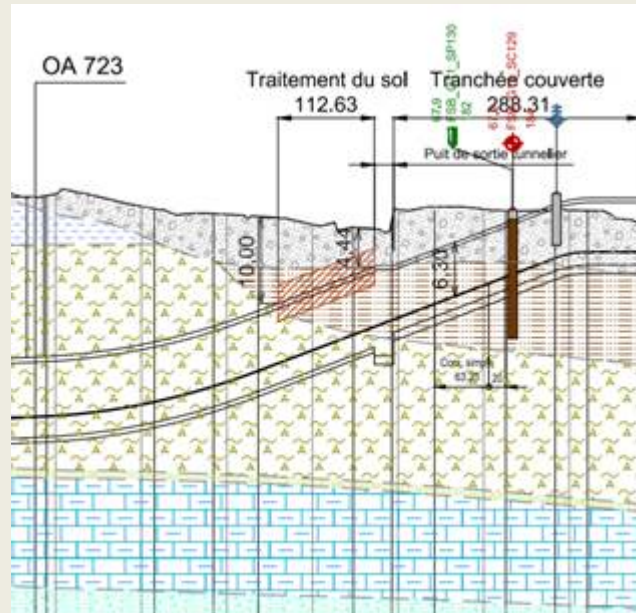
La rue sera bien rétablie à l'issue des travaux.

**Questions :**

2. *Est-il envisageable de décaler la sortie du tunnel vers le SMR/SMI pour éviter la rue de la prévoyance ? Pourquoi une réalisation une tranchée ouverte ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le positionnement et les phasages de réalisation de la tranchée ont été définis de façon à minimiser les impacts des travaux en surface et sur les rues avoisinantes.



Dans le cas général, le creusement mécanique du tunnel au tunnelier ne plus être réalisé sous une hauteur de couverture du terrain inférieure à un diamètre de tunnelier (~10m) sans un renforcement de sol vis-à-vis des déformations en surface sur les avoisinants (bâties et voies du RER).

Aux vues des contraintes du site, le tunnel a ici été prolongé jusqu'à la limite de ce que permet le contexte géologique et géotechnique du site moyennant un traitement des sols sur plus de 110m de long.

Un décalage du puits vers le Sud n'est techniquement pas possible. Un décalage vers le Nord n'est pas non plus possible vis-à-vis de l'espace disponible au pied du RER ; il faudrait couper l'avenue de la République.

Entre le puits de sortie du tunnelier et le SMI/SMR, le projet prévoit une tranchée couverte qui permet de rétablir les aménagements en surface après la réalisation des travaux.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête estime que les solutions envisagées par la SGP permettront de limiter les impacts pour les riverains, tant en matière de circulation (d'autant que les déviations proposées ont déjà été utilisées dans le cadre de la ZAC Mare HUGUET) que pour le tracés du tunnel.

**Questions :**

3. *Les riverains ont manifesté leur inquiétude sur l'aspect du tunnel d'accès au SMR : une fois les travaux terminés, ce tunnel sera-t-il à l'air libre lorsqu'il arrivera au niveau du sol ou sera-t-il fermé ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Jusqu'à l'émergence de la tranchée couverte (cf. réponse au point 1.4.13), le tunnel ne sera pas visible. Sur les 100 derniers mètres, la structure ferme de la tranchée couverte émergera jusqu'à une hauteur de 1,5m au pied du RER.

**Questions :**

4. *Pouvez-vous préciser l'emprise chantier du SMR/SMI et la nature des travaux prévus ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

En l'état actuel d'avancement des études, l'emprise envisagée correspond aux mêmes emprises que celle du site définitif. Il s'agit des travaux de réalisation du tunnel de raccordement en tranchée ouverte ainsi qu'à l'implantation du SMR-SMI. Sur le site, il sera nécessaire de démolir les bâtiments existants, terrasser et réaliser les travaux préparatoires nécessaires.

Sur un terrain terrassé, il s'agira de réaliser le bâtiment de maintenance du matériel roulant et des infrastructures, ainsi que la pose des voies (y compris fondations et assainissement selon les études et les choix retenus). La réalisation des parkings et la pose de la machine à laver compléteront les travaux.

**Questions :**

5. *A quels impacts les riverains doivent-ils s'attendre (poussière, vibration, bruit, circulation et évacuation des déblais)? Quelles mesures seront prises pour en limiter les impacts ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Les travaux en surface constituent une source d'impact pour les riverains. La SGP a mis en place une démarche d'anticipation, d'évitement et de réduction des impacts des chantiers, portant à la fois sur la maîtrise des nuisances pour les riverains et sur la réduction des impacts sur l'environnement. Ainsi, des mesures génériques sont reportées dans la « Charte environnement des chantiers » et des mesures spécifiques à chaque site sont prévues, assorties d'une grille d'analyse des sensibilités locale.

De manière générale, les impacts et les mesures sont similaires à ceux occasionnés par le creusement des gares et des OA en milieu urbain pour la réalisation du puits de sortie et de la tranchée couverte.

Pour la phase travaux, les dispositions prises pour limiter les nuisances des chantiers sont décrites dans le Thème 3, réponse 3 de l'item « généralités » :

Les nuisances occasionnées par le site de maintenance seront limitées aux avoisinants proches qui sont en

nombre réduits compte tenu de la présence du RER E et de l'A86 à proximité immédiate du site. Pour les nuisances identifiées qui sont sonores et vibratoires, des mesures de réductions seront mises en place tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

Afin de limiter les nuisances sonores pour les riverains et pour assurer des conditions de travail favorables, les fonctionnalités correspondant à la maintenance et à la manutention des matériaux roulants seront situées dans un hall de maintenance, et ce dans la continuité du bâtiment du SMR abritant les locaux tertiaires et de stockage.

Par ailleurs, la pose des voies sera conçue pour limiter les vibrations qui pourraient créer des nuisances pour les riverains. Ainsi, les transmissions vibratoires dues à certaines activités/manœuvres, seront limitées au bâtiment SMR.

Plusieurs familles de sources de bruit en lien avec l'activité de la halle de maintenance sont envisagées : les rames elles-mêmes (bruits de roulement et bruits de traction), les équipements liés aux activités bruyantes spécifiques à l'activité de maintenance, ainsi que les équipements courants du bâtiment et de l'atelier.

Une étude acoustique intérieure et extérieure se chargera de l'analyse et de l'isolement acoustique aux bruits aériens vis-à-vis de l'extérieur, aux bruits de choc, ainsi que la qualité acoustique à l'intérieur des locaux, le traitement du bruit produit par les équipements techniques (ventilation, climatisation...) et le respect de la réglementation relative au bruit.

Cette étude, intégrée à la certification HQE® du site, mènera la réflexion et la mise au point des études de maîtrise d'oeuvre qui définiront la stratégie pour limiter les transmissions vibratoires sous le hall de maintenance (type de fondations, désolidarisation des halls, position des joints de dilatation), ainsi que les traitements absorbants nécessaires à limiter l'amplification du bruit via la réverbération et le confinement de certains équipements.

Ainsi, les différentes sources de bruits susceptibles de générer un impact aux niveaux du voisinage du site seront identifiées et traitées séparément : le bruit des équipements techniques du projet (type CTA, Dry Cooler, etc.), le bruit de l'activité de maintenance via l'enveloppe du bâtiment et celui de l'activité maintenance via le système de ventilation naturelle.

Les émergences acoustiques dans l'environnement des ouvrages de la Ligne 15 Est resteront dans tous les cas dans les limites réglementaires.

Quant aux sections en plein air, les mouvements de trains se faisant à vitesse réduite, les nuisances sonores et vibratoires en phase exploitation seront minimisées. Les trains de voyageurs seront modernes et silencieux. Les véhicules de maintenance des infrastructures seront également à traction électrique pour éviter les nuisances sonores et la pollution engendrée par les fumées des moteurs thermiques.

De plus, le site de maintenance sera réalisé en respectant la forte ambition de la Société du Grand Paris en matière d'écoconception. Il sera certifié HQE® et des dispositifs tels que le recyclage des eaux de lavage seront mis en place.

Par ailleurs, l'exploitant devra réaliser périodiquement, à ses frais, une mesure des niveaux d'émission sonore de son installation par une personne ou un organisme qualifié choisi après accord de l'inspection des installations classées.

### Questions :

6. *Quelles sont les impacts et solutions mises en œuvre pour garantir la stabilité du sous-sol et des bâtiments en phase travaux ?*

## **Réponse et commentaires techniques de la SGP**

### Risques de fissures, déstabilisation du bâti, mise en place de moyen de surveillance

La méthode de construction retenue, pour la réalisation du tunnel, est celle du tunnelier qui reste la plus sûre car elle permet le maintien d'une pression continue sur les terrains afin de garantir leur stabilité. Le tracé du tunnel est conçu de façon à éviter plusieurs zones de bâti particulièrement sensibles. Toutefois, lié au sol par ses fondations, le bâti réagit aux mouvements imposés par le creusement d'un ouvrage sous son emprise. En conséquence, la Société du Grand Paris prend des mesures de précaution particulières, afin d'assurer la sécurité des travaux. Tout d'abord, des campagnes de reconnaissance des sous-sols ont été menées afin de prévoir en amont tout obstacle pouvant générer des risques. Ces campagnes de sondages se poursuivent, permettant ainsi d'améliorer d'avantage notre connaissance du sous-sol. La société du Grand Paris a lancé en cours d'année 2016, une enquête (sur les bâtis existants et les infrastructures) qui sera couplée à une étude de sensibilité.

Cette enquête et cette étude de sensibilité seront réalisées dans la zone d'influence géotechnique du projet (zone dans laquelle les travaux peuvent avoir une influence sur le sol). Elle aura un double objectif : reconnaître le bâti au sens large mais également déterminer sa vulnérabilité aux travaux envisagés, afin de mettre en place des méthodes constructives adaptées et garantir ainsi un niveau de sécurité optimal.

Ces dispositions doivent permettre de :

- caractériser le bâti dans un premier temps, tant d'un point de vue géométrique que structurel (niveau des fondations, système de poutraison, etc...) ;
- déterminer à partir de ces éléments leur tolérance aux déformations du sol : sur la base de cette analyse, il conviendra, dans certaines zones définies par l'étude de sensibilité, d'adapter le dimensionnement des ouvrages du métro et/ou les méthodes constructives de manière à respecter les tolérances des ouvrages existants pour supprimer le risque (par exemple renforcer le dimensionnement des parois de soutènement d'une gare pour éviter les désordres induits sur les bâtiments voisins lors de sa réalisation, ou adapter la vitesse du tunnelier dans des zones sensibles).

Les premiers résultats de cette étude seront transmis, dans le courant du dernier trimestre 2016, au maître d'œuvre, qui aura en charge l'évaluation des mouvements liés aux méthodes constructives retenues ainsi que l'analyse du comportement du bâti soumis à ces mouvements.

Si le risque ne peut être totalement supprimé de cette manière, des méthodes de protection des ouvrages existants seront mises en place. Ces zones sensibles seront identifiées afin de définir les méthodes particulières à utiliser pour les protéger.

Dans le but d'organiser un double regard sur l'analyse du bâti réalisée par le Maître d'œuvre, la Société du Grand Paris s'est adjoint les conseils d'un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage en expertise du bâtiment, le but étant d'avoir un regard partagé sur l'interprétation des données afin de concevoir un projet adapté au contexte de sensibilité du bâti présent dans la zone d'influence géotechnique.

La prise en compte du bâti dans la conception de l'infrastructure du Grand Paris Express se fait à deux niveaux : En phase études :

Pour cette phase la Société du Grand Paris s'est adjoint les conseils d'un assistant à maîtrise d'ouvrage spécialisé dans le bâtiment qui a mené les études suivantes :

- Des enquêtes de terrains : le bâti situé dans la zone d'influence géotechnique est visité afin de reconnaître visuellement l'état du bâti (pathologies existantes ou non, présence d'équipements sensibles ou non, façades agrafées/vitrées ou non etc...). Ces visites permettent également de collecter les informations nécessaires quant à la bonne connaissance du bâti : type de fondations, fonctionnement structurel, etc... Cette visite a eu lieu dans votre copropriété, vous trouverez en pièce jointe le compte-rendu de cette dernière.



- Une étude de sensibilité : à partir des éléments collectés lors des enquêtes de terrains, mais aussi via la consultation des services techniques des villes, la consultation de certaines entreprises, de promoteurs, etc..., l'AMO bâti classe le bâti selon trois catégories de sensibilité : peu sensible, sensible et très sensible.
- Vient enfin l'étude de l'impact des travaux sur le bâti (vulnérabilité du bâti), elle permet de statuer sur les méthodes constructives à mettre en œuvre, ainsi que sur l'auscultation à prévoir.

Selon le niveau de fiabilité des informations ainsi que des facteurs relatifs à la position des bâtis par rapport à la future infrastructure, des reconnaissances de fondations peuvent être nécessaires.

#### En phase travaux :

En phase travaux, une auscultation du bâti est mise en place dans la zone d'influence du projet, cette auscultation permet d'observer en temps réel les bâtis afin de s'assurer que les mesures constructives destinées à éviter et réduire tout effet du projet sur le bâti soient adaptées.

A noter par ailleurs, la mise en œuvre d'une étude par interférométrie radar ; cette technique consiste à suivre les déplacements de réflecteurs (points métalliques stables : toitures immeubles par exemple) par le suivi satellitaire. Les satellites passant au-dessus de la région parisienne photographient depuis 1992 le sol, connaissant les positions du satellite et de chaque réflecteur. La différence de distances entre deux images permet de définir les déplacements verticaux du sol. Cette technique a une précision comprise entre 2 et 5 mm.

En amont des travaux (entre 3 et 6 mois avant le démarrage de chaque zone et à l'avancement du tunnelier), la Société du Grand Paris va réaliser des constats de l'état de l'existant. Pour ce faire, elle privilégie les constats contradictoires amiables avec un expert sur lequel les deux parties se seront mises d'accord, ce qui à la fois permet une qualité d'échange et garantit l'objectivité du constat. Le cas échéant, un huissier en tant que tiers de confiance pourra être appelé à intervenir. Le constat amiable a l'avantage d'être rapide. Dans les cas les plus sensibles, une procédure juridictionnelle de référé constat ou de référé instruction ou expertise pourra être engagée. Le choix est fonction du niveau de vulnérabilité du bâti. La Société du Grand Paris proposera une procédure adaptée à chaque bâti, dont elle assurera la prise en charge. Quelle que soit la procédure, un relevé exhaustif de l'état du bâti sera réalisé entre les propriétaires ou représentant des propriétaires, la Société du Grand Paris ou son représentant et l'expert choisi par les parties. Ce constat fera foi de l'état avant de démarrage des travaux des travaux.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête considère que la démarche engagée par la SGP vise à bien circonscrire et limiter les nuisances occasionnées par le chantier du SMR/SMI.

Des études complémentaires vont permettre d'affiner les solutions afin de réduire au minimum les impacts (bâti, parcelles, études de sol, nuisances de chantier, mesures périodiques des niveaux d'émissions sonores en phase exploitation...).

Comme cela a été déjà vu précédemment, la Commission d'Enquête considère bien évalués et techniquement maîtrisés les impacts de la ligne dans un sous-sol potentiellement à risque, tant pendant les travaux qu'en phase exploitation. Elle estime ainsi que les populations potentiellement concernées et qui s'étaient légitimement, interrogées pendant l'enquête publique, disposent d'une information exhaustive leur permettant de mieux appréhender les études à venir, le calendrier d'actions, les techniques mises en place et les mesures de suivi des zones sensibles pour éviter autant que faire ce peut tout dommage sur leurs biens.

## ➤ Les impacts sur le réseau routier

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la Commission d'Enquête

« La mairie de Bondy tient à rappeler que les travaux qui vont être menés sur la gare de Bondy et son ouvrage annexe vont générer beaucoup de nuisances pour les riverains habitués à vivre dans un quartier pavillonnaire calme et rappelle également que la suppression du second ouvrage annexe, initialement prévu avenue de Rosny, permet de réaliser des économies non négligeables.

Dans le but de réduire au maximum les nuisances pour les usagers actuels de la gare ainsi que pour les riverains, il est indispensable que le pont de la rue Salengro (sur la voie ferrée) soit élargi. En effet, l'amélioration de la fluidité du trafic permettra d'apporter du mieux vivre à ce quartier qui regroupe environ 10 000 habitants et qui va supporter de nombreuses nuisances durant plusieurs années (passages, bruit et stationnement des camions, bruit des travaux etc.). De plus, l'ouvrage annexe conservé se situe dans le parc de la Mare à la Veuve, au cœur de ce quartier. » (Cf. Courrier de Mme la Maire)

« Le fonctionnement du réseau de transports en commun pendant les chantiers revêt un fort enjeu. » (Cf. Courrier 8 du Conseil Départemental 94)

« Par ailleurs, la gestion de l'interface avec le réseau routier devra être exemplaire, notamment en phase de travaux, afin de limiter les impacts de l'arrivée de la ligne sur les circulations. Les circuits d'évacuation et d'approvisionnement des chantiers par voie routière devront ainsi être détaillés. Enfin, les impacts des travaux sur l'activité des entreprises devront être maîtrisés. » (Cf. Obs. électronique 360 - CCI IDF)

« Le syndicat des copropriétaires du centre commercial Rosny 2 prend bonne note de l'abandon de la variante 1 au profit de la variante 2 dont le tracé et l'emprise des gares ne devraient pas porter atteinte au foncier du centre commercial et exprime son inquiétude quant à la perte de visibilité et/ou d'accessibilité du tunnel d'accès entre le quartier de Bois Perrier et le centre commercial lors de la phase travaux puis une fois l'ouvrage construit. En effet, cet accès, n'est pas réservé aux seuls usagers des transports en commun situés à proximité. Il est accessible à tous et représente un lien direct essentiel entre le centre commercial et ses abords immédiats. L'entrée porte 6, faisant face à cet accès, totalise en 2015 plus de 27% des flux, soit plus de 4 millions de visites. Il est donc primordial, à tout moment du chantier, et dans les aménagements définitifs d'assurer un lien permanent sous les voies de chemin de fer, accessible et visible de tous, en lieu et place de l'accès existant, si celui-ci était amené à être modifié, pour quelque raison que ce soit et demande de veiller à ce que cet accès ouvert à tous ne soit pas impacté par les travaux et les futurs aménagements. » (Obs. R1/13 Rosny).

#### Questions :

1. *Comment envisager-vous la gestion de l'interface avec le réseau routier ?*
2. *Comment seront suivies et coordonnées les déviations à mettre éventuellement en place ?*
3. *Quel sera l'impact sur la circulation automobile dans les différentes communes, les situations locales étant très différentes, pendant les travaux en particulier à proximité des gares ?*
4. *Les bouchons considérables sur A 86 et peuvent entraver les camions emportant les déblais des solutions alternatives à l'utilisation des réseaux autoroutiers et autres voies rapides sont-elles envisagées ? A défaut l'option visant une réduction du parcours des camions pour rejoindre*

*l'A86 y compris en envisageant des accès directs dédiés au chantier, sur A 86, a-t-elle été envisagée et éventuellement susceptible d'être financée ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

*Réponses aux questions n°1, n°2, n°3 et n°4 ci-dessus :*

La SGP porte une attention particulière à la gestion de l'impact sur le réseau routier, qui peuvent être de plusieurs ordres.

S'agissant d'une part des impacts liés aux trafics générés par le chantier, la SGP s'est engagée, au travers le schéma directeur d'évacuation des déblais, à favoriser les modes d'évacuation des déblais (et d'approvisionnement du chantier) alternatifs à la route ce qui permet de limiter les flux de camions induits. Une part d'évacuation par voie routière sera toutefois inévitable. La SGP a d'ores et déjà engagé des discussions avec les collectivités locales concernées (communes, Conseil Départemental) et avec l'Etat (en tant que gestionnaire du réseau routier national) pour définir les itinéraires appropriés des camions correspondants. Ce travail va s'affiner au cours des études. Comme cela est envisagé sur A4 au niveau de Créteil, la création d'un accès dédié sur autoroute (de type entrée de chantier) est possible et pourra être proposé sur tel ou tel site, au cours des études à venir.

S'agissant d'autre part des coupures de routes et des déviations, la SGP a d'ores et déjà engagé, et poursuivra tout au long du projet, des discussions étroites avec les collectivités locales pour envisager les phasages chantiers ou les mesures constructives les plus adaptées (ainsi à titre d'illustration, une réalisation de la boîte gare par demi-chaussée a été adoptée à Mairie d'Aubervilliers afin de limiter les nuisances liées par des réductions de voiries).

L'information des riverains et des commerçants sur les différents impacts routiers seront traités dans le cadre de la démarche globale de communication de chantier mise en œuvre par la SGP (actuellement déployée sur les travaux du tronçon Noisy-Champs – Pont de Sèvres de la ligne 15). Les référents territoriaux, qui sont les relais locaux de la SGP, pourront également diffuser l'information et faire remonter les éventuels problèmes rencontrés.

### **Questions :**

5. *Comment envisagez-vous de mieux informer et au plus tôt, les riverains et commerçants, des travaux sur voirie en fonction de l'avancement des travaux ?*

### **Réponse de la SGP :ok**

En parallèle des comités de suivi des travaux détaillés dans la réponse 3.1.4, des réunions publiques pourront être organisées en lien avec les villes afin d'informer régulièrement les habitants de l'avancement des travaux et des perturbations à venir.

Par ailleurs, afin d'accompagner les riverains pendant toutes la phase de chantier, la SGP mettra en place des agents de proximité dès la réalisation des travaux préparatoires de la Ligne 15 Est à l'instar de ce qui est actuellement mis en place dans le cadre des travaux de la ligne 15 Sud. Ces agents, joignables par téléphone et par courriel, auront les missions suivantes :

- assurer la médiation avec les riverains, usagers, commerçants et acteurs des chantiers (entreprises notamment) pour les informer sur l'avancée des travaux ;
- assurer la remontée d'information vers la SGP ;
- apporter des réponses aux questions posées (en face à face, par téléphone, sur rendez-vous ou par mail) et

orienter vers le bon interlocuteur selon le type de question posée ;

- assurer des permanences sur site, téléphonique et par mail ;
- veiller au respect des règles de bonne tenue des chantiers (panneautique, propreté, respect des horaires de chantier, etc...) ;
- participer aux réunions publiques de leur secteur ainsi qu'en tant que de besoin aux visites de chantier et aux réunions de chantier.

De même, à chaque phase importante de travaux, des lettres info riverains seront systématiquement diffusées à l'échelle du périmètre impacté pour informer les habitants des perturbations et des nouveaux itinéraires à l'aide de plans. Des panneaux d'information routière seront également mis en place en amont de ces perturbations pour informer les automobilistes des difficultés de circulation.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête est consciente des problèmes de circulation générés par les travaux, à la fois pour l'approvisionnement en matériaux et pour l'évacuation des déblais, et encourage la SGP aux échanges avec les collectivités et à l'information continue de la population tout au long du chantier, afin d'optimiser la circulation et de mettre en œuvre en priorité des modes alternatifs par canaux ou voies ferrées.

Par ailleurs, elle est favorable à ce que soient envisagés des accès dédiés au réseau autoroutier.

#### **Questions :**

6. *Des dispositions particulières seront-elles prises pour assurer l'accès au centre commercial Rosny 2 pendant les travaux ?*

#### **Réponse de la SGP :**

La suppression du passage public souterrain n'est pas une conséquence du projet Grand Paris express, c'est une conséquence du projet de la SNCF de mise en conformité aux règles d'accessibilité du souterrain actuel de la gare.

Au stade actuel des discussions, le STIF souhaite le maintien du passage public hors contrôle d'accès le plus longtemps possible pendant les travaux de mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité (SDA) et pendant les travaux d'interconnexions des projets de métros (L11 et L15).

Par ailleurs, une discussion globale avec la ville et l'ensemble des acteurs concernés (notamment le STIF, la SNCF, la RATP, la SGP et le propriétaire du centre commercial) est engagée pour définir les conditions fonctionnelles, techniques et financières de la reconstitution de ce lien. La Société du Grand Paris accompagne cette démarche.

La SGP prendra en compte les résultats de l'étude urbaine menée par la Ville dans la mesure où les conclusions de cette étude seront produites et validées dans un calendrier compatible avec l'avancement du projet de ligne 15Est.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

Assurer le maintien du passage public gratuit apparaît essentiel pour la Commission d'Enquête. Elle soutient ainsi la démarche du STIF et demande que tout soit mis en œuvre pour permettre de pérenniser ce passage en phase exploitation.

Elle considère ainsi qu'il faille poursuivre les études et discussions avec la SNCF, devant rendre accessibles les quais du RER E par ascenseurs dans ce tunnel dans le cadre de son plan de mise en accessibilité des gares du réseau.

## ➤ Les déblais et leur évacuation

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la Commission d'Enquête

« L'association Bondy Écologie est inquiète au sujet du tonnage des déchets évoqués et sur leur nature. Par exemple au niveau du Pont de Bondy, 31 % de déchets sont inertes avec un pourcentage élevé de pollués. Il semble que le réemploi de la totalité des déchets non pollués n'est pas vraiment maîtrisé et en ce qui concerne le tri : Quelle est la garantie que des déchets pollués ne se retrouvent pas dans nos parcs ou espaces verts ? » (Cf. Obs. R1/5 Bondy)

« Sur Rosny, il est indispensable de faire évacuer les gravats par voie mécanique dans le tunnel (tapis roulant), puis ferroviaire ou fluvial. Aucun camion en zone urbaine ou pavillonnaire. » (Cf. Obs. 347 - registre électronique)

« Les déblais générés par le creusement des tunnels et des gares seront en grande partie issus de sols gypsifères. Il est nécessaire de mettre en œuvre, avec les industriels du plâtre, grâce à la proximité des unités de production, comme l'usine Placoplatre de Vaujours, les moyens permettant de traiter de manière pertinente ces déblais gypsifères, et préserver ainsi les ressources naturelles des territoires proches de Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne. Dans sa réponse à l'Autorité Environnementale, la SGP affirme vouloir s'inscrire dans une démarche de valorisation des déchets, favorisant un réemploi ou une filière de valorisation avant un dernier recours généralement orienté vers le/un stockage définitif. Le chantier de la ligne 15 Est devrait ainsi être l'opportunité de mettre en œuvre ces intentions. » (Cf. Obs. 348 - Environnement 93 - Registre électronique).

« Les adaptations et mises à jour du Schéma directeur d'évacuation des déblais devront se faire en pleine concertation avec les collectivités et en privilégiant toujours le transport alternatif à la route. » (Cf. Courrier 8 du CD 94)

« L'évacuation des déblais des tunneliers insérés à Val de Fontenay par la route et au regard du volume de camions concernés, du fonctionnement du pôle de transport de Val de Fontenay et du futur tramway T1prolongé et des nuisances pour les riverains du pôle, la réduction du parcours de ces camions pour rejoindre l'A86 devra être recherchée, y compris en envisageant la création d'accès directs dédiés au chantier sur l'A86. » (Cf. Courrier 8 du CD 94)

« Pour les travaux sur la gare de Bondy, il est souhaité également que soit étudiée la possibilité d'évacuer les déblais par voie ferrée. Des études complémentaires devront être menées afin d'apporter des réponses techniques à la faisabilité de ce mode de transport des déchets. » (Cf. Courrier de Mme la Maire)

### Questions :

1. *Quant à l'évacuation des déblais et vis-à-vis de l'objectif, affiché au départ par le STIF, fixant à plus de 50% l'utilisation de circuits alternatifs à la route :*

*Quels sont les engagements actuellement à l'ordre du jour ? En particulier pour les points suivants :*

- 1) *La situation de la négociation avec les Voies Navigables de France (VNF) et éventuellement un engagement ferme de celles-ci pour l'utilisation des canaux de Saint-Denis et de l'Ourcq.*
- 2) *La situation de la négociation avec la SNCF-Réseau pour l'utilisation des voies ferrées utilisées ou utilisables (voies délaissées) comme par exemple pour le site de la gare de Bondy ? Une justification plus complète et précise a-t-elle été sollicitée auprès de SNCF-Réseau pour son*

*refus (cf. le site de Clamart autorisé à terme) ?*

## **Réponse et commentaires techniques de la SGP**

Les besoins estimés à ce stade des études pour le transport des déblais sur les canaux de l'Ourcq et Saint Denis, depuis les chantiers possibles de la Ligne 15 Est ont été communiqués aux services des Canaux de Paris de la ville de Paris en charge de la navigation sur ces axes. Des réunions de travail à l'avancement des études sont régulièrement engagées en intégrant l'ensemble des besoins du Grand Paris Express.

Il ressort de l'analyse du service des canaux de Paris sur les capacités maximales des canaux sur le transport de déblais (taille des barges, flux journaliers maximum, horaires, etc.) que tous les déblais identifiés sont transportables via ces voies d'eaux pour rejoindre la Seine. De plus, la flotte est disponible pour ces canaux dont le gabarit de barge est inférieur à celui de la Seine. Une vérification est également faite vis-à-vis du programme de maintenance et d'entretien des canaux et de leurs infrastructures.

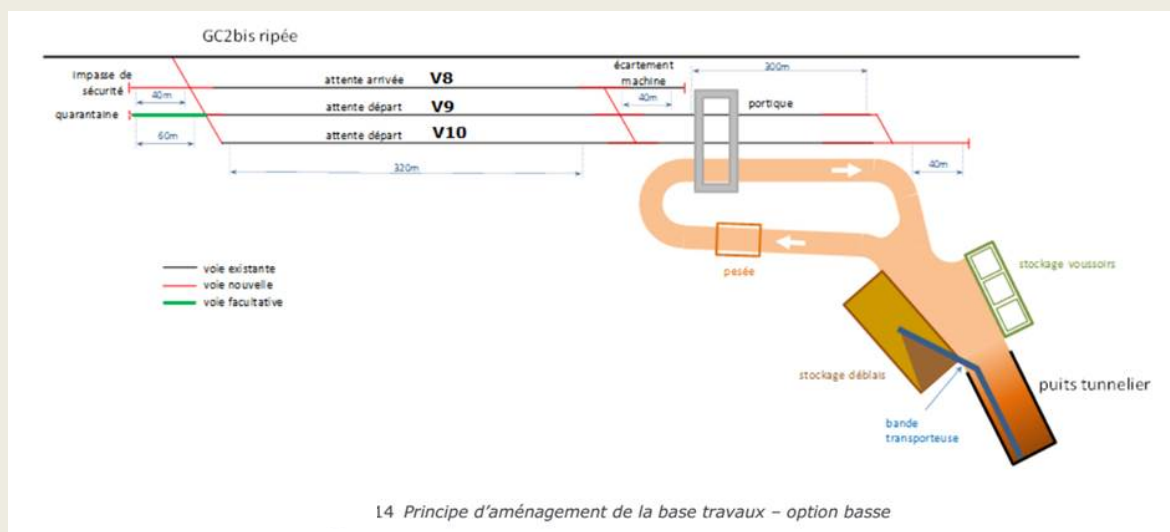
Des points d'attention et d'adaptation de leur gestion (nombre éclusiers, horaires...) ont été soulevés et seront à prévoir selon les flux qui seront pratiqués sur les canaux. En phase d'avant-projet et PRO, la Société du Grand Paris présentera régulièrement aux services des Canaux de Paris ces flux pour identifier les contraintes.

La SGP a également engagé des études avec SNCF Réseaux afin d'identifier sur le tracé de la ligne 15 Est des sites qu'il serait possible d'utiliser en tant que bases d'évacuation des déblais par voie ferroviaire.

Le site de la gare de Bondy fait partie des sites qui ont été regardés à cet effet. Il s'avère cependant que ce dernier ne présente pas assez d'emprises disponibles afin d'y implanter une base travaux d'évacuation des déblais (implantation du faisceau ferroviaire mais également des zones de stockage et manutention).

Les échanges entre la SGP et SNCF Réseaux se poursuivent afin d'identifier de nouveaux sites permettant une évacuation par voie ferrée. Par exemple, ils ont permis d'identifier le site de Montgolfier à Rosny-sous-Bois, situé au droit du tunnel de la ligne 15 Est, comme pouvant potentiellement être employé comme une base travaux d'évacuation des déblais via le réseau ferré national. Les études sont actuellement poursuivies par SNCF Réseaux afin de préciser les échéanciers des procédures afférentes et le programme des installations et des emprises nécessaires à cette fin.

La figure ci-dessous présente le plan fonctionnel issu des études préliminaires de la SGP sur la base travaux Montgolfier.



Une base d'évacuation ferroviaire des déblais nécessite un certain nombre d'installations et de voies pour être opérationnelle et permettre une continuité dans le flux des déblais, sans arrêt de chantier :

- Une voie d'accueil des trains vides où la SNCF vient garer le train,
- Une voie de départ des trains chargés où la SNCF vient dégager le train,
- Une ou deux voies de chargement du train avec portique mobile,
- Une voie de mise en quarantaine pour wagon inapte à la circulation (facultatif),
- Un tiroir pour séparer la locomotive du train (pour la libérer et faire les manœuvres pour l'accrocher à un autre train)
- Une impasse de sécurité réglementaire pour faire face à des dérives de train éventuelles.

Le site de Bondy ne permet pas d'implanter de telles installations.

A noter que la base travaux de Clamart sur la ligne 15 sud, comporte environ 900m de voies, réparties sur 7 voies sans compter les voies de manœuvre et de sécurité.

Par ailleurs, des études sont également en cours afin d'identifier les exutoires des déblais desservis par voie ferrée et de confirmer la disponibilité des sillons du Réseau Ferré National.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête est consciente de l'importance d'une gestion globale des déblais et soutient la démarche de la SGP d'utiliser des modes alternatifs.

Elle engage les services des Canaux de Paris et la SNCF à trouver rapidement des solutions pour mettre en œuvre cette démarche.

La Commission d'Enquête souhaite, compte-tenu de la multiplicité des acteurs au sein des services de la SNCF de nature à freiner l'avancement des négociations avec SNCF Réseau, que la SGP et la SNCF mettent en place rapidement un mode opératoire réunissant toutes les parties prenantes et facilitant ainsi la compréhension mutuelle des enjeux et les échanges sur des aspects particulièrement prégnants pour la ligne 15 Est.

La nomination d'un facilitateur serait de nature à faire aboutir rapidement ces pourparlers et la Commission d'Enquête propose que la demande en soit faite à l'autorité commune de la SNCF et de la SGP, qu'est le Ministère des Transports.

Concernant les Canaux de Paris, une intervention du Préfet de Région pourrait être utilement sollicitée.

### **Questions :**

2. *De façon plus globale, en cas d'évacuation des déblais par voie routière quelles mesures visant à limiter les impacts sur la circulation sont-ils prévus ? Le cas particulier de l'évacuation sur le site de la gare de Bondy par voies routières est symptomatique. En effet, si l'option ferroviaire est à terme impossible, il faut noter que la commune de Bondy est totalement opposée au deuxième scénario alternatif d'évacuation par la route proposée par la SGP : circulation dans des petites rues dans une zone pavillonnaire paisible.*



*La première option, envisagée par la SGP, est l'utilisation du pont, situé rue Salengro, qui ne dispose pas d'un gabarit ni d'une structure propre à supporter des rotations importantes de poids lourds. Pour valider ce projet, la commune demande la reprise de cet ouvrage tout en maintenant la circulation qui est indispensable pour maintenir la liaison entre les deux parties de la ville au-dessus des voies ferrées.*

*La SGP peut-elle, dans le cadre du projet global, financièrement et avant les premiers travaux sur la gare, s'engager à rénover ce pont pour le rendre compatible, à défaut de l'utilisation du réseau ferré ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La gestion des circulations autour des chantiers est un sujet identifié par la Société du Grand Paris. Un Schéma Directeur pour l'Evacuation des Déblais a notamment été réalisé à l'échelle de chaque tronçon pour présenter les orientations stratégiques retenues. Parmi le plan d'action prévu à l'échelle du Grand Paris Express (Partie I, pages 7 et suivantes de la pièce G.4.2), le chapitre 3 « Transport et logistique des chantiers du GPE » présente les axes de travail de la Société du Grand Paris : privilégier les modes de transport alternatifs à la route, favoriser un transport routier plus productif, respectueux de l'environnement et plus sécurisé. A l'échelle de la ligne 15 Est (Partie II, pages 41 et suivantes de la pièce G.4.2), le plan d'action est décliné au chapitre 2 (pages 52 et suivantes). Pour ce qui concerne l'évacuation par voie routière, plusieurs actions sont prévues : réduire les distances de transport routier, en recherchant des exutoires à proximité du site de production, conformément au PREDEC, et limiter l'utilisation des voiries communales. L'organisation des chantiers, en liaison avec les communes et les gestionnaires de voiries permettra de minimiser les perturbations occasionnées au trafic routier : planification du chantier, itinéraires pour l'approvisionnement et l'évacuation des déblais, dispositifs d'information, plan de circulation adapté le cas échéant...

Les itinéraires d'accès aux chantiers du projet précisés dans le Schéma directeur d'évacuation des déblais représentent les itinéraires potentiels qui pourraient être suivis au sein des territoires. Ces itinéraires doivent permettre de dégager les camions le plus rapidement possible vers les grands axes de circulation et limiter ainsi les impacts sur les riverains.

Ils ont été regardés en amont des échanges qui sont ou seront engagés avec les services des collectivités concernées afin de finaliser les dispositifs et de préciser le(s) circuit(s) qui sera(ont) empruntés et défini(s) par arrêté municipal, ou préfectoral pour les routes à grande circulation. L'expression des habitants au cours de l'enquête publique permet de nourrir ce travail.

Pour le cas particulier du site de la gare de Bondy, différents cheminements pour les camions de chantier, seront envisagés dans la suite des études. Le choix du circuit définitif pour les camions de chantier se fera en accord avec la Ville de Bondy. Les aménagements utiles de voirie pourront être étudiés en cas de besoin.

Concernant le pont rue Salengro, étant donné la structure de cet ouvrage, le tablier est ancré sur les appuis, l'ensemble du tablier devrait être déposé et les appuis devraient être complètement repris pour permettre un élargissement. Cette opération nécessiterait d'interrompre les circulations ferroviaires sous l'ouvrage (RER et TGV). Le délai de 3 années minimum exigé par la SNCF pour obtenir une telle interruption des circulations ferroviaires ne permettrait pas d'avoir achevé la modification de l'ouvrage dans un calendrier compatible avec le démarrage des travaux de la ligne 15 Est en 2019.

### **Questions :**

- 3. Dans le cas où de camions seraient nécessaires pour évacuer les déblais quand les voies d'eau et le rail ne peuvent être utilisés, pouvez-vous préciser chantier par chantier le volume, les rotations, et les horaires de mise en œuvre ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Dans le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (pièce G.4.2), des estimations de volumes, de cadence d'excavation et de trafic engendré ont été réalisées. Ces estimations reposent sur des hypothèses qui ont vocation à évoluer et à se préciser tout au long de l'avancement des études. Ces éléments seront retravaillés lors des études de maîtrise d'œuvre (AVP, PRO) et régulièrement présentés aux communes dans le cadre des Comités techniques (COTECH) et comités de pilotage (COFIL) avec les villes.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

Le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais permet de formaliser les itinéraires routiers potentiels en apportant des précisions sur les volumes transportés et trafic engendré. Ce travail va être précisé pendant l'avancement des études et faire l'objet d'échanges avec les collectivités

La Commission d'Enquête est consciente que le remplacement du pont rue Salengro à Bondy impacterait le calendrier global des travaux de la ligne 15. Elle souhaite que tout soit mis en œuvre pour trouver une solution alternative à l'utilisation exclusive de la route, en évitant, autant que possible, les quartiers pavillonnaires. (par exemple en utilisant le canal de l'Ourcq et en rejoignant la base travaux du pont de Bondy par voie routière).

## ➤ Les eaux et assainissement

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les conseils départementaux de Seine-Saint-Denis et du Val de Marne attirent tous deux l'attention de la SGP sur la nécessité de mettre à jour et de coordonner les travaux avec les gestionnaires des réseaux :

- « L'étude d'impact est incomplète au niveau du réseau départemental d'assainissement pour lequel il existe Réseaux départementaux d'assainissement : un règlement : la Société du Grand Paris devra prendre en compte les contraintes et prescriptions. Une synchronisation avec le réseau du SIAAP, au niveau régional, sera nécessaire afin d'étudier, notamment le temps des travaux, des reports vers des ouvrages non sollicités par ailleurs, compte tenu de tous les projets du Nouveau Grand Paris. (courier 12 du 27/06/16, Registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis). »
- « Le projet devra prendre en considération les impacts sur les ouvrages d'assainissement des rejets des eaux d'exhaure en phase définitive, de façon à ne pas perturber la desserte des usagers et à ne pas générer des non conformités vis à vis de la nouvelle réglementation en vigueur sur l'auto surveillance des rejets du système d'assainissement. » (Cf. Courrier 8 du CD 94)

Sur Bondy, l'ensemble pavillonnaire dit « La mare de la Veuve » est sur une zone marécageuse traversée par un cours d'eau souterrain la Dhuys, engendrant de nombreux affaissement et qui conduit à des inquiétudes légitimes des riverains vis-à-vis des opérations liées aux travaux (Cf. Obs.. R1/3, R1/6 et R1/7 sur le registre de Bondy)

#### **Questions :**

1. *Quelles réponses pouvez-vous apporter sur la synchronisation, avec les responsables régionaux et/ou départementaux, concernant le maintien efficace d'un assainissement suffisant ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La Société du Grand Paris a mis en place une convention de partenariat avec le SYNDICAT INTERDEPARTEMENTAL POUR L'ASSAINISSEMENT DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE (S.I.A.A.P.) en date du 26 Décembre 2014. Le SIAAP est chargé par ses membres, les conseils généraux des quatre départements de Paris et sa petite couronne, d'une compétence de transport des eaux usées collectées par l'intermédiaire des réseaux d'assainissement communaux et départementaux, ainsi que de leur épuration. Il assure également le traitement des eaux usées de 180 communes des autres départements franciliens, rattachées par voie de convention. Il est l'interlocuteur de la SGP.

Un dispositif d'information et de coordination de l'ensemble des partenaires est mis en place par la SGP avec le SIAAP:

- d'une part des réunions d'information de l'ensemble des partenaires ;
- d'autre part des comités de pilotage territoriaux appuyés de comités techniques par zone d'interface où l'ensemble des partenaires concernés par cette zone d'interface se coordonnent. Au sein de ces comités techniques sont évoqués l'avancement du projet Grand Paris Express et notamment les volumes prévisionnels d'exhaures des différents sites qui seront en travaux.

**Questions :**

2. *Comment envisage la SGP, l'élimination des eaux d'exhaure pendant les travaux (éventuellement par les réseaux d'assainissement nécessitant des conventions) ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

De manière générale, l'évacuation des eaux d'exhaures s'effectuent soit par le réseau communal, soit par le réseau départemental. En fonction de la phase d'études engagée par le maître d'œuvre, celui-ci estime des débits d'exhaures et des points de rejets qui seront soumis à validation du SIAAP.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête appelle à poursuivre la coopération, avec le SIAAP, notamment pour les rejets d'exhaure.

**Questions :**

3. *Concernant « La mare de la Veuve », quelles solutions ou garanties pouvez-vous apporter : Possibilité de dévier légèrement le tracé pour éviter cette « zone à risque » par exemple ? Dans le cas où cette option ne puisse pas être retenue, quelles dispositions particulières allez-vous imposer au tunnelier pour traverser la zone marécageuse et la rivière souterraine la Dhuis et garantir la stabilité des pavillons anciens situés en surface ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La Dhuis est un cours d'eau de 21,4 km de long qui fait partie du bassin de la Seine. À Pargny-la-Dhuis, la Dhuis est captée pour alimenter l'aqueduc de la Dhuis ou communément appelé l'Aqueduc de la Dhuis. Le cours de la rivière capté à Pargny-la-Dhuis permet d'alimenter Paris en eau potable au 19<sup>ème</sup> siècle. Il traverse de nombreuses vallées et parcourt les 131 km qui séparent Pargny de Paris presque à l'horizontale. Cet Aqueduc fut construit pour apporter l'eau aux Parisiens, mais il sert également aujourd'hui à fournir en eau le Parc Disneyland et l'est de la région parisienne. Il traverse le sud du département de l'Aisne, la Seine-et-Marne, la Seine-Saint-Denis (Gagny, Le Raincy, Villemomble, Rosny-sous-Bois, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil-sous-Bois et Bagnolet) avant d'accéder à Paris, par la Porte de Ménilmontant, et d'aboutir au réservoir de Ménilmontant, à proximité de la place Saint-Fargeau.

Selon nos sources documentaires, le tracé de l'aqueduc de la Dhuis n'a pas été repéré dans le secteur de « la Mare de la Veuve » mais plutôt entre Noisy le Sec et Rosny-sous-Bois.

**Risques de fissures, déstabilisation du bâti, mise en place de moyen de surveillance**

La méthode de construction retenue, pour la réalisation du tunnel, est celle du tunnelier qui reste la plus sûre car elle permet le maintien d'une pression continue sur les terrains afin de garantir leur stabilité. Le tracé du tunnel est conçu de façon à éviter plusieurs zones de bâti particulièrement sensibles. Toutefois, lié au sol par ses fondations, le bâti réagit aux mouvements imposés par le creusement d'un ouvrage sous son emprise. En conséquence, la Société du Grand Paris prend des mesures de précaution particulières, afin d'assurer la sécurité

des travaux. Tout d'abord, des campagnes de reconnaissance des sous-sols ont été menées afin de prévoir en amont tout obstacle pouvant générer des risques. Ces campagnes de sondages se poursuivent dès cet été, permettant ainsi d'améliorer davantage notre connaissance du sous-sol. La société du Grand Paris a lancé en cours d'année 2016, une enquête (sur les bâtis existants et les infrastructures) qui sera couplée à une étude de sensibilité.

Cette enquête et cette étude de sensibilité seront réalisées dans la zone d'influence géotechnique du projet (zone dans laquelle les travaux peuvent avoir une influence sur le sol). Elle aura un double objectif : reconnaître le bâti au sens large mais également déterminer sa vulnérabilité aux travaux envisagés, afin de mettre en place des méthodes constructives adaptées et garantir ainsi un niveau de sécurité optimal.

Ces dispositions doivent permettre de :

- caractériser le bâti dans un premier temps, tant d'un point de vue géométrique que structurel (niveau des fondations, système de pourtrason, etc...) ;
- déterminer à partir de ces éléments leur tolérance aux déformations du sol : sur la base de cette analyse, il conviendra, dans certaines zones définies par l'étude de sensibilité, d'adapter le dimensionnement des ouvrages du métro et/ou les méthodes constructives de manière à respecter les tolérances des ouvrages existants pour supprimer le risque (par exemple renforcer le dimensionnement des parois de soutènement d'une gare pour éviter les désordres induits sur les bâtiments voisins lors de sa réalisation, ou adapter la vitesse du tunnelier dans des zones sensibles).

Les premiers résultats de cette étude seront transmis, dans le courant du dernier trimestre 2016, au maître d'œuvre, qui aura en charge l'évaluation des mouvements liés aux méthodes constructives retenues ainsi que l'analyse du comportement du bâti soumis à ces mouvements.

Si le risque ne peut être totalement supprimé de cette manière, des méthodes de protection des ouvrages existants seront mises en place. Ces zones sensibles seront identifiées afin de définir les méthodes particulières à utiliser pour les protéger.

Dans le but d'organiser un double regard sur l'analyse du bâti réalisée par le Maître d'œuvre, la Société du Grand Paris s'est adjoint les conseils d'un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage en expertise du bâtiment, le but étant d'avoir un regard partagé sur l'interprétation des données afin de concevoir un projet adapté au contexte de sensibilité du bâti présent dans la zone d'influence géotechnique.

La prise en compte du bâti dans la conception de l'infrastructure du Grand Paris Express se fait à deux niveaux :

En phase études :

Pour cette phase la Société du Grand Paris s'est adjoint les conseils d'un assistant à maîtrise d'ouvrage spécialisé dans le bâtiment qui a mené les études suivantes :

- Des enquêtes de terrains : le bâti situé dans la zone d'influence géotechnique est visité afin de reconnaître visuellement l'état du bâti (pathologies existantes ou non, présence d'équipements sensibles ou non, façades agrafées/vitrées ou non etc..). Ces visites permettent également de collecter les informations nécessaires quant à la bonne connaissance du bâti : type de fondations, fonctionnement structurel, etc...
- Une étude de sensibilité : à partir des éléments collectés lors des enquêtes de terrains, mais aussi via la consultation des services techniques des villes, la consultation de certaines entreprises, de promoteurs, etc..., l'AMO bâti classe le bâti selon trois catégories de sensibilité : peu sensible, sensible et très sensible.
- Vient enfin l'étude de l'impact des travaux sur le bâti (vulnérabilité du bâti), elle permet de statuer sur les méthodes constructives à mettre en œuvre, ainsi que sur l'auscultation à prévoir.

Selon le niveau de fiabilité des informations ainsi que des facteurs relatifs à la position des bâtis par rapport la future infrastructure, des reconnaissances de fondations peuvent être nécessaires.

En phase travaux :

En phase travaux, une auscultation du bâti est mise en place dans la zone d'influence du projet, cette auscultation permet d'observer en temps réel les bâtis afin de s'assurer que les mesures constructives destinées à éviter et réduire tout effet du projet sur le bâti soient adaptées.

A noter par ailleurs, la mise en œuvre d'une étude par interférométrie radar ; cette technique consiste à suivre les déplacements de réflecteurs (points métalliques stables : toitures immeubles par exemple) par le suivi satellitaire. Les satellites passant au-dessus de la région parisienne photographient depuis 1992 le sol, connaissant les positions du satellite et de chaque réflecteur. La différence de distances entre deux images permet de définir les déplacements verticaux du sol. Cette technique a une précision comprise entre 2 et 5 mm.

En amont des travaux (entre 3 et 6 mois avant le démarrage de chaque zone et à l'avancement du tunnelier), la Société du Grand Paris va réaliser des constats de l'état de l'existant. Pour ce faire, elle privilégie les constats contradictoires amiables avec un expert sur lequel les deux parties se seront mises d'accord, ce qui à la fois permet une qualité d'échange et garantit l'objectivité du constat. Le cas échéant, un huissier en tant que tiers de confiance pourra être appelé à intervenir. Le constat amiable a l'avantage d'être rapide. Dans les cas les plus sensibles, une procédure juridictionnelle de référé constat ou de référé instruction ou expertise pourra être engagée. Le choix est fonction du niveau de de vulnérabilité du bâti. La Société du Grand Paris proposera une procédure adaptée à chaque bâti, dont elle assurera la prise en charge. Quelle que soit la procédure, un relevé exhaustif de l'état du bâti sera réalisé entre les propriétaires ou représentant des propriétaires, la Société du Grand Paris ou son représentant et l'expert choisi par les parties. Ce constat fera foi de l'état avant de démarrage des travaux.

### Commentaires de la Commission d'Enquête

Comme précisé par la SGP, la Commission d'Enquête prend note que la Dhuis n'impacte pas le projet et que les études de sols et les modalités de mise en œuvre de la phase travaux, dans une zone marécageuse, permettront de limiter l'impact sur les habitations.

## Thème 4 : L'articulation avec les autres modes de déplacements

Ce thème examine l'articulation entre la future ligne 15 Est et l'ensemble des autres modes de déplacement, souterrain ou de surface : la circulation automobile, le stationnement, y compris pour le rabattement, l'intermodalité avec les modes de transport lourd ou de surface et les modes actifs - piétons et cycles.

Ce thème totalise environ 23% des observations exprimées.

L'intermodalité apparaît la préoccupation majeure, mais avec une forte mobilisation se dessine également en faveur des modes actifs, et tout particulièrement les aménagements cyclables. Enfin, l'impact sur la circulation, et en particulier celui sur le stationnement est interrogé.

### ➤ La circulation

L'impact permanent du projet sur la circulation automobile est globalement de deux ordres :

- En tant que projet de transport en commun lourd, la ligne 15 Est vise à désenclaver les territoires de l'Est francilien en réduisant l'usage de la voiture et donc globalement le trafic automobile sur les territoires de l'Est francilien ;
- Plus spécifiquement le projet de la ligne 15 Est va avoir un impact sur la circulation des véhicules plus spécifiquement aux abords des gares.

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

« ...La page 238 de l'étude d'impact pièce G2, la problématique du rabattement en véhicules particuliers vers ces nouvelles structures est évoqué. Il sera donc important de prendre en considération que les rues des marais, du bois Galon, Louis Auroux et l'avenue de Lattre de Tassigny et de réfléchir l'aménagement de la circulation dans cette zone. Sur les abords de l'avenue de Lattre de Tassigny la réduction des nuisances sonores liée au trafic routier qui sera densifié par l'arrivée de la ligne 15 et du tram T1, ne serait-ce que pour le rabattement, doit être pris en compte en prévoyant la mise en place de murs antibruit sur les abords de l'avenue (nuisances) pour le développement que souhaite la commune. » (Obs. 311 du registre électronique).

« Globalement le projet est plutôt positif, il serait mieux que le projet soit plus aérien et moins souterrain afin de rendre ce métro plus agréable et donc attractif. Cet investissement massif d'argent public ne prendra tout son sens que s'il est accompagné d'une vraie politique de diminution de la circulation motorisée et des nuisances associées et permettra de développer un urbanisme convivial, offrant des places publiques, des équipements, de la ville. » (Obs. 363 du registre électronique).

« ...Impact sur l'environnement et la circulation autour des gares, mal étudiés ... » (obs. R1/9, registre de Fontenay-sous-Bois)

« (...) Au-delà des effets démographiques et économiques attendus, il est nécessaire que ce projet porte une véritable ambition en matière de responsabilité sociétale et environnementale des entreprises engagées dans le processus de construction. (...)2/ Pour les équipements publics associés :(...) limitation de la présence des voitures avec les seules places «dépose minute» - opportunité ou pas de créer des places de parking aux alentours pour favoriser l'utilisation des transports en commun avec un

risque d'effet d'aubaine pour les habitants venant de la Seine-et-Marne. « (Obs. 365 du registre électronique, Mme Adomo Maire adjointe de Champigny Conseillère territoriale).

« Soutien de la Ville au projet qui sera un levier au regard de nombreux aménagements en projets, autour de quatre pôles d'échange de transports en commun existants ou avenir ( Pôle Pablo Picasso, Pôle Drancy-Bobigny, Pôle de la Folie, Pôle du pont de Bondy), Pour ce qui concerne l'intégration du projet dans son environnement: il va impacter le stationnement qui devra donc être étudié pour prévoir des solutions de mobilité douce à même de limiter l'usage de l'automobile...» (Obs. R1/1, registre de Bobigny, Avis de la Ville de Bobigny, au 24 juin 2016,)

#### **Questions :**

1. *Quels seront les incidences du projet sur la circulation automobile au niveau des pôles gares, notamment sur Bobigny ? Quelles orientations sont prévues dans les cahiers des charges des pôles gares?*

#### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Une étude de pôle sera lancée pour l'ensemble des 10 gares de la ligne 15 Est. Ces études, financées par la SGP à hauteur de 100 000 euros maximum, seront pilotées par une collectivité ayant la compétence aménagement et déplacements.

Les études de pôle se décomposent en 3 phases :

- Une phase de diagnostic devant prendre en compte l'ensemble des modes de déplacements dont la voiture et la circulation automobile ;
- Une phase de propositions ;
- Une phase de synthèse des propositions retenues formalisés en un projet de pôle faisant apparaître pour chaque action retenue un maître d'ouvrage, un coût, un financement et un planning de réalisation.

La SGP avec le concours du STIF a défini un modèle de cahier des charges applicable à tous les pôles. Avant le lancement de la consultation devant permettre la désignation du groupement d'étude chargé de réaliser l'étude de pôle, chaque pilote de pôle se saisit du modèle de cahier des charges et l'adapte pour tenir compte des caractéristiques locales.

#### **Questions :**

2. *Quelle place sera accordée aux Autolib ?*

#### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La SGP et le Syndicat mixte Autolib' se sont rapprochés pour définir les conditions d'un déploiement de stations Autolib' auprès du maximum de gares du Grand Paris Express. Le positionnement de ces stations est également un des produits attendus des études de pôle.

La SGP et le SMA s'entendent pour que ces stations soient opérationnelles au plus tard à la mise en service des différentes lignes composant le Grand Paris Express.



### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La circulation automobile, comme le prévoit le STIF, ne devrait pas sensiblement augmenter auprès des gares. En effet, le rabattement, contrairement à d'autres lignes du GPE, ne devrait pas être important, d'autant qu'il n'y pas de développement de Parc relais nouveau.

La Commission d'Enquête a conscience du caractère prématuré des questions posées et de la nécessité d'attendre les résultats d'une étude de pôle plus globale qui permettra d'avoir une vision transversale plus complète sur chaque gare selon un cahier des charges commun établi conjointement par la SGP et le STIF.

La Commission d'Enquête soutient et encourage le recours au système « Autolib' », ou tout autre moyen permettant de réduire la circulation automobile et de circonscrire les besoins en stationnement.

## ➤ Le stationnement, y compris pour le rabattement

Même si la ligne 15 Est doit, à priori, réduire l'usage de la voiture dans les déplacements de la population, celle-ci ne peut être effective sans un rabattement efficace vers ses gares, par des transports de surface, des modes actifs privilégiés, mais également des parcs de stationnement de rabattement, en particulier dans les zones les moins urbanisées.

L'équilibre est difficile à trouver, entre la nécessité de pouvoir accéder aux gares de la ligne 15 Est sans autres possibilités offertes de rabattement et l'appel d'air que des places disponibles peut faire, générant ainsi sur les quartiers concernés, des nuisances importantes qui viennent contrarier l'impact positif que doit avoir l'arrivée d'un nouveau transport en commun de grande capacité.

Les observations déposées traduisent ainsi cette ambivalence. (Obs. R1/1, registre de Bobigny, Avis de la ville de Bobigny).

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

« Peut-on prévoir, pour les emplacements au plus près des gares, des places « dépose minute » ? » (Registre électronique obs.365).

« Vivement la mise en service (en 2022 ?) de la ligne 15 et des autres...Moins de voitures de bouchons de pollution...Prévoir des espaces de stationnement (voitures, motos, vélos) à proximité des gares. » (Obs. 48 du registre électronique).

« Soutien de la Ville au projet qui sera un levier au regard de nombreux aménagements en projets, autour de quatre pôles d'échange de transports en commun existants ou avenir ( Pôles Pablo Picasso, Pôle Drancy-Bobigny, Pôle de la Folie, Pôle du pont de Bondy), Pour ce qui concerne l'intégration du projet dans son environnement: il va impacter le stationnement qui devra donc être étudié pour prévoir des solutions de mobilité douce à même de limiter l'usage de l'automobile...» (Obs. R1/1, registre de Bobigny, Avis de la Ville de Bobigny, au 24 juin 2016,)

### Questions

1. *Certains habitants s'inquiètent de l'absence de parkings ou de parkings de faible capacité autour des gares. Qu'est-il prévu pour les automobilistes qui veulent emprunter la ligne 15 Est ? Y aura-t-il des stationnements prévus à proximité immédiate des gares, des places « dépose minute » ? (registre électronique obs.365).*

### Réponse et commentaires techniques de la SGP :

Les études de pôle doivent permettre de mesurer les besoins en stationnement en rabattement autour des gares de la ligne 15 Est.

Les premières expertises menées par le STIF et la SGP ont montré que les territoires desservis par la ligne 15 Est ne généreront pas d'afflux massif de véhicules en rabattement justifiant la création de parcs relais. Ces premières appréciations devront être confirmées dans le cadre des études de pôle.

Pour l'essentiel, le bassin de rabattement des gares de la ligne 15 Est sera de l'ordre de quelques kilomètres. Il est habituellement admis que l'usage de la voiture n'est pas pertinent sur ce type de distances.

La SGP veillera dans tous les cas de figure à créer des aires de dépose-reprise minutes, des aires de stationnement pour les taxis et, le cas échéant, des aires dédiées au co-voiturage.

Les pôles d'Aubervilliers (Mairie et Fort) feront l'objet des mêmes expertises que les autres pôles, notamment sur la question du stationnement et de la circulation. La question de la suppression du parking du Fort d'Aubervilliers sans le cadre du projet urbain fera l'objet d'une attention particulière.

**Questions :**

2. *Capacités de stationnement au niveau des gares et en particulier pour la ville d'Aubervilliers (Mairie/Fort): quelles modifications sont-elles prévues ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

*Cf. réponses à la question précédente n°1 de l'item « Le stationnement, y compris pour le rabattement » du thème n°4*

**Questions :**

3. *Les places de stationnement qui seront supprimées pendant les phases de travaux seront-elles restituées ensuite, éventuellement sous d'autres formes souterrains et/ ou silos ?*

*En particulier : quel est le devenir du stationnement-parc de Mulhouse au Perreux (obs. R1/13 au Perreux) et de celui du marché à la gare de Bondy (courrier 1 de la mairie de Bondy) ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le cahier des charges des études de pôle prévoient une analyse systématique des besoins en rabattement en voiture particulière.

Pour chaque pôle, le bureau d'étude sera chargé de mener une enquête de stationnement pour quantifier les besoins et les qualifier (rabattement vers les transports, stationnement résidentiel, stationnement pour les commerces). Sur cette base le comité de pôle sera chargé de statuer sur l'opportunité de créer ou non un parc relais. La capacité du parc relais à créer ou reconstituer sera définie de façon de ne pas créer d'appel d'air et à ne pas décourager les voyageurs à utiliser d'autres modes de déplacements tels que le bus, le vélo ou la marche.

Cette méthode sera également appliquée sur les pôles de Bondy et de Nogent – Le Perreux.

Les premières expertises menées par le STIF et la SGP ont montré que les territoires desservis par la ligne 15 Est ne généreront pas d'afflux massif de véhicules en rabattement. Ces premières appréciations devront être confirmées dans le cadre des études de pôle.

La SGP veillera dans tous les cas de figure à créer des aires de dépose-reprise minutes, des aires de stationnement pour les taxis et, le cas échéant, des aires dédiées au co-voiturage.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La ligne 15 Est vient effectivement s'inscrire dans un territoire très urbanisé pour lequel la question de stationnements relais est moins prégnante que pour d'autres lignes du Grand Paris Express. Elle considère toutefois important, comme le rappelle la SGP, de mener des études plus fines sur ces aspects, et plus globalement les réponses globales pouvant être apportées au sujet du rabattement sur les gares.

Les cahiers des charges des futures études de pôle apparaissent ainsi bien structurés et à même de permettre de disposer d'une connaissance fine de l'environnement et des besoins de chaque nouvelle gare afin de proposer les aménagements pertinents.

Par ailleurs, la commission considère que les comités de pôles, réunissant les différents acteurs concernés, collectivités mais également STIF et aménageurs, sont à même de faire émerger une réponse globale et concertée.

## ➤ L'intermodalité

Toutes les gares de la ligne 15 Est du grand Paris, assurent une correspondance avec un ou plusieurs autre(s) mode(s) de transport existant, ou en projet : RER, métros, tramways, bus... notamment pour les gares de raccordement à la ligne 15 : Saint-Denis-Pleyel et Champigny centre. Ainsi :

- En Gare « Stade de France » : le RER B, le Tramway T8 (dont le prolongement est en projet) et diverses lignes de bus.
- En Gare de « Mairie d'Aubervilliers » : le prolongement de la ligne 12 du métro dont le chantier en cours devrait être achevé en 2019.
- En Gare de « Fort d'Aubervilliers » la ligne 7 du métro et des lignes bus.
- En Gare de « Drancy-Bobigny » : le tramway T1, le prolongement de la Tangentielle Nord (dont la phase 2 est en cours d'étude).
- En Gare de « Bobigny Pablo Picasso » : la ligne 5 du métro, le tramway T1, des lignes de bus. (pour mémoire : gare routière très importante).
- En Gare de « Pont de Bondy » : le tramway T1, le TZen 3 (en projet), des lignes de bus.
- En Gare de « Bondy » : le RER E, le tramway T4, des lignes de bus.
- En Gare de « Rosny Bois Perrier » : le RER E, la ligne 11 (en projet) qui se raccordera à la Gare « Noisy Champs » de la ligne 15 sud.
- En Gare de « Val de Fontenay » : les RER A et E, la ligne 1 du métro en projet de prolongement depuis « Château de Vincennes », le tramway T1 (dont le prolongement est également en projet) et diverses lignes de bus.
- En Gare de « Nogent Le Perreux » : le RER E et diverses lignes de bus.
- En Gare de « Champigny Centre » : l'interopérabilité avec la ligne 15 sud.

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Ces observations concernent plusieurs gares au regard des correspondances (ou de l'absence de correspondance) avec les autres transports connectés ou en projets.

Les échanges intermodaux avec la ligne 15 Est, les prolongements de lignes de métro et les projets de surface (T1, TZEN 3...) dont le Département de la Seine-St Denis est maître d'ouvrage, devront faire l'objet d'une grande attention, en particulier dans les secteurs de l'hôpital Avicenne, du centre de Bobigny et du Pont de Bondy. (courier 12, registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis).

« Soutien de la Ville au projet qui sera un levier au regard de nombreux aménagements en projets, autour de quatre pôles d'échange de transports en commun existants ou avenir (Pôle Pablo Picasso, Pôle Drancy-Bobigny, Pôle de la Folie, Pôle du pont de Bondy)... » (Obs. R1/1, registre de Bobigny, Avis de la Ville de Bobigny, au 24 juin 2016)

« Grand Paris Aménagement souhaite accompagner la Société du Grand Paris dans son projet de ligne 15 Est, et plus précisément dans l'implantation de la gare « Fort d'Aubervilliers ». En effet, cette gare s'inscrit dans une ZAC de l'Etat créée par arrêté le 26 février 2014 et dénommée « ZAC de l'Eco-quartier du Fort d'Aubervilliers » dont Grand Paris Aménagement est aménageur et propriétaire foncier. Cette gare s'insère dans la partie la plus dense du projet de ZAC du Fort d'Aubervilliers, avec un horizon de livraison à 2025. La coordination de l'aménagement de la gare du GPEX et de la ZAC du Fort, doit être menée étroitement entre la SGP et Grand Paris Aménagement, dans le respect des principes qui ont été partagés entre les équipes opérationnelles des deux structures :o Relocalisation de la gare routière en surface au-dessus de la gare du GPEX... » (367 registre électronique Grand Paris Aménagement)

« L'association Métro-Rigollots-Val de Fontenay souhaite vous apporter ses observations sur le dossier d'enquête publique qui concerne le projet de ligne 15 Est :

1) L'association est favorable au projet de ligne 15 Est qui est un projet très attendu. Le projet de ligne 15 Est facilitera les déplacements vers les banlieues Est, vers le Sud et vers le Nord sans passer par le centre de Paris et le réseau des RER actuellement très surchargé. Il y a un besoin urgent d'améliorer les transports à l'Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes d'autobus (118...). Le projet est important puisqu'il relie différents secteurs de l'agglomération de Paris (Paris, Seine-Denis et le Val-de-Marne).

2) L'association souhaite que la ligne 15 Est soit réalisée en une seule étape (de St Denis à Champigny).

Elle approuve la position des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui demandent, toutes tendances politiques confondues, la réalisation complète en une fois (parties Nord et Sud) de la ligne 15 Est dès 2025.

3) L'association demande la réalisation de la ligne 15 Est au plus tôt et pour 2025. Le projet de ligne 15 montre une forte rentabilité dès 2025, c'est à dire un bénéfice supérieur à 2 fois le coût des travaux, compte tenu par exemple des 85 000 voyageurs par jour à Val de Fontenay, une fois cette gare rénovée.

4) L'association demande une bonne coordination technique avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Les études de la ligne 1 et de la ligne 15 Est montrent une très grande synergie entre les 2 projets. La ligne 1 augmentera évidemment l'intérêt du projet de ligne 15 Est. La ligne 1 prévoit 112 000 passagers par jour sur le tronçon du prolongement et la meilleure rentabilité de tous les prolongements de métro. Le prolongement soulagera aussi le RER A très saturé. Le prolongement de la ligne 1 doit également se faire au plus tôt, afin d'obtenir cette rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers. La concertation publique sous l'égide de la CNDP a démontré la forte attente des usagers des transports publics et des habitants, exprimée par 2900 avis et une participation extraordinaire aux réunions publiques. Le projet de prolongement de la ligne 1 verra son enquête publique débiter courant 2017 et l'association émet le vœu que ce projet se fasse dans les meilleurs délais et conditions.... » (obs 337 du registre électronique, association Métro Rigollots - Val de Fontenay )

### Questions :

1. *Comment assurer un meilleur rabattement vers les gares, souhaité, entre autres, par Orbival (courrier 10 , registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis) et Monsieur le Maire de Champigny (courrier 1 sur le registre de Champigny.)*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Les études de pôle se décomposent en 3 phases :

- Une phase de diagnostic devant prendre en compte l'ensemble des modes de déplacements dont la voiture et la circulation automobile ;
- Une phase de propositions ;
- Une phase de synthèse des propositions retenues formalisés en un projet de pôle faisant apparaître pour chaque action retenue un maître d'ouvrage, un coût, un financement et un planning de réalisation.

Ces études vont permettre la prise en compte de l'ensemble des modes de rabattement afin de concevoir les projets de pôle les plus efficaces et les mieux insérés dans leur territoire.

S'agissant des bus, le STIF a produit des « fiches bus » régulièrement actualisées qui préfigurent le travail de restructuration des réseaux bus qui sera lancé sous le pilotage du STIF selon un calendrier qui reste à définir. Ces « fiches bus » permettent d'apprécier le nombre de positions d'accueil pour les bus nécessaires à la mise en

service du métro. Elles constituent une donnée d'entrée pour le lancement des études de pôle.

Le travail de restructuration des réseaux de bus permettra d'affiner, sur la base des fiches bus, les origines et les destinations des lignes et les niveaux de service (fréquence de passage et amplitude).

Des premières esquisses de restructuration des réseaux de bus ont déjà été produites sur la ligne 15 sud pour le cas de Champigny-centre. Ces esquisses sur la ligne 15 sud sont en cours de concertation avec les collectivités. Le même processus de travail technique puis de concertation avec les territoires sera engagé sur la ligne 15 Est.

### Questions :

2. *Comment réaliser la multimodalité RER, Métro, Tram à Val de Fontenay, pour assurer une qualité de vie au quartier ?*

### Réponse et commentaires techniques de la SGP :

La Société du Grand Paris travaille de concert avec la RATP, le Département et le STIF pour définir et coordonner au mieux les projets, notamment dans le cadre du projet de pôle multimodal de Val de Fontenay, piloté par le STIF.

Dans sa réponse formulée ci-dessous, le STIF apporte des précisions sur la manière dont est organisée l'intermodalité au sein du pôle Val de Fontenay :

« La réalisation de la gare de Val de Fontenay de la ligne 15 Est s'inscrit dans un projet de pôle global porté par le STIF. Les objectifs de ce pôle d'échanges multimodal sont :

- d'accompagner l'accroissement progressif de la fréquentation du pôle (augmentation de l'offre de transports M1, M15 et T1 et densification du quartier),
- de participer au développement du quartier, entre autres par l'aménagement d'un pôle à l'est du réseau ferré et par la création d'un lien public de part et d'autre des voies, permettant un rééquilibrage Est/Ouest et une fluidité des échanges entre les 2 rives
- de développer et renforcer l'intermodalité au sein du pôle, et d'améliorer la qualité de service pour tous les usagers
- de définir un projet phasé qui tient compte des différentes arrivées des projets de transports et des projets urbains.

A ce stade, les scénarios d'aménagement ne sont pas définis. Ils devront intégrer l'espace permettant de répondre aux objectifs énoncés et seront choisis en concertation avec les acteurs du pôle, dont la ville de Fontenay, le département mais aussi les exploitants font partie.

La validation par le Conseil du STIF du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet du prolongement de la ligne n°1 du métro à Val de Fontenay est prévue pour fin 2016 et sa concertation au 1er semestre 2017.

### Questions :

3. *Au Pont de Bondy: la ligne est en correspondance avec le TZEN 3: pourquoi ne pas prévoir un accès souterrain aux 2 quais du TZEN3 pour sécuriser les chemins piétonniers ? ... (obs. R1/2 Préfecture de Seine St Denis)*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La réalisation du projet de TZen3, porté par le Département de la Seine-Saint-Denis, vise non seulement à réaliser un site propre pour le bus à haut niveau de service, mais également à requalifier la RN3 afin d'en faire un axe plus perméable aux flux piétons et vélos. Ainsi, la traversée des piétons à niveau sera largement facilitée par rapport à la situation existante et constituera le chemin le plus direct pour accéder à la future gare du Grand Paris Express. La connexion avec le TZen3 sera également largement améliorée par le déplacement de la gare Pont de Bondy sur le site du Comptoir des Forges, telle que décrite *supra*.

**Questions**

4. *A Rosny Bois Perrier: les futurs tunnels de la ligne 11 n'apparaissent pas dans les profils en long. En outre, ne serait-il pas judicieux de superposer les 2 stations M11 et M15 afin de faciliter les correspondances? ... (obs. R1/2 Préfecture de Seine St Denis).*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Les études du tunnel M11 jusqu'à Rosny Bois Perrier et de la station M11 à Rosny Bois Perrier sont achevées. La station M11 sera implantée à l'Ouest des voies ferrées. Les études préliminaires de la ligne 15 Est ont abouti à une implantation de la gare M15 à l'Est des voies ferrées. L'interconnexion entre la station M11 et la gare M15, se fera via un souterrain sous les voie ferrées.

La superposition des gares M11 et M15 induirait de fortes contraintes sur les tracés des tunnels des 2 lignes et n'a pas été jugée opportune à ce stade des études.

**Questions :**

5. *A Rosny-Bois Perier : Est-il prévu de rétablir le passage public souterrain (gratuit), comme le demande Monsieur le maire ? Et à quel endroit sera t-il prévu ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La suppression du passage public souterrain n'est pas une conséquence du projet Grand Paris express, c'est une conséquence du projet de la SNCF de mise en conformité aux règles d'accessibilité du souterrain actuel de la gare.

Au stade actuel des discussions, le STIF souhaite le maintien du passage public hors contrôle d'accès le plus longtemps possible pendant les travaux de mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité (SDA) et pendant les travaux d'interconnexions des projets de métros (L11 et L15).

Par ailleurs, une discussion globale avec la ville et l'ensemble des acteurs concernés (notamment le STIF, la SNCF, la RATP, la SGP et le propriétaire du centre commercial) est engagée pour définir les conditions fonctionnelles, techniques et financières de la reconstitution de ce lien. La Société du Grand Paris accompagne cette démarche.

La SGP prendra en compte les résultats de l'étude urbaine menée par la Ville dans la mesure où les conclusions de cette étude seront produites et validées dans un calendrier compatible avec l'avancement du projet de ligne 15Est.



**Questions :**

6. *Courrier du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (courrier 12, registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis), « ... conformément au bilan de la concertation, le département réaffirme ses demandes (...) pour que la réalisation du prolongement de la ligne 11 entre les gares de Rosny-Bois Perrier et de Noisy-Champs soit confirmée. Les travaux de la gare de Rosny-Bois-Perrier auront débuté lors de la mise en service de la ligne 11 phase 1. Le Département sera ainsi vigilant quant aux mesures qui seront prises par la SGP durant cette phase, afin de garantir l'accessibilité aux usagers de la ligne 11. Et que toutes les mesures doivent être prises dans le cadre de la réalisation de la ligne 15 Est pour faciliter le prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs. »*
7. *Pouvez-vous confirmer la mise en œuvre de ces différentes demandes exprimées par le département ? Quelle réponse pouvez-vous apporter ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le prolongement de la ligne 11 entre les gares de Rosny Bois Perrier et de Noisy-Champs n'est pas du ressort de la Société du Grand Paris. Le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports en Ile de France, pourra confirmer cette réalisation.

L'accessibilité de la gare de la ligne 11 à Rosny Bois Perrier sera garantie pendant toute la durée des travaux de la ligne 15 Est du Grand Paris Express.

La Société du Grand Paris travaille de concert avec la RATP et le STIF pour coordonner au mieux les projets (ligne 15 Est, phases 1 et 2 du prolongement de la ligne 11) sur le site de Rosny Bois Perrier.

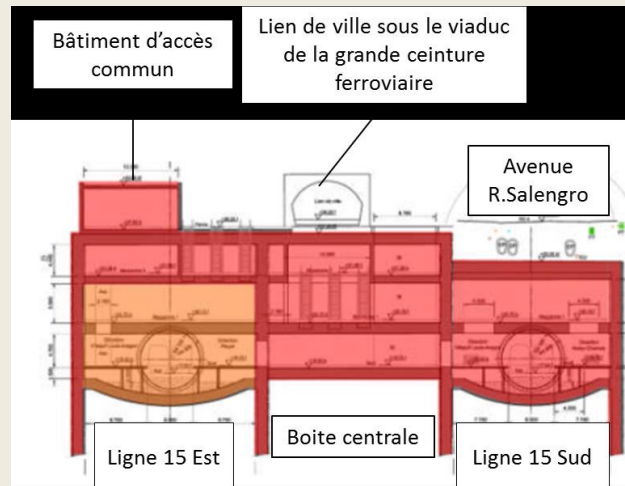
**Questions :**

8. *A la Station Champigny centre : il y a incohérence entre la pièce D2 4.4 "juxtaposition dans 2 tunnels superposés" et le reste du dossier "2 tunnels côte à côte" ; Si 2 quais différents peuvent se comprendre vers l'Est, ne faudrait-il pas, en revanche, 1 seul quai vers l'ouest pour permettre un accès sans hésitation au bon train. ... (obs. R1/2 Préfecture de Seine St Denis). Quelle réponse pouvez-vous apporter ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le STIF et la Société du Grand Paris ont étudié les différentes options possibles pour le raccordement de la ligne 15 Est à la ligne 15 Sud en gare de Champigny centre.

Les analyses multicritères et la concertation avec les parties prenantes et les acteurs locaux ont permis de retenir la solution impliquant que les trains circulent dans « 2 tunnels côte à côte ».



La suppression d'un quai vers l'ouest n'a pas été jugée opportune. Une signalétique adaptée permettra de guider le voyageur efficacement vers le « bon train ».

#### Questions :

9. Dans le cadre de l'interconnexion est-il envisageable d'avoir une correspondance optimisée entre la ligne 17 et la ligne 15 pour aller à CDG ? (obs. 3 registre Le Perreux).

De même, est-il envisageable d'avoir une connexion à Saint-Denis Stade de France, vers le RER D ? Obs. 26 du registre électronique).

#### Réponse et commentaires techniques de la SGP :

La future ligne 15 du Grand Paris Express sera en correspondance avec la ligne 17 à la gare de Saint Denis Pleyel.

En effet, cette gare, qui est incluse dans le tronçon du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares de Noisy-Champs (gare non incluse) et Saint-Denis Pleyel déclaré d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat n°2015-1791 du 28 décembre 2016, est un pôle unique de correspondance entre 4 lignes du Grand Paris Express : lignes 14, 15, 16 et 17.

Ce projet déclaré d'utilité publique prévoit que cette gare de Saint Denis Pleyel permettra également une connexion avec la ligne D du RER via une passerelle de correspondance. Ce franchissement aérien au-dessus du faisceau ferroviaire sera sous maîtrise d'ouvrage de l'établissement public territorial Plaine Commune. La Société du Grand Paris participe financièrement à la réalisation de ce franchissement, à hauteur de 30 millions d'euros

La gare Stade de France quant à elle sera en correspondance avec la ligne B du RER et le futur tramway T8. La gare du RER D Stade de France - Saint Denis est située à une distance de 900 m de la gare de la ligne 15 Stade de France. La réalisation d'une correspondance dédiée entre ces deux gares représenterait un coût très important, et de mauvaise qualité par rapport à la correspondance offerte à Saint Denis Pleyel, autre gare de la ligne 15.

#### Questions :

10. Le prolongement de la ligne 1 depuis « Château de Vincennes » doit arriver à Val-de-Fontenay. Comment optimiser cette interconnexion malgré un décalage potentiel des calendriers de réalisation ?

*(courrier 8 du Conseil départemental du Val de Marne en préfecture 94, association Métro Rigollots - Val de Fontenay (obs. 337 du registre électronique), de la Commission permanente du Conseil départemental du Val de Marne).*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay est prévu à l'horizon 2030, tout comme la mise en service du tronçon de la ligne 15 entre Rosny-Bois-Perrier et Champigny-Centre. Une interconnexion entre la ligne 15 et le métro 1 sera garantie, y compris par un tunnel de correspondance. La Société du Grand Paris travaille de concert avec la RATP et le STIF pour coordonner au mieux les travaux, notamment dans le cadre du projet de pôle multimodal de Val de Fontenay, piloté par le STIF.

### **Questions :**

11. *En gare de Bobigny Pablo Picasso, réalisera-t-on effectivement une correspondance avec la salle des billets de la ligne 5, côté nord et non coté Préfecture comme le souhaite la municipalité ?*  
(délib. Mairie de Bobigny).

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Comme cela est présenté dans le dossier d'enquête publique, le projet de gare Bobigny Pablo Picasso de la ligne 15 Est prévoit un couloir de correspondance avec la ligne 5, sous les voies du tramway T1, soit au nord de la ligne 15.

Cette correspondance permettra de desservir la ligne 5, mais aussi la gare routière existante sans avoir à traverser à niveau les voies du tramway.

### **Questions :**

12. *Selon l'emplacement proposé actuellement pour la gare de Bondy, quels aménagements seront envisagés pour optimiser les connexions avec le T 1, TZen3 et les bus compte tenu de la circulation intense autour de ce site (dito délib. Mairie de Bobigny).*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La gare de Pont de Bondy fait l'objet d'une étude de pôle, co-pilotée par Est-Ensemble et le Département de la Seine-Saint-Denis. Cette étude a pour objet de traiter les questions d'intermodalités, notamment avec les transports de surface. S'agissant du T1 spécifiquement, la Société du Grand Paris étudie l'opportunité de son déplacement sur l'un des ponts routiers immédiatement à l'est afin de mettre le tramway à niveau par rapport au futur parvis de la gare et ainsi améliorer les correspondances avec la ligne 15.

**Questions :**

13. *Fort d'Aubervilliers : la gare routière va devoir être déplacée pendant les travaux de la future gare Fort d'Aubervilliers. A l'issue de ces derniers, comment sera-t-elle reconstituée ? (obs. 367 du registre électronique).*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Pour permettre la réalisation des travaux de la gare Fort d'Aubervilliers, la gare routière existante devra être déplacée. Son fonctionnement et son accessibilité seront garantis pendant toute la durée des travaux.

A l'horizon de la mise en service de la ligne 15, la gare routière sera reconstituée selon les principes définis par les différents intervenants du pôle, à savoir, le STIF, les collectivités locales, l'exploitant de la gare routière. Ces échanges et orientations seront formalisés lors d'une étude de pôle portée par le territoire.

**Questions :**

14. *Comment sont prévus les déplacements en TC de surface entre les gares de la ligne 15 Est et les gares voisines des autres lignes.*

*En particulier, comment cela sera-t-il réalisé entre la gare de Champigny et les gares voisines (ex : Villiers Champigny) (obs 4, registre de Champigny) ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Les transports en commun de surface ne sont pas du ressort de la Société du Grand Paris. Chaque gare fait l'objet d'une étude de pôle qui a pour objet de traiter les questions d'intermodalités, notamment avec les transports de surface. Le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports en Ile de France, est associé à chacune de ses études.

Dans sa réponse formulée ci-dessous, le STIF apporte des précisions sur la manière dont est réalisé le travail de restructuration des réseaux de bus :

*« Le STIF travaille, en lien avec les collectivités locales, à la restructuration du réseau de bus. Cette restructuration prend en considération l'ensemble des besoins de déplacements (desserte des quartiers, rabattement sur les modes de transports lourds, desserte des polarités locales ou régionales...) à l'échelle d'un bassin de vie.*

*Concernant la desserte des gares, il ne s'agit pas de créer un "doublon" en surface d'un trajet offert en mode plus structurant, mais bien de ramener les usagers sur les gares et d'offrir des connexions sur plusieurs modes de transports afin de permettre le choix du mode.*

*A ce titre, il y aura plutôt des bus entre des gares de la 15 Est et les gares voisines desservies par le RER A, E ou autre, que des lignes desservant les différentes gares de la 15.*

*Par exemple, pour la gare de Champigny Centre, des lignes de bus permettront de rejoindre directement cette gare avec celles de Joinville-le-Pont ou Champigny, mais pas celle de Bry-Villiers-Champigny elle aussi desservie par la 15. »*

## **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête considère, en l'état des études actuelles, que la SGP a bien pris en compte l'intermodalité. La commission a ainsi eu l'occasion de commenter les différents dispositifs au niveau du thème 1.

Elle estime que le travail de concertation entre le STIF, la SGP, le Département et les villes est essentiel pour que les différents projets voient le jour au plus vite dans les meilleures conditions pour les utilisateurs des transports.

Elle rappelle par ailleurs son soutien à la position du STIF au niveau du passage public gratuit en gare de Rosny-Bois-Perrier et souhaite pérenniser cette gratuité en phase exploitation.

Bien qu'une interconnexion entre St Denis Pleyel et le RER D ne fasse pas partie du projet de la ligne 15 Est, la Commission d'Enquête ne peut qu'être satisfaite par le projet de passerelle porté par le territoire de Plaine Commune qui améliorera l'interconnexion de la ligne 15 avec les autres transports lourds d'Ile de France.

## ➤ Les modes actifs

Les modes actifs regroupent à la fois la marche à pied et l'usage du vélo.

Les observations déposées pendant l'enquête se concentrent majoritairement sur l'usage du vélo et les conditions nécessaires pour le favoriser comme solution de rabattement au niveau des pôles gares. Cette préoccupation est largement relayée par les associations de cyclistes, mais également par les institutionnels (conseils départementaux, communes...).

### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

« ... La nécessité d'offrir les meilleures conditions de rabattement possibles vers les gares du Grand Paris Express afin que ce nouveau mode de transport bénéficie à un maximum d'usagers. Ce rabattement devra s'effectuer prioritairement par les transports collectifs et les modes actifs. Les espaces intermodaux existants (gare routière, parking vélo, parvis, etc.) doivent être, a minima préservés ou renforcés pour anticiper les projets de transport collectif qui répondront aux besoins futurs d'accessibilité à ces pôles d'échanges. » (Cf. Registre électronique - courrier 8 du CD 94)

« Favoriser l'usage du vélo et l'accès des cyclistes en gare. Le vélo, en multipliant par trois les distances de rabattement de la marche, est le complément idéal du métro. De plus, une intermodalité bien conçue et efficace permet d'offrir une alternative crédible à l'usage des modes motorisés, source de nuisances (pollution, bruit, dégradation de la santé publique).

- Des accès cyclables lisibles et généreux doivent être prévus pour accueillir en confort et sécurité tous les types de vélos utilisés par des cyclistes divers, usagers de la gare (résidents, pendulaires, touristes). À cet égard, le cheminement doit être le plus linéaire possible, les courbes conçues pour le passage des vélos spécifiques tels que vélos cargos, tandems, vélos avec remorques. Une signalétique continue guide les cyclistes des aménagements cyclables voisins jusqu'aux quais. Les chaussées réservées aux cyclistes (pistes ou bandes) tiennent compte du stockage des vélos à l'approche du parvis de la gare. Une attention particulière en matière de gestion des flux des différents modes (marche, vélos, bus) est indispensable.

- Les abords des gares doivent offrir des places de stationnements vélos adaptées aux besoins de tous les cyclistes, usagers occasionnels ou réguliers. Ces places sont aménagées sur le cheminement naturel d'accès à la gare. Qu'il s'agisse de stationnement payant (sur abonnement ou à l'heure) ou gratuit, les accroche-vélos sont abrités de la pluie et éclairés afin de limiter les vols et dégradations. C'est pourquoi il est important que ces espaces ne soient pas relégués dans des coins sombres. Le matériel spécifique doit permettre d'accueillir tous les types de vélos.

- Le nombre de places est en corrélation avec un objectif ambitieux en terme de part modale. Ainsi selon que la gare se situe dans une zone urbaine plus ou moins dense, une fourchette de 7% à 10% des entrants en gare paraît un ratio à atteindre en première intention.

Il est indispensable de réserver des emprises foncières permettant une extension de ces parkings compte tenu de l'augmentation prévisible et souhaitable de la part des déplacements à vélo.

Par ailleurs, il convient d'aménager des espaces de vie pour les cyclistes au plus près des gares : ateliers de réparation, location, gardiennage. » (Obs. 342 du registre électronique, Mieux se déplacer à bicyclette association francilienne de cyclistes)

« Excellente initiative !

- pouvoir emprunter cette ligne avec un vélo non démonté (par exemple avec un espace en tête et queue de train pour pouvoir emprunter la rame avec son vélo comme sur les RER madrilènes) et ceci à n'importe quelle heure de la journée. Les cyclistes ne sont pas tous des touristes et l'intermodalité train-vélo permet de développer l'usage du vélo quotidien pour aller au travail. Quitte à prévoir une rame en queue qui puisse embarquer de nombreux vélos. Le vélo est appelé à se développer

grandement au cours des prochaines années pour les déplacements urbains donc autant anticiper ce développement.

- que les gares prévoient des parkings sécurisés pour les vélos

- que l'accès à la gare soit desservi par une voie verte correctement aménagée, jalonnée et répondant aux règles de l'art en la matière (cf. les préconisations du CEREMA ou les préconisations de l'AF3V) ».

(Obs. 341 du registre électronique)

-« parkings vélos sécurisés et en nombre, -voies réservées vélos pour faciliter la circulation douce autour des gares « (Obs. 365 du registre électronique, Maire adjointe Champigny).

« Le projet soumis à enquête publique ne fait pas mention de pistes ou voies cyclables mais inclut des abris et/ou des consignes « Véligo » à hauteur des stations.

1) Selon le commissaire-enquêteur, les consignes aux abords des stations ne sont accessibles qu'aux détenteurs du Pass Navigo. Peut-il être prévu des abris ou consignes (gratuits, ou payants pour un prix modique) accessibles aux voyageurs occasionnels qui utilisent un simple titre de transport. ?

2) Au niveau de la gare « Pont de Bondy », nous avons noté l'absence d'abris ou de consignes Véligo. Or cette gare est située à proximité de deux itinéraires cyclables : celui du canal de l'Ourcq très fréquenté, et celui prévu le long de la ligne du T Zen 3, qui sont/seront utilisés autant dans la semaine que pendant le week-end. Nous souhaitons que des abris (ou consignes) soient prévus également à cette gare (accessibles à tous les voyageurs munis d'un Pass Navigo ou non)

3) Les abords du pont de Bondy sont déjà bien encombrés (traversée Nord-Sud du canal de l'Ourcq, itinéraire automobile Est-Ouest de l'ex-RN3, station du tram T1, station du futur T Zen 3...). Des aménagements spécifiques sont-ils prévus pour assurer la sécurité des cyclistes et piétons se rendant à la gare de la ligne 15 « Pont de Bondy » ?

4) Lorsque les études détaillées autour des gares de la Ligne 15 – Est desservant le territoire d'Est Ensemble seront engagées, particulièrement pour ce qui a trait aux aménagements cyclables (pistes, voies) ou au stationnement des vélos (abris, consignes), les associations de Cyclistes, telle que MDB pourront-elles y être associées ? « (Courrier 2, registre de Bondy)

### Questions :

1. *Quelle vigilance sera accordée à l'accessibilité des modes actifs aux abords des gares (vélos, piétons, personnes en état de handicap, préoccupation exprimée tant par les habitants, que les associations ou les institutionnels ? (par exemple « Est ensemble » et courrier 7 en Préfecture 93).*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

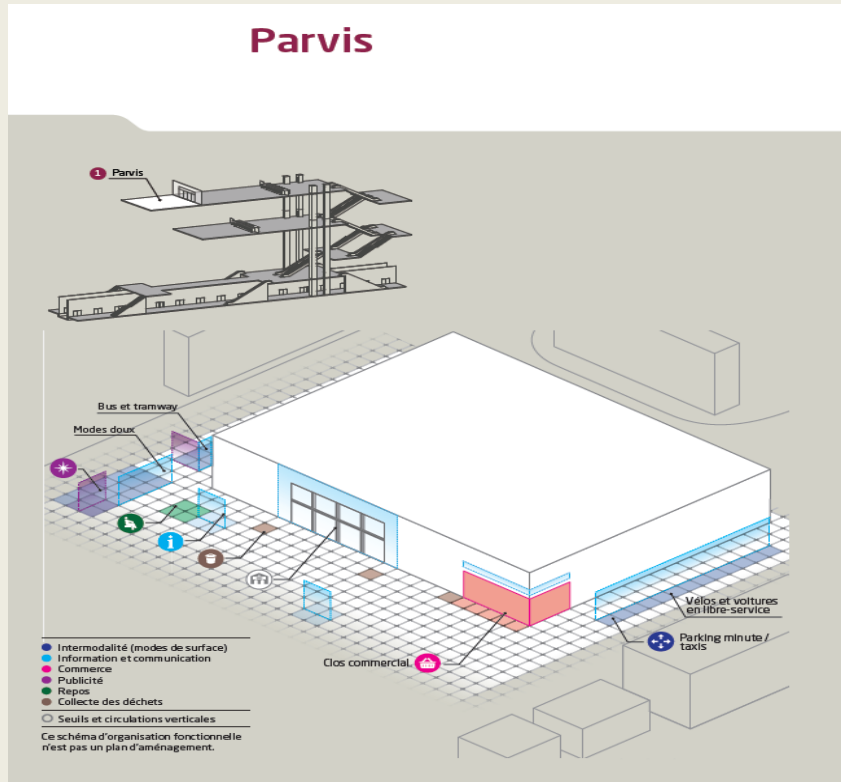
L'essentiel de la population de la métropole du Grand Paris résidera à moins de 2 kilomètres d'une gare en 2030. Dans ce contexte, la SGP entend concentrer ses efforts sur le rabattement de proximité en modes doux pour répondre aux besoins déjà constatés mais aussi de façon à susciter un développement de ces pratiques.

Conformément à la réglementation, l'ensemble des aménagements qui seront réalisés dans le cadre des projets de pôle et plus généralement du Grand Paris Express seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. La SGP sera particulièrement attentive aux réponses apportées à ces personnes présentant des besoins spécifiques. Le SGP souhaite également que le Grand Paris Express soit un terrain d'expérimentations sur ce sujet comme sur tous ceux qui composent la mobilité.

L'objectif est de créer chaque fois que possible un véritable « parvis de gare », permettant une organisation claire et sécurisée des connexions entre le nouveau réseau, les autres modes de surface et la voie publique, dans le respect des exigences réglementaires relatives à l'accessibilité.

Les parvis sont dimensionnés en adéquation avec les flux générés par le métro, les transports et les activités urbaines périphériques. La surface indicative d'un parvis est de l'ordre de 1000m<sup>2</sup> minima pour une gare courante.

Les parvis (ou toute autre forme d'espace public extérieur s'y substituant) intègrent les fonctions voyageurs suivantes :



- **L'accès public piéton**, intégrant les exigences particulières relatives à l'accessibilité des ERP (sol, pente, devers, qualité des revêtements, éclairage...);
- **L'intermodalité vélo / modes actifs** (chaque gare dispose d'une offre adaptée d'abris et de consignes à vélos, situés à moins de 70m d'un accès de gare, soit a minima 20 places en abris et 40 places en consigne);
- **L'intermodalité modes motorisés individuels** (le stationnement des 2 roues motorisées et 3 places de dépose minute a minima sont localisés au plus proche des accès à la gare);
- **Les correspondances bus et tramway** le cas échéant;
- **L'accès à un éventuel parc de stationnement public** à proximité.

Ces différentes zones concentrées au niveau des parvis seront différenciées et sécurisées selon leurs particularités (piétons, cyclistes, véhicules de convoyeurs de fonds ou de livraison, dépose minute...).



**Questions :**

2. *La commission d'accessibilité sera-t-elle sollicitée pour garantir que les aménagements retenus offriront des conditions satisfaisantes pour les personnes à mobilité réduite, tant au niveau de l'accès aux gares, aux quais et aux rames ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Rendre accessible à tous l'ensemble du réseau est un défi du Grand Paris Express. Pour ce faire, la Société du Grand Paris mise sur le dialogue, la réflexion et la recherche d'innovation.

La SGP s'est engagée, auprès des associations représentatives des différentes familles de handicaps avec lesquelles un protocole de concertation a été signé le 13 janvier 2016 (protocole rassemblant l'AFM, l'APF, l'APPT, la CFPSAA, la CORERPA, la FNATH, l'NAFAM, l'UNAPEI, l'UNISDA).

Des comités spécifiques dédiés à l'accessibilité sont prévus se tenir gare par gare et rassembleront les différents acteurs inhérents aux pôles d'échanges : notamment le représentant de la sous-commission d'accessibilité communale, membre représentant auprès de la CCDSA (Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité), mais également les collectivités, les acteurs de transports, la SGP...

L'objectif de ces comités techniques est de veiller à la continuité de l'information des voyageurs d'un mode de transport à un autre. Cet objectif s'inscrit pleinement dans le cadre de l'article N° 45 de la loi du 11 février 2005, relatif à la chaîne du déplacement.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris a établi un « Programme d'information voyageurs » lui permettant de déployer une même signalétique dans les gares et les trains du nouveau réseau, intégrant notamment des informations sur l'accessibilité physique des lignes ferrées en correspondance (métro, RER, train).

Ce sujet est traité en collaboration avec le STIF, à des fins de cohérence entre les informations délivrées sur les différents réseaux. A noter que ces informations devraient également pouvoir être accessibles via les différents outils de préparation au voyage proposés par les acteurs des transports franciliens (STIF, opérateurs).

**Questions :**

3. *Pour parvenir aux gares, peut-on prévoir un jalonnement sur voie verte correctement conçu comme le préconise l'AF 3V ? (dito obs. 341, 357 et 365 du registre électronique et ville de Noisy le Sec) ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La prise en considération du vélo sera une priorité pour la SGP dans le cadre des études de pôle.

La question du jalonnement à l'attention des piétons comme des cyclistes fait partie du cahier des charges des études de pôle.

Les partenaires veilleront à s'inspirer des bonnes pratiques pour concevoir les espaces publics et les systèmes d'information.

**Questions :**

4. *Comment la problématique des accès vélos est-elle intégrée dans le projet ? (pistes cyclables, stationnement libre ou payant en gare et sécurité pour les déplacements des cyclistes et piétons principalement sur le Pôle Pont de Bondy mais pas uniquement) ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Le STIF a communiqué à la SGP ses préconisations pour définir la capacité des parcs vélos sur les pôles du Grand Paris Express dans le cadre du dispositif Véligo. Des consignes sécurisées et payantes ainsi que des abris vélos simple et couverts seront proposées sur chaque pôle.

Dans certains cas, l'offre de stationnement en consigne sera positionnée au sein même de la gare. Les collectivités pourront décider de compléter cette offre avec leur mobilier si elle le souhaite.

Pour compléter l'offre de service, la SGP souhaite lier un partenariat avec le service Vélib' et conduire des expérimentations pour promouvoir l'usage du vélo et éventuellement du vélo électrique notamment par la proposition de nouveaux services (réparation, apprentissage...).

**Questions :**

*Est-il prévu des accès cyclables lisibles et généreux pour accueillir en confort et sécurité tous les types de vélos (vélos cargos, tandems, vélos avec remorques) ? (registre électronique obs.342).*

5. *Est-il prévu des emplacements ou consignes sécurisés pour les vélos (registre électronique obs.341, 358), voire des espaces dédiés au vélo ?*
6. *Peut-on prévoir des accroche vélos, accessibles aux voyageurs occasionnels, et donc distincts des consignes Véligo, qui soient en nombre suffisant, abrités de la pluie, et éclairés ? (dito obs. 342 du registre électronique).*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Des installations sont prévues dans chacune des gares du Grand Paris Express, consignes sécurisées dans l'enceinte de la gare ou à immédiate proximité et abris couverts avec arceaux sur le parvis, permettant aux usagers de déposer leur vélo en toute sécurité, avant d'entreprendre leur voyage.

Les besoins en stationnements vélos (abris et consignes) ont été estimés gare par gare par le Stif, en fonction des besoins de la population et de la desserte/accessibilité des gares. Ainsi, chaque gare disposera a minima :

- D'une consigne collective vélos « Véligo », d'une capacité de 40 places minimum,
- D'abri-vélos, d'une capacité de 20 places minimum.

Les consignes collectives seront fermées, sécurisées, vidéo surveillées et accessibles par Pass Navigo.

Les abris vélos seront couverts, éclairés et en libre accès.

Le nombre de place de stationnement pour les vélos prévu par le STIF s'appuie sur des perspectives volontaristes de développement de l'usage du vélo que la SGP soutient.

Il appartient aux collectivités de compléter cette offre avec leur mobilier si elle le souhaite.

**Questions :**

7. *Peut-on élargir le périmètre de développement des vélos en libre-service du type « Vélib », en liaison avec le réseau des gares du Grand Paris Express ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La SGP souhaite nouer un partenariat avec le syndicat qui sera en charge du service Vélib' et qui est actuellement en cours de renouvellement.

Il n'est pas prévu de développer une réponse propre au Grand Paris Express pour ce qui concerne l'offre de vélo en libre-service.

**Questions :**

8. *Pourra-t-on embarquer son vélo (sans avoir à le démonter) à bord de certains wagons, soit en tête soit en queue de rame ? (exemple des RER madrilènes) ? (registre électronique obs.341, 350, 357, 358).*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Des consignes collectives vélo et des abri-vélo sont prévus par la Société du Grand Paris dans les gares ou sur les parvis, ce qui permettra de venir avec son vélo à la gare et de le laisser en toute sécurité.

En revanche il n'est pas prévu de transporter son vélo dans les rames du Grand Paris Express. Le Stif a émis un avis défavorable sur ce point.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

Dans le cadre des modes actifs et de leur développement, les différentes dispositions qui sont prévues au niveau des gares, sur leur parvis ou à proximité, apparaissent à la commission, de nature à les favoriser. Ils sont bien complémentaires aux transports en commun.

Par ailleurs la Commission d'Enquête encourage toutes les dispositions qui seraient prises pour faciliter les déplacements des piétons, et notamment des personnes en situation de handicap, y compris au regard d'une signalétique bien adaptée.

Concernant la partie vélo, ces différents aspects apparaissent importants à la Commission d'Enquête. Elle appelle à les favoriser :

- Développement du système de location de vélos à la demande « Vélib » ;
- Développement des consignes Véligo mais également des consignes gratuites en nombre suffisant pour les voyageurs occasionnels non détenteurs de pass Navigo ;
- Réflexion sur la possibilité d'embarquer des vélos dans les rames

En effet il apparaît pertinent à la commission de revoir la possibilité d'embarquer les vélos pour bénéficier de la continuité de leur utilisation (au minimum le week-end, les vacances et à certains horaires hors heures de pointe).

La Commission d'Enquête encourage donc le STIF à réexaminer sa position sur les vélos dans les rames de la ligne 15 Est, et plus globalement sur le Grand Paris Express.

## **Thème 5 : Divers**

Ce thème rassemble les points abordés qui n'entrent pas dans les précédents thèmes..

Il s'agit ainsi d'observations très diverses, portant sur des considérations générales sur les transports en Ile-de-France et l'urbanisation francilienne, et des références ponctuelles à certains projets municipaux.

Ainsi, soit elles n'appellent pas de questions particulières, soit elles sont « hors sujet » par rapport à l'objet de l'enquête.

Toutefois, de nombreuses observations sur la commune du Perreux-sur-Marne font état de la révision récente du PLU et d'une OAP n°3 gare (GNL) qu'elles rejettent.

### ➤ **OAP n°3 gare de Nogent (GNL) au Perruex-sur-Marne**

#### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

« Dans le cadre de la seconde enquête publique relative au projet de Grand Paris Express la mairie évoque dans l'OAP n°3 Gare de Nogent des informations dont on imagine des perspectives colossales et complexes difficiles à appréhender. Les résultats d'un tel projet impactent le secteur UEa en lien avec le PLU le secteur de la nouvelle gare s'étendant dans un rayon d'environ 800m. La lecture de l'OAP n°3 aborde le sujet succinctement en lien avec le projet idéologique et utopique du plus gros projet de réseau de transports publics urbain d'idf. La réalisation de la future gare aura pour conséquences techniques des expropriations...Il est d'actualité de rappeler que tout propriétaire est propriétaire non seulement de la surface de sa propriété mais également du sous-sol (tréfonds). La société du Grand Paris a commencé à acquérir des parcelles depuis le 30/10/2012 les besoins étant d'environ 6000 parcelles. Les riverains inquiets insistent sur l'identification avant construction de la présence éventuelle d'argile gonflante au droit de la parcelle afin d'éviter effondrement et détérioration...(…) Nous refusons le projet OAP n°3 gare (GNL)...» (Obs. R1/22)

#### **Questions :**

1. *Pouvez-vous indiquer en quoi la ligne 15 Est interfère avec cet OAP ?*

#### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Aucun ouvrage du Grand Paris Express ne s'implante sur le territoire communal de Nogent-sur-Marne. A ce titre, le PLU de Nogent-sur-Marne n'est pas visé par la mise en compatibilité pour la réalisation du Grand Paris Express.

Dans le cadre de l'élaboration de son PLU, la commune de Nogent-sur-Marne a profité du projet du Grand Paris Express pour envisager une évolution urbaine autour du pôle de gare. Cette évolution sera mise en œuvre à l'initiative et sous la responsabilité de la collectivité, dans le cadre de sa compétence en matière de droit du sol sur son territoire.

**Questions :**

2. *Quelles expropriations sont envisagées, par la SGP, à cet endroit et en quoi cela impacte –t-il le secteur UEa au Perreux-sur-Marne ?*

**Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La future gare de Nogent-le-Perreux impacte un parking et un immeuble tel que précisé dans le dossier d'enquête publique.

Aucun ouvrage du projet du Grand Paris Express ne s'implante en secteur UEa du PLU du Perreux-sur-Marne. Ainsi, ce secteur du PLU n'est pas concerné par le présent dossier de DUP et de mise en compatibilité.

**Commentaires de la Commission d'Enquête**

La réponse apportée par la SGP montre clairement que l'OAP 3 n'est pas lié à la ligne 15 Est. Il appartient donc à la ville du Perreux de gérer les impacts.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache  
Présidente de la Commission d'Enquête



André Goutal  
Membre titulaire



Jacky Hazan  
Membre titulaire



Brigitte Bellacicco  
Membre Titulaire



Jean-François Biechler  
Membre Titulaire





## **EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES VILLES DE SAINT-DENIS, AUBERVILLIERS, PANTIN, DRANCY, BOBIGNY, NOISY-LE-SEC, BONDY, ROSNY-SOUS-BOIS, FONTENAY-SOUS-BOIS ET LE PERREUX-SUR-MARNE**

L'enquête publique concerne également la mise en compatibilité de 10 Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des 13 communes concernées par le projet.

Ceux-ci sont modifiés pour permettre la réalisation du projet de la ligne 15 Est. La déclaration d'utilité publique emporte ces modifications.

Les ajustements nécessaires des PLU locaux concernent pour l'essentiel l'introduction de la notion de "Construction et Installation Nécessaire Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif" (CINASPIC). Ces mises en compatibilité sont ressenties par la population comme une exonération démesurée aux règles urbaines locales en faveur du Grand Paris Express.

Une observation générale sur le principe de mise en compatibilité a été déposée, sans pour autant être reliée aux modifications particulières envisagées sur une commune en particulier.

C'est la raison pour laquelle la commission la présente dans le cadre d'un chapitre commun à tous les dossiers de mises en compatibilité.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

« Par cette enquête est également concernée la mise en conformité du PLU, on peut s'interroger sur le fait que cette mise en conformité intervienne alors même que le PLU de Rosny-sous-Bois vient d'être révisé et fort discuté, et que les articles modifiés concernent les points les plus tendus de ces discussions : les hauteurs, les implantations en retrait de la voie publique et les cœurs d'îlot protégés. Sachant que ces modifications autoriseront le Grand Paris à faire ce qu'ils veulent, on doit s'opposer à cette décision et qu'il serait préférable d'en discuter plus avant. (Obs. 354 du registre électronique).

#### *Questions :*

1. « *Sur les espaces verts: inquiétudes devant le manque d'espaces verts prévus aux abords des installations de la ligne 15. Ainsi, à Bobigny (PLU), les nouvelles rédactions sur les plantations (UA13, UC13, UD13...) "les règles ne s'appliquent pas à GPX" (pièce I 1.4: pourquoi avec GPX tous les abattages d'arbres seraient ils autorisés, tout arbre abattu ne serait pas replanté, tout espace libre ne serait pas planté? « (obs. R1/2, registre de Préfecture de Seine St Denis).*
  - *Quelles garanties apporter pour que ces dispenses soient exclusivement réservées aux besoins du projet ?*
  - *Y aura-t-il des échanges organisés avec les collectivités concernées, les associations, les riverains, y compris une fois la ligne 15 Est réalisée ?*

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

Les adaptations apportées aux PLU visent uniquement à ne pas interdire l'implantation des gares et des ouvrages du Grand Paris Express. Au regard des caractéristiques techniques du projet (contraintes des ouvrages en sous-sol, besoin de création de parvis et d'espaces publics donnant accès aux gares...), chaque composante du projet fera l'objet de mesures spécifiques d'insertion urbaine et paysagère au regard de chaque site d'implantation. Ces mesures seront notamment définies par les architectes en charges des gares, dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre du projet. Par ailleurs des mesures de compensation sont mises en place par la SGP sur l'ensemble du réseau pour recréer les espaces arborés ou plantés impactés par la réalisation des ouvrages. Ces mesures de compensation vont bien au-delà du simple remplacement des espaces plantés avec pour ambition une création de nouveaux espaces naturels bien supérieure à ceux supprimés.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, la Commission d'Enquête considère que la réalisation de la ligne 15 Est nécessite, à minima, une adaptation des POS/PLU locaux, justifiant les enquêtes de mises en compatibilité des documents d'urbanisme pour 10 des 13 communes, qui ont fait l'objet d'un examen conjoint avec les services concernés.

Elle pense que les différents cahiers des charges des études de pôles, des gares et du SMR, cadrent les interventions de la SGP en matière d'insertion urbaine, architecturale et paysagère sur chaque site concerné et leurs réalisations seront coordonnées avec les collectivités. Par ailleurs, des mesures de compensation paysagère supérieures aux sujets impactés seront coordonnées sur l'ensemble du tracé pour recréer des espaces arborés ou plantés.

Les craintes légitimes exprimées par la population ne paraissent pas fondées.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache  
Présidente de la Commission d'Enquête




André Goutal  
Membre titulaire



Jacky Hazan  
Membre titulaire



Brigitte Bellacicco  
Membre Titulaire



Jean-François Biechler  
Membre Titulaire



**EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE SAINT-DENIS - POS**

Aucune observation n'a été déposée concernant le dossier de mis en compatibilité de la commune.

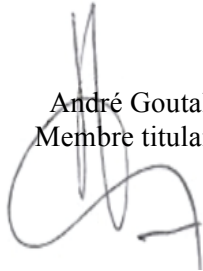
Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache  
Présidente de la Commission d'Enquête



André Goutal  
Membre titulaire



Jacky Hazan  
Membre titulaire



Brigitte Bellacicco  
Membre Titulaire



Jean-François Biechler  
Membre Titulaire



**EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE SAINT-DENIS - PLU**

Aucune observation n'a été déposée concernant le dossier de mis en compatibilité de la commune.


Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache  
Présidente de la Commission d'Enquête



André Goutal  
Membre titulaire



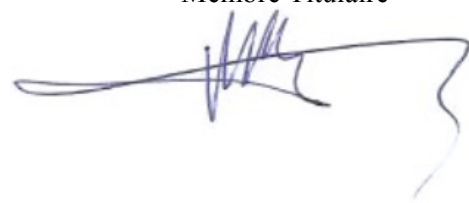
Jacky Hazan  
Membre titulaire



Brigitte Bellacicco  
Membre Titulaire



Jean-François Biechler  
Membre Titulaire



**EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE D'AUBERVILLIERS**

Aucune observation n'a été déposée concernant le dossier de mis en compatibilité de la commune.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

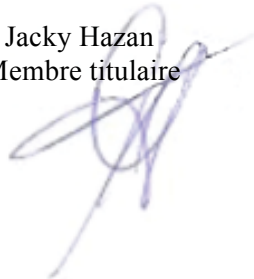
Marie-Claire Eustache  
Présidente de la Commission d'Enquête



André Goutal  
Membre titulaire



Jacky Hazan  
Membre titulaire



Brigitte Bellacicco  
Membre Titulaire



Jean-François Biechler  
Membre Titulaire



**EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE PANTIN**

Aucune observation n'a été déposée concernant le dossier de mis en compatibilité de la commune.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache  
Présidente de la Commission d'Enquête



André Goutal  
Membre titulaire



Jacky Hazan  
Membre titulaire



Brigitte Bellacicco  
Membre Titulaire



Jean-François Biechler  
Membre Titulaire



**EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE DRANCY**

Aucune observation n'a été déposée concernant le dossier de mis en compatibilité de la commune.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache  
Présidente de la Commission d'Enquête

André Goutal  
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco  
Membre Titulaire

Jacky Hazan  
Membre titulaire

Jean-François Biechler  
Membre Titulaire

**EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE BOBIGNY**

Aucune observation n'a été déposée concernant le dossier de mis en compatibilité de la commune.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache  
Présidente de la Commission d'Enquête



André Goutal  
Membre titulaire



Brigitte Bellacicco  
Membre Titulaire



Jacky Hazan  
Membre titulaire



Jean-François Biechler  
Membre Titulaire



**EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE NOISY-LE-SEC**

Aucune observation n'a été déposée concernant le dossier de mis en compatibilité de la commune.

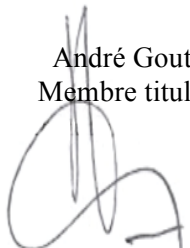
Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache  
Présidente de la Commission d'Enquête



André Goutal  
Membre titulaire



Jacky Hazan  
Membre titulaire



Brigitte Bellacicco  
Membre Titulaire



Jean-François Biechler  
Membre Titulaire



**EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE BONDY**

Aucune observation n'a été déposée concernant le dossier de mis en compatibilité de la commune.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache  
Présidente de la Commission d'Enquête



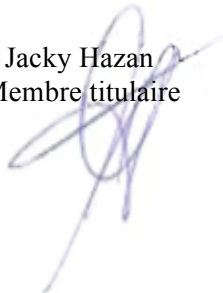
André Goutal  
Membre titulaire



Brigitte Bellacicco  
Membre Titulaire



Jacky Hazan  
Membre titulaire



Jean-François Biechler  
Membre Titulaire





**EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE ROSNY-SOUS-BOIS**

Aucune observation n'a été déposée concernant le dossier de mis en compatibilité de la commune.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache  
Présidente de la Commission d'Enquête




André Goutal  
Membre titulaire

Brigitte Bellacicco  
Membre Titulaire



Jacky Hazan  
Membre titulaire



Jean-François Biechler  
Membre Titulaire


**EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE ROSNY-SOUS-BOIS – PLU révisé**

Aucune observation n'a été déposée concernant le dossier de mis en compatibilité de la commune.

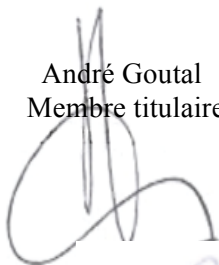
Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache  
Présidente de la Commission d'Enquête



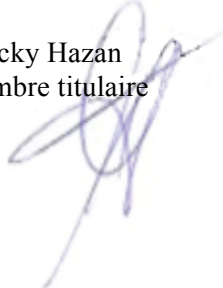
André Goutal  
Membre titulaire



Brigitte Bellacicco  
Membre Titulaire



Jacky Hazan  
Membre titulaire



Jean-François Biechler  
Membre titulaire



## **EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DE FONTENAY-SOUS-BOIS**

Aucune observation n'a été déposée concernant le dossier de mise en compatibilité de la commune.

Monsieur le Maire a toutefois indiqué que ce dossier de mise en compatibilité était sans objet sur sa commune.

La Commission d'Enquête a donc transmis cette remarque au pétitionnaire qui apporte la réponse suivante :

### **Réponse et commentaires techniques de la SGP :**

La ville de Fontenay-sous-Bois a entrepris une procédure de révision générale de son PLU. Dans ce cadre, les règles de construction du PLU issu de la procédure de révision sont en effet explicitement compatibles avec l'implantation de l'infrastructure de transport du Grand Paris Express sur le territoire communal.

### **Commentaires de la Commission d'Enquête**

La Commission d'Enquête prend note de la remarque et de la réponse de la SGP.


Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache  
Présidente de la Commission d'Enquête --




André Goutal  
Membre titulaire



Jacky Hazan  
Membre titulaire



Brigitte Bellacicco  
Membre Titulaire



Jean-François Biechler  
Membre Titulaire

**EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DE LA VILLE DU PERREUX-SUR-MARNE**

Aucune observation n'a été déposée concernant le dossier de mis en compatibilité de la commune.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016


La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache  
Présidente de la Commission d'Enquête

  
André Goutal  
Membre titulaire

  
Jacky Hazan  
Membre titulaire

  
Brigitte Bellacicco  
Membre Titulaire

  
Jean-François Biechler  
Membre Titulaire



## CHAPITRE 4

## ANNEXES



## ANNEXES

Elles concernent les pièces venant compléter ce rapport, pour une compréhension exhaustive de son contenu.

Sont ainsi présentées, dans le cas du présent rapport :

- le dépouillement exhaustif des observations et courriers déposés lors de l'enquête publique, avec leur ventilation selon les six thématiques concernant l'enquête DUP et celles concernant les enquêtes de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 10 communes présentées dans ce rapport, dans le chapitre 3. Un second tableau de dépouillement concernant les courriels déposés sur le registre dématérialisé
- et le procès verbal de synthèse établi à l'issue de l'enquête.

Le mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage est joint, dans son intégralité dans le volume 3 « pièces jointes ». En effet, les réponses apportées à chaque thème et sous-thème ont été systématiquement intégrées dans la partie « réponses et commentaires techniques de la SGP » dans le chapitre 3 du présent rapport, « examen des observations ».

Il serait ainsi redondant de replacer ici le mémoire en réponse.

**Les annexes se différencient des pièces jointes** qui sont destinées à l'autorité organisatrice de l'enquête et regroupent, dans un document distinct, document 3 « pièces jointes » :

l'ordonnance de désignation de la Commission d'Enquête, l'arrêté inter-préfectoral, les certificats d'affichage, les contrôles effectués, les parutions officielles dans les journaux, les mesures de publicité complémentaire, le compte-rendu des trois réunions publiques réalisés par la Commission d'Enquête et leur verbatim, le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage et ses annexes, les courriers échangés sollicitant le report de la date de remise du présent rapport.





## **DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS**



**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers			
<b>COMMUNE DE SAINT-OUEN</b>																
R1/1			22/6			x										
R1/2			23/6				x				x					
	1		27/6			x										
<b>COMMUNE DE SAINT-DENIS</b>																
R1/1			24/5						x							

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers			
R1/2			25/6			x				x		x			<p><b>Mme Claudine Sanchez, 17 Boulevard Finet, 93200 Saint-Denis</b></p> <p>La résidence des 13 à 17 Boulevard Finot est mitoyenne de la parcelle sur laquelle le projet indique "Puits OA 330" et "Sortie du tunnelier phase 1". Une démarche a été déjà faite auprès de la SGP (via la démarche Quartier Pleyel) pour que le puits OA 330 soit décalé vers l'Ouest et constate avec satisfaction que l'enquête L15 Est a agrandi la zone jusqu'à la rue de Saint-Denis à Saint-Ouen ce qui permet ce déplacement.</p> <p>Depuis mai 2015, la construction du puits du Boulevard Anatole France (ligne 14) a débuté et ce chantier est encore actif ce jour et est l'objet de fortes nuisances.</p> <p>Les habitants de notre résidence sont voisins d'une parcelle fortement boisée et peuplée de nombreux oiseaux. Il y des jeunes enfants et des personnes malades dans la résidence tous redoutent l'installation d'un chantier long avec très fortes nuisances : poussière, bruits, vibration et déplacement de nombreux camions.</p> <p>Nous demandons que la construction du puits OA 330, du puits de sortie du tunnelier ainsi qu'une éventuelle boîte de jonction technique soit décalée vers l'Ouest</p>
<b>COMMUNE D'AUBERVILLIERS</b>															
R1/1			24/6			x				x					<p><b>M. Digoïn</b></p> <p>Il faut accélérer la mise en œuvre du projet au risque de faire baisser la Valeur Actuelle Nette (VAN). Les impacts des cumuls d'opérations sur la vie locale (commerce, transport) doivent être affinés, en particulier au niveau de mairie d'Aubervilliers avec les travaux ligne 12 et ligne 15 Est et au Fort d'Aubervilliers, avec les travaux ligne 15 Est, la Zac du Fot et la requalification de la RN2 par le Département.</p>
<b>COMMUNE DE DRANCY</b>															
R1/1			26/5					x							<p><b>Tatou Arezki Drancy</b></p> <p>J'aimerais que la station de métro Drancy soit en centre ville</p>
R1/2			26/5					x							<p><b>Mme GUILMEZ Drancy</b></p> <p>Nous habitons drancy depuis 10 ans et nous étions contents du projet de la ligne. Malheureusement cette ligne sera trop loin du centre ville...</p>
R1/3			26/5					x							<p><b>M. GUILMEZ Drancy</b></p> <p>Quel dommage pour le cœur de Drancy. Nous habitons près du centre ville et travaillons sur Paris ...Le centre ville est trop loin de la gare. J'espère que le projet sera réétudié car le centre ville est très mal desservi.</p>



**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
R1/16			14/6					x	x						Mme <b>Jacqueline Berteau</b> Je souhaite avoir un métro qui nous amène directement à Paris. Le projet du Grand Paris n'est pas le cas...
R1/17			14/6					x	x						<b>M. et Mme Amaury Jean Claude et Paulette</b> Nous souhaitons avons le métro dans notre ville importante...
R1/18			14/6					x	x						<b>Mme Marianne Moine</b> On n'en peut plus de devoir les subir les bouchons pour approcher de la gare RER B...ça nous arrangerait la vie cette ligne 15 en centre ville
R1/19			14/6					x	x						<b>Manon Coacolo (?)</b> Un an après le déroulement de la COP21 ... il serait mis un terme à la pollution provenant des gaz d'échappement. C'est bien l'objectif d'une ligne de métro..
R1/20			14/6					x	x						<b>Myriam Nait Rabah</b> La ville de Drancy est coupée par les voies de chemin de fer et c'est une vraie frontière à franchir par les deux seuls ponts...
R1/21			14/6					x	x						<b>Fertane Sonia</b> un trajet rallongé d' 1,,2 km ça rajoute 1 minute et demi de temps de transport cela représente peu de choses pour des drancéens qui doivent perdre 20 à 30 mn dans le bus...
R1/22			14/6					x	x						<b>Soria El Chaba</b> Je suis étudiante...il faudrait vraiment améliorer l'accès aux universités ...ligne 15 en centre ville...
R1/23			14/6					x	x						<b>Jordan Quillon (?)</b> ...devenir un métro permettrait à nos chomeurs de trouver un emploi plus facilement...
R1/24			14/6					x	x						<b>Cherifi Mehdi</b> On ne veut pas du prolongement de la ligne 5...on veut la ligne 15... un métro
R1/25			15/6				x		x						<b>Belkacem (?) Yamina</b> ...Le métro permettrait de se déplacer plus rapidement surtout quand on est en recherche d'emploi ou étudiant. J'attends ce métro avec impatience...
R1/26			15/6				x		x						<b>Sogo Sabrina(?)</b> Le métro permettrait à ma fille dans quelques années à mieux se déplacer. Oui oui et oui au métro
R1/27			15/6					x	x						<b>Mme Brian Christiane</b> La ville est mal desservie et le métro possibilité de transport

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers			
R1/28			15/6			x			x							
R1/29			15/6			x			x							
R1/30			15/6					x								
R1/31			15/6					x								
R1/32			15/6					x								
R1/33			15/6					x								
R1/34			15/6					x								
R1/35			15/6					x								
R1/36			15/6			x										
R1/37			15/6					x								
R1/38			16/6					x								
R1/39			16/6					x								
R1/40			16/6					x								

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers			
R1/41			16/6					x	x							Anonyme La ville de drancy mérite un moyen de transport pour tous
R1/42			16/6					x	x							<b>Soldani Robera(?)</b> Etudiante à Creteil cela fait 3 ans que je suis obligée de prendre le tramway puis trois métros pour me rendre en cours...
R1/43			16/6					x	x							Anonyme A la recherche d'un emploi le fait d'obtenir un métro à Drancy en centre ville faciliterait mes trajets...
R1/44			16/6					x	x							<b>Jacquelins Ribas</b> Drancy est une ville très agréable...donc un métro en centre ville ne saurait être que bénéfique pour nous Drancéens
R1/45			16/6					x	x							<b>Armel Bachalu</b> On souhaite enfin obtenir un métro en centre ville de drancy
R1/46			16/6					x	x							<b>Mme ELBA étudiante en urbanisme</b> Drancy souffre du poids des emprises ferroviaires qui génèrent déjà des nuisances multiples. La zone centrale de la ville est la moins impactée par cette (...) de SNCF fret et donc celle qui a le plus fort potentiel d'urbanisation résidentielle. Il faut donc conforter cette position par la desserte du centre ville par la ligne 15 du metro...
R1/47			16/6					x	x							<b>A. Ramos</b> ... A pied on serait à 10 mn d'une gare en centre ville de Drancy + gain de temps car liaison directe avec lieu de travail...
R1/48			16/6					x	x							<b>M.F Borel(?)</b> ...Nous souhaitons enfin le métro dans notre ville de drancy
R1/49			16/6					x	x							<b>Brigitte Muylaert</b> Est-ce normal que les Drancéens soient obligés de prendre un RER bondé ou d'aller en bus à Bobigny... Si on parle de pollution, le bus et la voiture pour accéder au métro ne favorisent pas l'écologie...
R1/50			16/6					x	x							<b>M. Czalezynski Jean Marc</b> Il est inquiétant de constater que certaines villes limitrophes (Bondy ou Bobigny) vont être sur dotées alors que notre ville est(...) contournée.... Comment pouvez vous justifier cette absence de moyens de transport non polluants
R1/51			16/6					x	x							<b>M. Czalezynski Marc</b> Différence sur le nombre d'habitants Drancy/Bobigny...Bobigny possède actuellement 1 métro et 2 stations en rajouter deux ne changerait rien pour eux et Drancy zero...Le trajet de cette ligne 15 suivra point par point le trajet du tramway, ce qui ne servira qu'à très peu de monde...
R1/52			17/6					x	x							<b>M. et Mme BRU (Ronald) Jilisible...</b> Je trouve indispensable ce metro sur le ville...



**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers			
R1/53			17/6					x	x							M. et Mme Burgat Nous avons besoin du métro dans notre ville car le centre est loin d'une gare...
R1/54			17/6					x	x							Biric Marjia (?) Notre ville rajeunit...Cette nouvelle génération a besoin d'un accès direct à l'enseignement supérieur sans être pénalisée par une mauvaise desserte.
R1/55			17/6					x	x							Claude Camard Je trouve plus pertinent de favoriser le centre de Drancy..
R1/56			17/6					x	x							M. Carboliri- M. Mele- M. Silva- M. Delpoix Nous sommes désireux d'avoir le métro à Drancy..
R1/57			17/6					x	x							M Allak et Mme Allini(?) Nous avons besoin du métro dans notre ville car le centre est loin des gares...
R1/58			17/6					x	x							Mme Brion et M. et Mme Brion Monsieur le maire, se serait primordial d'avoir le métro sur Drancy...
R1/59			17/6					x	x							Pierre et Françoise Saturnin Pour les jeunes et pour les anciens, Drancy attend son métro, c'est une réelle nécessité.
R160			18/6					x	x							M. Brunet Daniel, 14 b av Jean Jaurès, 93700 Drancy Demande le métro afin de visiter mes clients sur Paris et banlieue
R1/61			18/6					x	x							M. et Mme Brunnetal, 148 av Jean Jaurès, 93700 Drancy. Demande le métro pour mes déplacements à Paris
R1/62			18/6					x	x							Mme s. Borreca Le métro en coeur de ville améliorerait le quotidien des drancéens...accessibilité à l'emploi et aux grandes écoles...
R1/63			18/6					x	x							Patud (?) Les Drancéens meritent d'avoir le métro en centre ville comme les Balbiniens ou autres...
R1/64			18/6					x	x							Gilles A. Je souhaite que le métro puisse venir en centre ville...
R1/64			18/6					x	x							Illisible ...Il serai plus judicieux de faire passer le métro le plus près possible du centre ville...
R1/65			18/6					x	x							M. Certal Manuel 27 rue René Thillier Drancy Je souhaite que le métro arrive en centre ville de Drancy

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
R1/66			18/6					x	x						Mme Sousa Lucinda Je souhaite que le métro arrive en centre ville de Drancy
R1/67			18/6			x			x						M. Buisson Francis 4 rue des amandiers Drancy Le métro est nécessaire pour l'accès au travail...les démarches administratives...pour mon entreprise de plomberie que les ouvriers puissent travailler avec des horaires plus souples avec moins de temps de transport...
R1/68			18/6					x	x						M. Chate R 25 b rue Jules aufret ...Je me battraï pour le métro arrive en centre ville
R1/69			18/6				x		x						Illisible Je suis en demande et attente d'une ligne pour faciliter mes déplacements....
R1/70			18/6					x	x						Illisible Je voudrais avoir le métro à Drancy, je suis âgé et ne vais pas pouvoir conduire longtemps
R1/71			18/6					x	x						Illisible Je suis pour la station de Drancy centre
R1/72			18/6					x	x						Dissong Jeannette Je soutiens le projet de demande d'une station de métro dans le centre de Drancy
R1/73			18/6					x	x						Bellili Mohand ...J'appuie la demande du maire pour que Drancy soit desservie par le métro
R1/74			20/6					x	x						Anonyme Il est important que Drancy soit desservie par le métro...nous sommes trop délaissés dans cette ville...Je soutien le projet
R1/75			20/6					x	x						Anonyme ...La liaison de banlieue à banlieue est bien une nécessité et la partie centrale de drancy concerne le tiers des habitants...Deux bonnes raisons pour la ligne 15 ...ait une station en centre ville
R1/76			20/6					x	x						Anonyme Je soutiens le projet du métro du Grand Paris pour que la ligne 15 arrive à Drancy alors 200% pour la ligne 15
R1/77			20/6					x	x						Anonyme ON NE VEUT PAS DE LA LIGNE 5 ON VEUT LA LIGNE 15
R1/78			20/6			x			x						Alassin... illisible Nous avons besoin de la ligne 15...je soutiens ce projet
R1/79			20/6					x	x						M. et Mme Camus Je soutiens le projet pour avoir le métro à Drancy

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
									1	2	3	4	5		
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
R1/80			21/6					x	x						M. et Mme La Franc (?) illisible Oui à la ligne 15 c'est l'avenir de Drancy sortir la voiture ...c'est galère
R1/81			21/6					x	x						M. et Mme Benzakin Au vu du nombre d'habitants, au vu du trafic à Drancy, c projet de métro semble incontournable...favorable
R1/82			21/6			x									illisible Je soutiens le projet de métro pour l'avenir de mes petits enfants...
R1/83			21/6					x	x						Maria...illisible D'accord pour le projet de métro à Drancy
R1/84			21/6					x	x						signature illisible Je soutiens le projet de métro en centre ville
R1/85			21/6			x			x						M. Champion Antoine (?) Ce projet serait une grande réussite pour notre ville ...afin d'éviter la pollution...afin de me rendre sur Paris
R1/86			21/6			x			x						Mme illisible Giovanni Je soutiens le projet du Grand Paris qui nous sera d'une grande utilité
R1/87			22/6					x	x						Famille Kerri Abdelkader, Laurence, Maud, Manon, 280 route de Stalingrad -Drancy Je suis pour le métro à Dancy
R1/88			22/6					x	x						M. et Me Irien (?)2 allée des (?) Drancy ...Drancy est oublié nous sommes maudits, peut on avoir encore un peu d'espoir.....
R1/89			22/6					x	x						Mme Gun ...il est nécessaire d'avoir un métro en centre ville de Drancy
R1/90			22/6					x	x						Mme Krimi Je pense à l'avenir de mes petits enfants...Drancy a besoin du métro ...
R1/91			22/6				x		x						illisible (Kanarian (?) Je pense que c'est un très bon projet
R1/92			22/6					x	x						"Buiteau (?) Il faut absolument un métro à Drancy pour toute la population pour les déplacements travail
R1/93			22/6					x	x						Mme Kheadidje C'est très important pour nous Drancéens .. Ce métro

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers			
R1/94			22/6					x								M et Mme Hirmanpour(?) Le métro en centre ville de Drancy est indispensable..Il ne s'agit pas d'un luxe mais d'un moyen de transport indispensable
R1/95			22/6					x								M. Nordine Belgonari(?) Pour nous drancéens, l'arrivée du métro en centre ville serait synonyme de justice et d'équité. Pensons à la génération future
R1/96			22/6					x								Mme Bosek ...oui à la ligne 15 en centre ville de Drancy
R1/97			22/6					x								Mme Benadette Zarca La ligne 15 constituera un gain de temps précieux ...sans avoir à utiliser son véhicule personnel et être confronté aux problèmes de
R1/98			22/6					x								Mme Christine Abrial Il est vraiment nécessaire que la ligne 15 soit au centre de Drancy...je gagnerais facilement 3/4 d'heure si la gare était sur Drancy
R1/99			22/6					x								Anonyme Le métro est nécessaire pour Drancy, pour tout le monde
R1/100			22/6					x								Horcarl(?) Le métro est une nécessité à Drancy
R1/101			22/6					x								Nadir Ouharti ...Je me battraï corps et âme pour le métro en centre ville ...conditions indispensables au" vivre ensemble"
R1/102			22/6					x								Mme Graziella Nataninni (?) Le métro serait une bonne chose pour notre ville...
R1/103			22/6					x								M. Mohamed Magouri (?) ...il faut à moyen terme un moyen de transport en centre ville C'est possible en avant la ligne 15
R1/104			22/6					x								Mme Peggy Zaïre (?) on en a assez d'être oublié on veut le métro à Drancy pour nos enfants et petits enfants?
R1/105			22/6					x								M. Mathieu Padley Le métro est une nécessité un besoin pour Drancy, nous avons besoin d'un moyen moderne pour nous déplacer on veut la ligne 15
R1/106			22/6					x								M. Hamid Chabani Pour continuer son développement la ville a besoin d'un métro qui lui manque cruellement
R1/107			22/6					x								M. Idrisse Magtal (?) Le métro sera une ouverture de la ville

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP		
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers				
R2/108			22/6					x	x								
R2/109			23/6					x									...Drancy a besoin plus que jamais d'une ligne de métro en cœur de ville économiquement, socialement. Nous sommes les seuls dépourvus d'une ligne existante... c'est inadmissible !!! Je me battrais corps et âme pour une gare en centre ville de Drancy..conditions indispensables au VIVRE ENSEMBLE
R2/110			23/6					x									<u>M. et Mme Lacure Jean Yves- dominique Lacure Emilie, Mme Pichard simone</u> Drancy ville dynamique ...doit avoir son métro. En effet beaucoup de personnes travaillent hors la ville...nous nous battons pour.
R2/111			23/6					x									<u>M. Deme Amadou</u> Je contribue à la demande de la ligne 15 du métro pour Drancy..le plus tot possible
R2/112			23/6					x									<u>M. George Desnydens</u> Je suis à 100% d'accord avec le député pour l'arrivée de la ligne 15 en centre ville..
R2/113			23/6					x									<u>M. Delaunay Farcy</u> Pour réduire les transports voiture; ...plus commode pour les handicapés...desservir mieux, important pour une ville de 70000 h
R2/114			23/6					x									<u>Tatry Ginette</u> Je suis d'accord pour l'implantation de de futur métro à drancy
R2/115			23/6					x									<u>Souad Houaed (?)</u> Je suis pour l'implantation du métro dans notre ville adorée Drancy...surtout que je fais partie des personnes qui n'ont pas le permis
R2/116			23/6					x									<u>M. Lachaux Alain né le 17/11/62 à Le Blanc Mesnil Président sté OPTIC 2000 117 av. Henri Barbusse à Drancy</u> Demande pour le développement de mon entreprise l'installation du métro au centre de Drancy... également à titre personnel...
R2/118			23/6					x									<u>Mme Lachaux Nadine demeurant et travaillant à Drancy . Docteur en pharmacie</u> Je demande l'implantation du métro pour moi et ma famille (étudiants sur Paris)
R2/119			23/6					x									<u>M. Mmes Descouture Robert, Christiane, Murielle 122 rue illisible Drancy</u> ...Ce serait bien qu'enfin cette idée (métro) se matérialise
R2/120			23/6					x									<u>M. et Mme Desfeux</u> Nous souhaitons l'arrivée du métro qui sera utile pour les habitants ...les jeunes à la recherche d'emploi.. Ou qui accèdent à des études supérieures
R2/121			23/6					x									<u>Anonyme</u> Nous souhaitons le métro à Drancy ...plus d'embauches...(illisible)
								x									<u>Zohra Elmazraoui (?)</u> Il est temps pour Drancy d'avoir une ligne de métro ..

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes dedéplacement	Divers			
R2/122			23/6					x	x							
R2/123			24/6					x	x							
R2/124			24/6					x	x							
R2/125			24/6					x	x							
R2/126			24/6					x	x							
R2/127			24/6					x	x							
R2/128			25/6					x	x							
R2/129			25/6					x	x							
R2/130			25/6					x	x							

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,			
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers					
R2/131			25/6					x	x									
R2/132			25/6					x	x									
R2/133			25/6					x	x									
R2/134			25/6					x	x									
R2/135			25/6					x	x									
R2/136			25/6					x	x									
R2/137			25/6					x	x									
R2/138			25/6					x	x									
R2/139			27/6					x	x									
R2/140			27/6					x	x									
R2/141			27/6					x	x									
R2/142			27/6					x	x									

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers			
R2/143			27/6					x								
R2/144			27/6					x								
R2/145			27/6					x								
R2/146			27/6					x								
R2/147			27/6					x								



Observation	Enquête DUP : Thèmes					Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP										
	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels					Pour	Contre	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes dedéplacement	Divers			
R2/148			27/6			x		x											
R2/149			27/6			x		x											
R2/150			27/6			x		x											
R2/151			27/6			x		x											
R2/152			27/6		x	x		x											
R2/153			27/6		x	x		x											

Observation	Courier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
									1	2	3	4	5			
R2/154			27/6		x			x	x							<p><b>M. Dachiville Romain Maire adjoint, étude " Drancy - desserte en transports collectifs", Expertise et recommandations pour un arrêt supplémentaire de métro de la ligne 15 du Grand Paris Express"</b></p> <p>M. Dachiville Romain Maire adjoint dépose une étude réalisée pour le compte de la ville de Drancy réalisée par Citéc, ingénieurs conseils :</p> <p>1. Pour les communes situées en banlieue, telles que Drancy, le projet du GPE est synonyme d'un gain de temps de parcours important par rapport à l'offre existante ...dans sa configuration actuelle, le projet du GPE ne permet pas à la commune de Drancy de sortir de sa situation d'enclavement La ville de Drancy, au nord-est de Paris, n'est pas directement desservie par le GPE. Au nord de la commune, le tracé de référence dessert la station Le Bourget RER (ligne 16 et 17). La station Bobigny Pablo Picasso au sud et celle de Drancy -Bobigny à l'ouest de la coupure des voies ferrées sont desservies par le tracé complémentaire du GPE (ligne 15). Le centre-ville n'est cependant pas directement desservi par le GPE. Voulaient corriger cette situation la ville de Drancy souhaite une expertise examinant la pertinence d'une desserte du centre-ville</p> <p>Durant les phases d'étude de tracé du GPE, plusieurs variantes ont été étudiées pour pallier au manque de desserte de la commune de Drancy :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Par une modification du tracé du réseau complémentaire GPE, étude menée par le STIF ;</li> <li>— Par le prolongement de la ligne 5 de métro, envisagée à un horizon ultérieur et donc lointain ;</li> <li>— Par la création d'une nouvelle offre en surface, de type BHNS malgré des gabarits disponibles souvent très réduits pour une telle infrastructure.</li> </ul> <p>Jusqu'ici, ces études ont surtout été réalisées sous l'angle infrastructurel sans, peut être, tenir compte complètement des enjeux de désenclavement de la commune et de la nécessité d'une dynamique extérieure pour réussir un rattrapage « social ». Il faut aussi souligner que cette expertise complète et objective est une demande récurrente de la population pour une amélioration de la desserte de Drancy en transports publics, en particulier par le biais du GPE.</p> <p>2. L'enjeu du projet : une dynamique régénérante</p> <p>2.1. Gagner en accessibilité..</p> <p>Pour les communes situées en banlieue, telles que Drancy, le projet du GPE est synonyme d'un gain de temps de parcours important par rapport à l'offre existante ...dans sa configuration actuelle, le projet du GPE ne permet pas à la commune de Drancy de sortir de sa situation d'enclavement</p>

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
															<p>2.2. ... pour ouvrir un territoire enclavé par le rail et l'autoroute</p> <p>Aujourd'hui la commune est enclavée par les voies ferrées au nord et à l'ouest, et par les autoroutes A3 et A86 à l'est et au sud. Les points de franchissement de ces coupures dans le territoire sont peu nombreux (une dizaine sur l'ensemble du périmètre) et pour la plupart d'une capacité très réduite.</p> <p>3. La question de la mutation du tissu urbain</p> <p>La réalisation de toute infrastructure de transport a pour conséquence une modification plus ou moins importante de l'accessibilité...</p> <p>3.1. Une dynamique positive depuis trois décennies</p> <p>Après une phase de décroissance dans les années 1960 et 1970, la commune connaît depuis 30 ans une croissance soutenue de sa population.</p> <p>3.2. L'indicateur de la densité humaine</p> <p>La densité humaine est un indicateur statistique qui est composé de l'addition du nombre d'habitants et d'emplois par hectare La notion de densité est par contre, très sensible à l'échelle à laquelle la comparaison se fait</p> <p>3.3. Quelle densité humaine atteindre pour justifier un métro ?</p> <p>Il est généralement admis qu'un transport structurant (tramway, métro) se justifie en termes de flux et de coût d'exploitation</p> <p>3.4. Quel coefficient d'occupation du sol atteindre pour justifier un métro ?</p> <p>Une autre approche pour juger de la pertinence d'un métro consiste à estimer à partir de quel coefficient d'occupation du sol (COS) les surfaces construites sont « suffisantes » pour garantir une fourchette de 200 à 300 habitants + emplois à l'ha</p> <p>3.5. Analyse de la taille des parcelles</p> <p>L'analyse du découpage parcellaire de la commune fait apparaître une très forte proportion de parcelles de très petite taille, occupées par du pavillonnaire.</p> <p>4. Scénarios de densification</p> <p>Une station de métro est à la fois cause et conséquence d'une plus grande attractivité et d'une plus grande intensité urbaine. Cela signifie à moyen terme une augmentation du nombre d'habitants et d'emplois au centre de Drancy</p> <p>4.1. Processus de densification progressive</p> <p>4.2. Valeur de densification de référence</p> <p>Nous avons identifié deux groupes d'habitants de Drancy qui ont une valeur élevée de densité afin de disposer d'un point de référence locale pour deux catégories de logements</p> <p>4.3. Scénarios de densification examinés</p> <p>Scénario 1 : densification sur les secteurs de projet connus</p> <p>Scénario 2 : densification sur les secteurs connus et le long de s4 routes</p> <p>Scénario 3 : densification sur les secteurs connus, le long des 4 routes et aux abords</p>	

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
															<p>5. La question de la centralité</p> <p>La mise en place d'une station de métro vient conforter la centralité du cœur de Drancy selon une dynamique qui met en résonnance les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Grâce au métro, une meilleure accessibilité pour un territoire beaucoup plus étendu.</li> <li>— Une meilleure identification de Drancy par le biais des cartes de transports.</li> <li>— Grâce à cette nouvelle offre, un accroissement des flux entre la commune et la métropole.</li> <li>— Notamment, un véritable accès au mémorial de la Shoah de Drancy qui permet de connaître le rôle central du camp de Drancy dans l'exclusion des juifs de France pendant la 2<sup>nd</sup>e guerre mondiale (cf. annexe 2).</li> </ul> <p>6. La question des espaces publics</p> <p>Une station de métro implique une intensification de l'usage de l'espace public :</p> <p>7. Variantes d'infrastructure</p> <p>7.1. Projet GPE : tracé référence, variante fil de l'eau La ligne 15 du projet actuel du GPE dessert la limite sud de la commune.</p> <p>7.2. Variante étudiée par le STIF avec un arrêt supplémentaire au centre de Drancy</p> <p>Cette variante fait partie des tracés examinés durant la phase de mise au point du GPE. La position et l'orientation des stations impliquent un tracé relativement sinueux. Une optimisation du tracé et de la position des stations est certainement encore possible. Ce tracé allonge le parcours de 1'150 m et représente un coût additionnel de 220 M€</p> <p>7.3. Variante 1 : Desserte de Drancy et prolongement du métro depuis Bobigny Pablo Picasso</p> <p>Cette variante consiste à déplacer le parcours entre Pont de Bondy et Drancy- Bobigny plus au nord que dans le tracé de référence et à mettre en place simultanément au métro ligne 15 le prolongement de la ligne de métro 5 entre Bobigny P. Picasso et la future station de Drancy-centre. Cette variante met l'accent sur la mise en réseau des systèmes de transport : tram, métro ligne 5, métro ligne 15. Ce tracé est d'une longueur très similaire au tracé de référence (environ + 200 m) et comporte le même nombre d'arrêts que dans le tracé de référence.</p> <p>7.4. Variante 2 : Desserte de Drancy centre et repositionnement de la gare de Drancy-Bobigny</p> <p>Depuis le Pont de Bondy, cette variante dessert la station Bobigny P. Picasso puis converge vers le centre de Drancy. Ensuite elle vire vers l'ouest avec un arrêt Drancy-Bobigny plus à l'ouest Ce tracé comporte environ 950 m de longueur supplémentaire au tracé de référence.</p> <p>8. Bilan des scénarios</p> <p>Dans le cadre de cette expertise, la comparaison des scénarios est forcément encore incomplète La comparaison porte principalement sur l'utilité des variantes, autrement dit sur le potentiel de desserte des arrêts rapportés à une longueur de ligne ou plus exactement rapporté à une estimation du temps de parcours</p> <p>Impact des tracés sur les temps de parcours</p> <p>Population et emplois desservis entre le Pont de Bondy et le Fort d'Aubervilliers</p>	

		Enquête DUP : Thèmes					Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
		1	2	3	4	5				
Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre			
									<p>9. Conclusions</p> <p>Sur la base des analyses présentées dans cette expertise, la pertinence d'un arrêt du GPE au centre de Drancy repose notamment sur le potentiel de desserte.</p> <p>47'000).</p> <p>— En situation future, soit en prenant en compte tous les projets identifiés par l'APUR dans les monographies des gares du GPE, le potentiel de développement de ces gares est limité à 5-10% sauf pour le centre de Drancy.</p> <p>Avec une hypothèse prudente de mutation du centre de Drancy, basée sur les Un des enjeux essentiels de Drancy consiste à rompre l'enclavement de la commune créé par les réseaux ferrés et autoroutiers. Franchir ces infrastructures n'est possible qu'en de rares points de passages qui sont pour la plupart d'une capacité très limitée. Aménager une station de métro au cœur de la commune permet à celle-ci de s'ouvrir sur la métropole.</p> <p>Passer par le centre de Drancy implique une modification substantielle du tracé.</p> <p>Plusieurs options ont été examinées et doivent faire l'objet de compléments d'étude technique</p> <p>— Déplacer l'arrêt Drancy-Bobigny à l'ouest du centre commercial constitue une autre réponse cohérente pour créer un tracé « logique » passant par Bobigny-Picasso, le centre de Drancy et le Fort d'Aubervilliers. Cette hypothèse assure aussi une bonne desserte du quartier de Drancy qui se situe enclavé de l'autre côté des voies ferrées.</p> <p>planification lointaine. Ne pas modifier le tracé de la ligne 15 du GPE au prétexte qu'un jour le métro ligne 5 sera prolongé est lourd de conséquences pour la commune.</p> <p>Annexe 1 : Carroyage et aire de chalandise</p> <p>Annexe 2 : Le Mémorial de la Shoah de Drancy</p>	
<b>COMMUNE DE BOBIGNY</b>										

		Enquête DUP : Thèmes					Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
		1	2	3	4	5				
Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre			
R1/1			24/6		x	x			<p><b>Avis de la Ville de Bobigny, au 24 juin 2016.</b></p> <p>Soutien de la Ville au projet qui sera un levier au regard de nombreux aménagements en projets, autour de quatre pôles d'échange de transports en commun existants ou à venir ( Pôle Pablo Picasso, Pôle Drancy-Bobigny, Pôle de la Folie, Pôle du pont de Bondy), La largeur des périmètres d'études inquiète et devra , si elle évolue, être portée à la connaissance du public, Pour la gare de "Drancy-Bobigny": Le double accès ( haut et bas) est apprécié, ainsi qu'un bâtiment commun ligne 15/Tram Express Nord, Les échanges intermodaux devront être confortables et sécurisés,</p> <p>Le Maire fait état des nombreux projets sur sa ville, notamment le Pôle Sport Handicap,</p> <p>Pour la gare " Bobigny Pablo Picasso" la ville se félicite du choix de son implantation face à un Centre Commercial ( Bobigny ) qui sera démolì,</p> <p>Les accès à la gare devront tenir compte des circulations piétonnes prévues sur ce futur nouveau quartier,</p> <p>La ville est satisfaite de la correspondance ligne 15/salle des billets de la ligne 5,</p> <p>Pour la gare " Pont de Bondy": priorité doit être donnée à l'accessibilité à cette gare depuis le quartier Abreuvoir-Edouard Vaillant; la place Saint Just doit devenir la porte d'entrée commune aux quartiers de Bobigny et de Bondy, Le pont de Bondy va condenser avec la ligne 15, le T1, le TZen 3 et les bus, tandis que l'ex RN 186 subit les flots de l'A 86,</p> <p>Sur les ouvrages annexes, la ville souhaite qu'ils soient affleurants ( sans édicules techniques) et se montrera vigilante; elle est satisfaite des choix de leurs emplacements, en priorité sur des propriétés publiques, évitant toute expropriation,</p> <p>Pour ce qui concerne l'intégration du projet dans son environnement: il va impacter le stationnement qui devra donc être étudié pour prévoir des solutions de mobilité douce à même de limiter l'usage de l'automobile,</p> <p>Le Maire soutient la demande de la Ville de Drancy,</p> <p>Les nuisances inquiétant les riverains,ils devront être tenus au courant de tout changement de circulation intervenant pendant les travaux,</p> <p>Les espaces publics devront être restitués après les chantiers,</p> <p>La Ville encourage et soutient le projet d'une infrastructure fluviale au Pont de Bondy pour l'évacuation des déblais et l'approvisionnement en matériaux,</p>	
<b>COMMUNE DE PANTIN</b>										
<b>COMMUNE DE NOISY-LE-SEC</b>										

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers			
R1/1	x		31/5	x			x		x		x					<p><b>Association noisienne pour la qualité de l'environnement, du cadre de vie et des transports urbains « TRANS NON », 93130 Noisy-le-Sec</b>                      Le tracé de la ligne 15 Est est une aberration en termes de transports publics, de service rendu et de gâchis financier. Malgré tout, c'est une excellente idée de réaliser une ligne orbitale autour de Paris et de choisir un métro automatique souterrain, rapide et fiable contrairement au Tram. Cependant le tracé sur la zone est une parfaite aberration.                      A l'origine le tracé envisagé un tracé à 5 kms de Paris depuis Bobigny vers le pont de La Folie , place Carnot, les hauts de Montreuil puis Val-de-Fontenay évitant le prolongement du T1 (un-demi-milliard d'euros) au quel le maire et les habitants sont opposés.                      Le Conseil Général a clandestinement adopté le trajet actuel validé par le STIF sans vraie concertation.                      Le tracé actuel est en doublons avec le T1 sur 4 kms entre Drancy-Bobigny et Pont de Bondy, mais également sur 6 kms entre Rosny-Bois-Perrier et Nogent même si les modes de transports sont différents. (les choix de conseil général et du STIF peuvent donc être contestés).                      La version évoquée plus haut et qui était d'origine permettrait de répondre aux besoins des usagers et de faire des économies financières notables et de ne pas défigurer le centre-ville de Noisy-le-Sec</p>
R1/2			20/6	x		x			X		x					<p><b>MDB (Mieux se Déplacer en Bicyclettes) Est-Ensemble</b>                      Problématique des accès vélos dans le projet (pistes cyclables, stationnement et sécurité pour les déplacements des cyclistes et piétons principalement sur le Pôle Pont de Bondy.                      Renseignement sur le tracé du GPE entre les gares de Bondy et Rosny-Bois-Perrier.</p>
R1/3			20/6				x		x							<p><b>Anonyme, Noisy-le-sec</b>                      Le tracé retenu est <u>absurde</u> car il double le T1 sur 4 km sur Bobigny et sur 6 km sous la ligne du RER E - Quel gâchis ! Le tracé devrait suivre le tracé du T1, et éviterait son prolongement au quel sont opposés les élus et les habitants et ainsi ferait faire une économie de 540 M€ à la collectivité publique.</p>
<b>COMMUNE DE BONDY</b>																
R1/1			31/5			x			x		x					<p><b>M. Fauvel Philippe, 84 Avenue de la république, 93140 Bondy</b>                      1) Gare de Bondy : Mode d'évacuation des déblais lors de la construction à ciel ouvert (camions, bande transporteuse ou autre). Evaluation des nuisances de la circulation des camions. Devenir du marché et du parking pendant les travaux.                      2) Tracé entre Rosny-Bois-Perrier et Champigny centre est parallèle au RER E, une piste alternative aurait du être étudiée.</p>
R1/2			6/6					x	x		x					<p><b>Signature illisible, 93140 Bondy</b>                      Pourquoi la ligne 15 entre Rosny Bois Perrier et Bondy est-elle en courbe, au lieu d'être en ligne droite et suivre la voie du chemin de fer Rosny-Bondy ce qui causerait moins de dégâts et de bruits.</p>

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Avis réservé/contre proposition	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
								1	2	3	4	5									
R1/3			8/6				x		x												Signature illisible, Allée de l'Etoile, 93140 Bondy Pourquoi la ligne 15 Est entre Rosny et Bondy en passant sous la ZAC et la rue Etienne Dorel. A l'origine le bout de l'allée des Etoiles n'était que des marécages, le secteur étant donc très mouvant. Même si c'est en tréfonds, un pavillon de 1910 pourrait ne pas supporter les secousses : risques de fissures et de bruits
R1/4			14/6					x	x	x	x	x									Mme Leitao, 33 rue Pauline Roger, 93140 Bondy 1) Pourquoi faire passer à Bondy la ligne 15 sachant qu'il y a le RER C, le Tram T4, le TZen 3 en cours de développement et la future ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier ? 2) Si la ligne 15 passe à Bondy en direction de Rosny, pourquoi lui faire faire un courbe qui va affecter tout un quartier pavillonnaire ? 3) Quelle est la pertinence de passer par la Mare à la Veuve, celle-ci étant d'anciens marécages avec une rivière souterraine ? 4) Quel matériel roulant sera utilisé pneus, fer ou caoutchouc ? 5) Quels dédommagement sont prévus si nos maisons sont endommagées suite à ces travaux (fissures, affaissements... 6) Quid des nuisances sonores ? 7) Comment vont être évacués les déchets ? Va-t-on avoir beaucoup de passages de camions sur la route de Villemonble ? 8) Le montant exorbitant de 3 700 M€ ne peut-il pas servir à des causes plus urgentes ?
R1/5			15/6	X					x												Association Bondy Ecologie c/o M. Alain Boucuer, 10 villa du Breuil, 93140 Bondy L'association est inquiète au sujet du tonnage des déchets évoqués et sur leur nature. Par exemple au niveau du Pont de Bondy, 31 % de déchets sont inertes avec un pourcentage élevé de pollués. Il semble que le réemploi de la totalité des déchets non pollués n'est pas vraiment maîtrisé et en ce qui concerne le tri : Quelle est la garantie que des déchets pollués ne se retrouvent pas dans nos parcs ou espaces verts ?
R1/6			18/6				x		x												Famille Lemaire, 11 impasse S. Wiener, 93140 Bondy Pourquoi faire passer cette ligne sous une zone pavillonnaire et creuser un puit dans le parc de la "Mare de la Veuve" ? Dans ce quartier les maisons sont sur pilotis. Les habitants ont très peur des nuisances pendant les travaux et ensuite en mise en service, alors que Bondy possède déjà le tram et le RER. De l'eau passe sous nos maisons. Pourquoi ne pas faire passer cette nouvelle ligne sous le collège M Dassaut ? Projet non viable en l'état.
R1/7			18/6						x												Famille Taverne, rue Pauline Roger, 93140 Bondy 1) Pourquoi un S entre la gare de Rosny-Bois-Perrier et Bondy ? Si ce S est indispensable pourquoi ne pas entamer la courbe plutôt en sortie de la gare de Rosny et passer alors plus dans les zones d'activités "Mongolifier" et "Dassault" et se diriger vers le stade entre la rue Denis Papin et l'allée des Pinsons et ainsi se retrouver plus en parallèles avec la voie ferrée existante et donc en adéquation parfaite avec la ligne T4. 2) Comment se passera l'évacuation des gravats ?
R1/8			18/6																		Famille Fuzier, Cabello et Leitao, rue Pauline Roger, 93140 Bondy Nous allons rédiger nos commentaires et faire part de nos inquiétudes dans un prochain courrier.





**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
	1		27/6		x	x			x	x				<p><b>Mme Sylvine Thomassin, Maire de Bondy</b></p> <p>La commune est étonnée que cette enquête publique porte sur un projet qui n'est plus à l'ordre du jour des réflexions de la Société du Grand Paris puisque la gare projetée par celle-ci ne serait plus située sous les piles de l'autoroute sur le territoire de BONDY mais sur territoire de NOISY LE SEC (voir ci-après). Nous nous exprimons donc sur le nouveau projet, tel qu'il a été validé lors des derniers comités de pilotage conduits par la SGP en présence des élus concernés.</p> <p>Pont de Bondy</p> <p>D'abord, la commune souhaite alerter la commission sur la proposition qui est faite par le cabinet Reichen de supprimer la bretelle de l'autoroute A3 vers Paris. Cette proposition ne semble pas favorable à la fluidité de la desserte. Mais il est indispensable que des études d'impact soient réalisées pour évaluer les conséquences d'une telle suppression et elles doivent permettre d'évaluer les reports que la Ville de Bondy serait susceptible de supporter et le fonctionnement général de la desserte autoroutière.</p> <p>Puis, une étude urbaine doit être réalisée afin de garantir un aménagement de l'espace « Pont de Bondy » qualitatif et à la hauteur des enjeux de cette gare. En effet, l'espace vert tel qu'il est proposé ne semble pas pouvoir garantir une tranquillité urbaine durable. C'est pourquoi, il faudrait étudier la possibilité de développer des commerces et activités éphémères sous le pont de l'autoroute et au niveau de l'actuel théâtre de verdure afin d'y développer de l'activité économique mais aussi de nouveaux types de services à la population.</p> <p>Enfin, il est prévu que la future gare de la ligne 15 Est se situe au niveau du Comptoir des Fontes, sur la commune de Noisy-le-Sec. Cela va considérablement réduire l'accessibilité des Bondynois à cette gare, C'est pourquoi il est indispensable que deux infrastructures soient mises en place :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• création d'une passerelle à l'Est du Pont de Bondy, permettant de relier la ZAC « Les Rives de l'Ourcq » et ses 1300 logements prévus - et de faciliter l'accès à la Gare de tous les Bondynois habitant au Nord du canal de l'Ourcq.</li> <li>• une émergence supplémentaire place Gambetta (à l'angle de la rue Jules Guesde et de l'Avenue Gallieni) afin de faciliter l'accès à la gare des Bondynois habitant au Sud du canal. La commune a à cœur de garantir à tous les Bondynois et notamment aux milliers de collégiens et lycéens qui fréquentent nos établissements, collège/ lycée Jean Renoir le lycée professionnel Madeleine Vionnet un accès à la nouvelle gare optimum et sécurisé.</li> </ul> <p>Gare de Bondy</p> <p>La mairie tient à rappeler que les travaux qui vont être menés sur cette gare et son ouvrage annexe vont générer beaucoup de nuisances pour les riverains habitués à vivre dans un quartier pavillonnaire calme et rappelle également que la suppression du second ouvrage annexe, initialement prévu avenue de Rosny, permet de réaliser des économies non négligeables.</p> <p>Dans le but de réduire au maximum les nuisances pour les usagers actuels de la gare ainsi que pour les riverains, il est indispensable que le pont de la rue Salengro (sur la voie ferrée) soit élargi. En effet, l'amélioration de la fluidité du trafic permettra d'apporter du mieux vivre à ce quartier qui regroupe environ 10 000 habitants et qui va supporter de nombreuses nuisances durant plusieurs années (passages, bruit et stationnement des camions, bruit des travaux etc.). De plus, l'ouvrage annexe conservé se situe dans le parc de la Mare à la Veuve, au cœur de ce quartier. Il est souhaité également que soit étudiée la possibilité d'évacuer les déblais par voie ferrée. Des études complémentaires devront être menées afin d'apporter des réponses techniques à la faisabilité de ce mode de transport des déchets.</p>	

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
	2		27/6	x		x								<p>Il est souhaité également que soit étudiée la possibilité d'évacuer les déblais par voie ferrée. Des études complémentaires devront être menées afin d'apporter des réponses techniques à la faisabilité de ce mode de transport des déchets.</p> <p><b>Mme Claude Chedal et M. Stephan Drawin pour l'antenne Est-Ensemble à Vélo de l'association MDB - Mieux se Déplacer à Vélo, 37 boulevard Bourdon 75004 Paris</b>                      Consultation du dossier en mairie de Noisy Le Sec, le 20 juin 2016, et discussions avec le commissaire-enquêteur présent ce jour. Le projet soumis à enquête publique ne fait pas mention de pistes ou voies cyclables mais inclut des abris et/ou des consignes « Véligo » à hauteur des stations.                      1) Selon le commissaire-enquêteur, les consignes aux abords des stations ne sont accessibles qu'aux détenteurs du Pass Navigo. Peut-il être prévu des abris ou consignes (gratuits, ou payants pour un prix modique) accessibles aux voyageurs occasionnels qui utilisent un simple titre de transport. ?                      2) Au niveau de la gare « Pont de Bondy », nous avons noté l'absence d'abris ou de consignes Véligo. Or cette gare est située à proximité de deux itinéraires cyclables : celui du canal de l'Ourcq très fréquenté, et celui prévu le long de la ligne du T Zen 3, qui sont/seront utilisés autant dans la semaine que pendant le week-end. Nous souhaitons que des abris (ou consignes) soient prévus également à cette gare (accessibles à tous les voyageurs munis d'un Pass Navigo ou non)                      3) Les abords du pont de Bondy sont déjà bien encombrés (traversée Nord-Sud du canal de l'Ourcq, itinéraire automobile Est-Ouest de l'ex-RN3, station du tram T1, station du futur T Zen 3...). Des aménagements spécifiques sont-ils prévus pour assurer la sécurité des cyclistes et piétons se rendant à la gare de la ligne 15 « Pont de Bondy » ?                      4) Lorsque Les études détaillées autour des gares de la Ligne 15 – Est desservant le territoire d'Est Ensemble seront engagées, particulièrement pour ce qui a trait aux aménagements cyclables (pistes, voies) ou au stationnement des vélos (abris, consignes), les associations de Cyclistes, telle que MDB pourront-elles y être associées ?</p> <p><b>M. Kafaei</b>                      J'avais proposé un arrêt supplémentaire à Montreuil pour rejoindre la ligne 11 après Rosny (Hôpital Montreuil) actuellement 1h en transports en commun et 12 minutes en voiture</p>	
<b>COMMUNE DE ROSNY-SOUS-BOIS</b>															

		Enquête DUP : Thèmes					Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP		
		1	2	3	4	5						
Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers
R1/1			4/6					x				X
R1/2			4/6					x	x	x		X
R1/3			4/6						x	x		
R1/4			4/6					x		x		
R1/5			8/6					x				x

Enquête DUP : Thèmes					
1	2	3	4	5	
					Observation
					Courrier
					Pétition
					Date
					Association
					Institutionnels
					Pour
					Contre
					Avis réservé/contre proposition
					Le tracé et l'offre de service
					Les effets du projets sur l'environnement
					Les travaux
					L'articulation avec les autres modes de déplacement
					Divers
					Enquêtes mise en compatibilité

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
R1/6			20/6	x				x	x	x	x		x		<p><b>Habitants de la rue de la République</b></p> <p>Le dossier précise que le choix d'implantation sur la ZAC de la Garenne (variante 2) plutôt qu'au Péripole à Fontenay-sous-Bois (variante 1 est motivé par des raisons économiques et techniques, ceci malgré un "impact fort sur le bâti".</p> <p>Nombreuses expropriations, destructions d'habitations et de jardins, dégradations du cadre de vie pour les riverains.</p> <p>La SGP évoque l'impact sur le bâti mais minimise l'impact social de ce choix. Les précisions sur les acquisitions foncières sont renvoyées à l'étude parcellaire.</p> <p>Y-a-t-il un projet d'extension du site, au delà de ce qui est prévu actuellement?</p> <p>Quels sont les 15 pavillons concernés?</p> <p>Et ces 60 propriétaires: les propriétaires de la SCPI ou des riverains?</p> <p>Il est inacceptable d'implanter un site industriel de cette ampleur au milieu d'un quartier résidentiel, à quelques dizaines de mètres du futur écoquartier de la Mare Huguet. Le SMR sera situé à quelques dizaines de mètres d'un éco-quartier de 500 logements, sur un terrain SNCF récemment désindustrialisé, quartier par ailleurs primé à plusieurs reprises pour ses qualités environnementales. L'autre site envisagé (Le péripole) était totalement à l'écart des habitations.</p> <p>Le tunnel de raccordement débouchera rue de la prévoyance: un passage qui permet la continuité urbaine entre les quartiers situés à l'est et à l'ouest des voies de chemin de fer. La suppression de la rue de la Prévoyance serait un facteur de dégradation de la circulation et d'accroissement de la pollution de l'air.</p> <p>Le passage sera-t-il rétabli?</p> <p>Combien de temps sera-t-il fermé pendant les travaux?</p> <p>Le tunnel sera de plus en plus proche de la surface à mesure qu'il s'approchera de la rue de la Prévoyance.</p> <p>Les risques et les nuisances seront-ils maîtrisés, pendant les travaux et dans la phase d'exploitation?</p> <p>Quel est le trajet précis du tunnel de raccordement depuis la place des Martyrs jusqu'à la rue de la Prévoyance?</p> <p>Le tracé sera-t-il bien limité aux emprises publiques?</p> <p>Passera-t-il sous, au droit ou à l'écart des fondations de l'immeuble 54 av de la République, ou passera-t-il entre l'av de la République et la ligne RER E, comme le montre le schéma du dossier d'information sur l'enquête publique?</p> <p>Des études complémentaires seront-elles réalisées ainsi qu'un état des lieux des habitations avant et après travaux?</p> <p>Quel suivi pendant et après travaux?</p> <p>Des mesures spécifiques de consolidation des terrains sont-elles prévues, sur quelle distance et avec quelle garantie d'efficacité?</p> <p>Des mesures supplémentaires de protection contre les vibrations seront-elles prises, compte tenu du passage du tunnel en proximité de la surface et avec quel effet escompté?</p> <p>Le creusement du tunnel de raccordement en remontée jusqu'à la surface croisera d'autres réseaux (eau, électricité, gaz).</p> <p>Quelles mesures seront prises compte tenu de ces difficultés?</p>	

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
R1/7			20/6		X	X		X	X	X	X	X		<p><b>Ville de Rosny-sous-Bois</b></p> <p>La ville de Rosny-sous-Bois est favorable au projet car cette nouvelle ligne de métro, connectée au réseau du Grand Paris, permettra d'ancrer la ville de Rosny-sous-Bois dans la Métropole du Grand Paris.</p> <p>Toutefois, si la ville ne s'oppose pas aux modifications d'articles du PLU, elle souhaite que la SGP s'engage à mettre en place une démarche partenariale lors des phases d'approfondissement du projet de manière à assurer la meilleure intégration possible des OA et des constructions liées à la ligne 15 Est, tant sur le plan urbain qu'architectural, paysager ou technique (notamment la problématique du stationnement). De plus, la ville souhaite que les alignements d'arbres et espaces verts impactés par le projet soient, selon les possibilités techniques de replantation, reconstitués.</p> <p>La ville de Rosny-sous-Bois accueille le SMR/SMI sur le site de la Gare de la Garenne. L'emprise du SMR s'étend sur la totalité de la ZAC de la Garenne et impactera une quinzaine de pavillons et une soixantaine de propriétés. La ville accueillera déjà un SMR dédié à la ligne 11. De plus, cette zone d'activités fait partie d'une des deux seules zones d'activités de Rosny-sous-Bois. L'annonce de la possible implantation du SMR à la Garenne a d'ores et déjà précipité le départ de l'entreprise pharmaceutique Roche et de nombreux projets sont en suspens.</p> <p>La ville s'oppose à l'implantation du SMR/SMI sur le site de la Gare de la Garenne et souhaite que la SGP étudie une solution alternative sur un autre site qui générerait moins d'impact. La ville demande que la SGP étudie une implantation alternative au nord de Rosny-sous-Bois, sur un faisceau abandonné de la SNCF, le long de la ZA Montgolfier et du délaissé de l'A 103.</p> <p>Les OA: La plupart des OA sont situés le long de l'avenue Lech Walesa ou de l'avenue Jean Jaurès. Ces deux avenues jouent un rôle important dans la desserte de Rosny-sous-Bois voire en terme de transit routier et sont classées "grande circulation".</p> <p>La ville demande que la SGP étudie la possibilité de mutualiser des OA de manière à limiter l'impact sur la ville durant la phase chantier et ainsi réduire leur nombre.</p> <p>La ville demande que la SGP étudie une implantation alternative du SMR/SMI de manière à supprimer les 2 OA OA722 et OA723.</p> <p>La ville demande que la SGP s'engage à limiter au maximum les nuisances générées par le chantier vis à vis des riverains et de la circulation automobile.</p> <p>La ville demande que la SGP établisse une convention avec la ville afin de garantir la reconstitution des espaces verts et publics impactés par le projet.</p> <p>En ce qui concerne la gare de Rosny-bois-Perrier, la ville souhaite que la SGP s'engage à prendre en compte les résultats de l'étude urbaine et du projet retenu, tant sur le plan urbain que sur le plan technique.</p> <p>La ville souhaite que la SGP, en lien avec les divers porteurs de projet du futur pôle gare, s'assure de la continuité est-ouest inter-quartiers, et ce à toutes les étapes du projet.</p> <p>De plus, il semblerait opportun l'intégration dans les appels d'offres de maîtrise d'oeuvre, d'une clause particulière d'insertion professionnelle pour permettre aux entreprises locales et aux habitants des villes concernées d'avoir accès en priorité aux empois créés lors des phases de travaux.</p>	

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP		
									1	2	3	4	5					
						Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers								
R1/8			20/6			x		x			x						<p><b>Mme Patricia Renard-Yavassori</b></p> <p>Si le développement des transports en commun est un atout majeur pour nos banlieues saturées par le trafic autoroutier, il ne semble pas devoir être soutenu dans toute sa réalisation.</p> <p>Le choix de l'implantation du site de maintenance sur la ZAC de la Garenne n'est pas négligeable en terme d'impact sur la vie des Rosniens et plus particulièrement des riverains et des sociétés domiciliés sur ce site.</p> <p>L'argument économique est avancé dans le choix de Rosny-sous-Bois par rapport à Fontenay-sous-Bois, mais dans un tel projet, le facteur humain semble n'avoir que peu pesé dans la balance.</p> <p>Oui à la création de la ligne 15 Est mais</p> <p>Non à l'implantation du site de maintenance et de remisage sur le site de la ZAC de la Garenne à Rosny-sous-Bois.</p>	
R1/9			27/6			x		x			x						<p><b>M. et Mme Dufour, 40 avenue Lech Walesa 93110 Rosny-sous-Bois</b></p> <p>Leur parcelle semble impactée par l'OA 711. Ils se posent différentes questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'avenue Lech Walesa est un axe principal. Leur maison est située dans le virage, près d'une voie à circulation très dense et dangereuse. La circulation réduite à une voie à cet endroit accentuerait le désordre déjà important du flux de la circulation. Le fait de bloquer ce tronçon de voie de circulation de manière significative nuirait aux interventions de la Police Nationale qui a déjà bien du mal parfois à franchir le carrefour de la rue Lech Walesa et de l'avenue du Prt Kennedy.</li> <li>- Bien qu'il y ait une bande de terre plein pour nous laisser sortir et entrer dans la cour de notre résidence, cela reste difficile, les voitures arrivant à toute vitesse ou bloquant notre sortie lorsqu'il y a une circulation dense.</li> <li>- Trois arbres doivent être abattus, ce qui défigurerait la coulée verte.</li> <li>- Ils imaginent mal pouvoir supporter les nuisances engendrées par les travaux au ras de leur domicile : bruit, poussière et durée des travaux... Ils sont inquiets car ils souhaitent partir à la retraite en 2019-2020. Est-il envisageable, si les travaux sont au ras de leur résidence que la SGP leur achète leur bien ? Ils sont prêts à vendre leur bien avec négociation.</li> <li>- Ils souhaiteraient consulter un plan plus détaillé de leur zone. Quel sera leur devenir ? Quand seront-ils informés de l'emplacement exact de l'OA ?</li> </ul>	
R1/10			27/6			x						x					<p><b>Mme Roussele, 27 rue Diderot 93110 Rosny-sous-Bois</b></p> <p>Quelle surprise d'apprendre que nous allons être expropriés du jour au lendemain ! J'ai refait ma toiture, le ravalement et autres travaux... au mois de septembre 2015. J'espère que je vais connaître la suite.</p>	

		Enquête DUP : Thèmes					Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
		1	2	3	4	5				
Observation										
Courrier										
Pétition										
Date	27/6									
Association										
Institutionnels										
Pour										
Contre							x			
Divers								x		
Le tracé et l'offre de service										
Les effets du projets sur l'environnement										
Les travaux										
L'articulation avec les autres modes de déplacement										
Divers										
M. Piciotto	R1/11									
Nous sommes opposés au projet de la SGP tel que présenté sans aucune modification depuis les réunions d'information Arc Express-Ligne Orange maintenant baptisée ligne 15, car il n'y a pas eu débat.										



**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
R1/12			27/6	x				x	x	x	x	x			<p><b>M Thisse, président Association de sauvegarde des pavillons de l'avenue J Jaurès et des rues voisines, 14 rue Pascal, 93110 Rosny-sous-Bois</b></p> <p>Nous sommes conscients de l'importance de création de nouveaux modes de transports nécessaires à l'amélioration des déplacements des habitants de notre quartier.</p> <p>Nous sommes inquiets sur les conséquences négatives pour notre qualité de vie au vu des structures comme le SMR/SMI ou les ouvrages Annexes qui vont impacter notre secteur.</p> <p>On ne peut que constater le très grand décalage entre le projet présenté lors de la concertation de 2013 et celui qui nous est imposé aujourd'hui. Nous avons compris, lors de la réunion publique à Fontenay-sous-Bois le 13 juin 2013, qu'il n'existait pas d'autre choix de site car l'enquête ne portait que sur le site de la Garenne. Ce choix ne correspond pas aux projets présentés lors de la concertation et ne convient pas aux riverains. Pourquoi la remontée des voies à la surface ne se fait pas, comme cela était prévu initialement, uniquement sur la parcelle de la ZAC de la Garenne ? Même la rue de la Prévoyance, axe essentiel pour la circulation entre l'Est et l'Ouest de la ville, va se retrouver fermé pendant plusieurs années durant les travaux.</p> <p>Cette structure de maintenance va avoir un impact encore plus important qu'une gare qui fera l'objet d'enquête spécifique puisque exclue de la présente enquête. Pourquoi n'est-ce pas le cas pour le site du SMR/SMI ?</p> <p>Il est indiqué que les activités bruyantes du SMR seront effectuées dans des bâtiments fermés, il semble que cela ne soit pas du tout le cas pour l'activité du SMI. Pourtant, cette activité est générative de la plus grande nuisance sonore puisque les convois de maintenance des infrastructures ne pourront partir qu'à la fin de l'exploitation de la ligne, soit 1 heure 15 du matin en semaine et 2 heures 15 le week-end. Ce bruit en pleine nuit si près des habitants des pavillons et immeubles situés juste à côté du site de la Garenne ou en face dans la zone pavillonnaire ou dans la zone résidentielle des immeubles de Mare Huguet et des longues Raies - soit plusieurs milliers de personnes - est tout simplement impensable! Au vue de tous ces éléments il ne peut y avoir une déclaration d'Utilité Publique pour le site de la Garenne sans une véritable enquête spécifique comme pour les gares de la ligne 15 Est.</p> <p>Incohérences dans les différentes pièces du dossier. Dans le dossier D3 le point 6.7 on parle de travaux à ciel ouvert, puis de construction de couverture légère, puis de partie entièrement couverte? Il est même fait état p.76 d'une charte architecturale, urbaine et paysagère, mais où est-elle dans le dossier? Il est impossible de se faire une idée du type de bâtiment qui sera construit, aucune vue, aucun plan si ce n'est un tout petit bout p.252 du dossier G (étude d'impact) pour nous rassurer! Dans cette même page on nous parle de bâtiment de bureaux de la ZAC de la Mare Huguet permettant de faire écran au bruit nocturne engendré par les actions de maintenance, "les bureaux, occupés le jour, sont moins sensibles que les bâtiments d'habitation occupés la nuit". Cela fait pourtant plusieurs années que les bâtiments dans la ZAC de la Mare Huguet, le long de la voie ferrée sont des logements existant déjà à ce jour pour 3 bâtiments sur 5 prévus et non des bureaux!</p>

		Enquête DUP : Thèmes					Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
		1	2	3	4	5				
Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre			
R1/13			27/6	x		x			<p>A propos de la mise en conformité des documents d'urbanisme nous ferons deux remarques:            Pourquoi l'ensemble des articles restrictifs du PLU sont-ils tout simplement supprimés pour la SGP, sans aucune justification sur les choix qui seront faits pour le bon fonctionnement des constructions?            Pourquoi en P. 31 du point 4.2.6.1 il est fait état de l'OA 713 dans deux zones de l'av Jean Jaurès, à savoir la zone de la ZAC de la mare Huguet situé en Uar2 et la zone de transition UBa. Cela est-il une erreur ou une volonté de pouvoir implanter en pleine zone UBa av Jean Jaurès?            Dans le cadre de la mise en conformité du PLU il aurait été intéressant de regarder les règlements des zones traversées par la ligne 15 Est sur Rosny-sous-Bois afin d'assurer par le PLU la non possibilité de construction de bâtiments de 5 étages ayant au minimum 2 niveaux de sous-sol. cela éviterait des déconvenues pour les futurs habitants de ces immeubles mais également pour le projet de la ligne 15 Est qui pourrait rencontrer des difficultés lors des travaux qui auraient pu être évitées.  <b>Le syndicat des copropriétaires du centre commercial Rosny 2 M. Olivier Delamarre</b>            Il se félicite du projet de création de la ligne 15 Est.            Ils prennent bonne note de l'abandon de la variante 1 au profit de la variante 2 dont le tracé et l'emprise des gares ne devraient pas porter atteinte au foncier du centre commercial.            Ils expriment leur inquiétude quant à la perte de visibilité et/ou d'accessibilité du tunnel d'accès entre le quartier de Bois Perrier et le centre commercial lors de la phase travaux puis une fois l'ouvrage construit. En effet, cet accès, n'est pas réservé aux seuls usagers des transports en commun situés à proximité. Il est accessible à tous et représente un lien direct essentiel entre le centre commercial et ses abords immédiats.            L'entrée porte 6, faisant face à cet accès, totalise en 2015 plus de 27% des flux, soit plus de 4 millions de visites. Il est donc primordial, à tout moment du chantier, et dans les aménagements définitifs d'assurer un lien permanent sous les voies de chemin de fer, accessible et visible de tous, en lieu et place de l'accès existant, si celui-ci était amené à être modifié, pour quelque raison que ce soit.            Ils demandent de veiller à ce que cet accès ouvert à tous ne soit pas impacté par les travaux et les futurs aménagements.            Il leur semble qu'il serait opportun d'étudier une unification des 3 gares afin de disposer d'un ensemble homogène et cohérent pour les usagers futurs. Ces dispositions pourraient par ailleurs faciliter le franchissement des voies SNCF.</p>	

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
								1	2	3	4	5			
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes dedéplacement	Divers			
R1/14			27/6	x			x	x	x	x		x		<p><b>Collectif des habitants de l'avenue de la République</b>                      En complément de notre texte du 17 juin 2016 où, en tant qu'habitants de l'avenue de la République, nous contestons le choix du site de la ZAC de la Garene pour l'implantation du site de maintenance.                      Nous demandons, au vu du caractère imprécis et contradictoire des informations fournies dans le dossier d'enquête sur le site de maintenance</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une enquête plus précise pour le SMI/SMR avec une réunion spécifique à Rosny-sous-Bois pour répondre aux interrogations légitimes des habitants du quartier.</li> <li>- Si le site de la Garene est conservé comme choix, que le tunnel de raccordement reste en sous-sol (mais non en tranchée couverte) jusqu'au site de la ZAC afin de ne pas impacter de pavillons et ne pas bloquer la rue de la prévoyance.</li> <li>- Que le bâtiment soit entièrement fermé et isolé acoustiquement.</li> </ul>	
<b>COMMUNE DE FONTENAY-SOUS-BOIS</b>															
R1/1	1	28/5			x					x	x			<p><b>Signé, illisible:</b>                      Avis favorable , projet qui sera valorisé lorsque le prolongement de la ligne 1 sera réalisé ;                      il serait souhaitable que chaque projet ne retarde pas l'autre</p>	
R1/2		31/5					x							<p><b>M. Gourdelier Thierry et M. Lepaon Philippe, demeurant à Fontenay-sous-Bois</b>                      Sommes venus nous renseigner car nous sommes <b>impactés sur la ZAC de la Garene ( SCI NEVIS),</b></p>	
R1/3		31/5					x			x	x			<p><b>Mme Montevecchi Nicole, 192 rue Diderot à Vincennes,</b>                      Membre de l'Association "Métro-Rigolots-Val-de-Fontenay" militant pour le <b>prolongement de la ligne1 à l'Est,</b>                      Souhaite que les deux prolongements, ligne 15 et métro, <b>se réalisent en même temps</b>, sans que l'une ne retarde pas l'autre,                      Souhaite une <b>gare multimodale RER, Métro, Tram</b>, pour assurer une <b>qualité de vie convenable,</b></p>	
R1/4		6/6					x			x	x			<p><b>Mme Jacquemot Agnès, 34 rue des Rosettes 94120 Fontenay-sous-Bois</b>                      Membre de l'Association "Métro-Rigolots-Val-de-Fontenay" militant pour le <b>prolongement de la ligne1 à l'Est,</b>                      Souhaite que les deux prolongements, ligne 15 et métro, se réalisent <b>en même temps</b>, sans qu'il y ait du retard dans les travaux,                      ce qui fera des <b>économies,</b>                      Il y a <b>saturation des axes de déplacements</b> par les voitures, bus et deux roues; problème pour l'environnement,                      priorité pour une qualité des déplacements  <b>Souhaite une gare multimodale RER, Métro, Tram, pour assurer une qualité de vie convenable,</b></p>	

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
R1/5			8/6			x									
R1/6			10/6								x				
R1/7			16/6			x			x						
R1/8			22/6					x							
R1/09			22/6					x							

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers			
R1/10			25/6	x				x	x	x					<p><b>Mme Abraham Monique, Présidente de l'Association" Métro Rigolots Val-de-Fontenay.</b> Avis favorable au projet, très attendu qui relie les secteurs de l'agglomération de Paris, sans avoir à passer par son centre, Facilitera tous les réseaux actuels, surchargés, Souhait que cette ligne 15 Est soit réalisée en <b>une seule étape et dès 2025</b>, comme le demande aussi Orbival, avec une forte rentabilité dès cette date, <b>Demande d'une bonne coordination technique avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val-de-Fontenay,</b> <b>Grande synergie entre les deux projets,</b> grande rentabilité à attendre, et grande attente, je tout confirmé lors de la concertation publique ( pour la ligne 1) qui a eu lieu de novembre 2014 à janvier 2015</p>	
<b>COMMUNE DU PERREUX-SUR-MARNE</b>																
R1/1			23/5				x								<p><b>M. SIMAGUE Daniel 4 bis rue de la pointe Le Perreux</b> Concernant le tunnel entre gare de val de Fontenay et Nogent - Le Perreux, pourquoi celui-ci n'est pas situé sous les lignes actuelles de Réseau Ferré de France qui forme un couloir de 30 m cela éviterait les acquisition foncières des sous sols...</p>	
R1/2			23/5					x		x					<p><b>Mme RODIER Marie anne 105 rue de Metz Le Perreux</b> concernant la nouvelle gare de Nogent -le Perreux, il faudrait prévoir un parking pour remplacer l'actuel car les Perreuxiens en ont besoin...Pour les ouvrage de service (OA) il faut veiller à les faire sur des parcelles qui ne soient pas privées. Pour l'OA 732 à mettre coté voie RER plutot que coté pavillon.</p>	
R1/3			23/5					x			x				<p><b>M. ROULET J.Philippe 54 ter avenue Ledru Rollin Le Perreux</b> Pourquoi la ligne 17 ne rejoint pas la ligne 15 pour aller à CDG. Les clients devront faire deux correspondances...perte de temps de 15 mm...</p>	
R1/4			23/5					x				x			<p><b>M. MORVAN Bertrand</b> J'ai pris connaissance de la reflexion autour des deux pôles gare de Nogent.Le Perreux et Val de Fontenay cela m'apparaît intéressant à développer du point de vue des logiques métropolitaines avec toutes les contraintes associées aux redistributions du PLU.....illisible...Les aspects commerciaux et humains sur les centres-villes ...devraient être reconsidérés...</p>	
R1/5			27/5				x								<p><b>Me Sylvie LEROY 18 rue du Bel air 91170</b> Que deviendra la ligne RER E... coût des travaux? Quel sera le paysage du parc de Mulhouse (Places de stationnement)...A quand une liaison directe Magenta Gare de l'Est...Une nouvelle densification à prévoir...que deviendra-t-il des espaces verts...j'aimerais tant que les reflexions des Perrenéens soient prises en compte...</p>	

## Enquête DUP : Thèmes

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers			
R1/6			3/6					x	x							
R1/7			9/6			x										
R1/8			9/6			x			x							
R1/9			9/6			x			x							
R1/10			9/6						x							
R1/11			9/6						x							
R1/12			18/6									x				
R1/13			22/6			x			x							
R1/14			24/6			x			x							

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
									1	2	3	4	5			
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers			
R1/15			25/6					x	x		x		x			
R1/16			25/6					x	x		x		x			
R1/17			25/6					x	x		x		x			
R1/18			25/6					x	x		x		x			
R1/19			27/6				x		x		x		x			





**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers				
R1/1			31/5			X			X		X						
R1/2			31/5				X					X					
R1/3			31/5						X								
R1/4			10/6			X			X								
R1/5			10/6			X			X								
R1/6			11/6			X											
R1/7			15/6			X			X								
R1/8			16/6			X			X								

**COMMUNE DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE**

**Mme DOUVIER Françoise, 43 av. Jean Jaurès, Bât. C, 94500 Champigny-sur-Marne**  
Membre du conseil syndical, je suis pour ce projet et qu'il se réalise avant 2030,

**M, Adri Haïm, 114 Bld Gabriel Péri, 93500 Champigny-sur-Marne,**  
Je m'oppose à se projet car ma demande de Permis de construire a été rejetée, Sur mon terrain, mon locataire, le théâtre "Espace Dérive" de 70 places, ERP, ne pourra subsister, En quoi et pourquoi le projet de métro du Grand Paris bloque-t-il le mien?

**M, Lautru David, 118 bld Gabriel Péri, 94500 Champigny-sur-Marne,**  
Souhaite connaître le tracé par rapport à mon domicile, le plan n'étant pas disponible,

**Mme Kennedy, 9bis rue A. Vinçon à Champigny**  
Ce métro est une véritable opportunité pour l'essor de notre ville ( emplois, transports) et les villes voisines, gains de temps, moins d'embouteillages, de pollution, Facilitera la vie quotidienne, Il faut que les bus desservent les 2 gares ( centre et BVC) avec de bonnes fréquences; bon projet,

**Famille Hafsaout, 23 rue Karl Marx à Champigny,**  
Idem ci-dessus,

**Haurit Michel, 38 rue Julien Grimau à Champigny,**  
Venu consulter les plans je constate n'être pas concerné directement, sauf si le projet change, OK pour ce projet,

**Famille Austruy, 3 rue du Piple, 94500 Champigny,**  
Pas directement concernés mais favorable à l'arrivée de ces nouveaux transports; souhaitons une bonne connexion avec les bus,

**Famille Couce (?) 140 av. Roger Salengro, Champigny,**  
directement concernés et ravis de cette gare ( Champigny centre) à 5mn de chez nous, félicitations pour les retombées , économiques, emplois, commerces, immobilier,

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
								1	2	3	4	5			
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité	
R1/9			22/6	x				x							Présidente ( Mme Riffoneau (?) du Club des Sports et Glace de Champigny. Projet de bouche d'aération impactant la patinoire, qui est notre outil de travail, avec emplois, Les travaux doivent prendre en compte ce problème,
R1/10			22/6					x							<u>Club des Sports et Glace de Champigny</u> Soutien à ce qui est dit précédemment pour la patinoire, notamment par deux entraîneurs
R1/11			22/6					x							<u>Parents, membres du Champigny Hockey Club, adresse non précisée,</u> ne pas mettre en danger ce lieu important pour les enfants de 3 à 20 ans,
R1/12			22/6					x							<u>M. Hinson ( ?) Nicolas, 28 rue Jean Jaurès, Champigny,</u> Grand projet, mais qui menace notre patinoire , rare équipement dans la région, Espérons que les travaux ne la sacrifieront pas,
R1/13			23/6						x						<u>Anonyme,</u> Contents de ce métro, mais trop de nuisances à subir pendant de trop nombreuses années ( camions, bruit,,,) Impact sur le monument aux morts et sur les citées Blanches (OA 744), Il faut des compensations: <b>baisses de loyers</b> pour nuisances pour les locataires et <b>double vitrages</b> contre le bruit,
R1/14			23/6							x					<u>Habitante anonyme des Cités Blanches,</u> Demande d'indemnisation au regard des nuisances avec les travaux qui vont durer longtemps : <b>bruit, poussières, embouteillages,</b> il faut des <b>double vitrages</b> et <b>baissier nos loyers</b> pendant tous les travaux,
R1/15			23/6								x				<u>Habitant (e) anonyme du quartier du Plant, Champigny,</u> Ces travaux colossaux vont durer longtemps, peut-être 10 à 15 années et nous allons subir des <b>nuisances importantes,</b> Il faut de <b>justes compensations</b> : isolations phoniques, réparation des dégâts, prise en charge de tous les désagréments,et baisses des loyers
R1/16			23/6	x											<u>Mme Boucher Chantal, 48 rue François de Préssensé à Champigny, responsable d'une Association de locataires</u> Favorable au projet et au développement économique qui va en découler, mais inquiète pour les <b>nuisances importantes</b> : passage de camions, trous sur la chaussée, bruit, sécurité des élèves du <b>nouveau Collège Lucie Aubrac en cours,</b> Prévoir des <b>dédommagements</b> , voire des <b>déménagements</b> , et des double vitrages,

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Avis réservé/contre proposition	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
								1	2	3	4	5										
R1/17			24/6									x	x			x						M, Woog René, pour la SAS SIDEP au 91 av, Roger Salengro à Champigny. Cette activité de négoce automobile s'exerce sur 1200m2, 60 places de parking, crainte d'expropriation ( selon rumeurs), Qu'en est-t-il ?
R1/18			24/6									x	x									M, Guignard Jean Jacques, 142 av, Roger Salengro à Champigny. Projet utile mais beaucoup de désagréments qui vont s'amplifier: <b>réduction des possibilités de stationnement</b> , bruit, accès aux commerces, Il faut <b>atténuer les nuisances</b> , faire des parkings provisoires, des isolations phoniques, baisser les loyers,
R1/19			24/6	x								x	x									M, Guyaumarck Pierre, 19bis rue Juliette de Wils à Champigny. Responsable de l'ANACR (Association Nationale des Anciens Combattants de la Résistance, Les travaux Place J.B, Clément impactent le Monument aux Morts qui devrait être déplacé, Dans quel délai? Quel autre lieu? Tout ouvrage de ventilation devra être affleurant <b>pour permettre les cérémonies</b> , <b>Le souhait serait que ce monument revienne au même emplacement les travaux finis</b> ,
R1/20			27/6									x	x									Mme Vestigo Agostinha, 39 rue des Bas Clayaux, Champigny. Il ne faut pas que l'arrivée du métro détériore la patinoire utilisée par les campinois et les habitants des communes voisines, Ce ne doit pas être aux campinois de financer sa <b>reconstruction</b> , Oui à l'arrivée du métro mais pas au détriment de ce complexe auquel je suis très attachée en tant que patineuse depuis mon enfance,
R1/21			27/6									x	x									<b>Anonyme</b> , Quelles seront les mesures (?) pour assurer la sécurité des voyageurs dans les rames et dans les gares? Quelles seront les mesures pour assurer la sécurité des campinois dans la ville? Pourquoi ne sont pas mentionnées dans l'enquête publique : ( propos illisibles),

		Enquête DUP : Thèmes					Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
		1	2	3	4	5				
Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre			
	1	27/6		x		x			<p><b>Lettre du Maire de Champigny, le 27 juin 2016.</b></p> <p>Le Maire se félicite d'avoir œuvré pour cette ligne qui va améliorer les conditions des campinois dans tous leurs déplacements, L'interopérabilité des lignes 15 sud et 15 Est est appréciée, mais il faut raccourcir les délais et éviter tout retard , par exemple pour l'ouvrage d'entonnement " J.B, Clément" pour éviter de bloquer la RD 4 ( Av. Roger Salengro) et la RD 145 ( Bid de Stalingrad), Il conviendra de minimiser les nuisances dues au bruit et à l'évacuation des déblais, Il faut relocaliser le Monument aux morts, Il devra être tenu compte de l' usage précaire des parcelles expropriables, pour que les intéressés ne demeurent pas dans l'incertitude, Il serait intéressant de mutualiser les bases chantier des OA 744 et 902P</p> <p>L'OA 743 impacte un site municipal de restauration, que la SGP doit acquérir, L'emprise chantier pourrait y être amoindri, L' OA 742 ne semble pas poser problème; les nuisances devant être importantes sur la ville, des mesures conservatoires devront être prises, Les espaces publics permettant les rabattements bus, piétons et vélos devront être généreusement dimensionnés,</p>	
<b>PREFECTURE DE SEINE-SAINT-DENIS</b>										
R1/1		24/5						x	<p><b>M Piccotto, 95, rue Marcadet, 75 018 Paris</b></p> <p>Considère les conditions matérielles de consultation inadaptées. Il en va de même pour les consultations des dossiers de la branche nord et du TZEN 3.</p>	
	1	30/5							<p><b>M Ward, président de l'entreprise Roche à Rosny-sous-Bois</b></p> <p>Courrier sollicitant un rendez-vous et une visite du site de cette entreprise concernée par l'implantation du SMS.</p>	

Enquête DUP : Thèmes					
1	2	3	4	5	Divers

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
R1/2			7/6			x			x	x	x	x		x	<p><b>M Tannion, 93 100 Montreuil</b></p> <p>° <b>Sur le projet global</b>: très favorable au projet permettant de réaliser des liaisons inter banlieues rapides et de qualité et de relier 2 pôles d'emplois entre Pleyel et Val de Fontenay.</p> <p>° <b>Sur le tracé voyageur</b>: les doublons du tracé avec le T1 et le RER E étaient interrogés au niveau du bilan de la concertation de 2013: le doublon avec le T1 ne peut être retenu car le T1 offre, contrairement à la ligne 15, une desserte fine.</p> <p>En revanche, le RER E et la ligne 15 présente effectivement un racé identique sur plusieurs kms: proposition: décaler légèrement le tracé vers l'ouest pour la desserte des grands ensembles Ruffin ou Morillons à Montreuil), puis conserver la correspondance à Val de Fontenay (RER A, RER E, M1, T1), puis rejoindre Champigny par un tracé plus à l'est vers le Pont de Bry. Sur le tronçon Stade de France - Rosny-Bois-Perrier, le tracé fait des zig-zag inutiles pouvant nuire à la volonté d'avoir une desserte rapide. Est-il possible d'avoir un tracé plus direct?</p> <p>° <b>Sur le tracé de service</b>: cette ligne de service est prévue entre la 15 Est et la 16 et 17, à l'Est de Stade de France: pourquoi ne pas réaliser ces voies de liaisons dans l'arrière-gare de Saint Denis Pleyel (comme à Champigny Centre)? Le projet prévoit par ailleurs un long tunnel pour accéder au SMR/SMI de la Garene: pourquoi? Pourrait-on, soit utiliser les voies de la Grande Ceinture, soit raccourcir le tunnel, qui se débrancherait entre les OA 712 et 713?</p> <p>° <b>Sur les stations</b>: Pont de Bondy: la ligne est en correspondance avec le TZEN 3: pourquoi ne pas prévoir un accès souterrain aux 2 quais du TZEN3 pour sécuriser les chemins piétonniers? Rosny Bois Perrier: les futurs tunnels de la ligne 11 n'apparaissent pas dans les profils en long En outre, ne serait-il pas judicieux de superposer les 2 stations M11 et M15 afin de faciliter les correspondances? Station Champigny centre: incohérence entre la pièce D2 4.4 "juxtaposition dans 2 tunnels superposés" et le reste du dossier "2 tunnels côte à côte"? Si 2 quais différents peuvent se comprendre vers l'Est, il faut en revanche 1 seul quai vers l'ouest pour permettre un accès sans hésitation au bon train.</p> <p>° <b>Sur le matériel roulant</b>: interopérabilité largement mise en avant dans le dossier. Or, dans les pièces C3 ou D3 (4.2), le matériel sera avec roulement fer, de largeur 2,8 m, avec alimentation par caténaire. Pourtant les lignes 11 et 14 disposeront, elles de matériel sur pneu, de largeur 2,45 m avec alimentation par rail cond... (illisible): quelle interopérabilité entre les lignes 11, 14 et 15? Les figures des pièces D4 (source Stif) montrent des ALSTOM MP89, identiques à ceux utilisés sur la ligne 14 en 2011, et donc ce matériel permettrait bien l'interopérabilité...</p> <p>° <b>Sur la phase travaux</b>: la ligne 15 est mise en service en 2025, soit 3 ans seulement après celle de la ligne 11 à Rosny Bois Perrier. Pourtant aucune interruptions ne sont envisagées entre les 2...ne pourrait on pas réaliser les 2 stations ligne 11 et ligne 15 en même temps?</p> <p>° <b>Sur les espaces verts</b>: inquiétudes devant le manque d'espaces verts prévus aux abords des installations de la ligne 15. Ainsi, à Bobigny (PLU), les nouvelles rédactions sur les plantations (UA13, UC13, UD13...) "les règles ne s'appliquent pas à GPX" (pièce I 1.4: pourquoi avec GPX tous les abattages d'arbres seraient ils autorisés, tout arbre abattu ne serait pas replanté, tout espace libre ne serait pas planté???)</p> <p>° <b>Sur la bande DUP</b>: cette bande DUP est bien sûr incompatible avec la proposition de tracé indiquée dans le 1er point. Par ailleurs, au niveau de l'A103, la pièce E reste floue sur l'intégration de la partie Est de l'A103 dans la bande DUP: le projet permet-il d'assurer la pérennité du statut autoroutier de l'A103 entre l'A3 et sa fin actuelle Bd Alsace Lorraine?</p>	

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
2		8/6						x	x						
3		13/6		X				x	x						

**Mme Bruneteau, 55 rue M Berthelot, 93 700 Drancy**

Personne de 84 ans, ayant des difficultés à se déplacer et soutenant les demandes exprimées en faveur d'un métro en centre ville.

**M Probst, directeur général du Syndicat des Transports en Ile-de-France (STIF)**

Courrier du STIF alertant la commission sur les enjeux liés au pôle Val de Fontenay:

° Cette gare est actuellement le 1er pôle de transport de l'Est francilien au niveau de sa fréquentation, ce qui lui confère un rôle structurant à l'échelle régionale, qui sera encore renforcé dans les 15 prochaines années par l'arrivée de 3 projets de transport importants: la ligne 15, la ligne 1 et le T1 et une forte dynamique de développement urbain porté par la collectivité.

° la future gare de la ligne 15 doit s'implanter sur le secteur du Péripôle, à proximité des gares actuelles des RERA et E. Le prolongement de la ligne 1 du métro prévoit également une station terminus à Val de Fontenay, juxtaposée avec celle du prolongement de la ligne 1 du métro. Cette "double gare", connectée aux gares RER existantes et largement ouverte sur le quartier, présente 3 zones d'interfaces entre les chantiers des lignes 15 et 1 auxquelles la RATP et le STIF sont particulièrement vigilants:

\* Le croisement des 2 tunnels au nord de la station Valde Fontenay

\* la proximité des 2 stations L1 et L15 du métro

\* la proximité des 2 tunnels au Sud de la station Val de Fontenay, zone contrainte à l'Ouest par l'A86 et à l'Est par un bâtiment AXA.

° Par ailleurs, la cinématique des tunneliers de la ligne 15 Est nécessite l'introduction et la gestion de 2 tunneliers depuis la gare ligne 15 Est Val de Fontenay. Or la réalisation de la ligne 1 nécessite également le creusement de son tunnel par introduction d'un tunnelier depuis le site Val de Fontenay: la concomitance de 3 tunneliers appelle ainsi une gestion coordonnée fine des chantiers, la préservation d'emprises conséquentes pour ces derniers, et une mutualisation souhaitable entre ces chantiers.

Devant ces enjeux majeurs pour ce territoire, le STIF a ainsi engagé, depuis 2015, une démarche de pôle d'échange, avec le concours financier de l'Etat et de la région. Ce pôle intégrera ainsi les 2 gares RER existantes, les futures gares L1 et L15, l'arrivée du T1, la gare routière et l'ensemble des modes doux. Fin 2016, un Document d'Orientations et de Caractéristiques Principales (DOCP) précisera les résultats de cette démarche, résultats qui devront impérativement être intégrés comme "données d'entrée" pour la suite des études sur la ligne 15 Est.

La station Val de Fontenay doit ainsi s'inscrire pleinement dans cette démarche globale associant la ville, le département du Val de Marne, le STIF et la RATP. Cela nécessite une démarche itérative et concomitante des différents chantiers, intégrant le développement à venir sur les 15 prochaines années et visant à minimiser l'impact des chantiers sur le territoire dans un cadre mutualisé.

**Enquête DUP : Thèmes**

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Observation	Courier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes dedéplacement	Divers		
4			14/6					x	x	x	x	x		<p><b>M Michel, 25 rue des Berthauds, 93 110 Rosny-sous-Bois</b></p> <p>Projet séduisant mais déstructurant et irréaliste. Ce projet est particulièrement cher, sans compter les dérives de coûts qui obèrent considérablement son intérêt au regard de finances publiques exangues.</p> <p>Fermeement opposé au projet pour les 4 raisons suivantes:</p> <p>° 1: <b>nécessité d'une seule autorité géant les transports de Paris intra muros à l'ensemble de l'île-de-France.</b> Et projet non inscrit dans un <b>plan d'urbanisme souterrain pour l'ensemble des réseaux</b> y compris eau de pluie et assainissement, enjeu important, notamment au regard des récentes inondations?</p> <p>2: pour Rosny, c'est une catastrophe au niveau urbain: <b>demande une gare à Rosny centre</b> pour être cohérent avec les nombreuses ZAC de la commune, dont la ZAC "la mare Huguet". Tout la partie Sud Est de la ville sera privée d'une desserte par réseau lourd, rien n'étant prévu entre Rosnys Bois Perrier et Val de Fontenay.</p> <p>3: pourquoi réaliser la ligne 15 Est? <b>Il serait plus pertinent de réhabiliter des réseaux de surface existants, tel la grande ceinture ou la ligne 4 Paris-Bâle</b> (bloquée en raison du gabarit du viaduc de Nogent sur Marne, interdisant la circulation des TGV. Il est nécessaire de réfléchir aux investissements à venir, et d'optimiser et rationaliser l'existant.</p> <p>4: réflexion complémentaires: Les lignes 15 Ouest et 15 Est seront raccordées. Or pour desservir l'université Villetaneuse, il sera toujours nécessaire de changer de mode de transports. Pour des étudiants traditionnellement désargentés, il serait plus utile de <b>relier directement l'université Créteil Val de Marne Villetaneuse par le Grand Paris Express...</b>A l'heure actuelle, ni la ligne 11, ni le T1 entre Noisy le Sec et Val de Fontenay se sont réalisés :comment <b>préjuger de la fréquentation de réseaux d'interconnexion non encore exploités???</b> y a t-il eu des études d'ensemble de redéploiement urbain tout le long de cette ligne? Les MECDU restent limitées en l'espèce.Les maires des communes concernés sont-ils disposés à signer des chartes pour ne pas densifier leurs villes afin de ne pas saturer la future ligne 15 Est?</p> <p>La complexité technique du dossier laisse penser que le législateur, par le biais de ces enquête publiques, souhaite, en réalité, mettre le citoyen à l'écart au profit des lobbies et groupes de pression en tout genre...</p> <p><b>il serait souhaitable de réfléchir aux moyens mis à disposition pour permettre à chacun de remplir son devoir citoyen et s'exprimer sur ce projet.</b></p>	
5			14/6					x						<p><b>M Ferri, 39, rue R Thuillier, 93 700 Drancy</b></p> <p>Transmet sa contribution par courrier, car déconnecté au moment de déposer sur registre électronique. Retraité depuis 2010, habitant Drancy depuis 50 ans, il a toujours attendu un moyen de transport permettant de relier les banlieues entre elle. Aujourd'hui, l'occasion se présente et il lui apparaît nécessaire de pouvoir disposer d'un métro en centre ville, sans perte de temps et fatigue supplémentaire.</p>	

		Enquête DUP : Thèmes					Avis réservé/contre proposition	Pour	Institutionnels	Date	Pétition	Courrier	Observation	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
		1	2	3	4	5									
		Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité								
6	x	x				x		x		17/6				<p><b>Courrier de M Lagarde, maire de Drancy, assorti de plus de 1 500 cartes lettre éditées par la ville</b>                      Monsieur le maire, son équipe et ses concitoyens sont particulièrement mobilisés en faveur d'un arrêté complémentaire du projet en centre ville. Drancy est l'asphalte de la proche couronne parisienne de plus de 70 000 habitants à ne pas disposer d'un transport lourd en son centre.</p>	



**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
	7		20/6		x		x	x	x	x	x				

**Courrier de M. Gérard Cosme, président de Est-Ensemble**  
 Cette ligne permettra de desservir : très efficacement le nord-est du territoire d'Est Ensemble et constitue un levier de requalification et de développement sans précédent. Il est important pour la réussite des différents projets urbains de tenir le calendrier de réalisation de cette ligne 15 Est. Est ensemble est particulièrement attentif aux bonnes conditions d'accès des gares, notamment pour les modes actifs et à la pacification des espaces publics dans des secteurs très marqués par les grandes infrastructures de transport (Pont de Bondy et Bondy en particulier).  
**Fort d'Aubervilliers**  
 L'enjeu principal est d'assurer une bonne accessibilité à la gare depuis le quartier des Courtilières et de pacifier, en surface dans tous les cas ou en souterrain (étude en cours), l'avenue de la Division Leclerc (RD 27) qui offre des conditions de cheminements et de traversées assez mauvaises.  
**Drancy-Bobigny**  
 L'enjeu principal est de pacifier l'ex-RN186, de faciliter sa traversée en surface ou en souterrain, et de réduire le temps de parcours des piétons pour rejoindre la gare depuis le sud. Cet enjeu concerne non seulement habitants de Bobigny mais également les nombreux employés, usagers, patients ou étudiants fréquentant l'hôpital Avicenne, par interdépartementale des sports ou encore l'université  
**Bobigny-Pablo-Picasso**  
 Le pôle Pablo Picasso, déjà existant qui pourrait éventuellement accueillir à terme un cinéma dans la gare, sera nettement renforcé avec l'arrivée de la ligne 15 Est et qui est déjà un pôle majeur d'emploi et concentre de nombreux flux qu'il convient d'optimiser dans un espace contraint. Il convient de dégager de l'espace public sur un axe Nord/Sud pour donner de la visibilité au parc de la Bergère et de la ZAC « Ecocité » avec éventuellement un franchissement du canal de L'Ourcq. Il est dommage que la conception actuelle de la gare ne prévoie pas d'intervenir sur les locaux techniques et la mise aux normes des accès de ligne 5 du métro.  
**Pont de Bondy**  
 Le pôle du pont de Bondy est au cœur d'un secteur, tant au Nord qu'au Sud, en fort développement (ZAC des deux cotés du canal de L'Ourcq et Projets de renouvellement urbain. Compte tenu du positionnement stratégique de ce site, il est très bénéfique que la gare soit classé emblématique. L'enjeu principal est d'assurer une très bonne accessibilité à cette depuis le Nord et le Sud et depuis l'Est du pont comme depuis l'Ouest. C'est une condition essentielle à l'utilisation effective de la gare et au report modal vers les transports en commun pour limiter l'usage des véhicules particuliers sur ce secteur à l'ambiance très routière. Il est indispensable pour l'interopérabilité avec le Tzen 3 que les délais soient respectés.  
**Bondy**  
 Le pôle de la gare de Bondy constitue déjà, aujourd'hui, une centralité urbaine relativement bien desservie et l'arrivée de la ligne 15 Est créera la seule correspondance avec le RER E et T4 pour le territoire. La gare qui accroîtra les flux donc la circulation piétonne et cycliste, s'insérera dans un contexte urbain déjà contraint, le principal enjeu étant le franchissement des voies ferrées existantes. L'accessibilité de la gare est fondamentale notamment pour le Sud pour les piétons, les cycles et les bus et doit contribuer à l'amélioration du confort et de l'ambiance de certains franchissements, notamment souterrains.  
 L'amélioration du confort et de l'ambiance de certains franchissements, notamment souterrains.

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes dedéplacement	Divers			
	8		22/6		x	x			x	x	x	x			<p><b>Conseil Départemental du Val de Marne</b></p> <p>Soutien à la mise en œuvre de l'interopérabilité à Champigny-centre permettant aux voyageurs de la ligne 15 venant de l'Ouest, sans rupture de charge, de poursuivre leurs parcours soit vers Val de Fontenay et la Seine-Saint-Denis.</p> <p>La ligne 15 Est doit être réalisée le plus rapidement possible et en une seule phase, afin d'achever le bouclage complet de la rocade de la ligne 15, de contribuer au rééquilibrage Est-Ouest en Île-de-France et de décharger le réseau existant (Lignes A et E du RER). Il y a urgence à améliorer sensiblement et à court terme le réseau de transport francilien par la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, faisant partie intégrante du Nouveau Grand Paris. Pour le Sud du Val-de-Marne, il s'agit notamment de mettre en œuvre les schémas directeurs des RER` A, du RER E à l'Est et de la ligne P et de concrétiser le prolongement de la ligne l du métro à Val de Fontenay.</p> <p>Dans cet objectif, le Conseil départemental demande la mise en place de recettes fiscales complémentaires, conformément aux annonces du Premier Ministre le 6 mars 2013 sur le Nouveau Grand Paris.</p> <p>Le premier maître d'ouvrage qui devra démarrer ses travaux pour la réalisation du prolongement de la ligne l du métro (porté par le STIF et la RATP) et pour la ligne 15 Est (portée par la Société du Grand Paris) réalise l'ensemble du génie civil de la double-gare de Val de Fontenay pour limiter les nuisances.</p> <p>Une optimisation de la réalisation des lignes 15 Sud et15 Est qui se rejoignent à Champigny-sur-Marne, en recherchant à anticiper les besoins de la ligne 15 Est dans le cadre du chantier de la gare de Champigny Centre et de l'ouvrage d'entonnement, et à réduire les impacts de ces deux grands chantiers pour les riverains.</p> <p>Une vive préoccupation existe quant aux effectifs de la Société du Grand Paris et demande que les moyens humains pour la bonne réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express soient mobilisés. Les effectifs des opérateurs de transport devront également être suffisants pour garantir la réalisation des études et des travaux relatifs aux interconnexions dans la même temporalité.</p> <p>Les impacts et nuisances liés à la phase chantier doivent être anticipés et partagés avec toutes les collectivités concernées. Toutes les mesures conservatoires devront être mises en place afin de réduire au maximum les nuisances environnementales et les impacts sur le cadre de vie des riverains. Les adaptations et mises à jour du Schéma directeur d'évacuation des déblais devront se faire en pleine concertation avec les collectivités et en privilégiant toujours le transport alternatif à la route.</p> <p>L'évacuation des déblais des tunneliers insérés à Val de Fontenay par la route et au regard du volume de camions concernés, du fonctionnement du pôle de transport de Val de Fontenay et du futur tramway T1prolongé et des nuisances pour les riverais du pôle, la réduction du parcours de ces camions pour rejoindre l'A86 devra être recherchée, y compris en envisageant la création d'accès directs dédiés au chantier sur l'A86.</p> <p>La nécessité d'offrir les meilleures conditions de rabattement possibles vers les gares du Grand Paris Express afin que ce nouveau mode de transport bénéficie à un maximum d'usagers. Ce rabattement devra s'effectuer prioritairement par les transports collectifs et les modes actifs. Les espaces intermodaux existants (gare routière, parking vélo, parvis, etc.) doivent être, a minima préservés ou renforcés pour anticiper les projets de transport collectif qui répondront aux besoins futurs d'accessibilité à ces pôles d'échanges.</p> <p>La gare de Val de Fontenay doit faire l'objet d'aménagements pour tenir compte des difficultés de son fonctionnement actuel, des nouvelles infrastructures de transports ligne 15, prolongement de la ligne 1 du métro, prolongement du T1 et du développement urbain à Fontenay-sous-Bois. Cela comprend notamment l'amélioration de l'accès depuis l'Est et la création d'au moins un nouveau franchissement est-ouest du pôle offrirait des espaces adaptés aux flux en correspondance, permettant d'offrir un accès direct aux quais du RER E et de fonctionner également en</p>	

Observation	Enquête DUP : Thèmes					Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP		
	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels					Pour	Contre
	1	2	3	4	5						
9			22/6			x					
10	x	23/6		x		x					

lien de Ville.  
Le fonctionnement du réseau de transports en commun pendant les chantiers revêt un fort enjeu, pour le département. Le projet devra prendre en considération les impacts sur les ouvrages d'assainissement des rejets des eaux d'exhaure en phase chantier et en phase définitive, de façon à ne pas perturber la desserte des usagers et à ne pas générer des non conformités vis à vis de la nouvelle réglementation en vigueur sur l'auto surveillance des rejets du système d'assainissement.  
Les marchés de la Société du Grand Paris doivent intégrer des clauses sociales d'insertion et soient accessibles aux petites et moyennes entreprises locales.  
Les acquisitions foncières sur la ligne 15 Est doit être dans la même dynamique que pour la ligne 15 Sud, à savoir sans avoir recours à l'expropriation, et que les personnes concernées (propriétaires comme locataires, riverains comme commerçants) bénéficient d'informations et d'un accompagnement spécifique tout au long du projet.

**Ville de Rosny-sous-Bois**  
Cf ci-dessus obs R1/7 à Rosny-sous-Bois déposée le 20/06

**Orbival**  
Courrier pétition ayant reçu 689 avis positifs pour la réalisation de la ligne 15 Est assorti de l'avis de l'associatio (avis déposé également sur le registre électronique (obs 305)  
Résumé de l'avis : Le tronçon Saint-Denis-Pleyel - Champigny-centre du Grand Paris Express fait partie intégrante de la ligne 15, qui constitue la future rocade métro en Île-de-France et participe à l'efficacité et la cohérence de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express reposent sur le bouclage complet de cette rocade, sa réalisation la plus rapide possible et en une seule phase est indispensable et contribue au rééquilibrage Est-Ouest de l'Île-de-France. Ce tronçon permettra de décharger le RER A et le RER E à l'est (soutiens de 60 000 adhérents).  
Les impacts et nuisances liés à la phase chantier doivent être anticipés et partagés avec toutes les collectivités concernées. Toutes les mesures conservatoires devront être mises en place afin de réduire au maximum les nuisances environnementales et les impacts sur le cadre de vie des riverains.  
Les meilleures conditions de rabattement possibles vers les gares du Grand Paris Express devront être optimisées afin que ce nouveau mode de transport bénéficie à un maximum d'usagers.  
L'amélioration globale du réseau de transport, doit intégrer les projets qui seront en correspondance avec la ligne 15 Est dont le prolongement de la ligne 1 du métro au Val-de-Fontenay. Les marchés de la Société du Grand Paris doivent intégrer des clauses sociales d'insertion, et soient accessibles aux petites et moyennes entreprises locales à travers la mobilisation des politiques départementales en faveur de l'insertion, du développement économique et de l'emploi par des actions en direction des publics cibles, des entreprises locales, des partenaires et de la Société du Grand Paris.



**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP
									Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes dedéplacement	Divers		
12			27/6		x				x	x	x				<p><b>Monsieur Troussel, président du conseil départemental de Seine-Saint-Denis.</b></p> <p>Le département réaffirme son soutien au projet de création de la ligne 15 Est qui dessinera en effet à terme un maillage efficace de la Seine- Saint-Denis, en complément de la réalisation des lignes 14 nord,16 et 17 du Grand Paris Express, et des prolongements des lignes 1, 11 et 12 du métro. Elle favorisera également l'accès à d'importants secteurs d'emploi tels que ceux de la Plaine Saint-Denis ou du secteur de Rosny - Bois Perrier et desservira des équipements importants comme le Stade de France, le centre aquatique programmé à Saint-Denis pour la candidature de Paris aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024, l'hôpital Avicenne et le futur pôle sport handicap. Enfin, elle accompagnera la réalisation des nombreux projets de développement et de renouvellement urbain notamment dans les centres d'Aubervilliers et de Bobigny, autour du Fort d'Aubervilliers et dans le secteur du Pont de Bondy</p> <p><b>La coordination des chantiers</b> à venir est un enjeu fort sur lequel le Département sera particulièrement vigilant et notamment, ceux qui sont liés à la candidature aux JO 2024.</p> <p>la qualité de l'insertion urbaine des « pôle-gares », tant au niveau architectural qu'intermodal, pour garantir le confort et la sécurité des usagers. En outre, <b>les « pôle-gares »</b> situés à proximité d'axes routiers structurants tels que les ex- Routes nationales 2 et 3 appelleront une attention particulière. C'est ainsi que le Département est acteur à part entière comme «co-pilote» des études «intermodalité» des pôles de Pont de Bondy et Fort d'Aubervilliers.</p> <p><b>Les échanges intermodaux avec la ligne 15 Est</b>, les prolongements de lignes de métro et les projets de surface (T1, TZEN 3...) dont le Département est maître d'ouvrage, devront également faire l'objet d'une grande attention, en particulier dans les secteurs de l'hôpital Avicenne, du centre de Bobigny et du Pont de Bondy.</p> <p>Pourquoi la gare emblématique de l'Est Francilien du <b>Pont de Bondy</b> ne figure pas dans le concours international des «Hubs du Grand Paris»&gt;&gt;?</p> <p><b>Pourquoi le projet d'une alternative</b>, dans le cadre des études complémentaire réalisées par les équipes de la SGP positionnée sur le site du Comptoir des Fontes n'apparaît-elle pas? Cette implantation, accompagnée d'actions dont la faisabilité est à conforter (création d'un nouveau franchissement, déplacement de la station Tzen3, dévoiement du tramway T1, reconfiguration des ponts, réorganisation des flux...) constituerait un vecteur de développement urbain très intéressant pour le territoire.Souhait du département que le travail engagé dans ce sens se poursuive. ...</p> <p>... Même interrogation pour le <b>SMR.SMI et le travail en cours des équipes de la SGP sur le site « Montgoffier»</b>. Si ce site devait être définitivement choisi, la Société du Grand Paris devrait alors travailler étroitement avec le Département afin d'étudier tous les impacts sur les biens départementaux (voirie, assainissement...) et les mesures à prendre pour les limiter.</p> <p><b>Projet de collège intercommunal Saint-Denis - Aubervilliers.</b> Les services départementaux étudient actuellement un nouveau site d'implantation, dont la faisabilité reste à assurer. Les impacts du changement de site sur le projet et sa mise en service en 2019 nécessitent d'être évalués et pris en compte.Et si le site Adrien Agnès serait maintenu, l'engagement de la SGPest indispensable afin que l'emprise, incluse dans le périmètre de la DUP, ne soit pas impactée par les enquêtes parcelaires qui en découleront.</p> <p><b>L'étude d'impact est incomplète</b> au niveau du réseau départemental d'assainissement: pour lequel il existe un règlement : la Société du Grand Paris devra prendre en compte les contraintes et prescriptions . Une synchronisation avec le réseau du SIAAP, au niveau régional, sera nécessaire afin d'étudier, notamment le temps des travaux, des reports vers des ouvrages non sollicités par ailleurs, compte tenu de tous les projets du Nouveau Grand Paris.</p>

		Enquête DUP : Thèmes					Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition,	Avis technique SGP	
		1	2	3	4	5					
Observation	Courrier	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre				
	13		27/6	X	X	X				<p><b>évacuation des déblais</b>, le Département soutient la volonté de la SGP de privilégier les transports alternatifs à la routen tout en regrettant que des solutions de stockage temporaire et de mutualisation des déblais pour les sites localisés à moins de 5 km de la voie d'eau (Gare mairie d'Aubervilliers, Bondy, Drancy-Bobigny...) n'aient pas été étudiées de manière plus approfondie. Le Département a bien noté que la SGP analysait la possibilité d'une évacuation ferroviaire des déblais via un délaissé ferroviaire au site dit Montgolfier à Rosny-sous-Bois. Cette analyse devra intégrer non seulement les aspects économiques mais également les enjeux environnementaux. La SGP a bien pris en compte la nécessité d'associer le Département dans la définition et la validation des itinéraires routiers d'évacuation des déblais.</p> <p>Enfin, conformément au bilan de la concertation, le département réaffirme ses demandes pour <b>qu'une solution pour la desserte du centre-ville de Drancy puisse être identifiée avec le STIF, et pour que la réalisation du prolongement de la ligne 11 entre les gares de Rosny-Bois Perrier et de Noisy-Champs soit confirmée</b>. Les travaux de la gare de Rosny-Bois-Perrier auront débuté lors de la mise en service de la ligne 11 phase 1. Le Département sera ainsi vigilant quant aux mesures qui seront prises par la SGP durant cette phase, afin de garantir l'accessibilité aux usagers de la ligne 11. Et que toutes les mesures doivent être prises dans le cadre de la réalisation de la ligne 15 Est pour faciliter le prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs.</p> <p><b>C Pilon, adjointe au Maire, Contribution Ville de Montreuil</b></p> <p>Bien que non directement desservie par la future ligne 15 Est, de nombreuses interconnexions avec les lignes de métro prolongées intéressent les habitants</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>° prolongement ligne 11, jusqu'à Rosny-Bois-Perrier</li> <li>° Tram T1 à Val de Fontenay</li> <li>° prolongement métro ligne 1 pour les habitants de Bel Air grand pêcheurs, si le tracé retenu passe ainsi</li> <li>° prolongement métro ligne 9 en interconnexion avec la ligne 11</li> </ul> <p>Montreuil rappelle également son attachement à réaliser le tracé dans les meilleurs délais et sans rupture de charge entre la ligne 15 Est et la ligne 15 Sud.</p> <p><b>Mme Sylvine Thomassin, Maire de Bondy</b></p> <p>Cf ci-dessus le courrier 1 déposé dans le registre de Bondy le 27/06.</p>	
<b>PREFECTURE DU VAL-DE-MARNE</b>											
R1/1		16/6			X					<p><b>Anonyme</b></p> <p>Cette ligne 15 permettra de relier nos lieux de loisirs et de détente (centres commerciaux Rosny 2 et Val de Fontenay, Stade de France ...). Elle permettra en outre de connecter rapidement le Sud Est francilien au Nord de Paris, écourtant nos trajets et les rendant plus agréables.</p>	X



Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition			
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers				
								1	2	3	4	5				
1		23/5			x			x			x					
2		23/5			x			x								<p><b>Myriam Perrio, 45 bis rue Pegoud Drancy</b> Ce métro serait un vrai plus pour les habitants de Drancy. Les habitants qui ont une vieille voiture ne pourront plus se déplacer sur Paris et les autres moyens de transport ainsi que le RER B sont saturés.</p> <p><b>Bosancic, 27 av. Brigolle Drancy</b> Cette nouvelle ligne désengorgera le RER souvent saturé</p>
3		23/5			x			x			x					<p><b>Olivio Marc, 15 rue André Karman Aubervilliers</b> Cette ligne permettra un rééquilibrage vers l'est. Cet aménagement de la région serait plus abouti s'il y avait un arrêt à Montreuil. C'est une des villes les plus importantes de l'Île-de-France et il serait normal d'y accéder sans passer par Paris. Pièce jointe avec une carte montrant la ligne 15 modifiée.</p>
4		23/5					x	x			x					<p><b>Nouan Frédéric, 55 av. Honorine Drancy</b> Drancy est une grande agglomération de la 2ème couronne. L'intérêt de la ligne 15 serait de créer une station nouvelle et centrale qui permettrait aux Drancéens d'avoir les mêmes possibilités d'accès aux transports que les autres agglomérations. Quel drancéens utilisera la ligne 15 si elle se situe aux mêmes endroits que les autres lignes d'aujourd'hui?</p>
5		23/5			x			x			x					<p><b>Anonyme</b> Ce projet est essentiel pour le développement de la région. Il faudrait que les deux tronçons de la 15 Est soient terminés en même temps, soit en 2025. Une centralisation des tunneliers au Val de Fontenay avec une machine vers le Nord et une autre vers le Sud permettrait cette unité de temps pour les deux chantiers.</p>
6		23/5						x								<p><b>Anonyme</b> La nouvelle ligne 15 Est n'est pas une solution pour les riverains des agglomérations de la banlieue Est de Paris. Elle ne fait que déporter les problèmes de Paris dans ces villes. (délinquance, vandalisme, vols...)</p>
7		23/5					x	x								<p><b>Milhamont, 43 rue JP Timbaud 93700 Drancy</b> Il faut une desserte en centre ville</p>
8		23/5			x			x								<p><b>Chalaud, 11 rue du Gl Lederc Rosny-sous-Bois</b> Comment peut-on envisager la survie du petit commerce, du centre ville en éliminant cette station qui se trouve sur le chemin entre deux stations qui portent des centres commerciaux régionaux?</p>



Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
								1	2	3	4	5	
9		23/5			x			x					<b>Bernard, 61 av. de Marinville Saint-Maur-des-Fossés</b> Il est prévu un transfert d'environ 3000 personnes de la Défense sur Val de Fontenay par la Société Générale en 2016 et aucun aménagement de la gare de Val de Fontenay ou des RER A et E n'a été prévu. La construction de cette ligne est donc essentielle. Cette ligne sera un gain de temps pour nombre de voyageurs.
10		23/5			x		x						<b>Delavaux, 26 rue de l'avant-garde Drancy</b> Il est très important que notre ville bénéficie d'une station de métro en centre ville.
11		23/5			x		x			x			<b>Régis, Nogent-sur-Marne</b> J'attends la ligne 15 avec impatience. Merci de tenir les délais
12		24/5			x		x						<b>M Slimani, 77, rue Maxime Gorki, 93 700 Drancy</b> Demande que les habitants de Drancy puissent bénéficier d'une desserte en mode de transport lourd en centre ville.
13		24/5			x		x						<b>M Slimani, 20 rue Roger Gibrati, 93 700 Drancy</b> Demande que les habitants de Drancy puissent bénéficier d'une desserte en mode de transport lourd en centre ville.
14		24/5			x		x						<b>Mme Slimani, 77, rue Maxime Gorki, 93 700 Drancy</b> Demande que les habitants de Drancy puissent bénéficier d'une desserte en mode de transport lourd en centre ville.
15		24/5			x		x						<b>M Schmitt, 107, Bd de Strasbourg, 94 130 Nogent-sur-Marne</b> Demande de décaler les travaux d'une ligne attendue depuis des années par la population, plutôt que de perdre du temps en enquête publique.
16		24/5			x								<b>Anonyme</b> Ligne attendue depuis des années. Il aurait été intéressant de traverser les villes plus au Sud-Est
17		24/5			x								<b>M Kane, 5 rue George Sand, 93 500 Pantin</b> Projet très intéressant. Une gare entre Rosny-Bois-Perrier et Val de Fontenay serait-elle envisageable?
18		24/5			x								<b>Mme Laurence, rue Mendel Kalmenson, 93 300 Aubervilliers</b> Habitant le centre ville d'Aubervilliers, est très intéressée par ce projet qui lui simplifiera les trajets professionnels entre La Défense et Val de Fontenay.
19		24/5			x								<b>M Jacques Geoffroy, 1 rue Daguerre, 93 110 Rosnys-sous-Bois</b> Bon projet.
20		24/5			x								<b>Anonyme</b> 100 % pour le projet. La ville de Drancy aurait besoin d'un métro en centre-ville, la station de RER étant particulièrement excentrée.

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
								1	2	3	4	5	
21		24/5			x			x				x	<b>Mme Gouzou, 13 rue Haguette, 93 200 Saint-Denis</b> Pour un transport de qualité qui desserve les banlieues. La ligne 13 est saturée en permanence. Il serait même utile de prolonger la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis.
22		24/5			x			x					<b>Mme Legendre</b> Beaucoup plus de facilité et de correspondances pour le 93 et la petite couronne.
23		24/5			x			x					<b>Anonyme, 94 130 Nogent-sur-Marne</b> Favorable à 100% au projet qui permettra de relier les lieux de résidences aux lieux de travail.
24		24/5			x			x					<b>M Carré, 187, ave Jean Jaurès, 93 700 Drancy</b> Habitant de Drancy depuis un an, relaie le souhait du maire de disposer d'une gare dans la ville qui est assez mal desservie actuellement.
25		24/5			x			x					<b>M Petit, 9, rue Jacques Chaban Delma, 93 000 Bobigny</b> Favorable au projet qui facilitera les déplacements dans le 93.
26		24/5			x			x					<b>M Hitti, 222, av d'Enghien, 95 880 Enghien-Les-Bains</b> Favorable au projet qui est attendu depuis bien longtemps. Souhaiterais une connexion à Saint-Denis Pleyel avec le RER D et la ligne H.
27		24/5			x			x					<b>M Segelle, 94 500 Champigny-sur-Marne</b> Ce projet aurait du voir le jour il y a bien longtemps, évitant ainsi bien des embouteillages et de la pollution.
28		24/5			x			x					<b>M Hoffmann, 24, rue Roland Vachette, 93 200, Saint-Denis</b> Cette ligne l'intéresse beaucoup car elle réduit considérablement ses temps de trajets, permettant de nombreuses correspondances avec plusieurs lignes de métro et de RER.
29		24/5			x			x					<b>Mme Merlin, 1, allée Darius Milhaud, 94 460 Valenton</b> Favorable à cette nouvelle ligne qui va faciliter la vie des franciliens, comme l'a fait le prolongement de la ligne 8.
30		24/5			x			x					<b>M Piras, 34, rue des Héros Nogentais, 94 130 Nogent-sur-Marne</b> Projet essentiel pour les franciliens. Le Grand Paris Express va prendre du retard dans le processus de réalisation et il est temps de passer à la vitesse supérieure.
31		24/5			x			x					<b>Mme Tuva, 1 rue Grandville, 94 160 Saint Mandé</b> Projet essentiel qui va changer la vie de nombreux franciliens
32		24/5			x			x					<b>M Hachemi, 7, av du Maréchal, 94 130 Nogent-sur-Marne</b> Les travaux de la ligne orange devraient débuter en 2025 comme la ligne rouge. Cette ligne est très attendue pour rejoindre les zones d'activités telles qu'à Saint-Denis.

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
								1	2	3	4	5	
33		24/5			x			x					<b>Mme Rimper, 35 rue des Poissonniers, 93 400 Saint-Ouen</b> Projet nécessaire et enthousiasmant. Bravo pour ce nouveau projet de transports en commun.
34		24/5			x				x				<b>M Durrenbach, 16, av Claude Debussy, 94 430 Chennevières sur Marne</b> Les habitants de Chennevières sur Marne auront-ils des transports pour rejoindre la ligne 15?
35		24/5			x			x					<b>M Lason, 261 av de la République 94 120 Fontenay-sous-Bois</b> Très beau projet qui permettra une meilleure mobilité des populations en périphérie de la Capitale et un essor économique des villes concernées par la ligne et de leurs alentours.
36		24/5			x			x		x			<b>M Laporte, 30 rue Mauconseil, 94 120 Fontenay-sous-Bois</b> Avec 30 ans de retard, ce projet de maillage de banlieue à banlieue en contournant Paris est indispensable. Il est nécessaire d'accélérer le rythme de développement de transports de qualité pour le confort des usagers. Espère que la ligne 1 va enfin arriver à Val de Fontenay... après 50 ans de discussions...
37		24/5					x						<b>M Da Matha Sant'Anna Roland, 15 rue Charles Fourrier, 93 700 Drancy</b> La ville du Drancy, avec plus de 70 000 habitants, dépasse la taille de communes telles Bobigny, La Courneuve, Le Bourget et pourtant dispose de beaucoup moins d'infrastructures de transports. Après une forte mobilisation, elle dispose enfin d'une gare RER. Mais le futur Grand Paris Express ne prévoit aucune gare sur la commune. Il est anormal que Drancy ne puisse profiter de la mobilité et du développement économique de ces voisines, pourtant moins peuplées.
38		24/5			x								<b>Anonyme</b> Excellent initiative permettant de relier les banlieues.
39		24/5			x				x				<b>Mme Quimber, 36, rue de la Fontaine, Seugy</b> Ligne très intéressante, permettant de mieux desservir le secteur et de faciliter l'ébauche des jeunes de petite et grande couronne qui disposeront d'un territoire plus vaste car mieux connecté.
40		24/5			x					x			<b>M Alonso, 58, rue de Fresnes, 94 240 L'Hay-les-Roses</b> Beau projet très attendu, dont il espère voir la réalisation rapide.
41		24/5			x					x			<b>Mme Wehrle</b> Cette ligne de métro aurait du arriver bien plus tôt, tant il est difficile de circuler de banlieue à banlieue dans les embouteillages ou dans des transports qui obligent de passer par Paris. Ce projet va faciliter la vie de nombre de franciliens et désengorger les routes. Espère que les travaux ne prendront pas de retard.

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
		1	2	3	4	5							
42		24/5			x			x					<b>Mme Hoffmann, 24, rue Roland Vachette, 93 200 Saint-Denis</b> Cette ligne permettra de rejoindre Nanterre Préfecture sans passer par la ligne B ou D et le centre de Paris. Un gain de temps assuré.
43		24/5			x			x					<b>M Reveillère, 24, allée de Bayeux, 94 170 Le Perrux-sur-Marne</b> Cette ligne est indispensable pour l'Est parisien qui a été longtemps laissé pour compte par rapport aux banlieues Ouest et Sud (densité et calendrier des réseaux Ouest et Sud).
44		25/5					x			x			<b>Anonyme.</b> Cette ligne est en effet très utile mais le problème est sur sa partie en doublon avec le RER E qui est un gaspillage, il faudrait faire passer la ligne par place Carnot, Montreuil, Château de Vincennes jusqu'à Créteil. Si ce n'est plus envisageable, alors que le RER E passe vraiment en mode express
45		25/5			x								<b>Delagrangé 22 rue des Marguerites 94140 Alfortville.</b> Cette ligne est particulièrement importante pour permettre les trajets de banlieue à banlieue donc j'encourage à faire avancer le projet
46		25/5			x								<b>Mme Nadine BRIATTE 24 av. de Verrières 91300 Massy.</b> Tout ce qui peut améliorer les transports en commun , les échanges économiques mais aussi culturels... me semble positif
47		25/5			x								<b>M. William Descamps.</b> Enfin des moyens de transports de banlieue à banlieue plus rapides ..je ne peux que me réjouir de ces lignes qui entoureront Paris
48		25/5			x			x					<b>M. BAUDOIN Sébastien 94100 Saint maurs des Fossés</b> Vivement la mise en service (en 2022 ?) de la ligne 15 et des autres...Moins de voitures de bouchons de pollution...Prévoir des espaces de stationnement (voitures, motos, vélos) à proximité des gares...
49		25/5			x			x		x			<b>Mme Ornella D'Agostino 187 av. Jean Jaurès 93700 Drancy</b> Je souhaite vraiment de tout cœur que la ligne 15 passe par Drancy...il est également important qu'il y ait des places de parkings autour des gares
50		25/5			x								<b>BEAUVALET 7 quai de bercy 94220 Charenton le Pont</b> Très bien ... quoi dire d'autre... Continuez Vive le Grand Paris Express
51		25/5			x					x			<b>Mme Lemaie-Diongue 94130 Nogent sur Marne.</b> Je suis entièrement d'accord avec la remarque n°44 doublon avec la ligne RER E

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
								1	2	3	4	5	
52		25/5				x		x					<b>M. Roger GLOT 94 130 Nogent sur Marne</b> Concernant la nouvelle liaison souterraine à créer entre les gares de Val de Fontenay et de -Nogent Le Perreux , je ne comprends pourquoi le tracé sous le couloir existant mesurant 50 mètres... sous les voies ferrées actuelle du RER E et de l'A86...
53		25/5			x							<b>BOUEDEC 333 rue de Bernau 94500 Champigny</b> Une chance pour nous l'Est qui est mal desservi...	
54		25/5					x				x	<b>DIABY 11 rue Griffuelhes 94 800 Villejuif</b> "Nous serons enjailés!"	
55		25/5			x			x				<b>Pollux 3 av.Edouard Vaillant 93500 Pantin</b> les prolongements et créations de ligne sont nécessaires aux usagers...nous serons moins tentés de prendre la voiture	
56		25/5					x	x				<b>Petit 24 rue Gaston Landry 93700 Drancy</b> Serions nous en telle recession intellectuelle pour le pas voir l'intérêt d'une station à Drancy Centre...pensez aux économies de temps et d'argent des 68400 drancéens sans compter le bénéfice écologique induit, moins de voiture, d'embouteillages...	
57		25/5					x					<b>Rivet 18 rue Albert Beugnet 93700 Drancy</b> Les habitants de Drancy ont eux aussi droit à une ligne de métro...Une ligne de metro créerait de l'emploi, des facilités, une délivrance pour	
58		25/5					x					<b>anonyme</b> Il est plus que nécessaire d'avoir des moyens de transports dignes de ce nom à Drancy	
59		25/5							x			<b>Mme Ceilikok I allée des Roses 93130 Noisy le Sec</b> Bonne initiative tant attendue des franciliens...Est il possible de raccourcir les délais de 5 à 10 ans.	
60		25/5					x					<b>Mme Carlot, 34 rue Jane Joye, 93 700 Drancy</b> Résident à Drancy depuis sa naissance, elle constate l'évolution très positive de la ville. Mais il demeure toutefois important de faire passer cette ligne par Drancy afin de simplifier le transport de banlieue à banlieue pour ses habitants.	
61		25/5						x				<b>M. Mathieu 127 av.Arristide Briand 94230 Cachan</b> Cela me semble très bien , c'est l'avenir...	
62		25/5						x				<b>Azais 39 Rue des Bas clayaux 94500 Champigny</b> Le projet de métro "Grand Paris express" est un maillage de transport très attendu par tous les habitants de la région parisienne...Bravo Bravo	
63		25/5										<b>Labbé 58 rue Jean Baptiste Baudin 94800 Villejuif</b> La ligne 15 est petite sur la carte mais sera longue pour les usagers mal desservis...	

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
64		25/5			x			x					<b>Bakkay Salem 15 rue Gaétan Lamy 93300 Aubervilliers</b> Projet très important pour les villes du nord de Paris
65		25/5				x		x					<b>Mathieu Delaunay 37 rue du Maréchal Vaillant 94130 Nogent sur Marne</b> Attention à prendre en compte la protection des habitations autour de la ligne de chemin de fer où passera la ligne 15 Il est indispensable que des murs antibruits soient prévus...
66		25/5			x			x					<b>Vannou 93200</b> L'absence de correspondance à pleyel avec la ligne 13 est assez incompréhensible...tout ira en emprirant...Tout a été tenté sur la ligne 13...T5
67		26/5				x		x					<b>anonyme</b> peut-on envisager une correspondance avec la ligne 13, déviation à envisager comme aux Halles?
68		26/5				x							<b>Gaillard, 29 clos des Perroquets, 94500 Champigny</b> ligne indispensable pour faciliter le transport en région parisienne
69		26/5					x						<b>D'Agostino, 187 rue Jean Jaurès, 93700 Drancy</b> Drancy se développe et a grand besoin et mérite que ce projet aboutisse
70		26/5				x							<b>Dahmani, 6 rue Pierre Médrano, 93700 Drancy</b> A part le métro La Courneuve ou Bobigny difficile de se rendre à Paris, Donc grand besoin de ce métro
71		26/5					x		x				<b>Guimez, 50 rue de l'espérance, 93700 Drancy</b> Centre ville de Drancy très difficile d'accès, bus irréguliers; <b>nécessité de réétudier le projet</b>
72		26/5					x			x			<b>Anonyme 94170</b> <b>Pas assez de station entre Rosny et Champigny, attentes importantes pour les bus</b>
73		26/5					x		x				<b>Anonyme</b> Gare de Vert de Maisons mal desservie par le RER D; nécessité de prévoir le passage en omnibus de la ligne D SUR Vert de Maisons, Maisons-Alfort, Alfortville jusqu'à la gare de Lyon
74		26/5				x							<b>Merakchi Nadia, 75019 Paris</b> mille fois oui pour le projet
75		26/5				x		x					<b>Van-Haeren, 15bis rue de l'Eglise, 94500 Champigny-sur-Marne</b> Manque de commissariat en centre ville au regard d'un possible déplacement de la délinquance avec l'arrivée de la gare; revoir donc la sécurité sur tout le projet; vitesse prévue de <b>55 kmh insuffisante</b>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
								1	2	3	4	5	
76		27/5					x	x					<b>Anonyme ROSNY</b> La distance entre les stations Bois-Perrier et Val de Fontenay aurait été l'occasion de créer au moins une autre station soit à côté de la gare de Rosny centre ville ou créer une nouvelle zone de desserte plus à "l'intérieur" de Rosny pour desservir de nouveaux quartiers. Sans desserte plus
77		27/5			x			x					<b>Serge Giordano, 8 Av de l'île d'amour, 94170 Le Perreux sur Marne</b> L'étude du GRAND PARIS a été bien faite et les avantages vont permettre une meilleure desserte des Nogentais et Perreuxiens .
78		27/5					x	x					<b>D'Agostino, 92 rue Pierre Brossolette, 93160 Noisy-le-Grand</b> Le métro jusqu'à Drancy pourrait faciliter la vie de tous ses habitants qui travaillent à Paris. De plus avec le métro il serait beaucoup plus simple de pouvoir rendre visite aux proches sans repasser par Paris.
79		27/5					x	x					<b>Sandrine Dubois, 197 avenue Jean Jaures, 93700 Drancy</b> Le tracé proposé évite et détourne complètement la ville de Drancy, le centre ville n'est pas correctement desservi. Drancy n'est desservi qu'en limite ce qui charge plus Bobigny Pablo Picasso. En résumé, pas de prolongation du métro Ligne 5, pas de ligne GP.
79		27/5					x	x					<b>Champin, 59, rue François Rude, 93700 Drancy</b> Drancy reste isolée tant pour se rendre au travail que pour bénéficier des lieux de cultures et des spectacles parisiens. Le métro sur Drancy permettra de moins consommer, moins polluer et se déplacer plus rapidement.
81		27/5			x			x					<b>Daddi, 98, Avenue Paul vaillant Couturier, 93200 Saint-Denis</b> Pour ceux qui travaillent au quartier d'affaire de Saint Denis et doivent se rendre au quartier de la Défense, cette ligne permettra de relier ces deux quartiers et de désengorger le RER A et la ligne 1.
82		27/5						x	x				<b>Anonyme</b> Beaux chantiers et utiles, mais faire en sorte que les emplois induits restent français et ne soient pas trustés par des travailleurs détachés
83		28/5					x	x					<b>Fernandez, 4 place Marcel Paul, 93700 Drancy</b> Drancy, ville de 70 000 habitants est isolée de tout mode de transport lourd. Cette ligne, au cœur de Drancy, me permettrait de gagner environ 40 minutes sur l'ensemble de mon déplacement.
84		28/5				x		x					<b>Anonyme</b> Je ne comprends pas pourquoi Drancy n'a pas d'arrêt en centre ville. Le tracé suit le tram et n'améliore pas tellement la desserte. Un trajet qui offrirait un arrêt au centre de Drancy me paraîtrait plus en phase avec le slogan "améliorer la vie quotidienne". Ce projet ne me sert à rien.
85		28/5			x			x					<b>Sousselier, 94130 Nogent-sur-Marne</b> La ligne 15 me fera gagner beaucoup de temps de transport pour aller travailler à Aubervilliers.

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		Enquêtes mise en compatibilité
								1	2	3	4	5		
86		28/5								x				<b>Tamar, 81 rue Sadi Carnot, 93700 Drancy</b> La proposition d'un métro en centre ville est disproportionnée. Le métro de Bobigny étant à 10 minutes. Je suis contre le métro au centre ville de Drancy. La valorisation des nouvelles habitations ne répond aucunement à un intérêt public ou collectif.
87		28/5								x				<b>Luquet, 78 rue de la Fraternité, 93700 Drancy</b> Drancy est la seule ville de 70 000 habitants de la proche couronne qui n'est pas desservie en son centre par le métro. 80 % de sa population active travaille ailleurs en Île-de-France. Nous voulons que le métro passe par le cœur de notre ville.
88		28/5								x				<b>Elkollil, 165 av Jean Jaurès 93700 Drancy</b> C'est la galère pour se rendre à Paris car il faut prendre un bus pour aller au métro ou à la gare de nosy-le-Sec, sans parler des embouteillages. Les Drancéens méritent un métro en centre ville.
89		29/5								x				<b>Anonyme, Drancy</b> Demande une gare sur Drancy, les habitants devant prendre le bus pour aller jusqu'à un réseau de transport (métro ou RER) dans les villes voisines, pendant du temps dans les embouteillages.
90		29/5								x				<b>Mms Leballeur, 60 rue Auguste Blanqui, 93 700 Drancy</b> Excellente idée cette ligne de métro. Enfin!
91		29/5								x				<b>M Huez, 22 rue Louis Blériot, 93 700 Drancy</b> Pour une gare sur Drancy, en raison de la taille de la commune au cœur de la Seine-St-Denis.
92		29/5								x				<b>Mme Vergnes, 129, rue D Casanova, 93 300 Aubervilliers</b> Oui pour cette ligne qui va permettre de désenclaver la banlieue et facilitera l'accès aux entreprises et au travail.
93		29/5								x				<b>M Di Duca, 68 bis rue Grosperin, 93 700 Drancy</b> Pour une gare sur Drancy, pour désenclaver une ville oubliée des infrastructures de transport et permettrait d'alléger le RER B. Les drancéens travaillent dans leur quasi totalité en dehors de la commune et une gare permettrait de réduire leur temps de transport quotidien et d'améliorer leur qualité de vie.



Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
								1	2	3	4	5	
94		29/5					x	x		x		<b>M Fanien, 11 rue de la Butte, 93 700 Drancy</b> Pour une gare sur Drancy, pour désenclaver une ville très peuplée. Pour les habitants du centre, il est obligé de prendre des lignes de bus surchargées (143 ou 148) pour rejoindre le RER (au Bourget ou à Drancy). Il serait également utile d'envisager de prolonger la ligne 5 du métro jusqu'à Drancy centre.	
95		29/5		x			x					<b>M Dreyse, 12 impasse Picou, 93 200 St Denis</b> Entièrement favorable au Grand Paris Express, réseau très attendu qui va faciliter les transports de banlieue à banlieue.	
96		29/5		x			x					<b>M Revol, 14 impasse Picou, 93 200 St Denis</b> Entièrement favorable au Grand Paris Express.	
97		29/5					x		x			<b>M Mourvilliers, 51, rue des Poilus 93 700 Drancy</b> Le seul transport ferré rapide desservant Drancy est le RER B. La ligne 15 doit proposer une autre alternative afin de rejoindre rapidement le métro vers l'est à Bobigny (ligne 5), à Rsnv (ligne 11) ou vers le nord à Aubervilliers (lignes 7 et 12).	
98		29/5					x		x			<b>M Martins, 8 rue de la station, 94 170 Le perruex-sur-Marne</b> Très favorable... même si 2030 est un peu loin...	
99		29/5					x					<b>M Montagne, 27 rue A Blanqui 93 700 Drancy</b> Habite la ville depuis 12 ans, apprécie la qualité de vie qu'il y trouve et vient d'acquérir un bien immobilier. Pour ce projet qui desservira le centre de Drancy.	
100		30/5								x		<b>Bernard Leger, 32 rue Victor Mussault 94120 Fontenay-sous-bois</b> Bravo pour ce projet. On ne peut qu'encourager les autorités à le réaliser plus vite car nos villes sont au bord de l'asphixie.	
101		30/5					x			x		<b>Marie Bridelance, 1 rue Pierre Sémard 93700 Drancy</b> La praticité d'une ligne de métro sur Drancy est indéniable. Nous en avons besoin.	
102		30/5					x			x		<b>M Burtin 93700 Drancy</b> Le métro au centre de Drancy est indispensable dans une ville de plus de 70 000 habitants. Secteur de Drancy centre très mal desservi. Bus bondés.	
103		30/5					x			x	x	<b>Michel Denis, 3 allée des artistes 93130 Noisy-le-Sec</b> Bravo pour ce projet...malgré une relative lenteur. - penser à un bus gallieni-mairie de Montreuil T4 (voire bois perrier) - dommage d'avoir dépensé autant d'argent dans la controverse sur le trajet T1 à Noisy	

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition		
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers			
	1	2	3	4	5										
104		30/5			x			x			x				<b>Benarib Jean Marie, 6 av de la Commune de Paris 94400 Vitry-sur-Seine</b> La nécessité de ces nouvelles lignes n'est plus à dire. Il est urgent que tous les chantiers démarrent en temps et en heure et d'empêcher la nouvelle majorité régionale de droite de retarder le financement de ces travaux et de les ralentir.
105		30/5					x								<b>Michèle Chéron, 53 rue Anatole France 93700 Drancy</b> Bravo pour ce métro indispensable pour Drancy.
106		30/5					x								<b>M Diarra, 122 rue Roger Salengro 93700 Drancy</b> Incompréhension et mécontentement que la ligne M15 ne desserve pas le centre de Drancy. Permettre l'accès au métro au sein de notre ville afin de faciliter nos déplacements quotidiens vers les pôles emplois, d'améliorer nos conditions de vie et celles de nos enfants et d'avoir confiance dans l'avenir.
107		31/5					x			x					<b>M Rouvillain, 8, rue Camille Claudel, 93400 Qaint-Ouen l'Aumone</b> Où sont les parkings permettant d'accéder directement aux gares? Est-il nécessaire de partager son temps entre les trains, les bus ou à pieds? Ou sont les trains directs partant de gares éloignées (50 km) de Paris, avec des parkings bien calibrés et faisant le trajet en 20 mn, sans aucun arrêt en proche banlieue et permettant ainsi une desserte pour ceux qui habitent loin? Les décideurs vont-ils être utilisateurs quotidiens de ces moyens de transport? C'est un bon projet pour ceux qui sont proches, mais qui oublie ceux qui ont un long trajet indirect...
108		31/5					x								<b>M Owasil, 9 rue Henri Longatte 93700 Drancy</b> Dancy doit être desservie par la ligne 15... Cette commune est systématiquement mise à l'écart par les différents projets de transport et dépend du RER B déjà saturé et irrégulier en heure de pointe.
109		31/5					x								<b>Formaconsulting, 144, rue Roger Salengro, 93700 Drancy</b> Texte id obs 108
110		31/5					x								<b>Anonyme, 93700 Drancy</b> Texte id obs 108

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
								1	2	3	4	5	
111		31/5					x	x				x	<b>M Simon, 24, av du Général Leclerc, 93 130 Noisy-le-Sec</b> Tracé aberrant. Une ligne orbitale autour de Paris, reliant les banlieues, fiable et rapide est évidemment une bonne idée, mais le tracé est une parfait aberration: à l'origine, le tracé périphérique se situait à 5 km de Paris à l'Est (distance actuelle de la ligne 15 au Nord et au Sud...) et allant depuis Bobigny en direction du Pont de la Folie via la place Carnot, les Hauts de Montreuil puis Val de Fontenay. Ce tracé évitait de réaliser le T1 (et donc un investissement d'1/2 milliard d'euros d'économie), T1 dont ni le maire ni les habitants ne veulent car il va détruire leur centre ville. Ce tracé avait été retenu dans un premier temps, puis abandonné il y a 4 ans par le CG 93, lors d'une séance sans débat, quasi clandestine pour retenir le tracé entre Drancy-Bobigny et Val de Fontenay, validé ensuite par le STIFF "lors d'un simulacre de concertation". Le nouveau tracé double ainsi le T1 sur 4 km entre Dancy-Bobigny et Pont-de-Bondy et également le RER E sur 6 km entre Rosny-Bois-Perrier et au-delà de Nogent, le métro devant passer en tunnel sous la voie ferrée... et même si les 2 moyens de transport n'ont pas nécessairement la même vocation, il paraît absurde de faire suivre des trajets identiques sur 10 km 2 modes de transport lour, l'un en surface et l'autre souterrain. Pièce jointe illustrant la proposition d'un tracé jugé plus pertinent.
112		31/5					x	x					<b>Mme Debiangy, 6 rue Thais, 93700 Drancy</b> Texte id obs 108
113		1/6					x	x					<b>Mme Brenont, 8 rue du Bon Houdart, Résidence La Douce, 93700 Drancy</b> Oui au métro à Drancy qui est essentiel pour les habitants et leur avenir.
114		1/6				x							<b>M Martin, 4 rue Roublot, 94 120 Fontenay sous Bois</b> Apparaît essentiel de garder et préserver les espaces verts sur les tracés définis et d'en développer autour des tronçons.
115		1/6			x			x					<b>M Remy, 7 rue James Watt, 93 700, St Denis</b> Projet vital pour la fluidité des flux des personnes et la sauvegarde de la planète.
116		1/6			x			x					<b>Mme Djigard, 40, rue Pégoud, 93700 Drancy</b> Ligne très importante pour le quotidien des habitants.
117		2/6					x	x			x		<b>M, Mondoloni Michel, 1 rue Georges Fournier, 93700 Drancy</b> <b>Contre proposition:</b> mettre la gare de Drancy aux 4 routes déjà desservi par bus (lignes 143 et 151),
118		3/6					x	x					<b>M. Dessain Lucien, 17 Rue des Amandiers, 93700 Drancy</b> Un métro au centre de DRANCY est nécessaire et normal pour une Ville de 70.000 habitants.

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
					1	2	3	4	5				
119		3/6				x				x		Berthelot, 30 Bis Rue De Nancy, 94170 Le Perreux sur Marne Situé le long du quai de la gare RER E à Nogent-Le Perreux, coté Perreux, d'une part quel est le tracé EXACT du souterrain (on ne voit pas clairement sur les plans s'il suivra la voie du RER E ou sera décalé coté Perreux, soit sous notre bien) et, d'autre part, quelles seront les nuisances (sonores et surtout vibratoires) engendrées par ce métro et les travaux nécessaires à sa construction.	
120		3/6				x						Picavet, 29 rue de la butte, 93000 Bobigny En regardant le réseau, il suffit de bloquer la gare de Saint Denis Pleyel pour arrêter de très nombreuses lignes (Grèves ou attentats). Qui a décidé ce point d'engorgement ?	
121		3/6					x					Boyer, 33 rue Jean Marie Mézières, 93700 Drancy Un métro au centre de DRANCY est nécessaire et normal pour une ville de 70.000 habitants.	
122		4/6					x					Bourguignon 8 rue Jeane d'Arc 93700 Drancy Pour une ville de 70000 habitants il serait utile d'avoir une station en centre ville. Ce centre ville va encore progresser en population ...	
123		4/6				x						Vidal 20 promenade Jean Rostand 93000 Bobigny Très bonne idée, j'ai hâte !, j'espère que ce projet va aboutir	
124		4/6					x					Bouton Jeanny La ligne 15 Est double la RER E de la SNCF entre Bondy et Champigny. C'est la conception générale du réseau qui conduit à cette mauvaise utilisation des deniers publics.	
125		5/6x						x				Chometon Claudine, 47 rue Auguste Blanqui, 93700 Drancy Pour ce projet qui va désengorger la ville, qui manque de transports,	
126		5/6						x				Courtois, adresse non précisée Totaletement favorable; 2ème tronçon plus acceptable pour 2025	
127		5/6						x				M, Longhi, 54 rue Saint-Germain, 94120 Fontenay-sous-Bois, Bon projet à mettre en oeuvre au plus vite, 20 à 30 ans de retard pour les transports en commun,	
128		5/6					x					Elsody Arhella, 127 rue Ambroise Croizat, 93700 Drancy 700 000 habitants et pas de gare= aberration et injustice; moyens inhumains pour se rendre à Paris, <b>OUI à une station au centre de Drancy, NON à des transports parallèles</b>	
129		5/6										Doublon de l'observation précédente	

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5		
					Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité				
130		5/6					x							<b>Elsody Hykel, 127 rue Ambroise Croizat, 93700 Drancy</b> Etudiant à Paris, je veux une station au centre de Drancy ( assez de la ligne B),
131		5/6					x							<b>Elsody Hevine, Etudiante , 127 rue Ambroise Croizat, 93700 Drancy</b> Je veux une station au centre de Drancy ( assez de la ligne B), OUI à la ligne 15 mais avec une station prévue au centre de Drancy
132		5/6					x							<b>Sicot Gilbert, Villa Stella, 70 rue Dalayrac, 94120 Fontenay-sous-Bois</b> Favorable au prolongement de la ligne 1
133	x	6/6					x							<b>Berthelot Philippe, 15 rue des Mocard, 94120 Fontenay-sous-Bois</b> 1. Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Il y a urgence à améliorer les transports au Sud Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes de bus. 2. Je demande que le projet de ligne 15 soit réalisé en une seule étape de Saint-Denis à Champigny. J'approuve l'objectif des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui militent pour la réalisation complète en une fois de la ligne 15 dès 2025. 3. Je demande la réalisation de la ligne 15 au plus tôt pour 2025. 4. Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay.Ligne 1 doit se faire au plus tôt afin d'obtenir une rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.
134	x	6/6					x							<b>Berthelot Claudine</b> Je suis favorable au projet de la ligne 15 Est. 1. Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Il y a urgence à améliorer les transports au Sud Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes de bus. 2. Je demande que le projet de ligne 15 soit réalisé en une seule étape de Saint-Denis à Champigny. J'approuve l'objectif des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui militent pour la réalisation complète en une fois de la ligne 15 dès 2025. 3. Je demande la réalisation de la ligne 15 au plus tôt pour 2025. 4. Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay.La ligne 1 doit se faire au plus tôt afin d'obtenir une rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.

Observation	Pétition	Date	Association Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition	
							Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
							1	2	3	4	5		
135	x	6/6		x			x		x				
136		6/6				x							
137		6/6		x									
138		6/6		x					x				
139		6/6		x									
140		6/6		x					x				
141		6/6		x					x				
142		6/6		x					x				

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition	
							Avis réservé/contre proposition	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement		Divers
								1	2	3	4	5	
143	x	6/6			x			x					
144	x	6/6			x			x					<p><b>Fougeres Daniel, 6 rue de la Maison Rouge 94120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Je soutiens l'action des élus du Val de Marne pour la réalisation complète en une fois de la ligne 15 dès 2025. Je souhaite une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay.</p> <p><b>Estournes-Marmillod Joelle, 13 rue des Mocards 94120 Fontenay-sous-Bois.</b></p> <p>1. Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Il y a urgence à améliorer les transports au Sud Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes de bus.</p> <p>2. Je demande que le projet de ligne 15 soit réalisé en une seule étape de Saint-Denis à Champigny. J'approuve l'objectif des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui militent pour la réalisation complète en une fois de la ligne 15 dès 2025.</p> <p>3. Je demande la réalisation de la ligne 15 au plus tôt pour 2025.</p> <p>4. Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Ligne 1 doit se faire au plus tôt afin d'obtenir une rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.</p>
145	x	6/6			x			x					<p><b>Estournes Dominique, 13 rue des Mocards 94120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>1. Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Il y a urgence à améliorer les transports au Sud Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes de bus.</p> <p>2. Je demande que le projet de ligne 15 soit réalisé en une seule étape de Saint-Denis à Champigny. J'approuve l'objectif des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui militent pour la réalisation complète en une fois de la ligne 15 dès 2025.</p> <p>3. Je demande la réalisation de la ligne 15 au plus tôt pour 2025.</p> <p>4. Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Ligne 1 doit se faire au plus tôt afin d'obtenir une rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.</p>

Observation	Pétition	Date	Association Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
							Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
	1	2	3	4	5							
146	x	6/6		x			x		x			<p><b>Estournes Anne-Laure, 13 rue des Mocardis 94120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>1. Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Il y a urgence à améliorer les transports au Sud Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes de bus.</p> <p>2. Je demande que le projet de ligne 15 soit réalisé en une seule étape de Saint-Denis à Champigny. J'approuve l'objectif des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui militent pour la réalisation complète en une fois de la ligne 15 dès 2025.</p> <p>3. Je demande la réalisation de la ligne 15 au plus tôt pour 2025.</p> <p>4. Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Lagne 1 doit se faire au plus tôt afin d'obtenir une rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.</p>
147	x			x			X		X			<p><b>Estournes Cyrielle, 13 rue des Mocardis 94120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>1. Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Il y a urgence à améliorer les transports au Sud Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes de bus.</p> <p>2. Je demande que le projet de ligne 15 soit réalisé en une seule étape de Saint-Denis à Champigny. J'approuve l'objectif des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui militent pour la réalisation complète en une fois de la ligne 15 dès 2025.</p> <p>3. Je demande la réalisation de la ligne 15 au plus tôt pour 2025.</p> <p>4. Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Lagne 1 doit se faire au plus tôt afin d'obtenir une rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.</p>
148	x	6/6		X			x		x			<p><b>Marmillod-Plichard Geneviève, 11 rue des Mocardis 94120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>1. Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Il y a urgence à améliorer les transports au Sud Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes de bus.</p> <p>2. Je demande que le projet de ligne 15 soit réalisé en une seule étape de Saint-Denis à Champigny. J'approuve l'objectif des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui militent pour la réalisation complète en une fois de la ligne 15 dès 2025.</p> <p>3. Je demande la réalisation de la ligne 15 au plus tôt pour 2025.</p> <p>4. Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Lagne 1 doit se faire au plus tôt afin d'obtenir une rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.</p>



**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition					Résumé de l'observation/courrier/pétition
							Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
149		6/6				x						<b>Anonyme</b> Ca fonctionne pas
150		6/6				x						<b>Anonyme</b> L'effort des transport est concentré sur le centre commercial de Rosny 2 Bois Perrier au détriment des habitants du centre ville.
151		6/6					x					<b>Vandenbussche, 5 rue des Pommiers 94300 Vincennes</b> Je suis favorable à ce projet.
152		6/6				x						<b>Ciarot rosemondé, 63 rue André Laurent 94120 Fontenay-sous-Bois</b> Je suis favorable à ce projet.
153		6/6				x						<b>Anonyme</b> Je suis favorable à ce projet.
154		6/6				x						<b>Bique, rue Guynemer 94120 Fontenay-sous-Bois</b> Je suis très favorable à ce projet qui est attendu par les habitants de ma ville.
155		6/6				x			x			<b>Clerjaud Bernard, 1 rue du clos d'Orléans 94120 Fontenay-sous-Bois</b> Le tracé de la ligne 15 ne me semble pas optimal: 1 Il fait doublon avec la ligne E du RER sur une partie importante de son trajet. 2 Il n'a pas de connexion avec la branche "Boissy-Saint-Léger" du RER A ni avec le Trans Val de Marne.Placer le terminus du tronçon Est de la ligne 15 à Saint-Maur Créteil plutôt qu'à Champigny Centre permettrait d'introduire ces deux correspondances dans le tracé.
156		6/6				x						<b>Anonyme</b> Je suis favorable à ce projet qui permettra de rejoindre le Nord de la banlieue parisienne sans passer par Paris. Quel gain de temps!
157	x	6/6				x			x			<b>Plessis,59 rueRoublot 94120 Fontenay-sous-Bois.</b> 1 Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Il y a urgence à améliorer les transports au Sud Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes de bus. 2 Je demande que le projet de ligne 15 soit réalisé en une seule étape de Saint-Denis à Champigny. 3 Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay.Ligne 1 doit se faire au plus tôt afin d'obtenir une rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
								1	2	3	4	5	
158		7/6					x	x				<b>M Taing, 9 rue H Longatte, 93 700 Drancy</b> La gare de Drancy-Bobigny doit être déplacée au niveau du centre ville. L'hôpital Avicenne possède déjà le tramway qui est relié à plusieurs lignes de métro.	
159		7/6			x			x				<b>Mme John, 63 rue E Martin, 94 120 Fontenay-sous-Bois</b> Favorable à l'arrêt Val de Fontenay. Demande la priorité sur le prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val de Fontenay en passant par les Rigollets.	
160		7/6					x		x			<b>Mme Huet, nouvelle cité de Tillemont, 93 100 Montreuil</b> Favorable au projet si la ligne 1 est également prolongée jusqu'à Val de Fontenay, pour pouvoir rejoindre la ligne 15 depuis Montreuil en évitant les bus de montreuil 127 et 122 qui sont surchargés et ne respectent pas les horaires en raison du fort trafic automobile aux heures de pointe.	
161		7/6			x				x			<b>Mme Montevecchi, 192, rue Diderot, 94 300 Vincennes</b> Favorable au projet de la ligne 15 ET du prolongement de la ligne 1 pour qu'elles puissent se rejoindre au niveau de la gare de Val de Fontenay. Les villes se densifient sans que les transports (bus et RER) ne soient améliorés, générant des transports et des axes routiers saturés.	
162		7/6					x					<b>M Ousaid, 11 rue Simon Bronsstein, 93 700 Drancy</b> Souhaite un métro sur Drancy en vue de la scolarité future de ses 3 enfants, lui évitant de prendre sa voiture pour se rapprocher de la Courneuve ou de Bobigny.	
163		7/6					x					<b>Mme Taam 93 700 Drancy</b> Souhaite un métro au centre ville de Drancy et non à l'hôpital Avicennes.	
164		7/6			x							<b>Mme Montevecchi, 192, rue Diderot, 94 300 Vincennes</b> Très favorable au projet de la ligne 15.	

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
165	x	7/6			x			x		x				
														<p><b>M Abraham, 155 rue E Maury, 94 120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>° Très favorable au projet qui est urgent., permettant les connexions inter banlieue en évitant Paris et réduisant la saturation des transports (RERA en particulier) et des axes routiers (A86). Actuellement rejoindre Créteil depuis Fontenay est très difficile, tant par les TC qu'en voiture.</li> <li>° Pour une réalisation de la ligne en une seule fois, plus rentable et économique pour les contribuables et soutient ainsi les élus du Val de Marne de l'association Orbival militant pour la réalisation complète dès 2015.</li> <li>° Demande une accélération du calendrier de mise en oeuvre et pour 2025 (...??). Le projet montre une forte rentabilité dès 2015, avec un bénéfice supérieur à 2 fois le coût des travaux (85 000 voyageurs par jour à Val de Fontenay, cette gare une fois rénovée).</li> <li>° demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Les études respectives de ces 2 projets montrent une grande synergie. La ligne 1 augmentera l'intérêt de la ligne 15. Ce prolongement prvoit 112 000 voyageurs par jour, présentant ainsi le meilleur taux de rentabilité de tous les prolongements de métro. Ceci soulagera par ailleurs le RERA. Il est essentiel que ce prolongement se réalise plus rapidement afin d'améliorer le quotidien de millions d'usagers (dossier de la ligne 1 consultable sur Internet et dans l'ancienne mairie de Fontenay-sous-Bois.</li> </ul>
166		7/6			x			x		x				<p><b>Mme Abraham, 155 rue E Maury, 94 120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>Observation identique à la précédente.</p>
167		7/6									x			<p><b>Mme Feiga</b></p> <p>Interruption de la déposition sur le registre.</p>
168		7/6			x			x						<p><b>Mme Feiga, 93 700 Drancy</b></p> <p>Reprise de la déposition: défavorable à une implantation d'une gare au centre ville de Drancy: la ville est très très bien desservie par les transports en commun: 2 stations de RER, plusieurs bus amenant au métro pablo Picasso ou Porte de Pantin, au RER B Drancy, Le Bourget et même le RER E à Noisy-le-Sec. Le tramway est également accessible. Ne peut imaginer où pourrait se situer la gare en centre ville et estime que cela nécessiterait de très lourds et très longs travaux, générant de nombreuses nuisances, et tout particulièrement des expropriations. En outre, une gare génère la présence d'indésirables, générant de la violence. Ou alors, il faudrait envisager cette nouvelle gare au carrefour Normandie Niemmen, où l'absence d'habitations et donc ne gênera pas les riverains.</p>
169		7/6			x									<p><b>M Anselme-Heissat, 8 villa de l'Ouest, 94 120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>Très favorable au projet, jugé important.</p>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
								1	2	3	4	5		
170		7/6			x			x			x			<b>Mme Virginie, 94 300 Vincennes</b> Très favorable au projet qui aura de multiples retombées (notamment le prolongement de la ligne 1 aux Rigolots puis à Val de Fontenay). La population francilienne augmente et il est d.p.c nécessaire d'accroître le réseau de transport (lignes nouvelles et prolongement d'existantes).
171		8/6			x			x			x			<b>M Nafakh Medhi, 94120 Fontenay sous Bois</b> Très favorable au projet, demande une bonne coordination avec la ligne 1 à Val de Fontenay
172		8/6			x			x			x			<b>M. Combres Eric Fontenay sous Bois</b> Cette ligne sera un bel outil de développement.
173		8/6			x			x			x			<b>Anonyme</b> projet très important pour l'avenir, les deux parties doivent être achevées pour 2025, demande coordination avec la ligne 1 à Val de Fontenay
174		8/6			x			x			x			<b>Anonyme</b> oui au projet, doit être achevées pour 2025, demande coordination avec la ligne 1 à Val de Fontenay
175		8/6			x			x						<b>Mme De Grandhi Catherine</b> Favorable au projet qui améliorera notre accès.
176		8/6			x									<b>Anonyme 8 rue Mirabeau</b> favorable au projet,
177		8/6			x									<b>Benaram Rita 38 rue Gambetta 94120 Fontenay sous Bois</b> favorable au projet, qui facilitera les déplacements
178		8/6			x									<b>Mme Claudine Lauziere</b> favorable au projet, qui facilitera les déplacements
179		8/6			x									<b>Mendes Cunha Maria Do Seu 18 rue des Rosettes 94120 Fontenay sous Bois</b> favorable au projet
180		8/6					x							<b>Oualouche Farid 9 rue Aime Laperruque 93700 Drancy</b> oui à une station à Drancy

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition	
							Avis réservé/contre proposition	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement		Divers
								1	2	3	4	5	
181		8/6											<b>Valier Carole 85 rue A Tessier 94120 Fontenay sous Bois</b> Je suis pour le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay
182	x	8/6			x			x		x			<b>Minne Bernard 93100 Montreuil</b> 1. Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Il y a urgence à améliorer les transports au Sud Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes de bus. 2. Je demande que le projet de ligne 15 soit réalisé en une seule étape de Saint-Denis à Champigny. J'approuve l'objectif des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui militent pour la réalisation complète en une fois de la ligne 15 dès 2025. 3. Je demande la réalisation de la ligne 15 au plus tôt pour 2025. 4. Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Ligne 1 doit se faire au plus tôt afin d'obtenir une rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.
183		8/6			x								<b>Rossi 33 rue Emile Boutrais 94120 Fontenay sous Bois</b> Favorable au projet
184		8/6			x								<b>Anonyme</b> favorable
185		8/6			x								<b>Naimi 60 Bd du 25 août 1944 94120 Fontenay sous Bois</b> Extrêmement favorable
186		8/6						x		x	x		<b>Anonyme</b> Demande que le projet soit réalisé en une seule étape avec correspondance avec ligne A et ligne 1 à Val de Fontenay

Observation	Enquête DUP : Thèmes					Pétition	Date	Association Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Résumé de l'observation/courrier/pétition				
	Enquêtes mise en compatibilité															
	1	2	3	4	5											
	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers											
187	x					8/6			x							<p><b>Ramadier 3 résidence Clos d'Orléans Fontenay sous Bois 94120</b></p> <p>1. Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Il y a urgence à améliorer les transports au Sud Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes de bus.</p> <p>2. Je demande que le projet de ligne 15 soit réalisé en une seule étape de Saint-Denis à Champigny. J'approuve l'objectif des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui militent pour la réalisation complète en une fois de la ligne 15 dès 2025.</p> <p>3. Je demande la réalisation de la ligne 15 au plus tôt pour 2025.</p> <p>4. Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Lagne 1 doit se faire au plus tôt afin d'obtenir une rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.</p>
188						8/6		x								<p><b>Mme Mazeau Jacqueline 59 rue Charles Bassée 94120 Fontenay sous Bois.</b></p> <p>Favorable</p>
189						8/6		x								<p><b>Mme Mazeau Jacqueline 59 rue Charles Bassée 94120 Fontenay sous Bois.</b></p> <p>Favorable</p>
190	x					8/6					x					<p><b>M. Gourraud Alex 40 rue du Cdt Jean Duhaill Fontenay sous Bois 94120</b></p> <p>1. Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Il y a urgence à améliorer les transports au Sud Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes de bus.</p> <p>2. Je demande que le projet de ligne 15 soit réalisé en une seule étape de Saint-Denis à Champigny. J'approuve l'objectif des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui militent pour la réalisation complète en une fois de la ligne 15 dès 2025.</p> <p>3. Je demande la réalisation de la ligne 15 au plus tôt pour 2025.</p> <p>4. Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Lagne 1 doit se faire au plus tôt afin d'obtenir une rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.</p>
191						8/6		x								<p><b>Mme Legrain 69 av. de stalingrad 94120 Fontenay sous Bois.</b></p> <p>Favorable</p>



Observation	Pétition	Date	Association Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
							Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
							1	2	3	4	5	
198	x	9/6		x			x	x				<p><b>M, Berthelot Nicolas, 6 rue Beauséjour à Fontenay-sous-Bois,</b></p> <p>1 Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Il y a urgence à améliorer les transports au Sud Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes de bus.</p> <p>2 Je demande que le projet de ligne 15 soit réalisé en une seule étape de Saint-Denis à Champigny. J'approuve l'objectif des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui militent pour la réalisation complète en une fois de la ligne 15 dès 2025.</p> <p>3 Je demande la réalisation de la ligne 15 au plus tôt pour 2025.</p> <p>4 Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay.Lagne 1 doit se faire au plus tôt afin d'obtenir une rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.</p>
199	x	9/6		x			x	x				<p><b>M, Taillefer Daniel, 21 rue des Mocardis à Fontenay-sous-Bois,</b></p> <p>1 Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Il y a urgence à améliorer les transports au Sud Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes de bus.</p> <p>2 Je demande que le projet de ligne 15 soit réalisé en une seule étape de Saint-Denis à Champigny. J'approuve l'objectif des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui militent pour la réalisation complète en une fois de la ligne 15 dès 2025.</p> <p>3 Je demande la réalisation de la ligne 15 au plus tôt pour 2025.</p> <p>4 Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay.Lagne 1 doit se faire au plus tôt afin d'obtenir une rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.</p>
200		9/6		x								<p><b>M, EDAN Brice, 21 rue Racine, à Fontenay-sous-Bois,</b></p> <p>Projet essentiel pour faciliter les déplacements</p>
201		9/6		x								<p><b>Mme CLUSE Michèle, 100 rue Edouard Maury à Fontenay-sous-Bois,</b></p> <p>favorable au projet de la ligne 15 Est pour faciliter les déplacements,</p>
202		9/6		x					x			<p><b>Mme Chenal Christiane, 30 rue Mauconseil, à Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>favorable au projet de la ligne 15 Est, meilleure mobilité pour l'Est de Paris et offre complémentaire aux lignes A et E du RER, Renforce l'intérêt de prolonger la ligne 1,</p>



Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								1	2	3	4	5	
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
203		9/6			x								
204		9/6			x								
205		9/6			x								
206		9/6			x								
207		9/6					x						
208	x	9/6			x		x						
209		9/6			x								

Observation	Pétition	Date	Association Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition	
						Avis réservé/contre proposition	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement		Divers
							1	2	3	4	5	
210		9/6		x						x		<b>M. Fontlapijisse Jean (?) adresse non précisée</b> Favorable au projet pour le développement de la capitale, importance de le coordonner avec le prolongement de la ligne 1, désenclavement de l'est de la capitale et soulagement du RER A, voire de la A 86,
211	x	9/6		x					x			<b>M. Hauser, 19 boulevard de Verdun à Fontenay-sous-Bois</b> 1. Je suis favorable au projet qui facilitera les déplacements vers les banlieues Est, Sud et Nord sans passer par le centre de Paris. Il y a urgence à améliorer les transports au Sud Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes de bus. 2. Je demande que le projet de ligne 15 soit réalisé en une seule étape de Saint-Denis à Champigny. J'approuve l'objectif des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui militent pour la réalisation complète en une fois de la ligne 15 dès 2025. 3. Je demande la réalisation de la ligne 15 au plus tôt pour 2025. 4. Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Ligne 1 doit se faire au plus tôt afin d'obtenir une rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.
212		9/6		x							x	<b>M. Lorenzi, 25 rue Emile Boutrais à Fontenay-sous-Bois.</b> Beau projet, tardif, le prolongement de la ligne 1 est attendu depuis 1938! Déplacements actuels trop long si l'on n'utilise pas la voiture (Fontenay-Bagnolet 1 h30 avec 3 bus), nécessité de rénover, innover.
213		10/6		x								<b>M. RECOULES, 48 rue Édouard Maury, 94120 Fontenay sous Bois</b> Avis favorable à l'extension de la ligne Saint Denis Pleyel / Champigny Centre du Grand Paris Express
214		10/6										<b>Mme Carie Déborah, 106 rue Roger Salengro – Tour E, 93700 Drancy</b> C'est un projet intéressant et innovant. Mais il faut rester vigilant quant aux dispositions environnementales à mettre en œuvre. Nous avons la chance sur Drancy, d'habiter une commune assez calme. Il faut préserver cette tranquillité

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								1	2	3	4	5	
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité
215		10/6				x		x			x		<p><b>Mme Bouton Jeanny</b></p> <p>La ligne 15 Est un pis-aller du réseau et double la ligne RER E et a les mêmes défauts que les lignes 14, 15 Sud, 16, 17, 18. Coûteuse, elle allonge les temps de parcours des voyageurs. Avec cet argent, il était possible de construire d'autres lignes plus efficaces et moins chers.</p> <p>Si la ligne 15 (15 Sud et 15 Est) semble éviter une correspondance à certains voyageurs, elle en impose au moins une à tous ceux qui, plus nombreux, veulent aller droit et vite.</p> <p>A l'Est, au moins 2 lignes de métro droites et parallèles sont possibles : un tronçon Est de la ligne 15, Chelles Gournay (ligne E) à Ardoine (RER C) conditionnée par l'accroissement du potentiel de trafic couplé au besoin d'itinéraires alternatifs en cas de perturbations et une ligne plus rentable qui joint les gares de Gagny (ligne E), de Vitry (ligne C) de Villejuif (ligne 7) et au-delà celle de Croix de Berny (ligne B du RER). Plus attractive, elle capte et équilibre mieux les flux de voyageurs des lignes en correspondance.</p> <p>La position des pôles d'échanges dans une ville dense ou appelée à le devenir est indifférente aux desiderata locaux et répond à une logique d'ordre supérieur de l'intérêt général. Les caprices locaux nuisent à tous, même à ceux qui pourraient penser tirer profit en fabriquant des lignes tordues. Aucune minorité ne peut donc exiger de détourner une ligne pour avoir une station de métro ou de RER près de chez elle.</p> <p>Dans Paris, la zone d'influence dans un cercle de 1 km de rayon autour d'une station, on trouve 62 800 habitants et donc de voyageurs potentiels. Un pôle d'échange comprend aussi les voyageurs qui franchissent la station sans s'arrêter et ceux qui font une correspondance avec d'autres lignes de métro, d'autres modes de transports lourds. C'est cette majorité de personnes parmi les flux qu'il faut écouter et non chaque minorité (très inférieure à 62 000 de voyageurs entrants et sortants).</p>
216		10/6			x								<p><b>M. Sollicet Philippe, 16 Bd de Verdun, 94120 Fontenay sous Bois</b></p> <p>Je suis favorable au projet de ligne 15 Est qui est un projet important pour faciliter les déplacements.</p>
217		11/6				x		x					<p><b>Mme Bouton Jeanny</b></p> <p>Complément de l'observation N° 215</p> <p>Les lignes droites sont moins cher à construire et surtout attractives. En effet, la ligne droite est ici 25 % plus courte que la ligne torturée, alors que cette ligne tordue est 33 % plus longue que la ligne droite.</p> <p>Les temps de trajet diminuent de 25 % ou de 33 % suivant la ligne prise pour référence. Il faut faire la comparaison de tout projet avec ce que l'on sait être meilleur. Le faire comme l'existant, c'est s'exposer à reproduire le médiocre, voire le nuisible.</p> <p>Un fichier pdf d'un Go avec dessins explicatifs et cartes est tenu à la disposition de la commission pour téléchargement (jeanny.bouton@free.fr).</p>
218		11/6				x		x					<p><b>Mme Bouton Jeanny</b></p> <p>Un extrait du fichier pdf de format power point de 13 pages sur lequel s'appuie la déposition précédente est fourni en pièce jointe.</p>

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
219		11/6			x						x		<b>SAFFRO, 22 Avenue de l'est, 93140 Bondy</b> Favorable à ce projet, mais il faut rester vigilant à la tranquillité des villes et quartiers et il faut en profiter pour tirer vers le haut la banlieue Est et redonner au Département de la Seine St Denis de l'attractivité et qualité de vie et donc le développement des transports en commun doit être accompagné par la refonte des villes traversées.
220		11/6			x			x					<b>Chauvin, 33 av. de la république, 94120 Fontenay sous Bois</b> Le besoin de transports en commun est vital pour diminuer le nombre de voitures individuelles. La ligne 15 doit arriver le plus vite possible. Création d'un parking de vélos sécurisés et un maximum de parking publics non laissés à des promoteurs comme Vinci.
221		11/6			x				x				<b>Anonyme (RZ), 9300 Bobigny</b> Ravi à l'annonce du projet de cette ligne 15 Est. Plusieurs stations sur le territoire de Bobigny vont améliorer la desserte en transports en commun sans passer par Paris. De plus la ligne 15 va permettre de relier directement Bobigny à la zone du Stade de France au sein de laquelle se développe un immense parc de sociétés et donc d'emplois. Actuellement le Tramway T1 passe trop haut à St Denis. La ligne 15 sera plus pratique. L'interconnexion avec les autres moyens de transports en commun (T1, Métro5, gare routière de bus à Bobigny) à côté du centre commercial Bobigny2 qui va être complètement repensé.
222		11/6			x					x			<b>Anonyme</b> Favorable au projet de ligne 15 Est qui est un projet important pour le développement de l'est parisien. Aujourd'hui les trajets de banlieue à banlieue passent presque obligatoirement par Paris ce qui, d'une part engorge la capitale et, d'autre part augmente considérablement le temps de parcours des habitants de la banlieue. Il est plus que temps d'envisager des trajets plus directs. J'espère que cette ligne 15 est se fera rapidement et permettra aux habitants de l'est parisien (un peu laissés pour compte à mon avis) une meilleure connexion avec l'ensemble de la région parisienne.
223		11/6					x						<b>Soyer, 42, rue des clochettes, 93700 Drancy</b> Soutien au projet de Monsieur le Député Maire de Drancy sur le passage du tracé de la ligne 15 au centre de la ville de Drancy. Tous les arguments présentés pour la validation de ce tracé pour une station au centre de Drancy justifient que la ligne 15 passe par le centre de Drancy.
224		11/6			x					x			<b>Taleb, 159 av de la république, 93140 Bondy</b> Les travaux doivent être effectués en bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Les études de la ligne 1 et de la ligne 15 Est montrent une très grande synergie entre les 2 projets, et la ligne 1 augmentera l'intérêt du projet de ligne 15. La ligne 1 prévoit 112 000 passagers par jour sur le tronçon du prolongement et la meilleure rentabilité de tous les prolongements de métro. Le prolongement soulagera aussi le RER A très saturé et le RER E. Le prolongement de la ligne 1 doit se faire au plus tôt, afin d'obtenir cette rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
225		11/6											
226		12/6			x								<p><b>Madame Damoiseau, 94 120 Fontenay sous Bois</b></p> <p>Favorable</p> <p><b>94120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>Je suis favorable au projet de la ligne 15 Est qui est un projet important pour faciliter les déplacements de banlieue à banlieue. Je demande que la branche de Saint-Denis à Champigny soit réalisée en une seule fois (sans phasage), au plus tôt et pour 2025. Je demande une bonne coordination avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay afin de ne pas retarder ni empêcher l'arrivée de la ligne 1 à Val de Fontenay.</p>
227		12/6											<p><b>Naccache, 97 rue Roublot, 94120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>Je suis favorable à ce projet dans le cadre du prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay.</p>
228		12/6											<p><b>Anonyme de Bondy</b></p> <p>C'est un projet intéressant mais le souci est le parcours qui sera effectué à travers chaque ville qui n'a pas été assez pensé. Si je prends l'exemple de ma ville de Bondy, j'ai vu que le trajet s'effectuerait sous ma maison, sous le stade (allée de l'étoile) à coté de chez moi et sous les cités pavillonnaires. Ce qui veut dire que un, quand le métro sera en fonction, cela va provoquer des fissures et des détériorations dans les maisons mais surtout de deux, le trajet n'a pas été réfléchi car en dessous de ce même parcours il y a des marécages. Il faudrait repenser au parcours tout en préservant l'intégrité des maisons qui sont vétustes. Mais surtout il faut penser à la montée des eaux en dessous des pavillons. La preuve, une résidence a été construite non loin (rue Pauline Roger) et du coup, d'avoir creuser, l'eau est montée au premier étage. Je suis née à Bondy y a 65 ans et c'est un secteur marécageux. L'eau est en dessous des terrains. On va se retrouver avec des surprises style inondations sans compter la détérioration des maisons à chaque vibration des rames de métro. Quand il y a des gros orages, tous les sous sols de pavillons sont inondés (allée de l'étoile) car les canalisations n'ont pas été refaites en fonction du nombre de personnes qui logent en plus en comparaison aux années 50.</p>
229		12/6											<p><b>Pluinage Philippe, 28 rue Pauline, 94120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>Je suis favorable à une station à Fontenay</p>
230		12/6											<p><b>Anonyme de Nogent</b></p> <p>Je suis favorable au projet de la ligne 15 Est qui est un projet important pour faciliter les déplacements de banlieue à banlieue.</p>
231		13/6											<p><b>Mme Vergnaud Jennifer, 13 allée des Dahlias, 93700 Drancy</b></p> <p>Je suis favorable à l'arrivée du métro dans notre ville, cela m'évitera de prendre le bus qui est souvent surchargé de monde et d'aller prendre le RER B soit à Drancy soit au Bourget, ligne qui rencontre beaucoup de difficultés et de retard.</p>

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition
							Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
232		13/6				x	x					<b>Lebert,13 allée des Dahlias, 93700 Drancy</b> Je suis pour l'arrivée du métro à Drancy
233		13/6				x	x					<b>Guimez, 50 rue de l'espérance, 93700 Drancy</b> Le but du grand Paris est d'améliorer le train de vie des habitants au quotidien ,en créant des réseaux de transports confortables stratégiques et faciles d'accès; actuellement vous proposez un métro pour Drancy à la sortie de ville où il y a déjà un tramway .Il serait beaucoup plus nécessaire et utile au centre ville; La ville évolue à grande vitesse,les nouvelles constructions attirent de plus en plus de personnes. Le coeur de la ville est loin des transports ferroviaires et c'est là qu'il y a un réel besoin .J'espère vraiment que vous réexaminerez le problème de la ville de Drancy.
234		14/6				x	x					<b>M Chelapha, 32 rue Geogres Guyemer, 93700 Drancy</b> Il ne faut pas recréer un ghetto à Drancy et lui permettre d'être dignement desservie. L'investissement nécessaire pour passer par Drancy n'est pas si important que cela à long terme et au regard de l'écologie tout le monde serait gagnant. Il faut penser aux générations futures!
235		14/6		x								<b>M Lorin, 94120 Fontenay-sous-Bois</b> Favorable au projet qui va permettre de desservir les banlieues entre elles.
236		14/6				x	x					<b>Mme Alvarez,31 allée des Dahlias, 93700 Drancy</b> Pour une gare en centre ville de Drancy qui lui permettrait de rejoindre plus rapidement le centre de Paris où elle travaille.
237		14/6		x								<b>M Polleux, 12, av du Chalet, 93 360 Neuilly-Plaisance</b> Favorable à la ligne 15 Est, qui est un projet important.
238		14/6		x			x					<b>Mme Vergnaud, 8 bis av Pierre et marie Curie, 93700 Drancy</b> Encourage l'arrivée de la ligne 15 Est qui lui permettra de ne plus prendre sa voiture, travaillant à Pantin. EN outre, ses enfants, travaillant sur Paris, gagneront également beaucoup de temps.
239		14/6		x			x					<b>M Diallo,165 av Jean Jaurès, 93700 Drancy</b> Encourage l'arrivée de la ligne 15 Est qui profitera à la population drancéenne et à celle des villes voisines en réduisant les trajets domicile-travail..
240		15/6		x								<b>Mme Meussens 15 rue Guerin Leroux 94120 Fontenay sous Bois</b> Tout à fait favorable au développement des réseaux de transports en commun...
241		15/6				x	x					<b>Frederic Cabeza 74 av. J. Jaurès 93700 Drancy</b> Il est invraisemblable de ne pas avoir de station de métro à Drancy...
242		15/6				x	x					<b>Boris Andjelkovic 23 rue Roger Gibrat 93700 Drancy</b> Je voudrais vous faire part de l'importance de relier la future ligne 15 du métro au centre de drancy...

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
								1	2	3	4	5	
243		15/6			x								<b>Anne Tison 108 av. Danton 94120 Fontenay sous Bois</b> Je suis favorable au projet de ligne 15
244		15/6				x							<b>Bernard Luquet 78 rue de la Fraternité 93700 Drancy</b> Je souhaite de tout cœur que la ligne 15 passe par Drancy...gains de temps...
245		15/6			x	x						x	<b>Christiane Girault 4 résidence marcel Cachin 93700 Drancy</b> Je suis pour et contre: pour nous rapprocher de paris , contre: ma crainte que cette ouverture nous amène la racaille...
246		15/6					x						<b>M. Chavaroc président d'association 85 rue auguste Blanqui 93700 Drancy</b> Il est important qu'un transport aussi développé que le métro vienne dans une ville comme la notre....
247		15/6			x								<b>Pedro Pereira 18 rue Charles sage 93700 Drancy</b> Je suis pour.
248		15/6					x						<b>Mme Leroux 135 rue Sadi Carnot 93700 Drancy</b> Etant commerçante je suis pour le métro ... pour un recrutement de salariés plus aisé et plus de clients...
249		15/6			x						x		<b>M. Sicchiero Avenue Gallieni 94340 Joinville le Pont</b> Pour desservir les habitants de Joinville est et Champigny ouest serait il possible de prévoir une gare au niveau de la Fourchette de Champigny?...
250		15/6					x						<b>Mme GUYOT 16 rue Michel de Montaigne 93700 Drancy</b> Je suis pour le métro à Drancy
251		15/6					x						<b>Sarra</b> Je suis pour le métro, l'idéal est qu'il soit placé au centre ville. De plus une ville comme Drancy devrait bénéficier du métro depuis longtemps
252		16/6					x						<b>Kissi, 210 rue Anatole France 93700 Drancy</b> Je suis pour le métro Drancy
253		16/6			x								<b>Michel, 255 rue Diderot, 94300 Vincennes</b> Favorable au projet de ligne 15 Est qui est un projet important
254		16/6			x				x			x	<b>M. Joubert Joan, 10 rue Gilbert Hanot, 93000 Bobigny.</b> <b>Ne plus modifier le tracé pour ne pas retarder sa réalisation, Déjà ouvrir en 2025 ( pour les JO) est bien tard,</b> propose le nom de <b>AVICENNE</b> pour la station Drancy-Bobigny,
255		16/6					x				x		<b>M. Alison Rolland, 6 rue des Amandiers, 93700 Drancy.</b> Soutien au projet de métro à Drancy; le centre ville a besoin d'un point d'accès aux transports,

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								1	2	3	4	5	
					Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité			
256		16/6			x		x						<b>M. Dalpiaz, 93700 Drancy.</b> Tracé Pablo Picasso - Drancy-Bobigny fait <b>double emploi avec le T1</b> ( même tracé), Plus judicieux de créer une <b>station à Drancy</b> pour desservir les habitants, conteste l'argumentation non recevable, sur l'incidence pour le <b>temps de parcours</b> ,
257		16/6			x		x						<b>M. Robert, 8 rue du Bon Houdart, 93700 Drancy.</b> Soutien au projet de <b>métro à Drancy</b> ; grand besoin d'accès aux transports, Projet important,
258		16/6			x		x						<b>Gusto, 2 rue VictorScholcher, 93700 Drancy.</b> <b>Pour le métro à Drancy.</b>
259		16/6			x		x	x					<b>Akyurt, 10 rue Marcellin Berthelot, 93700 Drancy,</b> <b>Nécessité d'une station au centre de Drancy où les transports sont irréguliers et imprévisibles,</b> A Drancy, <b>RER D et Ligne 5 trop loin</b> à pied, du centre ville; <b>que des bus</b> Il faut améliorer la qualité de vie des habitants, et gagner du temps,
260		16/6			x		x	x					<b>OUATTARA, 72 av. Jean Jaurès, 93700 Drancy.</b> Galère depuis Drancy, pour se rendre à Paris, bus surchargés et que toutes les 20 minutes aux heures de pointe, <b>Fonctionnement aléatoire du RER B,</b> <b>Station de métro à Drancy INDISPENSABLE et VITAL,</b>
261		17/6			x		x						<b>M. Chrissen Rajathurai, : 16 rue Gabriel Puech, 93700 Drancy.</b> Drancy la seule ville de 70 000 habitants de la proche couronne parisienne à ne pas être desservie en son centre par un transport en commun lourd est indispensable.
262		17/6			x		x						<b>M. Didier, 93700 Drancy</b> Une station de métro dans le centre de Drancy apporterait beaucoup a la commune, pour pouvoir se déplacer de banlieue a banlieue.
263		17/6			x		x						<b>M. Dehaene, 67, avenue Édouard Castelnau, 93700 Drancy.</b> Ce projet de ligne orange - 15 Est ne tient pas compte suffisamment de la desserte de la ville de DRANCY . En effet cette nouvelle ligne ne frôlerait Drancy que dans sa partie sud (Station DRANCY-BOBIGNY-AVICENNE) dans une zone d'habitation très peu dense en évitant le cœur de ville où se situe la majorité de la population et des commerces. Rappelons qu'aujourd'hui DRANCY n'est desservie par le RER B qu'à sa limite Nord avec Le BLANC-MESNIL. De plus le tracé actuellement proposé pour cette ligne 15 Est reprend exactement le tracé du tramway T1 sur trois stations consécutives (Drancy-Bobigny, Bobigny-Pablo Picasso et Pont de Bondy). En cela il est inutile et n'apporte aucune amélioration par rapport à la situation actuelle.



Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
								1	2	3	4	5		
264		17/6					x	x			x			<b>M. Hollebecq, 16 avenue Victor Hugo, 93110 Rosny sous Bois</b> Sauf erreur de ma part, le tracé de la future ligne 15 entre Rosny-Bois-Perrier et Nogent-Le Perreux correspond exactement au trajet actuel du RER E, à une exception : le RER E s'arrête à Rosny-sous-Bois et cet arrêt n'est pas prévu sur la ligne 15. La fréquence prévue pour cette ligne est de 2 à 4 minutes alors que celle du RER E est de 15 minutes. Il me semble qu'il serait plus pertinent de supprimer l'arrêt du RER E à Rosny-sous-Bois et qu'au contraire la ligne 15 marque l'arrêt à cette station. Ainsi, les usagers du RER E en provenance ou à destination de stations de banlieue au-delà de Rosny-sous-Bois verront le temps de trajet diminuer, tandis que les habitants du quartier de la gare de Rosny-sous-Bois auront un accès facilité aux interconnexions que seront Rosny-Bois-Perrier (RER E-métro 11) et Val-de-Fontenay (RER A-RER E).
265		17/6					x	x			x			<b>M. Eric Aubry, 78 Rue Louis Xavier de Ricard, 94120 Fontenay sous Bois</b> Je suis globalement favorable à la création de ce tronçon Est pour la ligne 15 qui va permettre de ne plus passer par le centre de Paris pour aller vers le Nord ou le Sud de Paris depuis nos communes, mais je voudrais un projet plus ambitieux pour nos communes. Au regard du cout très important de ce projet, je trouve impensable aujourd'hui que le seul tracé proposé soit collé à celui de la ligne E déjà existante et qu'il ne propose aucune nouvelle gare sur les villes qu'elle va traverser entre Champigny et Rosny. Il faut impérativement profiter de cette opportunité historique pour créer des nouvelles gares entre celle déjà prévues pour desservir de nouveaux quartiers non encore desservis par des réseaux ferrés (exemple le quartier entre Fontenay et Nogent - Fort de Nogent / boulevard de Strasbourg) qui aujourd'hui se trouve à plus de 15/20 minutes à pieds des gares déjà existantes).
266		17/6					x	x						<b>Mme Carole Picard, 8 rue Hector Berlioz, 93150 Le Blanc Mesnil</b> Pour le métro au cœur de Drancy pour l'avenir.
267		18/6					x	x						<b>Anonyme, 93700 Drancy</b> A quitté Montreuil pour s'installer à Drancy, sur la promesse d'un métro en centre ville. Grande déception et frais mensuels d'environ 200 € pour utiliser sa voiture, les transports étant dissuasifs comme les 30 mn de marche pour rejoindre les gares existantes. Drancy a besoin d'un transport rapide et fiable, ce que le RERB n'est plus en mesure d'assurer. Elle a également besoin de voir se développer les activités. Le projet doit être réétudié en ce sens.
268		18/6					x	x						<b>Guidad Saafa, 76, rue Louise Michel, 93700 Drancy</b> Il serait injuste, injustifié et absurde de ne pas desservir la seule ville ne disposant pas de métro. Les drancéens ont le droit d'avoir une station en centre ville.
269		18/6					x	x						<b>M d'Angelo, 83, av Castelneau, 93700 Drancy</b> Il faut un métro au cœur de Drancy, pour nos enfants, et pour décongestionner un RER saturé, limitant le bon déroulement des déplacements hors de la commune. On ne peut priver une ville de 70 000 habitants d'un métro.

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
					1	2	3	4	5				
270		18/6					x					<b>Mme Antunes, 106, avenue du 8 Mai 1945, 94170 Le Perreux-sur-Marne</b> En faveur du Grand Paris Express et de la modernisation des transports existants.	
271		18/6				x	x					<b>Tarek Adda, 111 rue D Casanova, 93 300 Aubervilliers</b> Favorable à ce projet qui permettra des relations interbanlieues efficaces. Mais attention à bien intégrer: ° l'intégration cohérente et harmonieuse de cette nouvelle station dans le quartier, en privilégiant la qualité à l'apparence ° grande vigilance en phase chantier pour que les habitants n'en soient pas otages . Veiller au respect des calendriers ° intégrer les habitants aux différentes étapes du projet, en baissant toutes récupérations politiques ° garantir l'accessibilité de tous (PMR).	
272		18/6					x					<b>Mme Traoré, 153 rue A France, 93700 Drancy</b> Drancy doit pouvoir disposer d'un métro, en raison de sa taille et de l'importance de sa population. La dynamique lancée ces dernières années doit pouvoir être soutenue.	
273		18/6					x					<b>M Catherine, 62 rue R Salomon, 93700 Drancy</b> Drancy doit pouvoir disposer d'un métro en centre ville pour la valoriser. Les nombreuses correspondances prévues sur cette ligne sont un plus indéniable pour les déplacements sur Paris.	
274		19/6					x					<b>Barut 74 av Jean Jaurès 93700 Drancy</b> nous voulons le métro nous sommes Drancéens	
275		19/6			x		x					<b>Mme Trapon Chantal 94120 Fontenay sous Bois</b> Je suis favorable...reduire les temps de transport, diversifier les accès et ainsi désengorger les moyens existants tels le RER A	
276		19/6			x		x					<b>M. Landrier 20 bd de Fontenay 94170 Le Perreux sur Marne</b> Je suis pour le projet mais compter vous faire quelque chose pour le bruit? Mon quartier subit les nuisances sonores du fait de la route et de la voie de chemin de fer ...ci-joint la carte du bruit de la voie routière et snccf/rer où la ligne 15 passera pour arriver de le Perreux à Val de Fontenay. Carte du bruit Le Perreux-Fontenay Jointe à l'observation.	

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								1	2	3	4	5	
					Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité			
277		19/6											<p><b>Jeanny Bouton</b></p> <p>Pour que l'enquête publique ait un sens il faut d'abord s'assurer que les enjeux des populations sont validés par tous. Puis que le problème des déplacements pour la ligne 15 est posé dans sa globalité . Objectif de l'intérêt général:...les lignes doivent permettre aller vite... les pôles d'échange doivent distribuer les flux de voyageurs dans le plus de directions possibles...ils doivent aussi organiser les échanges avec les autres modes...il s'agit dès lors de faire confiance à l'intelligence collective... le problème: La seule vision de la ligne 15 Est est trompeuse. Elle conduit à des itinéraires tortueux...Sans la logique d'un réseau cible, après coup, il semblera normal de doubler des missions....Mais les fréquences de passage sur les doublons se dédoublent. Des investissements concerneront des infrastructures redondantes...des milliards d'euros se perdent en mauvais PIB...la planche 5 propose un 1ere innovation: les lignes droites sont durables...Si par exemple nous n'augmentons pas de 33% la longueur des lignes , nous diminuons de 33%-la durée des travaux - les investissements d'infrastructure -Les coûts d'exploitation -le budget de maintenance et les déchets afférents de plus de 33% - les consommations de ressources (dont l'énergie traction de 50%) -les nuisances (bruit...) et les pollutions (poussières...) -Ensuite des lignes plus courtes de 33% augmentent la vitesse des voyageurs...Les conséquences favorables sont donc multiples ( confort, sûreté lisibilité sécurité... contribution à la transition écologique et en particulier à celle énergétique. Les lignes sinueuses interdisent ainsi à terme le développement d'un réseau économique équitable...Elles pénalisent l'avenir.</p>
278		19/6					x						<p><b>M. Hebrecht Antoine 152 avenue Jean Jaurés 93700 Drancy</b></p> <p>Je pense qu'un arrêt Drancy centre ville (Avenue Henri Barbusse) est une bonne chose...</p>
279		20/6						x					<p><b>M. Jérôme Bonte 212 avenue Henri Barbusse 93700 Drancy</b></p> <p>Je suis drancéen et je pense qu'une station de métro est obligatoire au centre ville de drancy compte tenu que le réseau du rer B est mal desservi dans notre gare et souvent problématique au heures de pointe. Il faudrait soit ajouter une station sur la nouvelle ligne ou alors prolonger la ligne 5 de bobigny.</p>
280		20/6											<p><b>Mme Fatima Djeddaoui 6 rue de la petite Prusse 93500 Pantin</b></p> <p>Je suis très contente qu'un tel projet voit le jour. Je vais souvent sur la Defense. En moyenne aujourd'hui je met de 55 min à 1h00 de trajet.</p>
281		20/6											<p><b>Mme Nicole Leandri 7 rue Romain Roland 94500 Champigny</b></p> <p>Le Grand Paris est une belle avancée pour Champigny, mais que comptez vous faire concernant toutes les nuisances que nous subissons depuis avril 2015. Plus de places de stationnement obligée de louer un box d'où un cout supplémentaire Les commerçants ont été indemnisés mais pour les riverains y t-il quelque chose de prévu</p>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
								1	2	3	4	5		
282		20/6					x							<b>M. Aouad 44 rue Jules Guesde 93700 Drancy</b> Mon grand souhait, c'est que le métro arrive au centre de Drancy. Mes problèmes de santé m'obligent souvent à prendre les moyens de transport commun pour mes rendez-vous médicaux; parcours de combattant pour une personne valide alors que pour une personne invalide, je vous laisse imaginer la grande difficulté! J'aimerais bien que le centre de Drancy profite du métro afin de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite.
283		20/6				x	x							<b>M. Benjamin Mittelmann 12 rue Pasteur 93130 Noisy-le-Sec</b> Ce tracé à l'Est est une aberration totale ! - 4 km longeant le T1 à Bobigny - 6 km juste en-dessous et donc en doublon de la ligne de train Eole Quel gâchis ! Il faut nécessairement reprendre le tracé étudié à l'origine, passant par La Folie, la Place Carnot à Romainville, puis Montreuil, et Fontenay. D'une pierre 2 coups (et 1 seul coût ...) : on évite le prolongement du T1 qui détruirait le centre de Noisy-le-Sec car le métro le remplacerait avantageusement, et en plus on économise les 550 millions d'euros de ce projet absurde et destructeur !
284		20/6				x	x							<b>Anonyme</b> Ce projet est scandaleux. Doubler un RER avec un métro sur 6km est complètement aberrant. Une fois encore le tracé est purement politique. Le tracé de ce métro doit se substituer à celui prévu pour le tramway T1. Comme le soutient l'excellente association noisienne Tramnon cela permettra une économie d'environ 500 millions d'euros et sera bien plus efficace en matière de transport.
285		20/6			x									<b>M. Daniel Materne 53 avenue Rabelais 94120 Fontenay-sous-Bois</b> Je suis favorable au projet de ligne 15 Est qui est un projet important pour faciliter les déplacements
286		20/6			x					x				<b>M. Adrian Meier 50 avenue Danton 94120 Fontenay-sous-Bois</b> Avis favorable pour ce projet qui contribue largement au déplacement en transport collectif et facilite le déplacement en Val de Marne. Quel temps de record pour aller à Creteil par exemple Il faudrait faire en sorte que le projet de ligne 15 soit réalisé en une fois au lieu de le faire en deux étapes tel que ça a été annoncé en 2013. L'urgence aujourd'hui est plus grande et la ligne 15 est rentable sur le plan économique et environnemental. Aussi, la gare de Val de Fontenay verra l'arrivée du prolongement du métro 1 en 2025 et l'arrivée du tram partant vers Montreuil.
287		21/6			x			x						<b>M. Gautier, 62 rue D Casanova, 93 200 St Denis</b> Je suis favorable au projet de ligne 15 Est qui est un projet important pour faciliter les déplacements de banlieue à banlieue.

Observation	Pétition	Date	Association Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
							1	2	3	4	5	
				Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité			
288		21/6		x								<b>M. Morgado, Bd Stalingrad; 94 500 Champigny-sur-Marne</b> Pouvez-vous confirmer que l'implantation du tunnel d'aération et d'évacuation (OA 744) av Guesdés au niveau de la patinoire municipale n'aura aucune incidence sr l'exploitation et l'utilisation de la patinoire de Champigny?
289		21/6		x								<b>M. Cordier, 44 rue MT Equem, 77 680 Roissy-en-Brie</b> Grosses interrogations et inquiétudes concernante la patinoire de Champigny? Sa qualité et sa réputation, avec Nelson Montfort entre autres, sont avérées. Quel sera son avenir?
290		21/6		x								<b>Elodie</b> Grosses interrogations et inquiétudes concernante la patinoire de Champigny? Elle compte pour de nombreuses personnes!
291		21/6		x	x							<b>M Paindestre-Lejeune, 93 110 Rosny-sous-Bois</b> Opposé à l'implantation du SMR/SMI sur la ZAC de la Garenne car il impactera de nombreux riverains, et tout particulièrement ceux de la rue Diderot: ° en cas d'expropriation, quelle sera l'aide apportée au niveau du démantèlement, les conditions de rachat des biens expropriés? le calendrier? ° si les biens ne sont pas expropriés mais mitoyen du futur SMR, la SGP pourra t-elle racheter les biens? L'accès au box en fond de jardin via la rue Diderot sera-t-il possible? Dans le cas contraire y aura t-il une indemnisation? ° au sujet du SMR: quelles seront les nuisances sonores et impacts sur l'environnement pendant les travaux et une fois le site en activité? Quels aménagements seront prévus pour protéger les maisons voisines (mur anti bruit, rangées d'arbres, isolation des fenêtres des propriétaires? Zones tampon? Quelles indemnisations sont envisagées pour les maisons avoisinantes pour se protéger de ces impacts? Comment sera isolé le SMR? quelles seront les périodes d'activités: jour, nuit, wend? ° quand sera connu le tracé définitif de la zone (voie ferrée et SMR)? Celui présenté actuellement peut-il évoluer et certaines maisons a priori non impactées le deviendraient?
292		22/6		x		x						<b>Brigitte Naccache 19 rue Camille Desmoulins 93700 Drancy</b> Je souhaite que la ligne passe par Drancy, Bobigny est déjà bien desservie...
293		22/6		x		x						<b>Naccache Leon 19 rue Camille Desmoulins 93700 Drancy</b> Je suis pour que la ligne 15 passe à Drancy
294		22/6		x		x						<b>Bouliet 20 bis rue Philibert Hoffmann 93110 &gt;&gt;Rosny sous Bois</b> Des centaines d'heures d'études...pourquoi ne pas avoir commencé... il y a 20 ou 30 ans? ...Petit problème technique que se passera t il quand une rame sera en passe dans l'étroit tunnel, comment les passagers seront ils évacués...
295		22/6		x		x						<b>Danguin Champigny sur Marne</b> ...j'espère sincèrement que vous n'avez pas l'intention de toucher à cette patinoire...

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								1	2	3	4	5	
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
296		22/6					x		x				<b>Anonyme</b> ...je suis très inquiète pour le devenir de la patinoire de Champigny ...Qu'est il réellement prévu
297		22/6					x			x			<b>Malek 20 rue Blaise Pascal 94500 Champigny sur Marne</b> Je trouve que toute amélioration des réseaux de transports en commun est bénéfique, cependant des inquiétudes face au projet sont présentes notamment le coût vertigineux toujours imputé aux collectivités locales... ce projet va débouché sur des travaux publics colossaux et très long (plus de 8 ans ) et j'ai peur que localement à Champigny notre quotidien soit vraiment impacté de manière négative bruits nuisances vibrations poussières et difficulté de circulation...
298		23/6					x						<b>Languedocq P, 93700 Drancy,</b> <b>Station proche de l'hôpital, sans doute importante,mais trop excentrée pour faciliter la vie des drancéens, la deuxième station dans le centre s'impose; trop de problèmes avec RER B,</b>
299		23/6					x			x			<b>Mme FAGNON Jocelyne, 11 rue Saint-Louis prolongée, 93140 Bondy,</b> Nécessité de <b>maintenir la patinoire</b> de Champigny, Peut-on préciser <b>la situation exacte de la station "Bondy"</b> ? En cas d'incident, un troisième rail est-t-il envisagé pour la <b>sécurité</b> ?
300		23/6					x				x		<b>Genin Fred, 1 rue Eugène Martin, 94120 Fontenay-sous-Bois</b> ligne 15 Est indispensable, mais à <b>coupler avec le prolongement de la ligne 1</b> , pour <b>soulager le RER A</b> , pour que cela ait un sens,
301		23/6								x			<b>Mme Holle Karine, adresse non précisée,</b> <b>Favorable à la ligne qu'il faut réaliser en une seule fois, dans les meilleurs délais, pour soulager la ligne A du RER,</b>
302		23/6					x				x		<b>Camara, 7 rue des Bois de Groslay, 93700 Drancy,</b> La ligne 15 est une aubaine pour Drancy ; Pourvu qu'elle soit acceptée et se fasse très rapidement,
303		23/6					x					x	<b>Mme Brun Tania,4 rue Léon Norzal, 93210 Saint-Denis,</b> Pourquoi ne sont pas évoqués la <b>desserte de Roissy Ch, de Gaulle par la 17 et le projet CDG Express?</b>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
							Avis réservé/contre proposition	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	
1	2	3	4	5								
304		23/6										<p><b>M. Orantin Bernard 1bis rue Bernard et Mazoyer, 93300 Aubervilliers,</b>                      Les jardins familiaux, partiellement supprimés, seront-ils remplacés?                      Où se situe la bouche d'aération entre la mairie et le fort d'Aubervilliers? Dans un espace vert? Lequel ?                      Pourquoi la gare "Mairie d'Aubervilliers" est-elle prévue en extérieur et <b>plein coeur de ville</b>? est-ce une obligation?                      Surprenant que l'on présente ces gares en plein centres de villes comme des <b>pôles commerciaux</b>,  <b>Quelle concertation Grand Paris/Ville pour l'aménagement des parvis ; Y aura-t-il des logements?</b>  <b>Qu'entend-t-on par "affirmer la stratégie urbaine" sur le centre d'Aubervilliers ? Pareillement pour le Fort : y aura-t-il la création d'emplois et de logements?</b>  <b>Les avis des municipalités et des habitants seront-ils pris en compte pour ces aménagements urbains?</b>  <b>Au total un projet venant "d'en haut" pour ceux "d'en bas" !!</b></p>
305		24/6	x		x				x			<p><b>M. Jean-Yves Pezenec, Directeur ORBIVAL, 1 rue le Corbusier, 94000 Créteil</b> (Résumé de la pièce jointe)                      Résumé de l'avis : Le tronçon Saint-Denis-Pleyel - Champigny-centre du Grand Paris Express fait partie intégrante de la ligne 15, qui constitue la future rocade métro en Île-de-France et participe à l'efficience et la cohérence de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express reposent sur le bouclage complet de cette rocade, sa réalisation la plus rapide possible et en une seule phase est indispensable et contribue au rééquilibrage Est-Ouest de l'Île-de-France. Ce tronçon permettra de décharger le RER A et le RER E à l'est (soutiens de 60 000 adhérents).                      Les impacts et nuisances liés à la phase chantier doivent être anticipés et partagés avec toutes les collectivités concernées. Toutes les mesures conservatoires devront être mises en place afin de réduire au maximum les nuisances environnementales et les impacts sur le cadre de vie des riverains.                      Les meilleures conditions de rabattement possibles vers les gares du Grand Paris Express devront être optimisées afin que ce nouveau mode de transport bénéficie à un maximum d'usagers.                      L'amélioration globale du réseau de transport, doit intégrer les projets qui seront en correspondance avec la ligne 15 Est dont le prolongement de la ligne 1 du métro au Val-de-Fontenay. Les marchés de la Société du Grand Paris doivent intégrer des clauses sociales d'insertion, et soient accessibles aux petites et moyennes entreprises locales à travers la mobilisation des politiques départementales en faveur de l'insertion, du développement économique et de l'emploi par des actions en direction des publics cibles, des entreprises locales, des partenaires et de la Société du Grand Paris.</p>

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
							Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
306		24/6			x	x	x	x	x	x		<p><b>M. PASQUINET, 94 avenue Pierre Brossolette, 94170 Le Perreux</b> Le projet de Grand Paris Express est une aberration :1) Il vise à intégrer l'île de France dans l'économie mondiale autour de pôles économiques dominés par les multinationales et des aéroports, alors qu'il faudrait relocaliser, créer des ceintures maraichères, densifier les transports en commun près des habitants.2) La ligne 15 est la seule acceptable, car il faudrait tirer toutes les lignes de métro jusqu'à la zone 4, faire un circulaire (ligne 15 OK) et un autre en zone 43) Il faudrait tirer la ligne 1 vers le Perreux et Brle plutôt que Val de Fontenay qui a déjà son interconnexion via la ligne RER A vers Paris4) Une croissance infinie dans une terre limitée est une absurdité et impossible. Il faudrait : relocaliser, densifier les transports en communs et rendre les rues aux piétons et aux automobiles en restreignant les transports automobiles (services publiques, handicapés, artisans).</p> <p>En conclusion, on ferait mieux de réfléchir à une société sans croissance et avec 80 % de chômeurs ce qui nous pend au nez avec l'essor de l'automatisation et la mondialisation.</p>
307		24/6				x	x					<p><b>KERAZI, 2 rue Thais, 93700 Drancy</b> Souhaite comme l'ensemble des drancéens que la ligne 15 est passe au cœur de la ville pour les raisons suivantes : Amélioration du trajet (gain de temps) travail/domicile, le déplacements des jeunes pour se rendre aux collèges, lycées, universités.</p>
308		24/6				x	x					<p><b>CHABANE, 6 rue des Colibris, 93700 Drancy</b> Pour les retraités, soutien à la réalisation de la station du métro au centre ville de Drancy.</p>
309		24/6	x	x		x	x		x			<p><b>Mme Catherine Pilon Adjointe au Maire de Montreuil, déléguée aux déplacements, Place Jean Jaurès, 93100 Montreuil portant la contribution de la Ville.</b> Si la ville de Montreuil n'est pas directement desservie par la ligne 15 est, il n'en demeure pas moins que plusieurs interconnexions intéressent au plus haut point les montreuillois et les actifs travaillant sur notre territoire avec une intégration dans un maillage existant ou à venir : - la prolongation en cours de réalisation de la ligne 11 jusqu'à Rosny Bois Perrier permettra une connexion directe avec la ligne 15 Est et les habitants de Bel Air grand pêcheurs, si le tracé de la prolongation de la ligne 1 par notre territoire était retenu, ce à quoi nous sommes très attachés; permettra aussi une connexion ligne 1 ligne 15 très intéressante ; - la connexion à Val de Fontenay intéressera directement les habitants utilisant le tram T1 prolongé entre Noisy-le Sec et Fontenay ; - la prolongation de la ligne 9 en interconnexion avec la ligne 11, projet dont les études sont inscrites au contrat État région, permettra aux habitants de Montreuil souhaitant se rendre à St Denis -carrefour Pleyel de ne plus saturer la ligne 13 ou le RER A en passant par le centre de Paris. Aussi, nous appelons de notre vœux la réalisation de ce tracé dans les meilleurs délais et insistons pour qu'il n'y ait pas de rupture de charge dans l'interconnexion prévue à Champigny Centre entre la ligne 15 est et la ligne 15 sud.</p>
310		24/6		x			x					<p><b>M. VERGINES, 11 rue Marcelin, 94360 Bry-sur-Marne</b> Enfin un métro qui va tourner autour de Paris. Heureusement qu'on s'est battu avec le conseil général du 94 pour que notre département ait son métro.</p>



Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								1	2	3	4	5	
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité
311		24/6			x				x	x	x	x	
<p><b>M. DUROCHER, 166 avenue de Lattre de Tassigny, 94120 Fontenay sous Bois</b></p> <p>Etant donné le fort impact de la connexion aux transports de Val de Fontenay sur la rentabilité de la ligne, il est nécessaire d'avancer à 2015 les travaux amenant la ligne 15 à Val de Fontenay.</p> <p>L'étude d'impact pièce G2 au paragraphe 3.2.3.3 fait état de présence d'agents de proximité sur les chantiers, une hotline pourrait être intéressante pour le suivi des nuisances et l'intervention des entreprises en charge des travaux.</p> <p>Dans l'étude d'impact pièce G2 à la page 307, il est fait référence au caractère fracturant de l'A86 et des RER pour le quartier des Alouettes et du rôle d'atténuation de cette fracture que jouera la ligne 15. Une coopération entre les services municipaux de Fontenay sous bois et la société Grand Paris est indispensable pour mettre en place un passage piéton et si possible cyclable franchissant l'A86 et les RER entre le quartier des alouettes et le reste de la commune sans avoir à passer par les quais du RER et donc sans utilisation de Pass NAV/GO.</p> <p>La page 238 de l'étude d'impact pièce G2, la problématique du rabattement en véhicules particuliers vers ces nouvelles structures est évoqué. Il sera donc important de prendre en considération que les rues des marais, du bois Galon, Louis Auroux et l'avenue de Lattre de Tassigny et de réfléchir l'aménagement de la circulation dans cette zone. Sur les abords de l'avenue de Lattre de Tassigny la réduction des nuisances sonores liée au trafic routier qui sera densifié par l'arrivée de la ligne 15 et du tram T1, ne serait-ce que pour le rabattement, doit être pris en compte en prévoyant la mise en place de murs antibruit sur les abords de l'avenue (nuisances) pour le développement que souhaite la commune.</p>													

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
312		24/6		x	x			x					<p><b>Mme Valérie Péresse, Présidente de la région Île-de-France, 33, rue Barbet-de-Jouy 75359 Paris</b> (Résumé de la pièce jointe)</p> <p>Dans le cadre de l'enquête publique, la Région Île-de-France souhaite réaffirmer l'intérêt de cette ligne de transport en rocade fondamentale pour la petite couronne à plusieurs égards (La mobilisation a été très importante lors de la concertation de 2013 sur la ligne 15 Est/Orange à l'époque, avec plus de 2 600 avis et/ ou questions, en majorité en faveur du projet.</p> <p>Une attente extrêmement forte est d'avoir cette future desserte en transports en commun, sans délai et sans retard, les usagers déplorant un fonctionnement actuel trop orienté depuis et vers Paris et des lignes saturées, modes de surface et souterrains confondus.</p> <p>Pour les habitants et usagers de la Seine-Saint-Denis, elle sera un équipement structurant pour les liaisons internes et externes au département et viendra desservir toute la partie du département qui ne sera pas traversée par la ligne 16 du réseau du Grand Paris. A ce titre, la desserte du pôle de Vaj-de-Fontenay par la ligne 15 Est est essentielle pour permettre une accessibilité directe depuis le Nord et le Sud sans passer par Paris. La réalisation du tronçon de la ligne 15 Est, entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre, vient également finaliser la ligne 15 sans rupture de charge et compléter la boucle du métro autour de Paris, permettant une desserte plus efficace de banlieue à banlieue. Elle favorisera également la décharge tant attendue des lignes existantes, en particulier les lignes RER A et RER E.</p> <p>Une des forces de la ligne 15 Est résidera dans la multiplicité et la qualité des correspondances avec les autres projets structurants de transport, renforçant ainsi la desserte de tout le territoire francilien. La ligne 15 Est sera particulièrement performante avec la totalité de ses futures gares en connexion avec un train, un métro ou un Tramway.</p> <p>Afin de réussir des correspondances de qualité, il faut rappeler que le STIF pilote un travail partenarial entre la Société du Grand Paris et les opérateurs SNCF et RATP pour la réalisation d'ouvrages d'interconnexions ferroviaires correctement dimensionnés et prenant les mesures conservatoires nécessaires aux futurs développements des réseaux. Des comités de pôle sont par ailleurs déjà engagés sur la quasi-totalité des gares de la ligne 15 Est pour définir les espaces publics de demain, porteurs d'une intermodalité tous modes en surface.</p> <p>Les caractéristiques mêmes de ce futur métro automatique et accessible, associées à des prolongements ou des nouveaux projets également accessibles (comme le tramway Express 11 (TLN), T4 ou les prolongements des métros M11 ou M12) permettront d'augmenter de façon significative l'accessibilité du territoire francilien pour les usagers les plus fragiles et par là pour l'ensemble des voyageurs.</p> <p>Cette opération a fait l'objet d'études spécifiques en 2013, visant à examiner l'intérêt socio-économique d'une gare supplémentaire à Drancy-Centre et appelle l'attention sur les nouveaux éléments mis en avant par la mairie de Drancy, quant au potentiel de développement économique de ce secteur, qui n'aurait pas été intégrés aux études précédentes.</p> <p><b>Une réétude de l'intérêt socio-économique d'une telle amélioration de la desserte en transport du centre de Drancy, ville importante de petite couronne et composée de 70 000 habitants, qui sera la seule à ne pas être desservie en son centre par un transport en commun lourd, ce qui au minimum et demande un réexamen attentif de la situation.</b></p>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								1	2	3	4	5	
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité
313		24/6					x	x					
314		24/6					x	x					
315		24/6					x					x	
316		25/6					x			x			
317		25/6					x				x	x	
318		25/6					x				x	x	

**Anonyme, 93700 Drancy**  
Les habitants de Drancy se sentent lésés dans le projet de la ligne 15... Nous demandons une station de métro Drancy centre avenue Barbusse

**Mme Vanessa Newport, 93700 Drancy**  
Il est envisagé de mettre une station de métro au niveau de l'hôpital Avicenne, totalement excentré du centre ville de Drancy. Il est vrai que nous avons nous aussi une station RER, mais celle ci se trouve... à quelques mètres seulement du Blanc Mesnil. Le métro déjà existant de Bobigny restera plus près du centre ville que l'emplacement envisagé. Ce n'est pas une solution pour nous riverains. Cela nous prend une demie heure juste pour accéder au métro, et cela sera la même chose, voire pire, si l'arrêt pour Drancy se situe au niveau d'Avicenne. Il est très injuste pour Drancy au regard de la répartition des arrêts prévus dans les autres villes du département.

**Mme Annie Caillon, 18 rue Ribot, 93700 Drancy**  
Observations suite à la réunion publique du 1er juin (Bobigny) :  
- Monsieur Yvin a argumenté le refus de création d'une station de métro à Drancy Centre par son absence d'interconnexion avec les gares. Devons-nous comprendre que seules les communes bénéficiant déjà d'infrastructures ferroviaires privilégiées bénéficieront du métro ? Dans cette logique deux stations devront être supprimées Reuil-Suresnes-Mont Valérien et Champigny Centre (réduisant alors le temps de trajet de la ligne 15, priorité semble-t-il du STIF)  
- De même, Monsieur Yvin a reconnu qu'aucun obstacle technique n'empêchait le passage de la ligne 15 à Drancy Centre. Pour conclure, la représentante du STIF ne pouvait ignorer la promesse électorale de Madame Péresse, lors des élections régionales de décembre 2015 qui s'est engagée par écrit auprès des Drancéens à créer sur la ligne 15 du Grand Paris Express une desserte du centre-ville de Drancy, entre les stations Drancy-Bobigny et Bobigny Pablo Picasso. L'ancienne décision prise par M. Huchon, ancien directeur du STIF, est donc caduque.

**Anonyme**  
Comment les travaux vont-ils impacter le patinoire de Champigny? pourquoi n'avoir pas tenu les utilisateurs au courant?  
Que vont devenir les entraînements pour les compétitions? C'est un **complexe sportif important**,

**Mme Jeanny Bouton, adresse non précisée,**  
Il s'agit de la reprise de l'observation n° 215, celle-ci n'y apportant pas d'éléments complémentaires.

**Mme Jeanny Bouton, adresse non précisée,**  
suite de l'observation 317, présentant un fichier en pièce jointe de 51 pages de format power point.

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
319		26/6			x				x				<b>Masson, 94120 Fontenay sous Bois.</b> Cette ligne 15 périphérique de banlieue à banlieue paraît indispensable dans le déploiement du Grand Paris. L'A86 toujours bondée sera ainsi quelque peu délestée... Cela fera Val de Fontenay un noeud de correspondances encore plus important d'où l'intérêt du prolongement de la ligne de métro N°1, jusqu'à Val de Fontenay.
320		26/6					x			x			<b>Ducatteau/Bascoulergue, 3 rue ferragus, 93300 Aubervilliers</b> Qu'est ce qui a motivé la création d'une gare mairie d'Aubervilliers. Pourquoi ne pas s'en tenir à une station à Fort d'Aubervilliers ? L'îlot ferragus est particulièrement impacté. Quelles sont les dispositions prises pour que le chantier soit supportable pour les habitants ? 2. bâtiments vont être détruits. Quels sont les projets de logement ? Le maintien des habitants du 3 rue Ferragus dans l'immeuble sera t-il compatible avec les travaux ? Quelles mesures d'accompagnement ? Quelle place accordée aux espaces verts ? Quelle implantation des arrêts bus est-elle envisagée ?
321	x	26/6			x						x		<b>Mme Catherine Skiredj-Hahn, 110 rue Pasteur, 94120 Fontenay sous Bois</b> 1/ Le projet de ligne 15 Est facilitera les déplacements vers les banlieues Est, vers le Sud et vers le Nord sans passer par le centre de Paris et le réseau des RER actuellement très surchargé. Il y a un besoin urgent d'améliorer les transports à l'Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes d'autobus (118.). Le projet est important puisqu'il relie différents secteurs de l'agglomération parisienne (Paris, la Seine-Denis et le Val-de-Marne). 2/ le prolongement de la ligne 1 (enquête publique prévue courant 2017) augmentera évidemment l'intérêt du projet de ligne 15 Est. La ligne 1 prévoit 112 000 passagers par jour sur le tronçon du prolongement et la meilleure rentabilité de tous les prolongements de métro. Le prolongement soulagera aussi le RER A très saturé. Il doit également se faire au plus tôt, afin d'obtenir cette rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers. Les transports bus (118 - 124 - 115) sont engorgés et engorgent le centre de la ville de Vincennes qui ne dispose d'aucun couloir de bus. Les embouteillages et les nuisances sont devenus le lot habituel ajoutant à la pollution.
322		26/6			x					x			<b>Mme Marie-Jeanne Masri</b> Nous nous réjouissons de l'arrivée de la ligne 15 Est qui nous permettra enfin de nous passer de la voiture.
323		26/6			x								<b>Mme Hélène Laforge, 87 rue Dalayrac, 94120 Fontenay sous Bois.</b> Favorable au projet de ligne 15 Est très attendu.
324		26/6					x						<b>M. Dimaso Antonio, 93700 Drancy</b> Oui à la ligne du métro 15 à Drancy, seule ville de 70000 habitants à ne pas être encore desservie en son centre par le métro.

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
								1	2	3	4	5	
325		26/6					x	x					<u>Mme Carmela, 93700 Drancy</u> Il est tout simplement indispensable d'avoir une ligne de métro avec un accès sur l'avenue Barbusse de Drancy, cœur de la ville et donner la possibilité aux travailleurs drancéens de se déplacer vers Paris et toute la proche banlieue facilement tous les jours. Un grand projet qui pourra valoriser Drancy et son centre !
326		26/6					x	x					<u>Anonyme, 93700 Drancy</u> Favorable à la création d'une station de métro à Drancy, les lignes 5 et 13 sont actuellement surchargées.
327		26/6					x	x					<u>M. Gaudy, 36 rue des pruniers, 93700 Drancy</u> Très favorable à l'installation du métro à Drancy
328		26/6			x								<u>M. Florent Dumoulin, 6 allée Jacques Bainville, 94300 Vincennes</u> Favorable à la ligne 15 Est qui est un projet important pour le désenclavement de certains quartiers.
329		26/6			x								<u>Anonyme, 94300 Vincennes</u> Projet très important. Il faut développer les transports pour désengorger les villes saturées par la circulation des voitures.
330		26/6			x				x				<u>Anonyme</u> Très favorable au projet de ligne 15 Est à développer rapidement
331		26/6			x								<u>M. Jean-Louis Brossier, 48 rue Alfred de Musset, 94120 Fontenay sous Bois</u> Favorable au projet ligne Est.
332		27/6			x					x			<u>Cochard, 56 rue des prés Lorets 94120 Fontenay-sous-Bois</u> Je suis très favorable au projet de ligne 15 Est. Il s'agit d'un projet important et urgent.

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
							1	2	3	4	5	
333		27/6										<p><b>Antiquario 93110 Rosny-sous-Bois</b></p> <p>Le projet de Ligne 15 n'intègre aucune station à proximité du centre ville de Rosny/S/bois et des lieux administratifs qui s'y trouvent comme la mairie, le commissariat, la sécurité sociale, etc....</p> <p>Pour rappel, les derniers prolongements de lignes de métro passent le plus souvent par le centre ville (ligne 4 avec Mairie de Montrouge et ligne 12 avec Mairie d'Aubervilliers).</p> <p>C'est une aberration d'avoir fait aucune station intermédiaire entre les gares de Val-De-Fontenay et Rosny2, surtout quand on sait que ces galeries marchandes fonctionnent principalement le week-end et qu'en parallèle le commerce en ligne se développe de plus en plus et gagne des parts de marché chaque jour.</p> <p>Tout donne l'impression que l'on privilégie ici les intérêts particuliers de ces deux galeries marchandes au détriment des habitants.</p> <p>Pour nous, Rosnéens du secteur Sud, nous n'aurons aucune amélioration des transports à attendre avec cette ligne 15, mais plutôt une dégradation des déplacements.</p> <p>Le maire de notre ville anticipe déjà un bétonnage du secteur sans analyser pour autant les conséquences d'un afflux massif de voyageurs qui voudront se rendre à Val de Fontenay ou bien Rosny2.</p> <p>Les transports en commun de demain entre ces 2 gares seront comme aujourd'hui, c'est-à-dire attendre très très longtemps en dehors des heures de pointe pour prendre le bus ou bien Eole. L'utilisation de la voiture aura encore de beaux jours devant elle malgré ce projet.</p> <p>Pour ce qui est du site de maintenance de La Garenne sur le secteur Sud de Rosny, on nous explique p76 que la société du Grand Paris est « consciente des enjeux d'intégration urbaine de ses sites de maintenance et que Rosny comprend un volet d'intégration urbaine et paysagère » .</p> <p>Sauf que quelques paragraphes après on nous indique que ce site n'est pas mineur mais qu'il pourra accueillir 35 trains d'une longueur totale de 108 mètres chacun. A en croire le plan présenté page 77, celui-ci est particulièrement trompeur pour le lecteur. Ce que l'on pourrait croire comme une trame verte sur le site de La Garenne ne concerne en fait que les voies de garage et la maintenance.</p> <p>Des zones « tampon » aménagées en terrain naturel sont-elles prévues pour atténuer le bruit des trains qui se déplaceront sur ce site ?</p> <p>Quel sera l'impact réel sur le quartier et sur l'environnement, sachant qu'une partie des voies avant d'arriver sur le site de maintenance de La Garenne sera à l'extérieur.</p> <p>A la lecture de ce document il reste un bon nombre d'interrogation sur l'avenir de nos quartiers et l'impact sur l'environnement.</p> <p>En tant qu'habitant, ce n'est certainement pas la partie du document qui s'intitule « Sur les impacts sur le projet » (p 22) qui pourrait nous rassurer.</p> <p>On y aborde bien « Des inquiétudes sur l'impact que pourrait avoir la Ligne Orange sur les prix immobiliers à proximité des gares ont également été émises par certains participants. » mais on se garde bien d'en tirer une conclusion ce qui n'est absolument pas rassurant pour l'avenir des résidents.</p>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								1	2	3	4	5	
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité
334	x	27/6			X						X		<p>Le document qui accompagne cette enquête publique ne répond absolument pas aux conséquences du projet de la ligne 15 sur nos quartiers</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Quelle protection sera mise en oeuvre pour sauvegarder nos quartiers ?</li> <li>- Les zones pavillonnaires à proximité de ce projet seront-elles appelées à disparaître ?</li> <li>- L'arrivée de la ligne 15 sonnera-t-elle l'arrêt de la diversité urbanistique dans nos banlieues avec uniquement de l'habitat collectif ?</li> </ul> <p>Quelle protection sera mise en place pour lutter contre la frénésie des promoteurs qui sont à l'affût de la moindre vente dans le secteur Sud de Rosny, et en particulier sur les rues Jaurès/Victor Hugo/Leclerc et Lavoisier ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les nouveaux accédants à la propriété devront ils s'éloigner dans la grande couronne à cause de la ligne 15 et du prix de l'immobilier ?</li> <li>- Quels seront les moyens prévus pour limiter le prix de l'immobilier le long de cette nouvelle ligne ?</li> </ul> <p>Nous demandons à ce que toutes les observations apportées à cette enquête publique soient sérieusement regardées afin que la synthèse qui en sera faite ne se borne pas à un avis motivé et orienté qui exclut les nombreuses questions portées par les contributeurs payeurs de la taxe sur le projet du Grand Paris</p>
													<p><b>Michon Murielle, 80 rue Gabriel Péri 94120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>Je suis favorable au projet de ligne 15 Est qui est un projet très attendu.</p> <p>Le projet de ligne 15 Est facilitera les déplacements vers les banlieues Est, vers le Sud et vers le Nord sans passer par le centre de Paris et le réseau des RER actuellement très surchargé. Il y a un besoin urgent d'améliorer les transports à l'Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes d'autobus (118 ). Le projet est important puisqu'il relie différents secteurs de l'agglomération de Paris (Paris, Seine-Denis et le Val-de-Marne). Je souhaite que cela soit réalisée en une seule étape (de St Denis à Champsigny). J'approuve la position des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui demandent, toutes tendances politiques confondues, la réalisation complète en une fois (parties Nord et Sud) de la ligne 15 Est dès 2025 Je demande la réalisation de la ligne 15 Est au plus tôt et pour 2025. Le projet de ligne 15 montre une forte rentabilité dès 2025, c'est à dire un bénéfice supérieur à 2 fois le coût des travaux, compte tenu par exemple des 85 000 voyageurs par jour à Val de Fontenay, une fois cette gare rénovée. Je demande une bonne coordination technique avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Les études de la ligne 1 et de la ligne 15 Est montrent une très grande synergie entre les 2 projets. La ligne 1 augmentera évidemment l'intérêt du projet de ligne 15 Est. La ligne 1 prévoit 112 000 passagers par jour sur le tronçon du prolongement et la meilleure rentabilité de tous les prolongements de métro. Le prolongement soulagera aussi le RER A très saturé. Le prolongement de la ligne 1 doit également se faire au plus tôt, afin d'obtenir cette rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.</p>

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
335		27/6	x		x								<p><b>Chiche, 26 rue André Laurent 94120 Fontenay-sous-Bois Association partage ta rue 94</b></p> <p>Favorable au prolongement de la ligne 1 jusqu'au Val de Fontenay et dire : "Je suis favorable au projet de ligne 15 Est au Val de Fontenay qui est un projet très attendu Partant du constat des objectifs ambitieux affichés par les collectivités elles-mêmes : 5% de tous les déplacements à vélo dès 2020 pour le Val de Marne (1), et 15% pour Paris dès 2020, nous pensons que les modalités suivantes seront incontournables pour atteindre ces objectifs, nous souhaitons donc :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Du stationnement vélo en gare, suffisant, couvert, proche de l'entrée de la gare : des arceaux vélos à gogo, y compris pour les cyclistes souhaitant laisser 1 vélo de gare à chaque extrémité de leur périphe RER, « à l'alsacienne ». Cette demande de parking vélo est essentielle. Des schémas grand public rappelant comment protéger son vélo du vol seraient appréciés : voilà une signalétique utile</li> <li>2. Le droit de monter le vélo dans ce futur métro de « grande banlieue », hors de pointe (comme nous le faisons actuellement dans les 5 lignes de RER, et le dimanche avant 16h sur la ligne 1 du Métro), et à l'instar de certains tramway français qui acceptent les vélos non démontés</li> <li>3. La mise en place de Maisons du vélo (services et conseils aux cyclistes, et lieux de sociabilité et d'échanges) : ateliers vélo, marquage anti-vol et conseils contre le vol, organisation de balades et d'événements festifs autour du vélo. Distributeurs de chambre à air et de capes de pluie comme dans certains pays d'Europe, Gonfleur publics.</li> </ol> <p>Panneaux d'affichage pour les activités organisées par les associations (bourses aux vélos, balades, leçons de vélo pour adulte etc)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Un soin tout particulier donné aux aménagements cyclables, et au jalonnement cyclable, autour de la gare : ils doivent cesser d'être la variable d'ajustement, pour devenir la priorité : on doit penser ces gares de zones urbaines comme prioritairement accessibles aux vélos. Si l'offre est là, la demande suivra. Concernant l'accès à vélo à ces gare, des accès cyclables les plus nombreux possibles sont donc souhaitables, mise en place généralisée de la démarque du Code de la rue dans toutes ces villes :</li> </ol> <p>généralisation des doubles sens cyclables, zones 30, zones de rencontre, cédez le passage cycliste au feu, trottoirs traversants etc afin de rendre enfin les quartiers perméables au vélo. L'actuelle forêt de sens uniques est bien utile pour lutter contre le trafic malin motorisé et renvoyer les voitures sur les artères, mais est délétaire pour les déplacements à vélos ! Actuellement on est très loin du compte dans ces villes.</p>
336		27/6					x						<p><b>EP 94360</b></p> <p>Je viens de constater que les travaux de la ligne 15 se situent aux alentours de la patinoire de Champigny. Est-ce que ceux-ci vont affecter la patinoire ?</p> <p>Habitant à Bry sur Marne, je m'y entraîne depuis 2005 et je n'aimerais pas devoir choisir un autre sport à cause du métro, même si je soutiens le projet du Grand Paris. Les patinoires se font rares en région parisienne et nous sommes très nombreux à tenir à la patinoire de Champigny.</p>



Observation	Pétition	Date	Association Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
							1	2	3	4	5	
							Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité
337	x	27/6	x	x			x			x	x	
<p><b>L'association Métro Rigolliots - Val de Fontenay</b> souhaite vous apporter ses observations sur le dossier d'enquête publique qui concerne le projet de ligne 15 Est :</p> <p>1) L'association est favorable au projet de ligne 15 Est qui est un projet très attendu. Le projet de ligne 15 Est facilitera les déplacements vers les banlieues Est, vers le Sud et vers le Nord sans passer par le centre de Paris et le réseau des RER actuellement très surchargé. Il y a un besoin urgent d'améliorer les transports à l'Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes d'autobus (118 ). Le projet est important puisqu'il relie différents secteurs de l'agglomération de Paris (Paris, Seine-Denis et le Val-de-Marne).</p> <p>2) L'association souhaite que la ligne 15 Est soit réalisée en une seule étape (de St Denis à Champigny). Elle approuve la position des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui demandent, toutes tendances politiques confondues, la réalisation complète en une fois (parties Nord et Sud) de la ligne 15 Est dès 2025.</p> <p>3) L'association demande la réalisation de la ligne 15 Est au plus tôt et pour 2025. Le projet de ligne 15 montre une forte rentabilité dès 2025, c'est à dire un bénéfice supérieur à 2 fois le coût des travaux, compte tenu par exemple des 85 000 voyageurs par jour à Val de Fontenay, une fois cette gare renouvelée.</p> <p>4) L'association demande une bonne coordination technique avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Les études de la ligne 1 et de la ligne 15 Est montrent une très grande synergie entre les 2 projets. La ligne 1 augmentera évidemment l'intérêt du projet de ligne 15 Est.</p> <p>La ligne 1 prévoit 112 000 passagers par jour sur le tronçon du prolongement et la meilleure rentabilité de tous les prolongements de métro. Le prolongement soulagera aussi le RER A très saturé. Le prolongement de la ligne 1 doit également se faire au plus tôt, afin d'obtenir cette rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.</p> <p>La concertation publique sous l'égide de la CNDP a démontré la forte attente des usagers des transports publics et des habitants, exprimée par 2900 avis et une participation extraordinaire aux réunions publiques. Le projet de prolongement de la ligne 1 verra son enquête publique débuter courant 2017 et l'association émet le voeu que ce projet se fasse dans les meilleurs délais et conditions.</p> <p>Nous vous remercions d'avance pour la bonne prise en compte de notre contribution dans votre rapport d'enquête.</p> <p><b>Guy Lechat, 2 rue du fond des angles 94120 Fontenay-sous-Bois</b></p>												
338		27/6		X			x					X
<p>En complément de la prolongation de la ligne 1 au Val de Fontenay, je suis favorable au projet ligne 15 Est qui est un projet très attendu.</p>												

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
	1	2	3	4	5								
339		27/6		x	x			x	x	x			
													<p><b>Gildas Lecoq, Président du groupe Ensemble réveillons Fontenay, 26 bis rus du clos d'Orléans 94120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>Notre groupe d'élus au conseil municipal de Fontenay est favorable au projet de ligne 15 Est car nous pensons qu'il facilitera les déplacements vers les banlieues et rééquilibrera l'offre en transports en commun à l'Est de Paris.</p> <p>Toutefois nous souhaiterions cette future ligne 15 Est soit bien évidemment réalisée en une seule étape compte tenu du poids de la gare du val de Fontenay dans la rentabilité future de ce tracé. Il conviendrait également que les travaux du tronçon de la ligne 15 Est concernant notre commune puissent correspondre avec ceux engagés dans le prolongement de la ligne 1. L'aboutissement au même moment de ces deux projets permettrait de renforcer la rentabilité des deux lignes.</p>
340		27/6			x				x				
													<p><b>Stenger, 10 rue André Laurent 94120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>Je suis favorable au projet de ligne 15 Est. Ce projet desservira la gare de Val de Fontenay qui est le lieu d'aboutissement du prolongement de la ligne 1, projet auquel je tiens tout particulièrement.</p>
341		27/6			x			x	x	x			
													<p><b>Roch, 77 rue Jean Biondi 60260 Lamorlaye</b></p> <p>Excellente initiative !</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pouvoir emprunter cette ligne avec un vélo non démonté (par exemple avec un espace en tete et queue de train pour pouvoir emprunter la rame avec son vélo comme sur les rer madrilènes) et ceci à n'importe quelle heure de la journée. Les cyclistes ne sont pas tous des touristes et l'intermodalité train-vélo permet de développer l'usage du vélo quotidien pour aller au travail. Quitte à prévoir une rame en queue qui puisse embarquer de nombreux vélos. Le vélo est appelé à se développer grandement au cours des prochaines années pour les déplacements urbains donc autant anticiper ce développement.</li> <li>- que les gares prévoient des parkings sécurisés pour les vélos</li> <li>- que l'accès à la gare soit desservi par une voie verte correctement aménagée, jalonnée et répondant aux règles de l'art en la matière (cf les préconisations du CEREMA ou les préconisations de l'AF3V)</li> </ul>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5		
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité	
342		27/6	x		x						x	x		<p><b>Mieux se déplacer à bicyclette association francilienne de cyclistes</b></p> <p>Favoriser l'usage du vélo et l'accès des cyclistes en gare</p> <p>Le vélo, en multipliant par trois les distances de rabattement de la marche, est le complément idéal du métro. De plus, une intermodalité bien conçue et efficace permet d'offrir une alternative crédible à l'usage des modes motorisés, source de nuisances (pollution, bruit, dégradation de la santé publique).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des accès cyclables lisibles et généreux doivent être prévus pour accueillir en confort et sécurité tous les types de vélos utilisés par des cyclistes divers, usagers de la gare (résidents, pendulaires, touristes).</li> <li>- À cet égard, le cheminement doit être le plus linéaire possible, les courbes conçues pour le passage des vélos spécifiques tels que vélos cargos, tandems, vélos avec remorques.</li> </ul> <p>Une signalétique continue guide les cyclistes des aménagements cyclables voisins jusqu'aux quais. Les chaussées réservées aux cyclistes (pistes ou bandes) tiennent compte du stockage des vélos à l'approche du parvis de la gare. Une attention particulière en matière de gestion des flux des différents modes (marche, vélos, bus) est indispensable.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les abords des gares doivent offrir des places de stationnements vélos adaptées aux besoins de tous les cyclistes; usagers occasionnels ou réguliers. Ces places sont aménagées sur le cheminement naturel d'accès à la gare. Qu'il s'agisse de stationnement payant (sur abonnement ou à l'heure) ou gratuit, les accroche-vélos sont abrités de la pluie et éclairés afin de limiter les vols et dégradations. C'est pourquoi il est important que ces espaces ne soient pas relégués dans des coins sombres. Le matériel spécifique doit permettre d'accueillir tous les types de vélos.</li> <li>- Le nombre de places est en corrélation avec un objectif ambitieux en terme de part modale. Ainsi selon que la gare se situe dans une zone urbaine plus ou moins dense, une fourchette de 7% à 10% des entrants en gare paraît un ratio à atteindre en première intention.</li> </ul> <p>Il est indispensable de réserver des emprises foncières permettant une extension de ces parkings compte tenu de l'augmentation prévisible et souhaitable de la part des déplacements à vélo.</p> <p>Par ailleurs, il convient d'aménager des espaces de vie pour les cyclistes au plus près des gares : ateliers de réparation, location, gardiennage.</p>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								1	2	3	4	5	
					Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité			
343	x	27/6			x								<p><b>Dornbush, 56 rue Pierre Semard 94120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>A l'instar de l'association Métro aux Rigollets</p> <p>1) Je suis favorable au projet de ligne 15 Est qui est un projet très attendu. Le projet de ligne 15 Est facilitera les déplacements vers les banlieues Est, vers le Sud et vers le Nord sans passer par le centre de Paris et le réseau des RER actuellement très surchargé. Il y a un besoin urgent d'améliorer les transports à l'Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes d'autobus (118). Le projet est important puisqu'il relie différents secteurs de l'agglomération de Paris (Paris, Seine-Denis et le Val-de-Marne).</p> <p>2) Je souhaite que la ligne 15 Est soit réalisée en une seule étape (de St Denis à Champigny). J'approuve la position des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui demandent, toutes tendances politiques confondues, la réalisation complète en une fois (parties Nord et Sud) de la ligne 15 Est dès 2025.</p> <p>3) Je demande la réalisation de la ligne 15 Est au plus tôt et pour 2025. Le projet de ligne 15 montre une forte rentabilité dès 2025, c'est à dire un bénéfice supérieur à 2 fois le coût des travaux, compte tenu par exemple des 85 000 voyageurs par jour à Val de Fontenay, une fois cette gare renouvelée.</p> <p>4) Je demande une bonne coordination technique avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Les études de la ligne 1 et de la ligne 15 Est montrent une très grande synergie entre les 2 projets. La ligne 1 augmentera évidemment l'intérêt du projet de ligne 15 Est.</p> <p>La ligne 1 prévoit 112 000 passagers par jour sur le tronçon du prolongement et la meilleure rentabilité de tous les prolongements de métro. Le prolongement soulagera aussi le RER A très saturé. Le prolongement de la ligne 1 doit également se faire au plus tôt, afin d'obtenir cette rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.</p> <p>Le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay a été soumis à une concertation publique du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015 (<a href="http://www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/documentation/">www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/documentation/</a>). La concertation publique sous l'égide de la CNDP a démontré la forte attente des usagers des transports publics et des habitants, exprimée par 2900 avis et une participation extraordinaire aux réunions publiques. Le projet de prolongement de la ligne 1 verra son enquête publique débuter courant 2017 et je souhaite que ce projet se fasse dans les meilleurs délais et conditions.</p>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition	
							1	2	3	4	5		
							Avis réservé/contre proposition	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité
344		27/6			X						X	X	
345		27/6					X	X					

**Piédalu, 12 rue Xaintrailles 75013 Paris**  
cette ligne va balayer une grande surface de banlieue il est important de prévoir un nombre important de parking à vélos sécurisés et/ou non, arceaux, et boîtes à vélos. environ 10% des passagers journaliers. il faudrait prévoir à très court terme, la possibilité de pouvoir prendre cette ligne avec son vélo, si la distance à parcourir est trop longue, si le temps est mauvais, si il est crevé, ou la personne trop chargée. Cela se fait déjà dans de nombreuses villes Grenoble, Budapest... Le transport en commun doit rentrer comme moyen de transport et comme aide au déplacement dans les grandes distances et tenir compte des nouveaux types de déplacements pour diminuer ceux en autos, polluants et bruyants. J'espère, ainsi que les nombreuses associations de cyclistes, d'île de France verront leurs demandes prises en compte par le STIF

**Bilger, Avenue Henri Barbusse 93700 Drancy**  
habitant drancy centre et travaillant à paris centre, je suis exposé à des difficultés quotidiennes et retards dus aux embouteillages.Et à plusieurs difficultés associées :  
probleme garde de mes enfants notamment .  
Le metro Drancy centre est une nécessité sans laquelle il n est pas envisageable de mener une carrière en habitant à Drancy.  
Merci d'entendre notre voix.

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquêtes mise en compatibilité					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
346		27/6					x	x	x	x			<p><b>Maurice Fav 44 rue Manin 75019 Paris (Ex administrateur de l'AMUTC et de l'AUT)</b></p> <p>Alors que la région Ile de France voit sa population augmenter et que les défis écologiques -dont la transition énergétique et la qualité de notre santé liée à celle de nos environnements- prennent chaque jour de l'ampleur, le projet du Grand Paris apporte incontestablement des voies d'amélioration.</p> <p>La réussite de ce projet politique se mesurera à l'aune des instances démocratiques mises en place en accompagnement de la démocratie représentative, et à sa capacité de préserver, donc de valoriser, les fonctions maraîchères, agricoles et forestières de la Région, en particulier. En deçà des questions d'aménagement du territoire et après l'équilibrage entre les lieux de travail et de résidence afin d'éviter les nombreux et fastidieux déplacements contraints quotidiens, le projet dit « Grand Paris Express (GPE)» permet d'élargir, de restructurer et de moderniser le réseau des transports urbains ferrés qui constitue, pour le moins, la plateforme vitale de l'économie en agglomération centrale. Souhaitons qu'il soit réalisé dans les meilleures conditions.</p> <p>Aussi faut-il que le futur métro automatique vienne optimiser l'ensemble du réseau francilien.</p> <p>Abandonnant (trop peu) l'idée de relier principalement des zones d'excellence économique (clusters de Christian Blanc), le projet redéfini en 2013, par le gouvernement Ayrault, n'est pas allé au bout de sa démarche de système intégré, au bénéfice des usagers Franciliens et autres : deux lignes structurantes, la liaison M14 (+ M17 ?) Nord-Sud de Roissy à Orly et la rocade M15 maillante en petite couronne.</p> <p>Cette rocade périphérique doit être Express car elle lie, raccorde et dynamise un réseau actuellement radial hors de Paris.</p> <p>En revanche, les autres nouvelles lignes, qui ont une fonction métropolitaine pour desservir prioritairement des territoires élargis, peuvent et doivent offrir un maximum de gares.</p> <p>C'est dans ce contexte que sont proposées, à la découpe, les enquêtes publiques en cours.</p> <p>Hélas, sur l'ensemble du dispositif aucune enquête publique formellement organisée n'est venue démocratiquement avaliser, ou non, les décisions prises en réunion fermée.</p> <p>Hélas, une ligne M16 actuellement sur dimensionnée, et tronquée à Noisy-Champs, vient perturber fortement la dynamique du système !</p> <p>Dans ce contexte, comment comprendre les enjeux de la section Champigny - St Denis Pleyel ?</p> <p>Sa fonctionnalité dans la rocade périphérique Express se heurte actuellement au dispositif appelé fort justement « d'escargot » !</p> <p>A Champigny, la gare de rocade doit permettre d'accueillir la correspondance avec la ligne M16, et non le contraire ! C'est la condition d'un système efficient.</p>

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition
														<p>Ce choix de fonctionnalité permettrait des économies considérables, proche du milliard d'Euros pour la seule réalisation des infrastructures, en évitant les "usines à gaz" que sont la triple gare terminus de Noisy-Champs et le dispositif complexe, et superfétatoire, de la fourche actuellement prévue à Champigny.</p> <p>Pourquoi la section sud de la M15 irait jusqu'à Noisy-Champs ?</p> <p>Pour de simples raisons politiques dues à l'antériorité du projet Orbival, non complètement fusionné et intégré dans le GPE.</p> <p>Augmentées d'une position intransigeante de quelques élus locaux de Marne la Vallée (cf. une rencontre organisée par l'AMUTC en 2013, mais sont-ils encore élus ?) désireux d'aller sans correspondance à Roissy et à Créteil ! Des revendications sectorielles, voire privées, au détriment de l'intérêt général.</p> <p>Enfin parce qu'une prestigieuse école d'ingénieurs fait peser son choix dans le même sens. Voilà qui réjouit des entreprises du BTP qui doivent déjà nourrir de juteux plans immobiliers sur les terres agricoles ou forestières qui deviendraient situées à une demi-heure du centre de Paris !!! Nous pouvons déjà imaginer les publicités !!!</p> <p>Bonjour l'extension urbaine!</p> <p>Les (grands) bénéfices des (quelques) uns feront les grandes pertes des (nombreux) usagers !</p> <p>Le second défaut majeur de ce tronçon de rocade est son tracé faisant doublon avec le RER E dans le couloir Champigny Noisy-le-Sec. Il peut se comprendre, géographiquement, bien qu'il y ait un autre itinéraire plus efficace. Oublions.</p> <p>Au nord, la rocade M15 pourrait également offrir une correspondance avec la M16 grâce à son prolongement par un tronçon Le Bourget - Hôpital Avicenne ou Bobigny via Drancy centre.</p> <p>En rejoignant la M15, ce tronçon éviterait le doublon M17-M16 entre Le Bourget et St Denis Pleyel, délicat à gérer en fonctionnement. Enfin, il y aurait des enjeux de calendrier ?</p> <p>Certes à Noisy-Champs / Marne la Vallée on est impatient !</p> <p>Et pourtant, la zone est desservie par 2 RER et peut recevoir rapidement la M11 offrant un accès direct au cœur de Paris.</p> <p>S'il devait y avoir un compromis (diplomatique et historique), que la M16 soit réalisée avant le tronçon M15 Est ! Ce choix ne pèserait pas durant un siècle entier !!!</p> <p>Pourquoi déposer cet avis citoyen, alors que d'expérience je sais qu'il n'aura aucune suite, étant considéré comme hors sujet ?</p> <p>Pour répondre précisément à une des très grandes faiblesses de l'organisation des enquêtes publiques à la découpe. Surtout ne pas remettre en cause le système général et le fragile accord politique obtenu en réunion d'élus, hors expression citoyenne organisée.</p> <p>Pourtant, les citoyens doivent savoir.</p> <p>Savoir qu'un système de transports publics n'a pas pour objectif principal d'améliorer les conditions de mobilité de ses usagers. Des intérêts économiques et politiques passent en premier ! Même s'ils coûtent très cher à la communauté, comme les deux dispositifs de Champigny et de Noisy-Champs, vraies "usines à gaz" extrêmement coûteuses en investissement et en fonctionnement (bis !).</p> <p>Savoir que même les experts du STIF ont fini par baisser les bras face à la détermination politique !</p> <p>Et puis, peut-on se taire, dans une « démocratie » ?</p> <p><b>Commission de l'enquête: MOC Escartache, ACGOURET, B-BELIACICCO, J. Hazan, JF Bechler</b></p>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
							1	2	3	4	5	
347		27/6										<p><b>Anonyme</b></p> <p>Si ce projet devait être réalisé??? (si la région et le contribuable n'est pas en faillite avant)            Il est indispensable de faire évacuer les gravats par voie mécanique dans le tunnel (tapis roulant), puis ferroviaire ou fluvial. Aucun camion en zone urbaine ou pavillonnaire.</p> <p>Le choix des ateliers à la Garenne Rosny est inacceptable:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- parce qu'en zone pavillonnaire</li> <li>- car nécessite la démolition d'une ZI récente, c'est un énorme gâchis donc anti-écologique</li> <li>- en raison de la desserte routière. (elle ne doit se faire que par la voie ferrée à proximité, et les rames doivent être acheminées par des raccords avec les autres lignes de métro si le projet était réalisé)</li> <li>- des économies de place doivent être réalisées en garant la nuit une partie des 35 rames dans les stations comme cela se fait déjà à Paris. ex Nation</li> </ul> <p>- Le parking personnel est il utile, alors que les gares Rosny centre et Val de Fontenay sont à moins de 300 m? Est ce cela le développement durable?</p> <p>Cette localisation peut encore être modifiée. Un autre site est certainement possible dans les friches industrielles de la banlieue Nord, mais aussi dans l'ancien triage de Noisy le sec:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- proximité de la ligne</li> <li>- absence d'habitation</li> <li>- vastes espaces</li> <li>- ateliers du tram déjà en construction, ce qui permettrait de mutualiser les équipements et de réduire l'espace et la note.</li> </ul>



**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
348		27/6	x		x			x	x	x	x		<p><b>Environnement 93 11 allée des sources 93220 Gagny</b> (résumé de l'avis déposé en pièce jointe)</p> <p>Drancy, Pont de Bondy : les gares prévues à Drancy et au pont de Bondy sont nécessaires à la ligne 15 Est. Si elles donnent un nouvel accès aux transports aux habitants de ces territoires, elles ne doivent pas provoquer une sur densification contraire aux objectifs essentiels de l'amélioration de la qualité de vie. La « ville apaisée » induite par les nouveaux modes de transport doit maintenant servir en priorité des populations mal desservies sur cette région de la Seine-Saint-Denis.</p> <p>Rosny-sous-Bois Bois Perrier.</p> <p>La mutation de cette gare doit être construite avec les habitants face à une concentration liée à des structures déjà existantes, Centre Commercial Rosny2, gare du RER E, gare routière, et aux nouveaux flux induits par les voyageurs de la ligne 11 et de la ligne 15 Est. Nouveaux logements et nouvelles activités nécessitent une concertation spécifique. L'ensemble de ces nouveaux aménagements doit par ailleurs intégrer la préservation des espaces Natura2000 du parc intercommunal du Plateau d'Avron et les biotopes qui l'accompagnent. Il est impératif de s'attacher à conjuguer la mise en oeuvre de la ligne 15 Est avec le prolongement de la ligne 11 vers Noisy-Champs, pour que tous les projets de construction de logements, en particulier sur Neuilly-sur-Marne, soient bien synchronisés avec l'arrivée de ces nouveaux moyens de transports</p> <p>Déblais</p> <p>Les déblais générés par le creusement des tunnels et des gares seront en grande partie issus de sols gypsifères. Il est nécessaire de mettre en oeuvre, avec les industriels du plâtre, grâce à la proximité des unités de production, comme l'usine Placoplatre de Vaujours, les moyens permettant de traiter de manière pertinente ces déblais gypsifères, et préserver ainsi les ressources naturelles des territoires proches de Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne.</p> <p>Dans sa réponse à l'Autorité Environnementale la SGP affirme vouloir s'inscrire dans une démarche de valorisation des déchets, favorisant un réemploi ou une filière de valorisation avant un dernier recours généralement orienté vers le un stockage définitif. Le chantier de la ligne 15 Est devrait ainsi être l'opportunité de mettre en oeuvre ces intentions.</p> <p>Eau.</p> <p>En surface ou en souterrain, les aménagements urbains peuvent occasionner une remontée de la nappe phréatique. La juxtaposition de constructions telles que, tubes de métro ou parkings souterrains, créés des barrages hydrauliques qui entravent l'écoulement naturel des nappes. La SGP n'a pas communiqué les données permettant d'affiner la compréhension des conditions d'écoulement et des niveaux de nappes, et d'adapter ainsi les dispositions constructives à mettre en oeuvre, comme demandé par l'Autorité Environnementale (page 25) en particulier entre Saint-Denis et Bondy.</p> <p>Conclusion</p> <p>Environnement 93 émet un avis favorable à la déclaration d'utilité publique de la ligne 15 Est du réseau de transport public du Grand Paris, mais demande les réponses précises aux demandes ci-dessus et les actions qui en découlent.</p>

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition			
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers				
349		27/6			X			X								
350		27/6			X					X						
351		27/6			X											
352		27/6					X									

**Alain Bussing 32 rue des Rieux 94120 Fontenay-sous-Bois**

Je suis favorable au projet de ligne 15 Est qui est un projet très attendu.

**Anonyme**

J'aimerais que des espaces vélos soient prévus dans les rames (1 ou 2 vélos par rame). Dans le cas contraire, beaucoup d'arceaux de stationnement pour vélos à chaque station -et non les systèmes à deux étages comme le tout nouveau de la gare des Vallées à Bois-Colombes, très incommode, voire dangereux (on se cogne la tête quand on est en bas, on se fait mal au dos quand on met le vélo en haut, et si on a un vélo-cargo, on ne peut pas l'attacher du tout!).

**Anonyme**

Je suis favorable à ce projet

**Rispoli, 23 rue Diderot 93110 Rosny-sous-Bois**

Mon observation concerne le futur centre SMR/SMI de maintenance situé à l'emplacement de la zac de la garenne dont le tracé n'est pas encore clairement défini.

Située rue Diderot, je trouve ça déplorable d'apprendre lors d'une enquête publique que mon bien est impacté (puisque potentiellement rasé) dans la réalisation de la zone de maintenance.

Sans être contre le projet, je souhaite vivement être informée des échéances à venir. Quand seront nous surs que le SMR sera situé à Rosny sous Bois?

J'ai effectué des travaux d'agrandissement de ma maison après avoir eu l'autorisation suite à un dépôt de permis de construire de la mairie. Celle-ci aurait du nous informer à ce moment là des possibilités concernant notre ville au lieu de laisser des propriétaires investir dans une maison qui risquait de disparaître. De plus, la mairie statue qu'elle est contre le SMR, mais si c'était vraiment le cas, pourquoi le projet a t'il été envisagé ici? C'est qu'il y a bien eu un accord avec le maire? (en effet dans le rosny mag 151 de février 2013, le maire écrit « un projet de gare actuellement au stade de l'étude»). La zone d'activité de la garenne, au sud de notre ville, accueille rien moins que le futur site de maintenance et de remisage de la ligne orange » Aujourd'hui si le grand paris récupère mon bien, comment être sure que je ne serais pas lésée financièrement? d'autres plans indiquent que seul mon terrain serait récupéré? il est aujourd'hui hors de question que ma parcelle soit découpée dévalorisant fortement le bien actuel. Et comment accéder à ma propriété durant la phase travaux car à priori la rue Diderot sera complètement récupérée par le grand Paris? ceci sans compter les nuisances liées aux travaux.

Et par la suite, pour les parcelles non récupérées? comment vivre à proximité d'une activité ferroviaire des plus bruyantes?

Cette partie manque cruellement de visibilité. Les propriétaires sont inquiets quant au devenir de leur bien et ne peuvent plus se projeter (ni vente possible, ni travaux envisageable..)

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								1	2	3	4	5	
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité
353		27/6		x	x					x	x	x	<p><b>CCI Paris Île-de-France 27 avenue de Friedland 75008 Paris</b></p> <p>La CCI Paris Île-de-France formule un avis favorable au projet très attendu de ligne 15 Est, qui améliorera les liaisons entre le Val-de-Marne et les zones les plus denses de la Seine-Saint-Denis. Ce projet est nécessaire au développement des entreprises et de l'emploi de ces territoires. La Chambre assortit son avis de plusieurs demandes, détaillées dans le document ci-joint.</p> <p>Ainsi, la CCI Paris Île-de-France appelle à garantir le calendrier de réalisation de la ligne 15 Est et le bouclage de la rocade ligne 15. Il est par ailleurs indispensable de sanctuariser le financement du projet, cette question ayant un impact direct sur le calendrier.</p> <p>Il est également essentiel d'assurer une coordination étroite avec les autres acteurs des transports et de l'aménagement, en termes de phasage des calendriers notamment. Ainsi, les projets de pôles multimodaux et d'aménagement autour des gares devront être pris en compte pour assurer la bonne insertion de la ligne 15 Est sur ces territoires.</p> <p>Par ailleurs, la gestion de l'interface avec le réseau routier devra être exemplaire, notamment en phase de travaux, afin de limiter les impacts de l'arrivée de la ligne sur les circulations. Les circuits d'évacuation et d'approvisionnement des chantiers par voie routière devront ainsi être détaillés. Enfin, les impacts des travaux sur l'activité des entreprises devront être maîtrisés. La Chambre salue à ce titre l'engagement déterminant de la SGP dans ce domaine et rappelle son implication dans l'accompagnement des entreprises et commerces impactés par les travaux de réalisation de la ligne 15 sud. (Avis détaillé de 4 pages fourni en pièce jointe).</p>

**Enquête DUP : Thèmes**

1 2 3 4 5

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers		
354		27/6					x						x	<p><b>Aoutin 16 rue Pierre Brossolette 93110 Rosny-sous-Bois</b></p> <p>1. Je suis extrêmement surprise par le peu de détail des plans présentant la zone entrant dans la Déclaration d'utilité publique, en effet, deux plans la précisent : p27 de la Notice explicative et caractéristique des ouvrages les plus importants et p13 du Plan général des travaux. Il est fort dommageable que ces plans ne soient pas plus précis, en effet si on veut voir le zonage de la DUP rue par rue et maison par maison c'est quasiment impossible. Cela me semble anormal puisque c'est l'essentiel de cette enquête et que les habitants concernés devraient pouvoir savoir si leur habitat est concerné ou pas !</p> <p>2. Le deuxième point concerné par cette enquête est la mise en conformité du PLU, je m'interroge sur le fait que cette mise en conformité intervienne alors même que notre PLU vient d'être révisé et fort discuté, et que les articles modifiés concernent les points les plus tendus de ces discussions : les hauteurs, les implantations en retrait de la voie publique et les coeurs d'îlot protégés. Sachant que ces modifications autoriseront le Grand Paris à faire ce qu'ils veulent, je suis opposée à cette décision et pense qu'il serait préférable d'en discuter plus avant.</p> <p>3. Il est maintenant certain que le site de maintenance SMR/SMI sera sur le site de la Garenne à Rosny (voir étude d'impact), il me semble que les remarques qui avaient été faites lors de la précédente enquête justifiaient une étude un peu plus importante et cela devrait (comme pour l'implantation des futures gares) faire l'objet d'une enquête publique à part, l'impact sur les habitants concernés mais aussi sur les travaux, la qualité de circulation, la qualité de vie des riverains le justifie largement.</p> <p>4. Je reviens sur les réunions notamment sur celle de Fontenay sous bois, j'ai été extrêmement surprise par le peu de réponses obtenues.</p> <p>5. Je suis très surprise que si l'impact visuel sur le paysage du SMR/SMI est jugé moyen on donne en mesure d'évitement le choix d'un projet souterrain ?? alors l'impact visuel des bâtiments construits et de la sortie ouverte du tunnel sera évité par le projet souterrain ??? (voir annexe 1) Dans l'annexe 2 : les nuisances sonores générées par le métro jugées moyen pour l'accès et la circulation des métros vers le SMR/SMI : aucune mesure d'évitement alors que nous sommes en pleine ville !!!! Dans l'annexe 3 : la gestion des déblais pollués en impact fort sur l'entrée du tunnel, les gares et le SMR/SMI : aucune mesure d'évitement ??? Dans l'annexe 4 : on retrouve les espèces végétales et animales concernées sur le site de la Garenne (soit dit en passant on ne parle pas de celles que l'on trouve dans les jardins des habitations qui seront ou « négociées » ou expropriées), pour le Grand Paris pas de mesure d'évitement, elles sont donc quantités négligeables, un peu comme les habitants puisque nous ne sommes pas en voie d'extinction... 6. Enfin quand on vit à Rosny on s'aperçoit très vite que les problèmes de circulation et de stationnement sont un élément perturbateur de notre vie quotidienne, et aucune mesure ne prévoit quoi que ce soit pour les éviter, pire même on va les encourager : rue de la Prévoyance fermée jusque... on ne sait pas, place Marie Bétrémieux utilisée pour une emprise chantier, emprises chantiers un peu partout dans la ville pour les OAP..... je pense que cette enquête doit revenir sur les points suivants : · Plan de zonage précis de la DUP. · Concertation sur la mise en conformité du PLU. · Concertation sur le choix du site de maintenance SMR/SMI. · Enfin, il me semble normal de demander des précisions sur points 4,5, et 6. on nous présente un projet pour lequel le Maître d'oeuvre n'est pas désigné et pour lequel le projet n'est même pas en phase APS ??? Ce qui signifie en clair que le projet peut encore être modifié (fort probable) mais si la DUP est déjà accordée quelles seront nos possibilités de recours ?</p>
	Dépouillement des observations du public portées sur le registre électronique													

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
							1	2	3	4	5	
355		27/6			X							<p>Hubert, 40 rue des beaumonts 94120 fontenay-sous-Bois</p> <p>Je suis favorable à la ligne 15 Est qui, du fait de son tracé, va relier entre eux des territoires grâce à un transport en site propre. Le déploiement des transports collectifs dans l'est parisien est un enjeu majeur et une réponse durable à la demande de mobilité des populations.</p>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								1	2	3	4	5	
					Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité			
356		27/6											<p><b>Anonyme</b></p> <p>TOTALEMENT DEFAVORABLE A CE PROJET EN L'ETAT ACTUEL:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* la création de transports de banlieue à banlieue est plus que nécessaire, mais le projet actuel dans son ensemble:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- est plus que coûteux</li> <li>- ne répondra pas à la multitude de cas individuels de besoins de déplacement. (ce qui est possible dans la zone réduite et dense de Paris intra-muros, n'est pas applicable à la banlieue majoritairement pavillonnaire et d'étendue incomparable.) il n'y aura malheureusement que peu d'impact sur la circulation automobile actuelle.</li> <li>- la ligne 15 sera en double emploi avec le réseau actuel sur la tronçon Champigny - Noisy/Bondy avec le train RER E et le tram 1 en construction. Quel gaspillage! Le tronçon Noisy/Banlieue nord est certainement nécessaire, et là, le T1 lent et au parcours sinueux, n'aurait jamais dû voir le jour, et ce métro aurait dû être directement construit sur ce tronçon. Si l'on veut étendre la relation jusqu'à Champigny, il faut utiliser les infrastructures déjà existantes (voies du RER E et voies marchandises ) comme cela avait été prévu au départ et où le trafic est loin d'être à 3 minutes d'intervalle.</li> <li>- Les communes de Rosny Fontenay Nogent Le Perreux sont déjà bien desservies par le E et le A. Pourquoi aller dans la surenchère?</li> <li>- Aucune étude d'impact sur les risques de bétonnage, de sur-urbanisation, de modification en mal de notre cadre et mode de vie dans nos banlieues verdoyantes, des retombées sur la fiscalité, ne figure dans les documents de l'enquête.</li> <li>- Favoriser le "travailler toujours plus loin" au " prix de gros" de la carte orange, mettra à terme le système de transport régional en faillite, comme on le voit déjà avec le dézonage de ce tarif que l'on est totalement incapable de financer!</li> </ul> </li> <li>* En revanche               <ul style="list-style-type: none"> <li>-un RER RAPIDE avec peu de stations, au circuit plus éloigné de Paris,</li> <li>-reliant les principaux pôles d'activités (Créteil, Mame La Vallée, Parc expo, Roissy construits dans les années 70/80 sans vision sur les conséquences ),</li> <li>-reliant les zones privées de transport (ex Montfermeil),</li> <li>-avec correspondance sur les lignes radiales aurait plus d'impact sur la circulation automobile.</li> </ul> </li> </ul> <p>Une politique inverse, visant à réduire les besoins de déplacements serait dans le contexte actuel de dégradation de nos conditions de vie, et de dégradation climatique, beaucoup plus judicieuse: tarifaire (abandon du dézonage), fiscale (incitation aux entreprises à embaucher sur place ce qui éviterait les délocalisations aberrantes), incitation au télétravail, et surtout la mise en place d'une véritable politique de décentralisation au niveau national</p>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5		
								Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité	
357		27/6			x						x			<p><b>Laszzyk Marolles-en-Brie</b></p> <p>Il est important dans ce projet de favoriser au maximum l'intermodalité avec l'utilisation du vélo au quotidien. Pour cela il convient de prévoir :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Un accès à chaque gare par une piste cyclable aménagée, jalonnée et sécurisée, répondant aux recommandations</li> <li>2) Des parkings sécurisés pour les vélos à chaque gare</li> <li>3) Un accès aisé aux quais avec son vélo</li> <li>4) La possibilité de prendre le train de la ligne avec son vélo quelle que soit l'heure de la journée, avec par exemple une zone de la rame réservée aux cyclistes.</li> </ol> <p>Plus le transport train+vélo sera facilité, plus les usagers utiliseront les transports en commun, moins ils prendront la voiture. Personnellement, depuis que j'ai un vélo à assistance électrique, je n'utilise quasiment plus ma voiture pour mes déplacements utilitaires en région IDF. Pour les déplacements longs de banlieue à banlieue, la ligne 15 avec le vélo emporté sera idéale. Cette évolution de transport train + vélo mérite d'être développée comme dans les autres grandes agglomérations européennes. Elle permettra à la région Ile de France d'être plus « apaisée », moins bruyante et moins polluée. Merci donc de la favoriser par des aménagements adaptés !</p>
358		27/6			x						x			<p><b>Baron 2 cours du buisson 77186 Noisiel</b></p> <p>Il faut favoriser l'intermodalité pour moi, car on perd du temps pour rejoindre à pieds le RER. Pour gagner du temps et être compétitif avec la voiture il faut :</p> <p>Un accès à chaque gare par une piste cyclable bien séparée Des parkings sécurisés pour les vélos à chaque gare La possibilité de prendre le RER avec son vélo tout le temps, en faisant des rames spéciales vélo par exemple. Un accès facile aux quais avec son vélo</p>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
							1	2	3	4	5	
359		27/6		x	x			x	x	x		<p><b>Plaine Commune</b> (synthèse de l'avis déposé en pièce jointe)                      Les habitants et élus de Plaine Commune ont fait valoir et su convaincre l'Etat de la nécessité d'investir dans un réseau de transport efficace. Les 4 stations de la ligne 15 Est s'inscrivent dans les 7 gares nouvelles du métro du Grand Paris dont Plaine Commune attend l'ouverture dans le respect du calendrier impartit.                      Le pôle majeur de Pleyel sera mis en service progressivement. La station La Plaine/Stade de France est très fortement utilisée par les salariés et habitants qui voyagent avec la ligne B du RER dont la ponctualité reste parfaite. La création d'une station de la ligne 15 à cet endroit répond à une réelle demande de déplacements.                      A la mairie d'Aubervilliers, la ligne 15 assurera une correspondance en sous-sol avec la ligne 12 livrée en 2019.                      Plaine Commune demande à la SGP que toutes les mesures soient prises pour limiter les impacts du chantier dans ce centre ville dense qui connaît des travaux d'envergure depuis 2013.                      Au Fort d'Aubervilliers, le projet consiste à créer une station à l'est de la ligne 7, au sein d'un pôle d'échanges conséquent avec une vingtaine d'arrêts de bus pour des lignes facilitant les déplacements depuis les zones situées au nord, vers Aubervilliers et la Courneuve, notamment sans voiture. Plaine Commune demande que la requalification de la station de la ligne 7 soit intégrée dans le projet de nouvelle station de métro au Fort d'Aubervilliers.                      De plus, ce chantier de grande ampleur doit être conduit avec une attention portée à la vie locale, notamment des villes de Saint-Denis et Aubervilliers directement concernées: limiter à la source le bruit du chantier et les nuisances est un impératif, préserver les commerces et les activités économiques, s'assurer que les autres projets de logements et d'équipements, puissent se développer pendant le chantier du métro.                      L'utilisation du canal pour évacuer les déblais du métro est une nécessité.                      Au delà des sept gares qui desserviront directement Aubervilliers, la Courneuve, l'île-Saint-Denis, Saint-Ouen, c'est bien l'ensemble du territoire de Plaine Commune qui doit pouvoir accéder aisément au métro du Grand Paris.</p>



Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								1	2	3	4	5	
					Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité			
360		27/6	x				x						<p><b>L'association Voyageurs du Quotidien, Ludovic BU 14 rue Pomier-93700 Drancy</b></p> <p>L'association dont je suis le Président, représente les voyageurs du RER B utilisateurs des gares de Drancy et Blanc-Mesnil, l'une des lignes de train les plus saturées d'Ile de France, que nombre de personnes concernées par les transports dans notre secteur connaissent trop bien, et subissent régulièrement. A priori, les voyageurs devraient être favorables à la construction de nouvelles lignes de trains, équivalentes au RER, pour offrir de nouvelles opportunités de voyager dans de meilleures conditions, sur des lignes désaturées. Pourtant, nous sommes dubitatifs.</p> <p>Voici pourquoi :</p> <p>L'argument majeur utilisé pour convaincre de l'utilité de ces nouvelles lignes, c'est de, je cite le site internet de la Société du Grand Paris, "constitue[r] une rocade proche de Paris, permettant de désaturer les réseaux de transport en commun en coeur d'agglomération". Cela ressemble trait pour trait aux arguments qui ont été utilisés pour la construction de la ligne 14 dans Paris (désaturer la ligne 1 et le RER A), ou les tramways des maréchaux. Ce dernier avait au moins le mérite de prendre sur la place dévolue à la voiture, diminuant ainsi la pollution urbaine. De manière marginale, mais c'est toujours ça.</p> <p>Mais, sur les lignes 1, 14 et RER A ou sur le tramway, après quelques années d'exploitation, force est de constater qu'il y a juste plus de voyageurs qu'avant, qui, en plus, parcourt de plus grandes distances. Sur le RER B, on est passé de 121 millions de voyageurs en 1997 à 170 millions dix ans plus tard ! L'exact inverse de l'objectif affiché au moment des concertations publiques... Et on nous ressort la même soupe, en ne tenant aucunement compte des leçons de l'Histoire. C'est triste.</p> <p>De plus, les métros du Grand Paris doivent être construits en souterrain. Ce qui ne permettra donc pas d'empiéter sur l'immensité du territoire consacré aux voitures et camions... Pourtant, on nous explique partout qu'il faut réduire la pollution liées à ces deux modes de déplacement. Limiter les tuyaux leur permettant de rouler à toute berzingue est assurément le meilleur moyen de tendre vers cet objectif !</p> <p>Et, d'un point de vue budgétaire, mettre les trains en souterrain, c'est multiplier le coût de revient. Or, à l'heure où les caisses sont vides, ce n'est pas très malin. Sans compter qu'une partie de l'argent ainsi dépensé pourrait servir à améliorer la ligne B ou d'autres lignes qui en auraient besoin, comme le tramway T1 ! Enfin, l'humain n'étant pas un ver de terre ou une taupe, il n'a pas vocation à passer des heures sous terre tous les jours... Ce qu'on nous promet avec la ligne 15.</p> <p>Tout cela sans parler du fait que les pouvoirs publics dessinent des lignes de métros rapides, traversant la région, en promettant la fin des congestions, des problèmes d'exploitations et de saturations des trains, perpétuant des mythes qui servent depuis 40 ans, et dont on sait qu'ils ne correspondent pas à la réalité. Il suffit de voir la campagne de publicité du lancement du RER A, en 1979, qui promettait « que même à 18h, un trajet de 10 minutes reste un trajet de 10 minutes ». On sait ce qu'il en est advenu.</p>

Enquête DUP : Thèmes		Résumé de l'observation/courrier/pétition				
		1	2	3	4	5
Observation	Pétition					
	Date					
	Association					
	Institutionnels					
	Pour					
	Contre					
	Avis réservé/contre proposition					
	Le tracé et l'offre de service					
	Les effets du projets sur l'environnement					
	Les travaux					
	L'articulation avec les autres modes de déplacement					
	Divers					
	Enquêtes mise en compatibilité					

Toutes ces promesses sont effectuées dans l'objectif de répondre à un problème de disponibilité de logements, et de bassins d'emplois qui sont trop éloignés de là où résident les Franciliens. On constate donc que, même si cela n'a jamais marché, les pouvoirs publics tentent une nouvelle fois de répondre à un problème de manque de logements et d'égalité des territoires par le développement de transports...  
 Non, décidément, ce dont ont besoin les Franciliens, c'est de proximité et de lenteur. Proximité entre lieu d'habitation et lieu de travail, de loisirs et de ravitaillement.  
 Pour perdre moins de temps dans les transports, qu'ils soient en voiture ou en transports en commun. Pour passer plus de temps avec leurs enfants plutôt que de gagner des salaires pour payer les assistants maternelles. Pour être moins fatigués. Et pour augmenter leur pouvoir d'achat en diminuant le coût de leurs déplacements.  
 La lenteur urbaine permettrait à tous de se déplacer, et pas uniquement à ceux qui sont motorisés de le faire au détriment des autres.  
 Aujourd'hui, sans voiture, il est impossible de traverser Drancy en moins d'une heure. Alors que la ville ne fait que quelques kilomètres de diamètre. Oui, mais rien n'est aménagé pour les piétons et les cyclistes... Et les transports en commun frôlent la ville ou y zigzaguent, perdant un temps précieux. En ralentissant la ville, on permettrait aux 34% des foyers drancéens sans voiture de se déplacer dans des meilleures conditions de sécurité et avec des meilleurs temps de parcours. Alors, poussons les décideurs politiques et économiques à penser les proximités et la lenteur, plutôt qu'à creuser des trous pour faire passer des petits trains ! Et réorientons le projet de ligne 15 pour qu'il soit en voirie, par exemple à la place de l'Autoroute A86, tout en consacrant l'excédent budgétaire à l'amélioration de la ligne B, du T1 et des lignes de bus desservant le territoire, ainsi qu'à l'implantation d'entreprises dans nos deux communes, qui en manquent (80% des Drancéens quittent la ville pour aller travailler, ce qui est beaucoup). Cela permettrait à la fois de créer des emplois localement, de réduire notre empreinte écologique liée à nos déplacements, et de ne pas nous transformer en animaux souterrains une partie de la semaine ! (Photomontages de 2 pages joints à la déposition).

Observation	Pétition	Date	Association Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
						Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	
						1	2	3	4	5	
361	x	27/6		x				x	x		<p><b>Anonyme de Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>1) Je suis favorable au projet de ligne 15 Est qui est un projet très attendu. Le projet de ligne 15 Est facilitera les déplacements vers les banlieues Est, vers le Sud et vers le Nord sans passer par le centre de Paris et le réseau des RER actuellement très surchargé. Il y a un besoin urgent d'améliorer les transports à l'Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes d'autobus (118). Le projet est important puisqu'il relie différents secteurs de l'agglomération de Paris (Paris, Seine-Denis et le Val-de-Marne).</p> <p>2) Je souhaite que la ligne 15 Est soit réalisée en une seule étape (de St Denis à Champigny).</p> <p>J' approuve la position des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui demandent, toutes tendances politiques confondues, la réalisation complète en une fois (parties Nord et Sud) de la ligne 15 Est le plus vite possible</p> <p>3) Je demande la réalisation de la ligne 15 Est au plus tôt. Le projet de ligne 15 montre une forte rentabilité dès 2025, c'est à dire un bénéfice supérieur à 2 fois le coût des travaux, compte tenu par exemple des 85 000 voyageurs par jour à Val de Fontenay, une fois cette gare renouée.</p> <p>4) Je demande une bonne coordination technique avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay.</p> <p>Les études de la ligne 1 et de la ligne 15 Est montrent une très grande synergie entre les 2 projets. La ligne 1 augmentera évidemment l'intérêt du projet de ligne 15 Est.</p> <p>La ligne 1 prévoit 112 000 passagers par jour sur le tronçon du prolongement et la meilleure rentabilité de tous les prolongements de métro. Le prolongement soulagera aussi le RER A très saturé. Le prolongement de la ligne 1 doit également se faire au plus tôt, afin d'obtenir cette rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers.</p>
362		27/6		x				x			<p><b>Lechat-Fevre 94120 Fontenay-sous-Bois</b></p> <p>Il est pour moi très positif de développer l'accessibilité de val de Fontenay grâce à la "ligne orange".</p> <p>Travaillant sur Bondy, cette ligne m'intéresse plus particulièrement et j'espère qu'elle pourra voir le jour prochainement!</p> <p>Oui à la ligne 15 à val de Fontenay!!!</p>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition	
							1	2	3	4	5		
							Avis réservé/contre proposition	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité
363		27/6			X						X		
													<p><b>Pierre</b></p> <p>Globalement le projet est plutôt positif, il serait mieux que le projet soit plus aérien et moins souterrain afin de rendre ce métro plus agréable et donc attractif.</p> <p>Cet investissement massif d'argent public ne prendra tout son sens que s'il est accompagné d'une vraie politique de diminution de la circulation motorisée et des nuisances associées et permettra de développer un urbanisme convivial, offrant des places publiques, des équipements, de la ville.</p> <p>Pour cela, favoriser les circulations piétonnes et cyclistes aux abords des gares est une condition sine qua non. Bien sûr on ne peut que se réjouir de voir des parkings vélos prévus à proximité immédiate des gares. Mais il faut non seulement prévoir de souhaitables extensions à ces parkings d'une part et d'autre part il faut inclure des axes structurants permettant l'accès cyclables et piétons à ces gares. Enfin ces aménagements cyclables, bien moins lourds à réaliser peuvent être réalisés dès à présent. En signe précurseur du métro, vive le grand paris du vélo !</p>
364		27/6		x	x			x			x		
													<p><b>Contribution de la Présidente de la Région Ile-de-France.</b></p> <p><b>Courrier en pièce jointe qui annule et remplace la contribution précédente.</b> ( cf obs 312 ci-dessus), avec mention manuscrite suivante ajoutée au texte identique : "Je suis personnellement, pour toutes ces raisons, favorable à la création d'une gare en centre-ville de Drancy."</p>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Avis réservé/contre proposition	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
								1	2	3	4	5	
					Le tracé et l'offre de service	Les effets du projet sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité			
365		27/6		x	x								<p><b>Caroline Adomo Maire adjointe de Champigny Conseillère territoriale</b></p> <p>Je suis très favorable à ce projet qui favorisera les déplacements « inter territoires » nord-sud et est-ouest. Ce projet s'inscrit bien dans le souci de rééquilibrage dans les transports en commun au profit de l'est francilien. Pour la 3e ville du département en termes de population, c'est une formidable opportunité de désenclavement et d'attractivité pour l'Etablissement Public Territorial (EPT) Paris Est Marne &amp; Bois auquel la commune de Champigny est rattachée.</p> <p>Au-delà des effets démographiques et économiques attendus, il est nécessaire que ce projet porte une véritable ambition en matière de responsabilité sociale et environnementale des entreprises engagées dans le processus de construction.</p> <p>1/ Concernant le chantier, il y a nécessité de définir les conditions de gestion des déchets engendrés (mode de transport/devenir des déchets dans le cadre de la mise en Oeuvre d'une économie circulaire à l'échelle régionale..); d'intégrer des clauses locales d'insertion pour favoriser l'embauche des demandeurs d'emploi locaux (jeunes et moins jeunes, en situation de handicap) ; utilisation raisonnée des ressources (je pense ici à l'eau qui coule à flots dans de nombreux chantiers,..).</p> <p>2/ Pour les équipements publics associés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- parkings vélos sécurisés et en nombre</li> <li>- voies réservées vélos pour faciliter la circulation douce autour des gares</li> <li>- limitation de la présence des voitures avec les seules places «dépose minute» - opportunité ou pas de créer des places de parking aux alentours pour favoriser l'utilisation des transports en commun avec un risque d'effet d'aubaine pour les habitants venant de la Seine-et-Marne.</li> </ul> <p>3/ La question des aménagements intérieurs et extérieurs (mobiliers, circulation interne aux gares, espaces verts, etc.) doit être bien pensée afin de permettre à tous les utilisateurs futurs un égal accès : familles avec jeunes enfants, femmes, personnes en situation de handicap.</p> <p>Je réitère mon total soutien à ce projet de transports urbains collectifs.</p>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Résumé de l'observation/courrier/pétition
							1	2	3	4	5	
366		27/6										<p><b>Thisse 14 rue Pascal 93110 Rosny-sous-Bois</b></p> <p>Quel sera les conséquences du passage de la ligne 15 Est ou de la ligne permettant l'accès au SMR/SMI situé sur la ZAC Garenne à Rosny sous-bois, sur les tréfonds des parcelles sous lesquels sera construit les tunnels ?</p> <p>En effet un article du Figaro intitulé "Votre sous-sol intéresse la Société du Grand Paris" publié le 7/02/2014 qui concerne la ligne 15 sud fait état de précision que nous ne retrouvons pas dans l'enquête publique de la ligne 15 Est, à savoir le rachat des bâtiments lorsque le tunnel se situe à moins de 15m de profondeur !</p> <p><a href="http://immobilier.lefigaro.fr/article/votre-sous-sol-interesse-la-societe-du-grand-paris_e195f308-8e6e-11e3-aa3a-8b5a50ca9905/">http://immobilier.lefigaro.fr/article/votre-sous-sol-interesse-la-societe-du-grand-paris_e195f308-8e6e-11e3-aa3a-8b5a50ca9905/</a></p> <p>Dans cet article il est indiqué :</p> <p>«Même si le tunnel ne dépassera une dizaine de mètres de large, le dossier d'enquête publique a déterminé un fuseau de 100 mètres de largeur», ajoute Benoît Labat.</p> <p>Jusqu'à présent, la priorité était l'acquisition des parcelles de surface où doivent être construits les bâtiments de maintenance et les gares. «Nous rachetons également systématiquement la surface, et donc le bâti, lorsque le tracé de la ligne prévoit que le tunnel sera à moins de 15 mètres de profondeur. Mais c'est un cas de figure assez rare», précise le directeur. Pour le reste du tracé, l'achat des tréfonds suffit."</p> <p>Pour la ville de Rosny sous-bois cela à une incidence importante concernant le tunnel qui devrait relier la gare de Bois Perrier à la ZAC de la Garenne ou devrait être construit le SMR/SMI, car en effet il est fait état d'un tunnel qui remonte en surface au niveau de la rue de la prévoyance après avoir traversé la totalité du centre-ville.</p> <p>Par conséquent ce tunnel sera sans aucun doute situé à moins de 15m en dessous des bâtiments dans sa partie la plus au sud.</p> <p>Si cela est bien le cas alors il y a un problème majeure d'information de la population car cet élément n'est pas clairement abordé dans le dossier d'enquête et encore moins abordé lors des réunions publique !</p> <p>Le manque d'information sur la ligne allant vers le SMR/SMI dans la ZAC de la Garenne et sur le bâtiment ou sera stocké et maintenu les rames du métro montre que l'enquête n'est pas suffisamment précise alors que cette partie de ligne sera la seule à remonter à la surface !</p> <p>Par conséquent il faut impérativement mettre en place une enquête spécifique pour le site de maintenance SMR/SMI comme cela est prévu d'ailleurs pour les gares.</p>

Observation	Pétition	Date	Association	Institutionnels	Pour	Contre	Enquête DUP : Thèmes					Avis réservé/contre proposition	Le tracé et l'offre de service	Les effets du projets sur l'environnement	Les travaux	L'articulation avec les autres modes de déplacement	Divers	Enquêtes mise en compatibilité	Résumé de l'observation/courrier/pétition	
							1	2	3	4	5									
367		27/6		x	x							x								<p><b>Grand Paris Aménagement 195 rue de Bercy 75012 Paris</b></p> <p>Grand Paris Aménagement souhaite accompagner la Société du Grand Paris dans son projet de ligne 15 Est, et plus précisément dans l'implantation de la gare « Fort d'Aubervilliers ».</p> <p>En effet, cette gare s'inscrit dans une ZAC de l'Etat créée par arrêté le 26 février 2014 et dénommée « ZAC de l'Eco-quartier du Fort d'Aubervilliers » dont Grand Paris Aménagement est aménageur et propriétaire foncier.</p> <p>Cette gare s'insère dans la partie la plus dense du projet de ZAC du Fort d'Aubervilliers, avec un horizon de livraison à 2025. La coordination de l'aménagement de la gare du GPEX et de la ZAC du Fort, doit être menée étroitement entre la SGP et Grand Paris Aménagement, dans le respect des principes qui ont été partagés entre les équipes opérationnelles des deux structures :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Relocalisation de la gare routière en surface au-dessus de la gare du GPEX</li> <li>o Urbanisation du secteur gare selon la trame développée dans la ZAC du Fort d'Aubervilliers</li> <li>o Valorisation par Grand Paris Aménagement du foncier dans le cadre de l'opération de la ZAC du Fort d'Aubervilliers</li> </ul>
<b>367</b>	<b>25</b>		<b>6</b>	<b>8</b>	<b>212</b>	<b>21</b>	<b>133</b>	<b>259</b>	<b>21</b>	<b>68</b>	<b>100</b>	<b>48</b>	<b>1</b>							





## PROCES VERBAL DE FIN D'ENQUETE



## Procès Verbal de fin d'enquête

L'enquête publique unique portant sur la déclaration d'utilité publique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées en vue de la réalisation de la ligne 15 Est du Grand Paris Express s'est achevée le 27 juin 2016.

La commission d'enquête a réceptionné l'ensemble des registres d'enquête le 29 juin 2016.

Le dossier d'enquête était tenu à disposition du public dans les 13 mairies traversées, à savoir Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Drancy, Bobigny, Pantin, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne et Champigny-sur-Marne, ainsi qu'en Préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

Ce dossier était disponible aux jours et horaires d'ouverture habituels, assorti de registres d'enquête pour y déposer toute remarque ou observation. Des courriers pouvaient également y être adressés. La Préfecture de Seine-Saint-Denis était désignée siège de l'enquête.

La commission a reçu le public lors de 3 permanences sur chacune des 13 communes, soit 39 au total. Elles se sont tenues, conformément à l'arrêté préfectoral du 25 avril 2016:

- Mairie de Saint-Ouen:
  - Mercredi 25 mai 2016 de 15h00 à 18h00
  - Samedi 11 juin 2016 de 9h00 à 12h00
  - Mercredi 22 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Mairie de Saint-Denis:
  - Mercredi 25 mai 2016 de 16h00 à 19h00
  - Lundi 13 juin 2016 de 9h00 à 12h00
  - Samedi 25 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Mairie d'Aubervilliers:
  - Lundi 23 mai 2016 de 9h00 à 12h00
  - Mercredi 8 juin 2016 de 14h00 à 17h00
  - Samedi 25 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Mairie de Pantin:
  - Vendredi 27 mai 2016 de 9h00 à 12h00
  - Jeudi 2 juin 2016 de 14h00 à 17h00
  - Vendredi 24 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Mairie de Drancy:
  - Jeudi 26 mai 2016 de 14h00 à 17h00
  - Mercredi 8 juin 2016 de 9h00 à 12h00
  - Samedi 18 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Mairie de Bobigny:
  - Samedi 4 juin 2016 de 9h00 à 11h45
  - Mardi 14 juin 2016 de 8h45 à 11h45
  - Vendredi 24 juin 2016 de 14h30 à 17h30
- Mairie de Noisy-le-Sec:
  - Samedi 4 juin 2016 de 9h00 à 11h45
  - Jeudi 9 juin 2016 de 15h00 à 18h00
  - Lundi 20 juin 2016 de 15h00 à 18h00
- Mairie de Bondy:
  - Mardi 31 mai 2016 de 16h15 à 19h15
  - Samedi 18 juin 2016 de 9h00 à 12h00
  - Lundi 27 juin 2016 de 14h15 à 17h15

- Mairie de Rosny-sous-Bois:
  - Samedi 4 juin 2016 de 9h00 à 12h00
  - Lundi 13 juin 2016 de 9h00 à 12h00
  - Lundi 27 juin 2016 de 14h45 à 17h45
- Mairie de Fontenay-sous-Bois:
  - Mardi 31 mai 2016 de 9h00 à 12h00
  - Samedi 18 juin 2016 de 9h00 à 11h30
  - Jeudi 23 juin 2016 de 14h30 à 17h30
- Mairie du Perreux-sur-Marne:
  - Lundi 23 mai 2016 de 9h00 à 12h00
  - Jeudi 9 juin 2016 de 14h00 à 17h00
  - Samedi 25 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Mairie de Nogent-sur-Marne:
  - Lundi 23 mai 2016 de 14h00 à 17h00
  - Samedi 11 juin 2016 de 9h00 à 12h00
  - Lundi 27 juin 2016 de 9h00 à 12h00
- Mairie de Champigny-sur-Marne:
  - Mardi 31 mai 2016 de 14h30 à 17h30
  - Samedi 11 juin 2016 de 8h30 à 11h30
  - Vendredi 24 juin 2016 de 9h00 à 12h00

Le dossier était également disponible sur un site Internet dédié et le public pouvait y déposer ses observations ([www.enquetepublicueligne15est.fr](http://www.enquetepublicueligne15est.fr)).

3 réunions publiques, prévues dès l'arrêté interpréfectoral, ont été tenues, les 1<sup>er</sup> juin à Bobigny, 13 juin à Fontenay-sous-Bois et 22 juin 2016 à Aubervilliers. Elles ont mobilisé au total 520 personnes, particulièrement suivie sur Bobigny, avec 300 personnes présentes, où la population drancéenne est venue en nombre. La participation du public a été nettement plus mesurée sur Aubervilliers avec seulement 85 personnes présentes. Cette fréquentation globale importante a constitué un relai d'information sur le dossier tout à fait appréciable et a permis d'aborder l'ensemble des préoccupations également ressorties des dépouillements des observations recueillies sur les registres et présentées dans les thèmes ci-après.

L'affluence du public pour les dépôts sur les registres papier a été plutôt faible en début d'enquête, permanences comprises, pour s'intensifier progressivement, notamment sur certaines communes, telles Drancy ou Rosny-sous-Bois.

**279** observations, documents et courriers ont été déposés dans les 16 registres d'enquête. Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure de leur réception. Les courriers adressés à la Présidente de la commission à la préfecture de Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, ont été annexés aux registres déposés dans ce lieu.

**367** observations ont été déposées sur le registre en ligne.

**20** proviennent d'associations, **24** d'institutionnels et **29** de pétitions (plus ou moins formalisées selon des textes rigoureusement identiques, telles qu'à Drancy, Val de Fontenay, Orbival...), ont été déposées certaines étant déposées dans plusieurs lieux. Par ailleurs, la commission d'enquête a réceptionné 689 cartes avis en faveur du projet de la ligne 15 Est rassemblés par l'association Orbyval et 1 500 cartes réponses reçues par M le Maire de Drancy en faveur d'une gare dans son centre ville.

Même si un découpage « pour » ou « contre » le projet n'a pas de réel sens, mais juste une valeur informative, il convient de noter que sur 646 avis déposés, 36 (soit 5,6%) se déclarent formellement opposés au projet avec le tracé présenté, 324 (soit 50,7%) demandant des inflexions (Drancy ou autres) et 263 (soit 40,7%) se déclarant expressément favorables...

Il apparaît toutefois que l'ensemble des avis déposés ne se positionnent pas nécessairement expressément sur le tracé (pour, contre, réservé), expliquant pourquoi les chiffres ne se recoupent pas. En effet, certains avis expriment des réactions et inquiétudes par rapport aux travaux, à l'impact particulier supposé ou potentiel sur les biens (expropriations dégâts aux habitations, gênes...), les seuls avis opposés évoquent l'utopie, l'inutilité, le coût...

Tous les éléments déposés par le public ont fait l'objet d'un dépouillement exhaustif joint en annexe à ce procès verbal permettant ainsi de dégager des thématiques récurrentes, au nombre de 6 pour l'enquête portant sur la DUP et présentant de manière intégrale les observations portant sur les enquêtes de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 10 communes concernées:

- Thème 1 : Le tracé et l'offre de service : tracé retenu et ses emprises, les gares, le SMR et ouvrages annexes, l'offre de service, la sécurité et la sûreté, le coût et l'impact socio-économique du projet ;
- Thème 2 : Les effets permanents du projet sur son environnement : les effets sur le paysage, l'environnement (s sol, qualité de l'air, pollution atmosphérique, impacts sonores, vibratiles) ;
- Thème 3 : Les travaux: le phasage, le calendrier prévisionnel, les impacts temporaires (évacuation des déchets, les impacts sonores, vibratiles, sur la circulation, le stationnement), les mesures d'accompagnement, l'information... ;
- Thème 4 : L'articulation avec les autres modes de déplacement : la circulation automobile, le stationnement, les modes actifs et l'intermodalité (correspondances réseau lourd des transports en commun et de surface) ;
- Thème 5 : Divers : tout ce qui ne concerne pas directement les thèmes précédents ;
- Thème U : Enquêtes de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 10 communes ;

Ce découpage thématique permet de développer des réponses plus complètes, sans redondances inutiles. Des sous-thèmes permettent d'aborder les différents points soulevés. Les questions particulières sont traitées à l'intérieur de ces thématiques.

Les questions posées dans ce procès verbal regroupent, à la fois celles exprimées par le public, tant à l'oral qu'à l'écrit, pendant l'enquête publique (sur les registres papiers et électronique, lors des permanences, des 3 réunions publiques) et celles de la commission d'enquête, relayant parfois des éléments avancés par l'Ae, le CGI ou des services consultés dans le cadre de cette enquête.

En annexe figurent les 2 tableaux de dépouillement intégral des observations et courriers réceptionnés durant la période d'enquête :

- tableau de dépouillement des observations et courriers déposés sur les registres papier ,
- et tableau de dépouillement des observations déposées sur le registre électronique.

Remarque : les questions posées par le public trouvent souvent une réponse dans le dossier d'enquête ; mais le volume de celui-ci a le plus souvent découragé les intervenants, qui se sont majoritairement contentés de se faire une opinion sur la base des documents d'information mis à leur disposition.

*Nous vous remercions de nous donner votre avis technique détaillé sur ces différents thèmes et sous-thèmes en répondant à l'ensemble des questions posées.*

## **Thème 1 : Le tracé proposé et l'offre de service**

Cette ligne permettra de desservir très efficacement le nord-est du territoire d'Est Ensemble et constitue un levier de requalification et de développement sans précédent. Il est important pour la réussite des différents projets urbains de tenir le calendrier de réalisation de cette ligne 15 Est. Le territoire Est ensemble est particulièrement attentif aux bonnes conditions d'accès des gares, notamment pour les modes actifs et à la pacification des espaces publics dans des secteurs très marqués par les grandes infrastructures de transport (Pont de Bondy et Bondy en particulier). (Cf. Observation électronique courrier 7 : Est-Ensemble)

Ce thème regroupe l'ensemble des observations concernant le tracé de la ligne 15 Est proposé à l'enquête et l'offre de service afférente, et a rassemblé près de 75,5% des observations recueillies pendant l'enquête.

Ce thème très vaste a été divisé en plusieurs sous thèmes :

- Le tracé retenu et l'emprise concernée
- Les gares ;
- Les ouvrages annexes ;
- Le SMR/SMI ;
- L'offre de service ;
- La sécurité et la sûreté ;
- le coût du projet, le financement et l'impact socio-économique.

Plusieurs aspects peuvent toutefois, inéluctablement recouper les autres thèmes. Nous avons, par exemple, opté pour présenter les observations portant sur le calendrier du projet et les questions afférentes au niveau du thème 3 sur les travaux.

Globalement le tracé de cette ligne 15 Est est bien accepté, son principe de relier les banlieues entre elles sans passer par Paris est salué... et sa mise en service attendue avec impatience !

Toutefois certains tronçons sont interrogés, soit en raison d'un « doublement » de certaines lignes sur une partie du trajet, soit par rapport à la desserte des territoires communaux oubliés qui mobilise fortement.

L'implantation de certaines gares est questionnée, notamment la gare du Pont de Bondy, comme celles d'ouvrages annexes et aussi celle du SMR/SMI.

La bande DUP est questionnée à de nombreuses reprises, en dehors des cas spécifiques des ouvrages annexes, les interrogations sur les jardins familiaux du Fort d'Aubervilliers, l'école sur Rosny-sous-Bois ou encore du collège interdépartemental Saint-Denis - Aubervilliers.

Rejoignant les questionnements du CGI, la commission par ailleurs s'interroge sur les aspects financiers et l'impact socio-économique de la ligne.

- *Le tracé retenu et l'emprise concernée*

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

La population Drancéenne (plus de 1 500 coupons remis au maire), mais également les élus et collectivités (Le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, Madame la présidente du STIF, Monsieur le maire de Bobigny...) se sont largement exprimés pour l'étude d'une gare en centre ville de Drancy dans le cadre de la ligne 15 Est.

Pour l'association Environnement 93 : « la gare prévue à Drancy est nécessaire à la ligne 15 Est. Si elle donne un nouvel accès aux transports aux habitants de ce territoire, elle ne doit pas par contre provoquer une surdensification contraire aux objectifs essentiels de l'amélioration de la qualité de vie. La « ville apaisée » induite par les nouveaux modes de transport doit maintenant servir en priorité des populations mal desservies sur cette région de la Seine-Saint-Denis. » (CF. obs. 348 - Environnement 93 -\_Registre électronique).

Mme Péresse, à la fin de son courrier relatif à la ligne 15 Est et à la gare en centre ville de Drancy a rajouté la note manuscrite suivante « Je suis personnellement, pour toutes ces raisons, favorable à la création d'une gare en centre ville de Drancy » (obs 364 du registre électronique).

Une étude complète réalisée par Citec « Drancy – desserte en transports collectifs. Expertise et recommandations pour un arrêt supplémentaire de métro de la ligne 15 du Grand Paris Express » a été commanditée par la commune et versée au registre (R2/154 sur le registre de Drancy).

*Questions :*

1. *La desserte du centre ville de Drancy : les habitants de Drancy se sont exprimés en nombre afin de demander une station dans leur centre ville en argumentant les 70 000 habitants et le temps de transport (environ 30 minutes) pour traverser la ville et accéder aux stations de Bobigny. (Bobigny-Drancy ou Bobigny Pablo-Picasso).*

*Questions :*

- *Quelles sont les contraintes techniques et le temps d'étude nécessaire ? Quel en serait le coût ?*
  - *Quel serait l'impact sur le calendrier global ?*
  - *Quelles seraient les conséquences sur le temps de parcours de la globalité de la ligne 15 et l'impact sur l'attractivité de la ligne ? Une étude préliminaire sur l'impact socio-économique de cette éventuelle station a-t-elle été menée ou initiée ? Quel pourrait être l'impact positif ou négatif sur le TRI de la ligne 15 Est ?*
  - *Actuellement la circulation des bus vers les stations existantes est très difficile dans Drancy. Quelles mesures devraient être prises pour améliorer le rabattement vers la future gare de Drancy Centre ? Quelle insertion urbaine pourrait être envisagée ?*
2. *Expertise réalisée par Citec (R2/154 sur le registre de Drancy) portant sur la recommandation La commission d'enquête souhaite que la SGP étudie précisément cette contre-proposition et se positionne à son sujet.*
  3. *Le tracé de la ligne 15 Est vient en doublon du tramway T1 et du RER E sur plusieurs kilomètres, amenant plusieurs personnes à formuler des tracés alternatifs: M Simon de Noisy-le-Sec (registre électronique N°11 du 31/5) a écrit : « Le tracé doublonne le T1 sur 4 km entre Drancy-Bobigny et Pont-de-Bondy et également le RER E sur 6 km entre Rosny-Bois-Perrier et au-delà de Nogent, le métro devant passer en tunnel sous la voie ferrée... et même si les 2 moyens de transport n'ont pas nécessairement la même vocation, il paraît absurde de faire suivre des trajet identiques sur 10 km avec 2 modes de transport lourd, l'un en surface et l'autre souterrain.*

*Questions :*

- *Quelles sont les justifications techniques ou économiques de ce « doublon » ?*
  - *Pourquoi le choix de ce tracé, issu de la concertation, a-t-il été finalement abandonné ?*
4. *Le tracé sinueux de la ligne est mal compris par la population qui y voit un coût et des délais supplémentaires. Merci de répondre aux points évoqués ci-dessous :*
    - *Pourquoi un S entre la gare de Rosny-Bois-Perrier et Bondy ? Si ce S est indispensable pourquoi ne pas entamer la courbe plutôt en sortie de la gare de Rosny et passer alors plus dans les zones d'activités "Montgolfier" et "Dassault" et se diriger vers le stade entre la rue Denis Papin et l'allée des Pinsons et ainsi se retrouver plus en parallèles avec la voie ferrée existante et donc en adéquation parfaite avec la ligne T4. (Cf. Obs. R1/7 Bondy)*

*Une personne de Bondy (registre papier R1/2 du 6/6) « Pourquoi la ligne 15 entre Rosny Bois Perrier et Bondy est-elle en courbe, au lieu d'être en ligne droite et suivre la voie du chemin de fer Rosny-Bondy ce qui causerait moins de dégâts et de bruits. »*

*Pourquoi faire passer cette ligne sous une zone pavillonnaire et creuser un puits dans le parc de la "Mare de la Veuve" ? Dans ce quartier les maisons sont sur pilotis. Les habitants ont très peur des nuisances pendant les travaux et (ensuite en mise en service), alors que Bondy possède déjà le tram et le RER. De l'eau passe sous nos maisons. Pourquoi ne pas faire passer cette nouvelle ligne sous le collège Marcel Dassault ? Projet non viable en l'état. (Obs. R1/6 Bondy)*

*Question :*

*Quelles sont les différentes contraintes amenant à ce choix ?*

- *Mme Bouton (registre électronique N°217 du 11/6) a écrit : « Les lignes droites sont moins chères à construire et surtout attractives. En effet, la ligne droite est ici 25 % plus courte que la ligne torturée, alors que cette ligne tordue est 33 % plus longue que la ligne droite.*

*Les temps de trajet diminuent de 25 % ou de 33 % suivant la ligne prise pour référence. Il faut faire la comparaison de tout projet avec ce que l'on sait être meilleur. Le faire comme l'existant, c'est s'exposer à reproduire le médiocre, voire le nuisible. »*

*Question :*

*Pouvez-vous apporter des précisions sur les différentes raisons amenant à incurver le tracé de la ligne 15 Est ?*

5. *Tracé de service : cette ligne de service est prévue entre la 15 Est et la 16 et 17, à l'Est de Stade de France: Pourquoi ne pas réaliser ces voies de liaisons dans l'arrière gare de Saint Denis Pleyel (comme à Champigny Centre) ... ? (obs. R1/2 Registre de la Préfecture de Seine St Denis)?*

6. *L'emprise concernée par le projet, la bande DUP est plusieurs fois questionnée Différents cas de figures se présentent (Les ouvrages annexes sont traités dans un chapitre spécifique) :*

- *Les jardins familiaux à Fort d'Aubervilliers apparaissent fortement impactés, et tout particulièrement en phase travaux.*

*Questions :*

- *Les impacts de la nouvelle gare peuvent-ils être d'avantage limités ?*
- *A l'issue des travaux ces jardins seront-ils totalement reconstitués ?*
- *École sur Rosny : le tracé, la tangente, et actuellement le creusement par tunneliers été abandonné au profit d'un creusement à ciel ouvert qui impose d'autres impacts et nuisance pendant les travaux et des risques pendant l'exploitation au groupe scolaire.*

*Questions :*

- *Quelles mesures particulières seront prises au niveau du creusement en réponse aux inquiétudes de l'école et des parents d'élèves... ?*
- *Dans le cadre de la réflexion urbaine engagée actuellement par la commune sur ce quartier, d'autres solutions peuvent-elles être envisagées comme le déplacement et reconstruction en amont des travaux de l'école à un autre endroit avec une contribution financière de la SGP ?*
- *Projet de collège intercommunal Saint-Denis – Aubervilliers : Les services départementaux étudient actuellement un nouveau site d'implantation, dont la faisabilité reste à assurer. Les impacts du changement de site sur le projet et sa mise en service en 2019 nécessitent d'être évalués et pris en compte. Et si le site Adrien Agnès serait maintenu, l'engagement de la SGP est indispensable afin que l'emprise, incluse dans le périmètre de la DUP, ne soit pas impactée par les enquêtes parcellaires qui en découleront. (courrier 12 du 27/06/16 , registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis).*

*Questions :*

- *Quelles réponses avez-vous à apporter à ce sujet ?*
- *Plus précisément qu'en est-il de l'impact sur l'emprise du collège ?*

7. *Les parcelles susceptibles d'être expropriées :*

*Les acquisitions foncières sur la ligne 15 Est doivent pouvoir être dans la même dynamique que pour la ligne 15 Sud, à savoir sans avoir recours à l'expropriation, les personnes concernées (propriétaires comme locataires, riverains comme commerçants) bénéficiant d'informations et d'un accompagnement spécifique tout au long du projet. (Cf. Registre électronique - courrier 8 du CD 94)*

*Questions :*

- *Comment sera gérée l'utilisation des tréfonds avec une servitude publique et plus pratiquement pour les propriétaires sur quelle base seront-ils indemnisés ?*
- *Quelle sera la procédure suivie ?*
- *Que se passera-t-il en cas d'expropriation partielle du terrain qui provoquera un trouble de jouissance et rendra difficile la revente du bien : les propriétaires pourront-ils demander l'acquisition de sa totalité ?*

## **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**



- *Les gares*

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

« Le pôle majeur de Pleyel sera mis en service progressivement. La station La Plaine/Stade de France est très fortement utilisée par les salariés et habitants qui voyagent avec la ligne B du RER dont la ponctualité reste perfectible. La création d'une station de la ligne 15 à cet endroit répond à une réelle demande de déplacements. A la mairie d'Aubervilliers, la ligne 15 assurera une correspondance en sous-sol avec la ligne 12 livrée en 2019. Plaine Commune demande à la SGP que toutes les mesures soient prises pour limiter les impacts du chantier dans ce centre ville dense qui connaît des travaux d'envergure depuis 2013.

Au Fort d'Aubervilliers, le projet consiste à créer une station à l'est de la ligne 7, au sein d'un pôle d'échanges conséquent avec une vingtaine d'arrêts de bus pour des lignes facilitant les déplacements depuis les zones situées au nord, vers Aubervilliers et la Courneuve, notamment sans voiture. Plaine Commune demande que la requalification de la station de la ligne 7 soit intégrée dans le projet de nouvelle station de métro au Fort d'Aubervilliers. » Obs. électronique 359 - Plaine Commune.

« Pourquoi la gare emblématique de l'Est Francilien du Pont de Bondy ne figure pas dans le concours international des « Hubs du Grand Paris »? Pourquoi le projet d'une alternative, dans le cadre des études complémentaires réalisées par les équipes de la SGP positionnée sur le site du Comptoir des Fontes n'apparaît-elle pas? Cette implantation, accompagnée d'actions dont la faisabilité est à conforter (création d'un nouveau franchissement, déplacement de la station Tzen3, dévoiement du tramway T1, reconfiguration des ponts, réorganisation des flux...) constituerait un vecteur de développement urbain très intéressant pour le territoire. Souhait du département que le travail engagé dans ce sens se poursuive. » (courrier 12, registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis, Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis..

#### *Questions :*

1. Gare Mairie d'Aubervilliers

Qu'est ce qui a motivé la création d'une gare « Mairie d'Aubervilliers » ? Pourquoi ne pas s'en tenir à une station à Fort d'Aubervilliers ? L'îlot Ferragus à Aubervilliers est en effet particulièrement impacté, pénalisant lourdement les riverains (habitants et commerces), provoquant des répercussions sur la circulation des véhicules et des bus, sur le stationnement. (Obs. 320 courrier électronique)

*Questions : pouvez-vous répondre aux différents points abordés ?*

2. Gare de Fort d'Aubervilliers

L'enjeu principal est d'assurer une bonne accessibilité à la gare depuis le quartier des Courtilières et de pacifier, en surface dans tous les cas ou en souterrain (étude en cours), l'avenue de la Division Leclerc (RD 27) qui offre des conditions de cheminements et de traversées assez mauvaises. (Cf. Observation électronique courrier 7 : Est-Ensemble)

*Questions :*

- *Comment l'accessibilité à la gare de Fort d'Aubervilliers est-elle envisagée ?*
- *La création d'un souterrain coté de l'avenue de la Division Leclerc est-elle encore d'actualité ? Sur ce point une étude est-elle toujours en cours ?*

3. Gare de Drancy-Bobigny

L'enjeu principal est de pacifier l'ex-RN186, de faciliter sa traversée en surface ou en souterrain, et de réduire le temps de parcours des piétons pour rejoindre la gare depuis le sud. Cet enjeu concerne non seulement habitants de Bobigny mais également les nombreux employés, usagers, patients ou étudiants fréquentant l'hôpital Avicenne, par interdépartementale des sports ou encore l'université. (Cf. Observation électronique courrier 7 : Est-Ensemble)

*Questions :*

- *Comment l'accessibilité à la gare de Drancy-Bobigny est-elle envisagée ?*

- *Quelle option est retenue pour la traversée de l'ex-RN118 (surface ou création d'un souterrain) ?*

#### 4. Gare de Bobigny-Pablo-Picasso

Le pôle Pablo Picasso, déjà existant qui pourrait éventuellement accueillir à terme un cinéma dans la gare, sera nettement renforcé avec l'arrivée de la ligne 15 Est et qui est déjà un pôle majeur d'emploi et concentre de nombreux flux qu'il convient d'optimiser dans un espace contraint. Il convient de dégager de l'espace public sur un axe Nord/Sud pour donner de la visibilité au parc de la Bergère et de la ZAC « Eco cité » avec éventuellement un franchissement du canal de L'Ourcq. Il est dommage que la conception actuelle de la gare ne prévoie pas d'intervenir sur les locaux techniques et la mise aux normes des accès de ligne 5 du métro. (Cf. Observation électronique courrier 7 : Est-Ensemble)

##### *Questions :*

- *Comment la gestion et l'optimisation de la totalité des flux pris dans sa globalité, en intégrant ceux nouveaux induits par la ligne 15, sont-elles prévues ?*
- *Le dégagement de l'espace public sur un axe Nord/Sud est-il prévu ?*
- *Le projet actuel intègre-t-il, en collaboration avec le STIF et la RATP, la restructuration des infrastructures et des travaux concernant la ligne 5 du Métro ?*

#### 5. Gare de Pont de Bondy

Le pôle du pont de Bondy est au cœur d'un secteur, tant au Nord qu'au Sud, en fort développement (ZAC des deux cotés du canal de L'Ourcq et de Projets de renouvellement urbain). Compte tenu du positionnement stratégique de ce site, il est très bénéfique que la gare soit classé « emblématique ». L'enjeu principal est d'assurer une très bonne accessibilité à cette gare depuis le Nord et le Sud et depuis l'Est du pont comme depuis l'Ouest. C'est une condition essentielle à l'utilisation effective de la gare et au report modal vers les transports en commun pour limiter l'usage des véhicules particuliers sur ce secteur à l'ambiance très routière. Il est indispensable pour l'interopérabilité avec le T Zen 3 que les délais soient respectés. (Cf. Observation électronique courrier 7 : Est-Ensemble)

La gare prévue au pont de Bondy est nécessaire à la ligne 15 Est. Si elle donne un nouvel accès aux transports aux habitants de ces territoires, elle ne doit pas par contre provoquer une sur densification contraire aux objectifs essentiels de l'amélioration de la qualité de vie. La « ville apaisée » induite par les nouveaux modes de transport doit maintenant servir en priorité des populations mal desservies sur cette région de la Seine-Saint-Denis. (CF. obs. 348 - Environnement 93 -\_Registre électronique)

La commune de Bondy est très concernée par l'impact direct du projet de la ligne 15 Est de la Société du Grand Paris (SGP). Elle constate avec étonnement que ce n'est pas le projet validé en COPIL qui est présenté en objet de l'enquête publique et qu'à défaut celle-ci ne présente pas les deux options possibles pour le positionnement de la gare de « Pont de Bondy » soit sur les communes de Bondy et Bobigny, à l'est du Pont soit sur la commune de Noisy-le-Sec à l'ouest (Projet architecturale REICHEN).

Si le positionnement Est était retenu, il conviendra que la zone située au Sud du canal de l'Ourcq sous les piles de l'autoroute ne soit pas laissée comme une aire en friche traversée par le cheminement des piétons sortant de la gare car cela pourrait engendrer le développement d'un espace pour des activités illicites et l'insécurité induite. Cette zone devra donc être mise en valeur par l'implantation d'une espace structuré comme du commerce éphémère pouvant par exemple être une installation de conteneurs.

En revanche, si le positionnement Ouest était retenu il permettrait à la SGP une économie d'environ 100M€ sur la création de la gare puisque il n'y plus de construction sous le canal de l'Ourcq. Ce projet prévoit la suppression de la bretelle d'accès à l'autoroute. La commune souhaite avant toutes choses obtenir une étude d'impact sur le trafic routier lié à la suppression de la bretelle menant à l'autoroute A3 et le report de la circulation vers les autres axes permettant de rejoindre l'autoroute. Pour améliorer la sécurité et le cadre de vie des habitants, la municipalité demande, sur les fonds économisés par la SGP, d'une part la construction d'une sortie par souterrain coté rue Jules Guesde où se trouve deux lycées importants et d'autre part l'installation d'une passerelle entre le Nord et le Sud de Bondy au niveau de la ZAC « Les rives de l'Ourcq ». » (Cf. Courrier de Mme la Maire)

##### *Questions :*

- *La commission d'enquête s'interroge sur la position actuelle de la gare qui semble d'accès difficile et d'une complexité importante donc d'un coût très élevé lié à la construction sous le canal. Une éventuelle construction sur la commune de Noisy-le-Sec semble plus adéquate en termes d'accessibilités et de coût. Des études sont-elles en cours ou prêtes à aboutir ?*

- *Dans le cadre de la gare soumise à enquête publique, comment est assurée une accessibilité optimale?*
- *Comment l'interopérabilité avec le T Zen 3, et éventuellement le T1, est-elle envisagée ?*
- *L'alternative actuellement étudiée sur le site du Comptoir des Fontes peut-elle être présentée, avec les incidences fonctionnelles, techniques, calendaires, financières ...afférentes ?*
- *Quelles seraient les incidences sur le linéaire présenté en enquête, les ouvrages annexes... ?*
- *Dans le cas où la gare est implantée sur Noisy-le-Sec, les demandes présentées par la commune de Bondy (souterrain coté rue Jules Guesde et l'installation d'une passerelle entre le Nord et le Sud de Bondy au niveau de la ZAC « Les rives du canal de l'Ourcq ») peuvent-elles être envisagées et financées par la SGP ?*
- *Comment dans ce cas sera géré l'accès de la gare par les habitants de Bobigny (Création d'une passerelle au niveau de la future Eco Cité par exemple) ?*
- *Pouvez-vous réaliser un tableau comparatif synthèse « avantages inconvénients » des deux options de localisation de cette gare de Pont de Bondy, site présenté dans le dossier d'enquête et site du Comptoir des Fontes, en précisant pour chaque les aspects fonctionnels, techniques, financiers, calendaires... ?*

6. Gare de Bondy

Le pôle de la gare de Bondy constitue déjà aujourd'hui, une centralité urbaine relativement bien desservie et l'arrivée de la ligne 15 Est créera la seule correspondance avec le RER E et le T4 pour le territoire. La gare qui accroîtra les flux donc la circulation piétonne et cycliste, s'insérera dans un contexte urbain déjà contraint, le principal enjeu étant le franchissement des voies ferrées existantes. L'accessibilité de la gare est fondamentale, notamment par le Sud pour les piétons, les cycles et les bus, et doit contribuer à l'amélioration du confort et de l'ambiance de certains franchissements, notamment souterrains. (Cf. Observation électronique courrier 7 : Est-Ensemble)

*Questions :*

- *Comment est prévu le franchissement des voies ferrées existantes en particulier par un passage public gratuit ?*
- *Une étude concernant l'accessibilité primordiale de la gare a-t-elle menée ou programmée dans le cadre de l'étude de pôle ?*
- *Le traitement des franchissements existants (souterrains publics gratuits) est-il pris en compte dans le dossier ?*

7. Gare de Rosny-Bois-Perrier :

La mutation de la gare Rosny Bois Perrier doit être construite avec les habitants face à une concentration liée à des structures déjà existantes, Centre Commercial Rosny2, gare du RER E, gare routière, et aux nouveaux flux induits par les voyageurs de la ligne 11 et de la ligne 15 Est. Nouveaux logements et nouvelles activités nécessitent une concertation spécifique. L'ensemble de ces nouveaux aménagements doit par ailleurs intégrer la préservation des espaces Natura2000 du parc intercommunal du Plateau d'Avron et les biotopes qui l'accompagnent. Il est impératif de s'attacher à conjuguer la mise en œuvre de la ligne 15 Est avec le prolongement de la ligne 11 vers Noisy-Champs, pour que tous les projets de construction de logements, en particulier sur Neuilly-sur-Marne, soient bien synchronisés avec l'arrivée de ces nouveaux moyens de transports. (CF. obs. 348 - Environnement 93 - Registre électronique)

*Questions :*

- *La ville souhaite que la SGP s'engage à prendre en compte les résultats de l'étude urbaine et du projet retenu, tant sur le plan urbain que sur le plan technique.*
- *Elle souhaite, par ailleurs, que la SGP, en lien avec les divers porteurs de projet du futur pôle gare, s'assure de la continuité est-ouest inter-quartiers, et ce à toutes les étapes du projet. (Obs. R1/7, Rosny-sous-Bois, courrier de M le Maire)*
- *Est-il ainsi prévu de rétablir le passage public souterrain (gratuit) ?*

8. Gare de Val de Fontenay

« La gare de Val de Fontenay doit faire l'objet d'aménagements pour tenir compte des difficultés de son fonctionnement actuel, des nouvelles infrastructures de transports ligne 15, prolongement de la ligne 1 du métro, prolongement du T1 et du développement urbain à Fontenay-sous-Bois. Cela comprend notamment

l'amélioration de l'accès depuis l'Est et la création d'au moins un nouveau franchissement Est-Ouest du pôle offrirait des espaces adaptés aux flux en correspondance, permettant d'offrir un accès direct aux quais du RER E et de fonctionner également en lien de Ville. « (Cf. Registre électronique - courrier 8 du CD 94).

« Notre groupe d'élus au conseil municipal de Fontenay est favorable au projet de ligne 15 Est car nous pensons qu'il facilitera les déplacements vers les banlieues et rééquilibrera l'offre en transports en commun à l'Est de Paris. Toutefois nous souhaiterions cette future ligne 15 Est soit bien évidemment réalisée en une seule étape compte tenu du poids de la gare du val de Fontenay dans la rentabilité future de ce tracé. Il conviendrait également que les travaux du tronçon de la ligne 15 Est concernant notre commune puissent correspondre avec ceux engagés dans le prolongement de la ligne 1. L'aboutissement au même moment de ces deux projets permettrait de renforcer la rentabilité des deux lignes. » (obs. 339 du registre électronique, Gildas Lecoq, Président du groupe Ensemble réveillons Fontenay, 26 bis rus du clos d'Orléans 94120 Fontenay-sous-Bois).

*Questions :*

- *L'amélioration de l'accès depuis l'Est et la création d'au moins un nouveau franchissement Est-Ouest du pôle sont-elles prévues dans le projet?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *Les ouvrages annexes*

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

La nature de ces ouvrages et l'incertitude liée à leur positionnement précis soulèvent légitimement de nombreuses interrogations et inquiétudes de la part des riverains. En effet, si la Société de Grand Paris est en pourparlers avec les communes ou les bailleurs de logements, les habitants ne sont, eux, pas informés de ce qui serait susceptible d'arriver.

#### *Questions :*

1. *Les ouvrages annexes en général :*

- *Quelles est l'emprise type ou moyenne des travaux des OA ?*
- *Combien de temps moyen durent les travaux avant de rendre le site aux utilisateurs habituels ?*
- *Quelles sont les amplitudes horaires maximales envisagées de ces travaux ?*

2. OA 330 (Saint-Ouen)

La zone entourant l'ouvrage annexe intitulé OA 330 (point de sortie du tunnelier), qui faisait l'objet de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la ligne 15 Ouest est largement modifiée et surtout énormément agrandie en intégrant en particulier le terrain cadastré C 186 d'une contenance de 3991 m<sup>2</sup>, propriété de la ville et sur le quel la commune avait prévu de construire son nouveau Centre Technique Municipal (CTM).

Suite à la modification par la SGP du périmètre de la DUP dans le cadre de l'enquête de la ligne 15 Est, la commune a trouvé un terrain adéquat dans le quartier des Docks pour y implanter son CTM et souhaite que la SGP rachète rapidement et à l'amiable le terrain (C 186) au prix du marché actuel mais surtout de manière à couvrir l'achat du terrain dans le quartier des Docks pour enfin y installer un nouveau CTM moderne. (Cf. courrier de M. le Maire)

La résidence des 13 à 17 Boulevard Finot est mitoyenne de la parcelle sur laquelle le projet indique "Puits OA 330" et "Sortie" du tunnelier phase 1. Une démarche a été déjà faite auprès de la SGP (via la démarche Quartier Pleyel) pour que le puits OA 330 soit décalé vers l'Ouest et constate donc avec satisfaction que l'enquête L15 Est a agrandi la zone jusqu'à la rue de Saint-Denis à Saint-Ouen ce qui permet ce déplacement. Il est demandé que la construction du puits OA 330, du puits de sortie du tunnelier ainsi qu'une éventuelle boîte de jonction technique soit décalée vers l'Ouest (Cf. Obs. 1/2 – Registre de Saint-Denis).

#### *Questions :*

- *Pourquoi l'OA 330 pourtant situé à l'Ouest de la gare de Saint-Denis-Pleyel (Qui n'est pas soumise à enquête pour la ligne 15 Est) est-il intégré à l'enquête ?*
- *Quel objectif justifie d'étendre le périmètre de la zone DUP ?*
- *La proposition de la commune qui ne s'oppose pas à l'agrandissement de la zone de DUP, peut-elle être prise en compte à brève échéance dans les conditions évoquées ?*
- *Peut-il être envisagé de décaler vers l'Ouest le puits OA 330, la zone DUP ayant été agrandie dans le cadre de l'enquête publique ligne 15 Est ?*

3. OA 691 (Bondy)

A la connaissance de la commune, cet ouvrage annexe, aux dires de la SGP, devrait être supprimé et seul l'ouvrage OA 692 devrait être implanté entre les gares de « Pont de Bondy » et « Bondy », la distance étant inférieure à 1600 m.

#### *Question :*

- *La SGP peut-elle confirmer, en l'état des études, le maintien ou la suppression de l'OA 691 ?*

4. OA 701 (Bondy)

Cet ouvrage étant situé dans un parc, la commune souhaite avoir confirmation d'une remise totale du parc en état après travaux. (Courrier de Mme la Maire – 22 juin 2016)

#### *Question :*

- *Comment la SGP compte-t-elle formaliser, avec la commune, la remise en état du site ? (Convention bipartite par exemple) ?*

5. 3 OA sur Rosny sont particulièrement signalés car les impacts vont être très importants pendant les travaux et préoccupent la mairie. Dans son courrier, le Maire de Rosny-sous-Bois écrit :  
« La plupart des OA sont situés le long de l'avenue Lech Walesa ou de l'avenue Jean Jaurès. Ces deux avenues jouent un rôle important dans la desserte de Rosny-sous-Bois voire en terme de transit routier et sont classées "grande circulation" ». Cette situation va perturber la circulation durant toute la durée des travaux. Aujourd'hui, la circulation dans cette zone est déjà très perturbée par les travaux pour la géothermie. Ce quartier est incontournable pour les automobilistes et les travaux génèrent des embouteillages monstres, d'où des retards, des temps de trajet allongés, du stress...  
La ville demande que la SGP s'engage à limiter au maximum les nuisances générées par le chantier vis à vis des riverains et de la circulation automobile.

Questions :

- Qu'est-il prévu pour minimiser l'impact des travaux sur le quotidien des automobilistes et des riverains ?

La ville demande que la SGP étudie la possibilité de mutualiser des OA de manière à limiter l'impact sur la ville durant la phase chantier et ainsi réduire leur nombre.

- Une autre solution est-elle envisageable ?
- Est-il envisageable de mutualiser ces OA afin d'en limiter les impacts ?

6. OA 711 à Rosny-sous-Bois : Obs. R1/9 sur le registre de Rosny-sous-Bois, M. et Mme Dufour, 40 avenue Lech Walesa) : Leur parcelle semble impactée par l'OA 711. Ils se posent différentes questions :  
- L'avenue Lech Walesa est un axe principal. Leur maison est située dans le virage, près d'une voie à circulation très dense et dangereuse. La circulation réduite à une voie à cet endroit accentuerait le désordre déjà important du flux de la circulation. Le fait de bloquer ce tronçon de voie de circulation de manière significative nuirait aux interventions de la Police Nationale qui a déjà bien du mal parfois à franchir le carrefour de la rue Lech Walesa et de l'avenue du Prt Kennedy.  
- Bien qu'il y ait une bande de terre plein pour nous laisser sortir et entrer dans la cour de notre résidence, cela reste difficile, les voitures arrivant à toute vitesse ou bloquant notre sortie lorsqu'il y a une circulation dense.  
- Trois arbres doivent être abattus, ce qui défigurerait la coulée verte.  
- Ils imaginent mal pouvoir supporter les nuisances engendrées par les travaux au ras de leur domicile : bruit, poussière et durée des travaux... Ils sont inquiets car ils souhaitent partir à la retraite en 2019-2020. »

Questions :

- Est-il envisageable, si les travaux sont au ras de leur résidence que la SGP leur achète leur bien ? Ils sont prêts à vendre leur bien avec négociation.
- Ils souhaiteraient consulter un plan plus détaillé de leur zone. Quel sera leur devenir ? Quand seront-ils informés de l'emplacement exact de l'OA ?

7. OA 723 au Perreux : sa localisation apparaît particulièrement délicate et mobilise la mairie et les riverains. Des solutions différentes sont ainsi proposées :

Questions :

- Construction de l'OA dans le cimetière, permettant ainsi de n'avoir aucun impact sur les pavillons
- Respecter les distances maximum de 800 m entre les puits ce qui supprimerait cet OA.
- Est-ce qu'une autre solution est envisageable ?

8. OA 745 à Champigny : cet OA est nécessaire à la réalisation de l'ouvrage d'entonnement, générant ainsi un impact plus important pour les riverains : ainsi, si la grille se situera sur au niveau du square du monument aux morts, il entraînera également des expropriations de bâtis environnants et demandera le déplacement du monument aux morts.  
M. Guyaumarch responsable de l'Association Nationale des Anciens Combattants de la Résistance « les travaux place J.B Clément impactent le Monument aux Morts qui devrait être déplacé. »

Questions :

- La place avec le Monument aux Morts va-t-elle être réinstallée ? Dans quel délai ?

- *S'il est déplacé ; Quel autre lieu sera proposé ?*
- *Quels seront les impacts sur les habitations environnantes ?*

9. *OA 744 à Champigny : De très nombreuses personnes se sont mobilisées, inquiètes du devenir de la patinoire.*

*« Pouvez-vous confirmer que l'implantation du tunnel d'aération et d'évacuation (OA 744) av Guesdes au niveau de la patinoire municipale n'aura aucune incidence sr l'exploitation et l'utilisation de la patinoire de Champigny? » (obs. 288 du registre électronique)*

*Questions :*

- *Quels seront précisément les impacts de cet ouvrage annexe, en phase travaux, puis en phase exploitation ?*
- *La patinoire sera-t-elle impactée par le projet ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *Le SMR/SMI*

Le SMR/SMI sur Rosny représente un impact socio économique fort pour la commune en touchant notamment :

- Le laboratoire Roche (70 emplois sur le site) qui a engagé, suite à l'information de son éventuelle expropriation, une démarche pour réimplanter son site de logistique en Ile-de France d'autant que le délai minimum pour cette opération est de deux ans. A ce jour, une solution acceptable, engendrant certes de nombreux frais à la société, a été retenue et va être mise en œuvre. En effet, la société Roche est tenue d'assurer une continuité de ses services en particulier vis-à-vis des hôpitaux (Code de la Santé Publique). L'entreprise Roche devrait donc quitter le site. Ce départ signifie une perte financière pour la ville... et également pour l'entreprise.
- L'expropriation de nombreuses maisons principalement pour la remontée du tunnel en surface pour rejoindre le SMI/SMR. Le projet prévoit un long tunnel pour accéder au SMR/SMI de la Garenne: pourquoi ? Pourrait-on, soit utiliser les voies de la Grande Ceinture, soit raccourcir le tunnel, qui se débrancherait entre les OA 712 et 713? (Obs. R1/2 - Préfecture de Seine St Denis)

La réserve capacitaire du site représente également un enjeu très important pour l'évolution de tout système de transport et la commission d'enquête rejoint la réserve exprimée par le STIF à ce sujet. En effet, il faudra, à l'horizon 2030, absorber la totalité des rames nécessaires au fonctionnement efficace de la ligne 15 Est.

Une implantation alternative à l'étude par la SGP sur le site Montgolfier, et mentionnée, tant par le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis que par M le maire de Rosny, permettrait de s'affranchir de ces impacts majeurs et sa localisation sur des emprises publiques éviterait le recours à une procédure de DUP. Cette implantation d'une taille plus importante et sur une emprise SNCF permettrait en outre d'évacuer plus simplement les déblais en phase chantier.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

« Si ce projet devait être réalisé ! (Si la région et le contribuable n'est pas en faillite avant !) Le choix des ateliers à la Garenne Rosny est inacceptable: parce qu'en zone pavillonnaire, car nécessite la démolition d'une ZI récente, c'est un énorme gâchis donc anti-écologique, en raison de la desserte routière. (Elle ne doit se faire que par la voie ferrée à proximité, et les rames doivent être acheminées par des raccords avec les autres lignes de métro si le projet était réalisé) et des économies de place doivent être réalisées en garantissant la nuit une partie des 35 rames dans les stations comme cela se fait déjà à Paris (Exemple Nation).

Le parking pour le personnel est-il utile, alors que les gares de Rosny centre et Val de Fontenay sont à moins de 300 m ? Est-ce cela le développement durable ?

Cette localisation peut encore être modifiée. Un autre site est certainement possible dans les friches industrielles de la banlieue Nord, mais aussi dans l'ancien triage de Noisy-le-Sec: proximité de la ligne, absence d'habitation, vastes espaces ateliers du tram déjà en construction, ce qui permettrait de mutualiser les équipements et de réduire l'espace et la note. » (Cf. Obs. 347 - Registre électronique)

Le STIF a alerté sur la nécessité de disposer d'une capacité à terme de 125 rames afin de permettre une montée en puissance de la ligne tout en préservant l'avenir (solutions envisagées pour répondre à cette augmentation et/ou emprise du SMR plus étendue que sur le projet présenté) (Cf. courrier 3 – Préfecture de Seine-Saint-Denis)

La commune, par son Maire, s'oppose au positionnement du SMR/SMI et à son emprise et demande d'envisager un lieu alternatif, Rosny accueillant déjà un SMR pour le prolongement de la ligne 1. Elle souhaite que la SGP étudie une solution alternative sur un autre site qui générerait moins d'impact. Elle propose à la SGP d'étudier une implantation alternative au nord de Rosny-sous-Bois, sur un faisceau abandonné de la SNCF, le long de la ZA « Montgolfier » et du délaissé de l'A 103 qui permettrait de supprimer deux OA (OA722 et OA723).

Le site « Montgolfier » a été également évoqué dans le courrier de M. Troussel, Président du conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, comme site alternatif à celui présenté dans le dossier sur La Garenne. Ce site se situe sur une emprise publique ce qui signifierait qu'il n'y aurait plus d'expropriations. De plus, il serait loin des habitations et générerait moins de nuisances. En revanche dans ce choix, la SGP devrait travailler en étroite collaboration avec les services du Département afin d'étudier tous les impacts sur les biens départementaux (voirie, assainissement) et les mesures pour les limiter. (Cf. Courrier 12 – Registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis)



Habitants de la Rue Diderot

Plusieurs observations ont été faites concernant :

- « Une extrême surprise par le peu de détail des plans présentant la zone entrant dans la Déclaration d'utilité publique, en effet, deux plans la précisent : p27 de la Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants et p13 du Plan général des travaux. Il est fort dommageable que ces plans ne soient pas plus précis, en effet si on veut voir le zonage de la DUP rue par rue et maison par maison c'est quasiment impossible. Cela semble anormal puisque c'est l'essentiel de cette enquête et que les habitants concernés devraient pouvoir savoir si leur habitat est concerné ou pas ! » (Cf. Obs. 354 – Registre électronique)
- Sur la procédure d'expropriation (informations, le calendrier en particulier les délais pour se lancer dans la recherche et/ou l'achat d'un bien nouveau, indemnités, relogement et prise en charge du déménagement). (Cf. Obs. R1/1- Rosny)
- Sur les biens non expropriés mais futurs mitoyens du SMR (Rachat du bien ou indemnisation, accès par la rue aux pavillons et aux annexes, intégrations des nuisances de travaux et de fonctionnement et mesure palliatives comme mur antibruit, rangées d'arbres, isolation des fenêtres, zone tampon et isolement du SMR mais également périodes d'activités). (Cf. Obs. 292 et 352 – Registre électronique)

*Questions :*

*Site du SMR/SMI sur la Garenne :*

*Le tunnel d'accès au SMR/SMI*

*Le projet prévoit un long tunnel pour accéder au SMR/SMI de la Garenne: pourquoi?? Pourrait-on, soit utiliser les voies de la Grande Ceinture, soit raccourcir le tunnel, qui se débrancherait entre les OA 712 et 713? ... (obs. R1/2 Préfecture de Seine St Denis).*

1. *Quelle réponse pouvez-vous apporter à cette observation ?*

*Le passage en tréfonds du tunnel d'accès au SMR sous un immeuble fragile (54, avenue de la République par exemple)*

2. *Est-il possible d'éviter de passer à côté d'un immeuble fragile ?*
3. *Quelles seront les protections mises en œuvre pour garantir la pérennité du bien ?*
4. *Quel est le trajet précis du tunnel de raccordement depuis la place des Martyrs jusqu'à la place de la Prévoyance ? Passera-t-il sous, au droit ou à l'écart des fondations de l'immeuble 54 avenue de la République, ou passera-t-il entre l'avenue de la République et le RER E ?*
5. *Des études seront-elles réalisées ainsi qu'un état des lieux des habitations avant et après travaux ? Quel suivi pendant et après travaux ?*

*Les expropriations (ces questions peuvent être étendues à l'ensemble des biens expropriés sur la totalité du tracé)*

6. *Quand les propriétaires seront-ils contactés et informés des échéances à venir ?*
7. *Si une partie de parcelle est concernée, est-il possible de vendre la totalité plutôt que de perdre une partie de terrain ?*
8. *Quel délai suffisant pour partir afin de trouver une solution correcte de relogement ?*
9. *Comment seront indemnisés les propriétaires ? A la hauteur de leur crédit ayant souvent engagé toutes leurs économies dans ce bien ?*
10. *Quelles solutions de relogement sont prévues et qui s'occupera du déménagement ?*
11. *Pour les biens non expropriés mais futurs mitoyens du SMR quelles mesures sont envisagées (Rachat du bien ou indemnisation, accès par la rue aux pavillons et aux annexes, intégrations des nuisances de travaux et de fonctionnement et mesure palliatives comme mur antibruit, rangées d'arbres, isolation des fenêtres, zone tampon et isolement du SMR mais également périodes d'activités ?*

*Les nuisances*

12. *Quelles seront les nuisances occasionnées par le SMR (sonores, vibrations, pollutions...), en phase d'exploitation ?*
13. *Les riverains ont manifesté leur inquiétude sur l'aspect du tunnel d'accès au SMR en phase d'exploitation: une fois les travaux terminés, ce tunnel sera-t-il à l'air libre lorsqu'il arrivera au niveau du sol ou sera-t-il fermé ?*
14. *Quelles seront les amplitudes horaires de fonctionnement du SMR/SMI en phase d'exploitation ?*

*Les réserves capacitaires du SMR/SMI*

*Le STIF a alerté sur la nécessité de disposer d'une capacité à terme de 125 rames afin de permettre une montée en puissance de la ligne tout en préservant l'avenir.*

15. *Quelles solutions sont envisagées pour répondre à cette augmentation ?*
16. *L'emprise du SMR pourrait-elle être plus étendue que sur le projet présenté ?*
17. *Quelles parcelles seraient alors susceptibles d'être impactées ?*

*Alternative de localisation du SMR/SMI sur le site Montgolfier:*

*Le site « Montgolfier » a été évoqué, à la fois dans le courrier de M. Troussel, Président du conseil Départemental de Seine-Saint-Denis et par Monsieur le Maire de Rosny-sous-Bois comme site alternatif à celui présenté dans le dossier sur La Garenne. Il semble présenter de nombreux avantages en comparaison des impacts forts générés par une localisation sur le site de la Garenne.*

18. *Pouvez-vous nous présenter le projet du site « Montgolfier »? En précisant notamment :*
  - *Le coût induit pour ce projet qui ne nécessite pas de DUP, mais un rachat de domaine public ;*
  - *La période où ce choix pourrait être acté et l'influence sur le calendrier global, en particulier pour la mise en service ;*
  - *L'impact sur le projet (tracé global, position de l'entonnement et des ouvrages annexes),*
  - *Les possibilités d'évacuation des déblais par voies ferrées puisque celles-ci sont déjà présentes sur le site et qu'une négociation pour le terrain avec SNCF-Réseau devra être engagée.*
  - *La ville demande que la SGP étudie une implantation alternative du SMR/SMI de manière à supprimer les 2 OA OA722 et OA723. Quelles seraient les répercussions de cette localisation alternative sur les ouvrages annexes présentés dans le dossier d'enquête, et en particulier, mais non exclusivement sur les OA mentionnés par M le Maire (OA 722 et 723) ?*
19. *Pouvez-vous établir un tableau comparatif synthétique « avantages-inconvénients » des 2 implantations de ce SMR/SMI, sur la Garenne et sur le site Montgolfier, en matière d'impacts fonctionnels, environnementaux, techniques, fonciers, calendaires, financiers ...?*

**Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *L'offre de service*

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et posées par la commission d'enquête**

Ce thème rassemble tout ce qui concerne le choix du matériel roulant, l'interopérabilité, l'exploitation de la ligne (horaires, cadencement, tarification...). Il est abordé dans quelques observations, en particulier émises lors de la réunion publique.

Le Conseil départemental du Val de Marne soutient la mise en œuvre de l'interopérabilité à Champigny-centre permettant aux voyageurs de la ligne 15 venant de l'Ouest, sans rupture de charge, de poursuivre leurs parcours soit vers Noisy-Champs, soit vers Val de Fontenay et la Seine-Saint-Denis. (Cf. Registre électronique - courrier 8 du CD 94)

La commission d'enquête s'intéresse, dans le cadre socio-économique, également à la tarification et aux possibilités offertes aux utilisateurs de banlieue qui ne peuvent pas toujours s'abonner au Pass Navigo, pour qu'ils puissent utiliser au mieux ce nouveau mode transport.

#### *Questions :*

1. *L'interopérabilité est largement mise en avant dans le dossier. Or, dans les pièces C3 ou D3 (4.2), le matériel sera avec roulement fer, de largeur 2,8 m, avec alimentation par caténaire. Pourtant les lignes 11 et 14 disposeront, elles de matériel sur pneu, de largeur 2,45 m avec alimentation par rail conducteur: quelle interopérabilité entre les lignes 11, 14 et 15? Les figures des pièces D4 (source Stif) montrent des ALSTOM MP89, identiques à ceux utilisés sur la ligne 14 en 2011, et donc ce matériel permettrait bien l'interopérabilité... (obs. R1/2 Préfecture de Seine St Denis).*

*Question: Quelles lignes sont prévues pour fonctionner en interopérabilité?*

2. *Bien que ce point soit normalement du ressort du STIF, la SGP a-t-elle des informations à fournir à la commission sur le mode de tarification retenu (Métro, RER avec ou sans section urbaine ou facturation par tronçons à l'instar des bus de nuit par exemple) ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *La sécurité aux abords des gares, en station et dans les rames et la sûreté d'exploitation*

En préalable, il faut noter que les habitants font difficilement la différence entre sûreté et sécurité d'où des observations plutôt hétéroclites.

En revanche, sans l'avoir explicitement développé dans son courrier, le STIF s'interroge en réunion avec la commission d'enquête, sur les capacités et les délais de maintenance pour les infrastructures sur la totalité de la ligne 15 (les deux SMI dédiés étant situés dans l'Est de la ligne. Il envisage en exploitation, l'utilisation de l'arrière gare de Nanterre la Folie pour stocker temporairement les moyens d'interventions, pendant le fonctionnement normal du métro, pour réduire les délais d'intervention.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et posées par la commission d'enquête en complément**

En réunion publique un habitant (Aubervilliers) a demandé s'il y aura des caméras dans les gares, sur les quais et dans les rames ?

D'autres ont évoqué, la distance d'intervention des secours avec des puits espacés de 800 m, la création d'une 3ème voie pour l'évacuation, à l'instar du tunnel sous la Manche et des précisions sur la gestion de la situation en cas de panne électrique globale sur le réseau et/ou en cas de panne du système ou d'incidents. Comment seront évacués les voyageurs ?

#### *Questions :*

1. *Quels sont les dispositifs mis en œuvre pour assurer la sécurité dans les gares, en station et dans les rames ?*
2. *Quels sont les systèmes et procédures d'évacuation des voyageurs, en cas d'incidents graves ?*
3. *Que se passe-t-il en cas de panne de courant ? Y a-t-il un système de secours ?*
4. *Comment la SGP envisage-t-elle, avec deux SMI à l'Est du tracé de la ligne 15, l'intervention de la RATP, , chargée de maintenance des infrastructures dans les meilleurs délais ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *Le coût du projet, le financement et l'impact socio-économique*

Le Commissaire Général à l'Investissement (CGI) évoque les principales forces du projet :

- Le bouclage de la ligne de rocade du Grand Paris Express, demandé largement, tant par les institutionnels (Région, Conseils départementaux, STIF) que par les habitants
- Une Valeur Actuelle Nette (VAN) conventionnelle mais tenant compte des effets trafics seulement qui est sûrement positive, bien que le trafic ne soit pas très important.

Il rappelle surtout les principales faiblesses du projet :

- Une incohérence du calendrier de mise en service (2025 et 2030) avec celui des lignes qui l'encadrent (Prolongement des lignes 1 et 15 du métro, du Tram T1, et la création du Tzen 3) qui est largement reprise par les institutionnels comme les conseils départementaux, les communes, mais également par nombre d'associations et/ou d'habitants
- et un tracé au sud de la ligne 15 Est (Rosny Bois Perrier <=> Champigny Centre) identique à celui du RER E, plus fortement contesté par le public et conduisant à des propositions de tracés alternatifs qui n'ont pas été retenus dans le projet.

En dépit des incertitudes qui affectent les estimations, il n'est pas impossible que la rentabilité du projet, quoique faible, soit positive, appréciation confortée par la prise en compte, même partielle, des effets économiques élargis. On peut s'étonner de la divergence de résultats entre les différents modèles en terme de Taux de Rendement Interne (TRI) et de fait de trafic attendu. On pourrait penser qu'une stratégie alternative qui mériterait d'être étudiée en détail consisterait à remplacer cette partie sud envisagée par ce qu'il est prévu actuellement en prolongement de la ligne 11 vers Noisy-Champs.

Malgré les compléments apportés par la SGP dans le dossier socio-économique, la commission d'enquête s'interroge sur la lisibilité de la pièce H qui n'est pas autosuffisante, et regrette qu'il soit nécessaire d'aller rechercher dans d'autres documents, dont certains d'ailleurs ne font pas partie du dossier de l'enquête d'utilité publique, les justifications des résultats présentés pour comprendre, de quelle façon, ils sont obtenus. A cet égard, une information sur le fonctionnement des modèles de trafic, la qualité du calibrage, les hypothèses prises en compte, le détail du calcul qui conduit à la valorisation des effets transports, etc., serait extrêmement précieuse.

#### Le financement et l'impact sur le projet

Pour le CGI, il paraît indispensable que soit entreprise au plus tôt une réflexion sur les conséquences de la nouvelle tarification des transports en commun de l'Île-de-France, en ce qui concerne les risques d'étalement des constructions ainsi que l'accroissement des déficits d'exploitation, dont on ne peut exclure qu'ils soient insuffisamment prudents, avant même la prise en compte des conséquences de la nouvelle tarification, sont considérables, et l'on peut être assuré qu'une part faible de ces déficits sera couverte par les usagers. Il semble indispensable qu'une réflexion soit entreprise au plus tôt sur les modalités de couverture de ces déficits, dont on ne peut exclure qu'ils conduisent à remettre en cause une partie du programme, ou en tout cas son calendrier de réalisation.

L'importance de la maîtrise des coûts de construction et les doutes que l'on peut avoir sur le caractère prudent des évaluations pourrait justifier la mise en place d'un observatoire chargé de recueillir toutes les informations disponibles sur les chantiers en cours, afin d'en tirer les conséquences éventuelles sur les coûts des chantiers à venir.

Le modèle de financement retenu repose sur :

- Des recettes fiscales affectées, dont trois sources sont d'ores et déjà en place : le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de 2020 ;
- Des concours de l'État, à hauteur d'un milliard d'euros, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la Société du Grand Paris ; une participation des collectivités locales (Région et Départements d'Île-de-France), auxquelles l'État a demandé une contribution de 225 millions d'euros ;
- Des subventions européennes, selon des modalités en cours d'instruction ;
- Le recours à l'emprunt national (Caisse des Dépôts) ou européen (BEI) ;

- Les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé ;
- Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé par les subventions de l'État et collectivités territoriales, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030.

L'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les valorisations du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la Société du Grand Paris).

Les recettes fiscales affectées sont de trois natures :

- Une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) : cette taxe est assise sur les matériels roulant parcourant le réseau exploité par la RATP ; elle est de 12 475 euros par remorque ou motrice du métro, de 23 403 euros par motrice ou automotrice du RER et de 4 884 euros par remorque du RER ; son produit est de l'ordre de 60 millions d'euros par an ;
- Une taxe spéciale d'équipement : le produit de cette taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti et non bâti, cotisation foncière des entreprises) est fixé à 117 millions d'euros par an ;
- Une fraction de la taxe locale sur les bureaux : assise sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, cette taxe a été redynamisée en loi de finances rectificative pour 2010 grâce notamment à la reconfiguration du zonage, au rattrapage du barème et à son indexation sur le coût de la construction ; la Société du Grand Paris est affectataire du produit de la taxe diminué d'une part régionale de 183 millions d'euros, d'une part État de 33 millions d'euros, et d'une part affectée à l'union d'économie sociale du logement de 133 millions d'euros ; la part affectée à la Société du Grand Paris, de l'ordre de 310 millions d'euros en 2014, devrait croître de manière dynamique sur le moyen/long terme.

L'expérience montre, comme le relève la cour des comptes d'ailleurs, que les budgets sont rarement respectés pour des projets que certaines observations qualifient de pharaonique. La qualité des gestionnaires n'est pas à mettre en cause, mais il est probable que les délais, à cause souvent d'imprévus dans la réalisation des travaux ne seront pas tenus mettant ainsi à mal la prévision financière

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par celles de la commission d'enquête**

Plusieurs observations mettent en cause « la réalité du financement du projet eu égard à son coût d'investissement compte tenu des contraintes budgétaires et sa garantie. » (Courrier 4 – Registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis par exemple)

« La contribution de la taxe spéciale d'équipement demande à être explicitée, notamment pour déterminer la part réelle des habitants de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ou si la contribution globale des franciliens est retenue. Une inquiétude existe sur l'évolution éventuelle des impôts locaux en lien avec le financement du Grand Paris Express »

« Il y a urgence à améliorer sensiblement et à court terme le réseau de transport francilien par la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, faisant partie intégrante du Nouveau Grand Paris. Pour le Sud du Val-de-Marne, il s'agit notamment de mettre en œuvre les schémas directeurs des RER A, du RER E à l'Est et de la ligne P et de concrétiser le prolongement de la ligne I du métro à Val de Fontenay.

Dans cet objectif, le Conseil départemental demande la mise en place de recettes fiscales complémentaires, conformément aux annonces du Premier Ministre le 6 mars 2013 sur le Nouveau Grand Paris. » (Cf. Courrier 8 du CD 94)

« Une vive préoccupation existe quant aux effectifs de la Société du Grand Paris et il est demandé que les moyens humains pour la bonne réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express soient mobilisés. Les effectifs des opérateurs de transport devront également être suffisants pour garantir la réalisation des études et des travaux relatifs aux interconnexions dans la même temporalité. » (Cf. courrier 8 du CD 94, registre de la préfecture de Seine-Saint-Denis)

*Questions :*

1. *Au regard de la divergence des modèles utilisés (STIF, RATP et DREIA), une information sur le fonctionnement des modèles de trafic, la qualité du calibrage, les hypothèses prises en compte, le détail du calcul qui conduit à la valorisation des effets transports, etc., serait extrêmement précieuse à la commission. Nous vous demandons ainsi de présenter ces divers aspects de manières détaillées et pédagogiques.*
2. *Certains acteurs estiment qu'il conviendrait de se doter un nouveau modèle se substituant aux 3 modèles actuels pour obtenir des estimations plus fiables et plus rapides, répondant aux attentes spécifiques des services de l'État, du STIF et de la RATP. Qu'en pense la SGP ?*
3. *Le CGI demande comment le passage au tarif unique « toutes zones » va influencer le projet. En complément, la commission d'enquête s'interroge sur l'évaluation négative, positive ou neutre sur le TRI de la hausse de 5% du tarif unique envisagée par la Région ?  
Pouvez-vous apporter des réponses à ces deux points ?*
4. *La SGP envisage-t-elle la mise en place d'un observatoire chargé de recueillir toutes les informations disponibles sur les chantiers en cours, afin d'en tirer les conséquences éventuelles sur les coûts des chantiers à venir ?*
5. *La commission d'enquête considère que certains CDT comprennent des projets qui auraient été réalisés indépendamment du Grand Paris Express. Il conviendrait donc de préciser le périmètre d'influence du projet sur l'urbanisation induite. La SGP peut-elle préciser globalement le territoire de l'urbanisation induite par le projet, la prévision d'accroissement démographique et des emplois sur ce périmètre d'ici 2030 et au-delà ?*
6. *Pour évaluer le surcoût, notamment dans le cadre des contre propositions visant à la création d'une gare à Drancy-Centre et/ou l'alternative envisagée de la gare de Pont de Bondy vers Noisy-le-Sec , la SGP peut elle préciser le coût de chaque gare ?*
7. *Le coût du phasage de la mise en service progressive 2025 et 2030 impacte-t-il à la hausse ou à la baisse le coût global HT du projet de la ligne 15 Est (Évolution du coût des emprunts à moyenne ou longue échéance) ?*
8. *La SGP peut-elle expliciter le contenu de la contribution de la taxe spéciale d'équipement et déterminer la part réelle des habitants de Seine-Saint-Denis et du Val-de Marne ?*
9. *La SGP peut-elle apporter des réponses sur les clés de répartition concernant le financement, les contributions, les taxes, l'incidence sur les impôts locaux, mais également les risques liés à l'insuffisance de financement, et ceux sur les risques de déficits d'exploitation ?*
10. *Comment la SGP compte-t-elle à budget, au mieux constant, participer à l'urgence de la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, faisant partie intégrante du Nouveau Grand Paris, dans le cadre de la modernisation des lignes existantes ?*
11. *Les effectifs de la Société du Grand Paris doivent-ils évoluer pour avoir les moyens humains nécessaires à la bonne réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express et comment la SGP peut-elle avoir une influence sur les effectifs des opérateurs de transport pour qu'ils soient suffisants pour garantir la réalisation des études et des travaux relatifs aux interconnexions dans la même temporalité*

**Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

## **Thème 2 : Les effets permanents du projet sur son environnement**

Ces impacts sont de plusieurs natures, et concernent à la fois ceux portant sur l'environnement (espaces verts, paysage, pollution, sous-sol), mais également sur les nuisances sonores ou vibratiles.

6% des observations abordent ce thème, sachant que, selon le découpage retenu, ne sont traités ici que les impacts permanents sur l'environnement.

Se situant loin derrière les très nombreuses observations portant sur des thématiques telles que le tracé ou le chantier, probablement en raison du tracé souterrain du projet, ce thème recouvre malgré tout un champ assez divers de préoccupations exprimées.

- *Les impacts paysagers*

Les observations déposées par le public rejoignent les préoccupations exprimées par l'Autorité environnementale, en particulier en matière d'insertion paysagère des différents ouvrages projetés (émergences des gares, ouvrages annexes, SMR/SMI), le projet ne permettant pas de déterminer avec précision quels seront les impacts du projet, notamment dans des quartiers en pleine mutation urbaine.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

« Il apparaît essentiel de garder et préserver les espaces verts sur les tracés définis et d'en développer autour des tronçons. » (Registre électronique obs. n°114)

« (La ville) souhaite que la SGP s'engage à mettre en place une démarche partenariale lors des phases d'approfondissement du projet de manière à assurer la meilleure intégration possible des OA et des constructions liées à la ligne 15 Est, tant sur le plan urbain qu'architectural, paysager ou technique (notamment la problématique du stationnement). De plus, la ville souhaite que les alignements d'arbres et espaces verts impactés par le projet soient, selon les possibilités techniques de replantation, reconstitués. » (Obs. R1/7, sur le Registre de Rosny-sous-Bois, M. le Maire).

« Incohérences dans les différentes pièces du dossier. Dans le dossier D3 le point 6.7 on parle de travaux à ciel ouvert, puis de construction de couverture légère, puis de partie entièrement couverte? Il est même fait état p.76 d'une charte architecturale, urbaine et paysagère, mais où est-elle dans le dossier? Il est impossible de se faire une idée du type de bâtiment qui sera construit, aucune vue, aucun plan si ce n'est un tout petit bout p.252 du dossier G (étude d'impact) pour nous rassurer! (obs. R1/12 registre de Rosny-sous-Bois).

« Sur les espaces verts: inquiétudes devant le manque d'espaces verts prévus aux abords des installations de la ligne 15... tout arbre abattu ne serait pas replanté, tout espace libre ne serait pas planté??? » (Obs. R1/2, registre en Préfecture 93) :

« Quel sera le paysage du parc de Mulhouse (Places de stationnement)...que deviendra-t-il des espaces verts.. (Obs. R1/5, registre au Perreux)

« ...5. Je suis très surprise que si l'impact visuel sur le paysage du SMR/SMI est jugé moyen on donne en mesure d'évitement le choix d'un projet souterrain ?? alors l'impact visuel des bâtiments construits et de la sortie ouverte du tunnel sera évité par le projet souterrain ??? (voir annexe 1) Dans l'annexe 2 : les nuisances sonores générées par le métro jugées moyen pour l'accès et la circulation des métros vers le SMR/SMI : aucune mesure d'évitement alors que nous sommes en pleine ville !!!! Dans l'annexe 3 : la gestion des déblais pollués en impact fort sur l'entrée du tunnelier, les gares et le SMR/SMI : aucune mesure d'évitement ??? Dans l'annexe 4 : on retrouve les espèces végétales et animales concernées sur le site de la Garenne (soit dit en passant on ne parle pas de celles que l'on trouve dans les jardins des habitations qui seront ou « négociées » ou expropriées), pour le Grand Paris pas de mesure d'évitement, elles sont donc quantités négligeables, un peu comme les habitants puisque nous ne sommes pas en voie d'extinction... » (Obs. 354 du registre électronique)

#### *Questions :*

1. *Insertion environnementale du SMR/SMI : l'implantation de ce futur site industriel à proximité d'une zone pavillonnaire inspire de nombreuses craintes aux riverains. Quels sont les principes d'insertions*



*architecturale et paysagère retenus pour en limiter l'impact ? Des prescriptions particulières seront-elles édictées et regroupées dans un cahier des charges qui sera remis aux futurs concepteurs ?*

2. *Alignements d'arbres et espaces verts : M. le Maire de Rosny sous Bois et plusieurs autres personnes s'interrogent sur leur devenir et souhaitent que les alignements d'arbres et espaces verts impactés soient reconstitués. Pouvez-vous préciser ce qui est prévu à ce sujet ?*
3. *Les gares : quels sont les cahiers de charges prévus pour protéger, restaurer ou améliorer l'environnement paysager de ces sites ?*
4. *Ouvrages annexes : De nombreuses interrogations portent sur les impacts de ces ouvrages situés dans des parcs ou squares : sur Champigny avec les impacts sur le Monument aux morts (OA 745) ou sur la patinoire (OA 744), l'impact de la construction de la gare de Fort d'Aubervilliers sur les jardins familiaux... La ville de Rosny, en particulier, souhaite que la SGP établisse une convention avec la ville afin de garantir la reconstitution des espaces verts et publics impactés par le projet.*
  - *Quelles sont les mesures prises pour limiter l'impact paysager en phase travaux ?*
  - *Quelles sont les restitutions prévues dans tous les cas ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *Les impacts sur la qualité de l'air et la pollution atmosphérique*

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête**

Les questions posées sur la qualité de l'air concernent celle dans les tunnels, au niveau des stations et des rames... et l'évacuation en surface.

La commission d'enquête rejoint les préoccupations exprimées par l'Ae au sujet des émissions générées par les puits de ventilation. En effet, il est rappelé (page 246, pièce G.2) : « Il est donc possible d'observer une augmentation des concentrations en particules fines à proximité immédiate des puits de ventilation », sans plus de précision.

L'Ae recommande ainsi de procéder à une évaluation des impacts sur la santé qui tienne compte de l'exposition des usagers du réseau de transport aux différents aéropolluants, dont les particules fines, susceptibles d'être rencontrés.

La pollution évoquée ici est essentiellement atmosphérique, l'impact sur les nappes et cours d'eau allant être spécifiquement abordée au niveau du dossier loi sur l'eau qui fera l'objet d'études plus spécifiques lorsque les études de maîtrise d'œuvre seront avancées. Ce dossier loi sur l'eau fera l'objet d'une enquête publique ultérieure.

#### *Questions :*

1. *Ce projet de transport en rocade vise à désenclaver les territoires de la petite couronne parisienne et favoriser l'usage des transports en commun afin de réduire les déplacements en voitures particulières générant une importante pollution. Pouvez-vous préciser les réductions prévisionnelles en matière de la pollution atmosphérique lorsque la ligne 15 Est sera mise en service ?*
2. *Quelles sont les mesures envisagées pour réduire les concentrations en particules fines dans les tunnels, sur les quais, et dans les stations ?*
3. *Quelles sont les pollutions générées au niveau des puits de ventilation ?*
4. *Quelles mesures sont envisagées pour les réduire ? Quels sont les modes de filtrage de l'air et des fumées ?*
5. *Quelles seront les pollutions générées par le SMR/SMI ? Quelles mesures sont envisagées pour les limiter ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *Les impacts sur le sous-sol*

Le projet est amené à traverser des zones de marécages, d'argile ou de gypse, pouvant générer des mouvements de terrain qui sont susceptibles d'impacter les bâtis avoisinants. Plusieurs riverains s'en sont inquiétés et demandent des précisions sur les impacts des travaux sur leurs biens et les solutions envisagées pour les éviter.

Comme l'Ae, la commission d'enquête s'interroge sur l'impact sur le sous-sol en phase d'exploitation.

- les caractéristiques géologiques et géotechniques des terrains traversés,
- les risques de retrait / gonflement des argiles, de dissolution du gypse, et la présence d'anciennes carrières,
- les interactions avec les fondations du bâti existant et les réseaux souterrains existants.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

« C'est un projet intéressant mais le souci est le parcours qui sera effectué à travers chaque ville qui n'a pas été assez pensé. Si je prends l'exemple de ma ville de Bondy, j'ai vu que le trajet s'effectuerait sous ma maison, sous le stade (allée de l'étoile) à côté de chez moi et sous les cités pavillonnaires. Ce qui veut dire que de un, quand le métro sera en fonction, cela va provoquer des fissures et des détériorations dans les maisons mais surtout de deux, le trajet n'a pas été réfléchi car en dessous de ce même parcours il y a des marécages. Il faudrait repenser au parcours tout en préservant l'intégrité des maisons qui sont vétustes. Mais surtout il faut penser à la montée des eaux en dessous des pavillons. La preuve, une résidence a été construite non loin (rue Pauline Roger) et du coup, d'avoir creusé, l'eau est montée au premier étage. Je suis née à Bondy y'a 65 ans et c'est un secteur marécageux. L'eau est en dessous des terrains. On va se retrouver avec des surprises style inondations sans compter la détérioration des maisons à chaque vibration des rames de métro. Quand il y a des gros orages, tous les sous sols de pavillons sont inondés (allée de l'étoile) car les canalisations n'ont pas été refaites en fonction du nombre de personnes qui logent en plus en comparaison aux années 50. » (obs. R228, registre électronique).

"Les riverains sont inquiets insistent sur l'identification avant construction de la présence éventuelle d'argile gonflante afin d'éviter effondrement et détérioration..." (obs. R1/22, registre du Perreux).

#### Questions :

1. *Sur Bondy, l'ensemble pavillonnaire dit « La mare de la Veuve » est sur une zone marécageuse traversée par un cours d'eau souterrain, la Dhuis, engendrant de nombreux affaissements faisant naître des inquiétudes légitimes chez les riverains vis-à-vis des vibrations liées à l'exploitation de la ligne. Quelles solutions ou garanties pouvez-vous apporter ? : Est-il envisageable de dévier légèrement le tracé pour éviter cette « zone à risque » par exemple ? Dans le cas où cette option ne puisse pas être retenue, quelles dispositions particulières allez-vous imposer au tunnelier pour traverser la zone marécageuse et les rivières souterraines et en particulier la Dhuis à Bondy et garantir la stabilité des pavillons anciens situés en surface ?*
2. *A Rosny-sous-Bois, le sous-sol argileux au niveau du tunnel d'accès à l'emplacement envisagé pour le futur SMR/SMI provoque également des inquiétudes des riverains, notamment, mais non exclusivement, ceux du 54 avenue de la République dont les fondations sont fragiles. (Avenue de la République, au nord de la rue de la prévoyance.)*
  - *Quel est le trajet précis du tunnel de raccordement depuis la place des Martyrs jusqu'à la place de la Prévoyance ?*
  - *Passera-t-il sous, au droit ou à l'écart des fondations de l'immeuble 54 avenue de la République, ou passera-t-il entre l'avenue de la République et le RER E ?*
  - *Est-il possible d'éviter cet immeuble de 5 étages fragile ?*
  - *Quelles seront les protections mises en œuvre pour garantir la pérennité du bien et des pavillons voisins ?*

3. *D'une manière générale, les différentes « zones à risque » sur le linéaire complet du projet sont-elles d'ores et déjà identifiées et quelles solutions sont envisagées ?*

**Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *Les impacts sonores et liés aux vibrations*

La commission d'enquête rejoint les préoccupations du public et de l'Autorité environnementale relatives aux nuisances vibratoires et sonores en phase d'exploitation et demande que soit complété et précisé ce qui sera mis en œuvre pour limiter ces impacts pour les habitations voisines.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête, complétées par celles de la commission d'enquête**

« ...préciser les raisons ayant conduit au choix des seuils vibratoires retenus pour prendre en compte la gêne et les dommages que ce type de projet peut entraîner, et de prendre l'engagement de ne pas dépasser ces seuils, en mobilisant toutes les techniques pertinentes. » Autorité environnementale

« Je suis pour le projet mais compter vous faire quelque chose pour le bruit? Mon quartier subit les nuisances sonores du fait de la route et de la voie de chemin de fer ...ci-joint la carte du bruit de la voie routière et Sncf/RER où la ligne 15 passera pour arriver du Perreux à Val de Fontenay » (Obs. 276 du registre électronique, avec Pièce jointe avec carte Le Perreux-Fontenay.).

« Attention à prendre en compte la protection des habitations autour de la ligne de chemin de fer où passera la ligne 15 Il est indispensable que des murs antibruit soient prévus... » (Obs. 65 du registre électronique)

« C'est un projet intéressant mais le souci est le parcours qui sera effectué à travers chaque ville qui n'a pas été assez pensé. Si je prends l'exemple de ma ville de Bondy, j'ai vu que le trajet s'effectuerait sous ma maison, sous le stade (allée de l'étoile) à côté de chez moi et sous les cités pavillonnaires. Ce qui veut dire que de un, quand le métro sera en fonction, cela va provoquer des fissures et des détériorations dans les maisons mais surtout de deux, le trajet n'a pas été réfléchi car en dessous de ce même parcours il y a des marécages. » (Obs. 228 du registre électronique, Habitante de Bondy

« ...pour le site de maintenance: ... des zones "tampon" aménagées en terrain naturel sont -elles prévues pour atténuer le bruit ? » (obs. 33 du registre électronique).

« Cette structure de maintenance va avoir un impact encore plus important qu'une gare qui fera l'objet d'enquête spécifique puisque exclue de la présente enquête. Pourquoi n'est-ce pas le cas pour le site du SMR/SMI ? Il est indiqué que les activités bruyantes du SMR seront effectuées dans des bâtiments fermés, il semble que cela ne soit pas du tout le cas pour l'activité du SMI. Pourtant, cette activité est générative de la plus grande nuisance sonore puisque les convois de maintenance des infrastructures ne pourront partir qu'à la fin de l'exploitation de la ligne, soit 1 heure 15 du matin en semaine et 2 heures 15 le week-end. Ce bruit en pleine nuit si près des habitants des pavillons et immeubles situés juste à côté du site de la Garenne ou en face dans la zone pavillonnaire ou dans la zone résidentielle des immeubles de Mare Huguet et des longues Raies - soit plusieurs milliers de personnes - est tout simplement impensable! Au vue de tous ces éléments il ne peut y avoir une déclaration d'Utilité Publique pour le site de la Garenne sans une véritable enquête spécifique comme pour les gares de la ligne 15 Est. » (Obs. R1/12, registre de Rosny-sous-Bois).

#### *Questions :*

1. *Pouvez-vous préciser les raisons ayant conduit au choix des seuils vibratoires retenus pour prendre en compte la gêne et les dommages que ce type de projet peut entraîner ?*
2. *Pouvez-vous prendre l'engagement de ne pas dépasser ces seuils, en mobilisant toutes les techniques pertinentes ?*
3. *Quelles sont dispositions prises pour se prémunir contre les vibrations ?*
4. *Quelles sont les mesures prises pour protéger les riverains des bruits engendrés par la circulation des rames ?*
5. *Fonctionnement du SMR/SMI : quelles nuisances pour l'environnement proche et quelles mesures sont envisagées pour réduire les impacts sonores et vibratiles : sur le SMR/SMI, au niveau des propriétés impactées ?*

6. *Quelles mesures sont envisagées pour réduire le bruit des ventilateurs au niveau des ouvrages annexes ?*

**Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

### **Thème 3 : Les travaux : calendrier, impacts temporaires**

Ce thème a mobilisé 19 % des observations et il a été largement abordé au cours des réunions publiques sur Fontenay et Aubervilliers..

- *Généralités*

Les impacts et nuisances liés à la phase chantier doivent être anticipés et partagés avec toutes les collectivités concernées. Toutes les mesures conservatoires devront être mises en place afin de réduire au maximum les nuisances environnementales et les impacts sur le cadre de vie des riverains. (Cf. Registre électronique - courrier 8 du CD 94)

De nombreuses questions concernant les nuisances causées aux riverains pendant les travaux ont été posées, principalement par les habitants d'Aubervilliers, de Bondy, de Rosny-sous-Bois mais également Aubervilliers ... :

- maintien de la circulation dans les deux sens;
- maintien des possibilités de stationnement ;
- accès aux immeubles et aux parkings ;
- accès aux commerces et équipements publics et maintien du commerce temporaire comme le marché de Bondy et le parking nécessaire pour les « forains » ;
- continuité des pistes cyclables ;
- baisse avérée du chiffre d'affaires
- clauses sociales d'insertions envers les populations et entreprises locales

#### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et des questions posées par la commission d'enquête**

« Ce chantier de grande ampleur doit être conduit avec une attention portée à la vie locale, notamment des villes de Saint-Denis et Aubervilliers directement concernées: limiter à la source le bruit du chantier et les nuisances est un impératif, préserver les commerces et les activités économiques, s'assurer que les autres projets de logements et d'équipements, puissent se développer pendant le chantier du métro. L'utilisation du canal pour évacuer les déblais du métro est une nécessité » (Obs. électronique 359 - Plaine Commune).

« Les impacts des travaux sur l'activité des entreprises devront être maîtrisés. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Île-de-France (CCI Paris Île-de-France) salue à ce titre l'engagement déterminant de la SGP dans ce domaine et rappelle son implication dans l'accompagnement des entreprises et commerces impactés par les travaux de réalisation de la ligne 15 sud. » (Cf. Obs. électronique 360 – CCI IDF).

De nombreuses collectivités et associations (conseils départementaux, ville de Rosny, territoire Est Ensemble, Orbyval...) souhaitent que les marchés à venir de la SGP incluent des clauses sociales d'insertion et soient accessibles aux petites et moyennes entreprises locales, notamment par le biais des politiques départementales en faveur de l'insertion.

« La ville de Rosny-sous-Bois estime opportun l'intégration dans les appels d'offres de maîtrise d'œuvre, d'une clause particulière d'insertion professionnelle pour permettre aux entreprises locales et aux habitants des villes concernées d'avoir accès en priorité aux emplois créés (jeunes et moins jeunes, en situation de handicap) lors des phases de travaux. »(Cf. Obs. R1/7- Rosny-sous-Bois, courrier de M le Maire)

« Il faut faire en sorte que les emplois induits restent français et ne soient pas trustés par des travailleurs détachés » (Obs. électronique 82)

« La coordination des chantiers à venir est un enjeu fort sur lequel le Département de la Seine Saint-Denis sera particulièrement vigilants et notamment, ceux qui sont liés à la candidature aux JO 2024. » (Courrier 12 - Pref 93)

« Le Grand Paris est une belle avancée pour Champigny, mais les nuisances ont déjà débuté depuis avril 2015. Plus de places de stationnement obligée de louer un box d'où un coût supplémentaire. Les commerçants vont être indemnisés mais pour les riverains !! »(Obs. électronique 285)

« Depuis mai 2015, la construction du puits du Boulevard Anatole France (ligne 14) a débuté sur Saint Ouen et ce chantier est encore actif ce jour et est l'objet de fortes nuisances.

La résidence des 13 à 17 Boulevard Finot est voisine d'une parcelle fortement boisée et peuplée de nombreux oiseaux. Il y a des jeunes enfants et des personnes malades dans la résidence, tous redoutent l'installation d'un chantier long avec très fortes nuisances : poussière, bruits, vibration et déplacement de nombreux camions. » (Cf. Obs. 1/2 – Registre de Saint-Denis).

« Quelles sont les dispositions prises pour que le chantier soit supportable pour les habitants au niveau de la gare d'Aubervilliers, 2 bâtiments vont être détruits? Quels sont les projets de relogement ? Le maintien des habitants du 3 Ferragus dans l'immeuble sera-t-il compatible avec les travaux ? Quelles mesures d'accompagnement ? Quelle place accordée aux espaces verts ? Quelle implantation des arrêts bus est-elle envisagée ? » (Obs. 320 courrier électronique)

« Pourquoi faire passer cette ligne sous une zone pavillonnaire et creuser un puits dans le parc de la "Mare de la Veuve" ? Dans ce quartier les maisons sont sur pilotis. Les habitants ont très peur des nuisances pendant les travaux et (ensuite en mise en service), alors que Bondy possède déjà le tram et le RER. De l'eau passe sous nos maisons. Pourquoi ne pas faire passer cette nouvelle ligne sous le collège Marcel Dassault ? Projet non viable en l'état. » (Obs. R1/6 Bondy)

### *Questions :*

- 1. La circulation des véhicules (y compris les bus) dans les deux sens sera-t-elle maintenue pendant la phase de travaux, en particulier sur la commune d'Aubervilliers où la construction de la gare devrait se faire par demi-chaussées ? De façon générale, il en est de même pour le maintien du stationnement. Pouvez-vous préciser l'impact des travaux sur la circulation et sur le stationnement, en général sur la ligne et sur les points particuliers évoqués (mairie d'Aubervilliers et autres points sensibles identifiés dès à présent) ?*
- 2. Pouvez-vous indiquer les dispositions prises pour le maintien des accès aux immeubles, parkings privés, commerces et autres établissements. En particulier, également, que sera-t-il prévu pour l'immeuble situé au 3 rue Ferragus à Aubervilliers ?*
- 3. Pouvez-vous préciser sur l'ensemble des sites concernés (Gares mais également OA), les dispositions prises pour supprimer ou limiter les nuisances induites par le chantier (bruits, vibrations, poussières, pollution...).*
- 4. Sera-t-il mis en place une concertation avec les riverains, d'un médiateur, d'une "maison de projet" ?*
- 5. En conséquence, comment pourront se gérer, au fil de l'eau (les habitants ne pouvant pas et ne souhaitant pas rester dans des habitations devenues « précaires »), des désordres pouvant apparaître sur les constructions pendant les travaux ?*
- 6. Les commerçants impactés au niveau de leur chiffre d'affaires pourront-ils saisir une commission de règlement amiable pendant les travaux ou à l'issue de ceux-ci, l'avenir de leur commerce pouvant être mis en danger avant la fin des travaux ? Une indemnisation proportionnelle aux nuisances induites (accès à leur immeuble, parking (nécessitant l'éventuelle location de box), et la perte de jouissance du cadre de vie est-elle prévue pour les non professionnels (riverains) ?*
- 7. Comment sont intégrés les développements des communes concernées vis-à-vis d'autres projets de logements et d'équipements, et qu'ils puissent se développer pendant le chantier du métro ?*
- 8. Quelles dispositions minimales la SGP compte-t-elle prendre, dans les appels d'offre, pour valoriser les entreprises locales et les impliquer dans une démarche visant à dynamiser l'emploi des habitants des communes traversées ?*
- 9. Comment envisagez-vous de mieux informer et au plus tôt, les riverains et commerçants, des travaux sur voirie en fonction de l'avancement des travaux ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**



- *Le calendrier et le planning*

**Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête**

« La ligne 15 Est doit être réalisée le plus rapidement possible et en une seule phase, afin d'achever le bouclage complet de la rocade de la ligne 15, de contribuer au rééquilibrage Est-Ouest en Île-de-France et de décharger le réseau existant (Lignes A et E du RER) ». (Cf. Courrier 8 du CD 94)

« Le premier maître d'ouvrage qui devra démarrer ses travaux pour la réalisation du prolongement de la ligne 1 du métro (porté par le STIF et la RATP) et pour la ligne 15 Est (portée par la Société du Grand Paris) réalise l'ensemble du génie civil de la double-gare de Val de Fontenay pour limiter les nuisances ». (Cf. Registre Courrier 8 du CD 94)

« Une optimisation de la réalisation des lignes 15 Sud et 15 Est qui se rejoignent à Champigny-sur-Marne, en recherchant à anticiper les besoins de la ligne 15 Est dans le cadre du chantier de la gare de Champigny Centre et de l'ouvrage d'entonnement, et à réduire les impacts de ces deux grands chantiers pour les riverains. » (Cf. Courrier 8 du CD 94)

« La préfecture note que la ligne 15 est mise en service en 2025, soit 3 ans seulement après celle de la ligne 11 à Rosny Bois Perrier. Pourtant aucune interactions ne sont envisagées entre les 2...ne pourrait on pas réaliser les 2 stations ligne 11 et ligne 15 en même temps » (Cf. Obs. R1/2 - Préfecture de Seine St Denis)

« Les habitants et élus de Plaine Commune ont fait valoir et su convaincre l'État de la nécessité d'investir dans un réseau de transport efficace. Les 4 stations de la ligne 15 Est s'inscrivent dans les 7 gares nouvelles du métro du Grand Paris dont Plaine Commune attend l'ouverture dans le respect du calendrier imparti. » (Obs. électronique 359 - Plaine Commune)

« La CCI Paris Île-de-France appelle à garantir le calendrier de réalisation de la ligne 15 Est et le bouclage de la rocade ligne 15. Il est par ailleurs indispensable de sanctuariser le financement du projet, cette question ayant un impact direct sur le calendrier.

Il est également essentiel d'assurer une coordination étroite avec les autres acteurs des transports et de l'aménagement, en termes de phasage des calendriers notamment. Ainsi, les projets de pôles multimodaux et d'aménagement autour des gares devront être pris en compte pour assurer la bonne insertion de la ligne 15 Est sur ces territoires. » (Cf. Obs. électronique 360 – CCI IDF)

« Ce projet est essentiel pour le développement de la région. Il faudrait que les deux tronçons de la 15 Est soient terminés en même temps, soit en 2025. Une centralisation des tunneliers au Val de Fontenay avec une machine vers le Nord et une autre vers le Sud permettrait cette unité de temps pour les deux chantiers. » (Obs. électronique 5)

*Questions :*

1. *Pourquoi une mise en service en 2 temps, 2025 puis 2030 ? Pourquoi pas en une seule fois en 2025 pour assurer au plus tôt l'aspect rocade de la ligne (problèmes techniques et/ou capacité de financement) ?*
2. *La ligne 15 est mise en service en 2025, soit 3 ans seulement après celle de la ligne 11 à Rosny Bois Perrier, pourtant ne pourrait on pas réaliser les 2 stations ligne 11 et ligne 15 en même temps? Pourtant aucunes interactions ne sont envisagées ne sont envisagées entre les 2 ... ne pourrait-on pas réaliser les 2 stations ligne et ligne 15 en même temps ? (Obs. R1/2 – Registre Préfecture de Seine-Saint-Denis)*
3. *Comment comptez-vous intégrer la réalisation de l'ensemble du génie civil de la double-gare de Val de Fontenay pour limiter les nuisances en coordination avec les travaux du prolongement de la ligne 1 du métro (porté par le STIF et la RATP) ?*
4. *Malgré la contrainte d'évacuation des déblais, une centralisation des tunneliers au Val de Fontenay avec une machine vers le Nord et une autre vers le Sud qui permettrait une unité de temps pour les deux chantiers est-elle envisageable et techniquement possible ?*

5. *Une mise en service concomitante avec celle du prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay est-elle envisagée et/ou envisageable ?*
6. *Comment vont se réaliser les travaux le long du tracé : selon l'avancée ? A partir de quand les riverains du tracé seront-ils impactés, et surtout pendant combien de temps ?*
7. *Quels calendriers d'intervention sont prévus au niveau des gares ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *Les ouvrages annexes (OA)*

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête**

Loin d'être mineurs, les impacts des ouvrages pendant leur phase travaux inquiètent les riverains qui sollicitent une information plus importantes sur les gênes allant être occasionnées et les mesures envisagées pour les réduire.

#### *Questions :*

1. *Quelle est l'emprise type ou moyenne des chantiers pour les ouvrages annexes durant les travaux?*
2. *Combien de temps en moyenne dure le chantier avant de rendre le site aux utilisateurs habituels ?*
3. *Quelles sont les amplitudes horaires maximales envisagées pour ces travaux ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- Le SMI/SMR

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête**

« Le tunnel de raccordement débouchera rue de la Prévoyance: un passage qui permet la continuité urbaine entre les quartiers situés à l'est et à l'ouest des voies de chemin de fer. La suppression de la rue de la Prévoyance serait un facteur de dégradation de la circulation et d'accroissement de la pollution de l'air. Le passage sera-t-il rétabli? Combien de temps sera-t-il fermé pendant les travaux? Le tunnel sera de plus en plus proche de la surface à mesure qu'il s'approchera de la rue de la Prévoyance. Les risques et les nuisances seront-ils maîtrisés, pendant les travaux et dans la phase d'exploitation ? » (Cf. Obs. R1/6 registre de Rosny-sous-)

« Demande d'avoir des précisions sur les limites du chantier et sur le type les types de travaux, et quels seront les impacts sur la vie du quartier et de préciser quelles seront les mesures compensatoires ».(Cf. Obs. R1/2 Rosny)

« Quelles sont les conséquences de la sortie prévue rue de la prévoyance? La rue sera-t-elle fermée? Cette rue est très utilisée par les habitants. Pourquoi ne pas faire sortir le tunnel à proximité immédiate du site de maintenance? Pourquoi le tracé du métro entre Val de Fontenay et Rosny ne suit-il pas la voie existante et passe sous des bâtiments existants? Les pavillons av Jean Jaurès sont anciens. » (Cf. Obs. R1/4 registre de Rosny-sous-Bois).

#### *Questions :*

1. *Quelle solution est-elle envisager pour pallier la fermeture de la rue de la Prévoyance durant la réalisation du tunnel de raccordement au site du SMR/SMI ? Sera-t-elle rétablie à l'issue des travaux ?*
2. *Est-il envisageable de décaler la sortie du tunnel vers le SMR/SMI pour éviter la rue de la prévoyance ? Pourquoi une réalisation une tranchée ouverte ?*
3. *Les riverains ont manifesté leur inquiétude sur l'aspect du tunnel d'accès au SMR : une fois les travaux terminés, ce tunnel sera t-il à l'air libre lorsqu'il arrivera au niveau du sol ou sera t-il fermé ?*
4. *Pouvez-vous préciser l'emprise chantier du SMR/SMI et la nature des travaux prévus ?*
5. *A quels impacts les riverains doivent-ils s'attendre (poussière, vibration, bruit, circulation et évacuation des déblais)? Quelles mesures seront prises pour en limiter les impacts ?*
6. *Quelles sont les impacts et solutions mises en œuvre pour garantir la stabilité du sous-sol et des bâtiments en phase travaux ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *Les impacts-sur le réseau routier*

**Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête**

« La mairie de Bondy tient à rappeler que les travaux qui vont être menés sur la gare de Bondy et son ouvrage annexe vont générer beaucoup de nuisances pour les riverains habitués à vivre dans un quartier pavillonnaire calme et rappelle également que la suppression du second ouvrage annexe, initialement prévu avenue de Rosny, permet de réaliser des économies non négligeables.

Dans le but de réduire au maximum les nuisances pour les usagers actuels de la gare ainsi que pour les riverains, il est indispensable que le pont de la rue Salengro (sur la voie ferrée) soit élargi. En effet, l'amélioration de la fluidité du trafic permettra d'apporter du mieux vivre à ce quartier qui regroupe environ 10 000 habitants et qui va supporter de nombreuses nuisances durant plusieurs années (passages, bruit et stationnement des camions, bruit des travaux etc.). De plus, l'ouvrage annexe conservé se situe dans le parc de la Mare à la Veuve, au cœur de ce quartier. » (Cf. Courrier de Mme la Maire)

« Le fonctionnement du réseau de transports en commun pendant les chantiers revêt un fort enjeu. » (Cf. Courrier 8 du Conseil Départemental 94)

« Par ailleurs, la gestion de l'interface avec le réseau routier devra être exemplaire, notamment en phase de travaux, afin de limiter les impacts de l'arrivée de la ligne sur les circulations. Les circuits d'évacuation et d'approvisionnement des chantiers par voie routière devront ainsi être détaillés. Enfin, les impacts des travaux sur l'activité des entreprises devront être maîtrisés. » (Cf. Obs. électronique 360 - CCI IDF)

« Le syndicat des copropriétaires du centre commercial Rosny 2 prend bonne note de l'abandon de la variante 1 au profit de la variante 2 dont le tracé et l'emprise des gares ne devraient pas porter atteinte au foncier du centre commercial. et exprime son inquiétude quant à la perte de visibilité et/ou d'accessibilité du tunnel d'accès entre le quartier de Bois Perrier et le centre commercial lors de la phase travaux puis une fois l'ouvrage construit. En effet, cet accès, n'est pas réservé aux seuls usagers des transports en commun situés à proximité. Il est accessible à tous et représente un lien direct essentiel entre le centre commercial et ses abords immédiats. L'entrée porte 6, faisant face à cet accès, totalise en 2015 plus de 27% des flux, soit plus de 4 millions de visites. Il est donc primordial, à tout moment du chantier, et dans les aménagements définitifs d'assurer un lien permanent sous les voies de chemin de fer, accessible et visible de tous, en lieu et place de l'accès existant, si celui-ci était amené à être modifié, pour quelque raison que ce soit et demande de veiller à ce que cet accès ouvert à tous ne soit pas impacté par les travaux et les futurs aménagements. » (Obs. R1/13 Rosny).

*Questions :*

1. *Comment envisager-vous la gestion de l'interface avec le réseau routier ?*
2. *Comment seront suivies et coordonnées les déviations à mettre éventuellement en place en place ?*
3. *Quel sera l'impact sur la circulation automobile dans les différentes communes, les situations locales étant très différentes, pendant les travaux en particulier à proximité des gares ?*
4. *Les bouchons considérables sur A 86 et peuvent entraver les camions emportant les déblais des solutions alternatives à l'utilisation des réseaux autoroutiers et autres voies rapides sont-elles envisagées ? A défaut l'option visant une réduction du parcours des camions pour rejoindre l'A 86 y compris en envisageant des accès directs dédiés au chantier, sur A 86, a-t-elle été envisagée et éventuellement susceptible d'être financée ?*
5. *Comment envisagez-vous de mieux informer et au plus tôt, les riverains et commerçants, des travaux sur voirie en fonction de l'avancement des travaux ?*
6. *Des dispositions particulières seront-elles prises pour assurer l'accès au centre commercial Rosny 2 pendant les travaux ?*

**Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *Les gravats et leur évacuation*

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête**

« L'association Bondy Écologie est inquiète au sujet du tonnage des déchets évoqués et sur leur nature. Par exemple au niveau du Pont de Bondy, 31 % de déchets sont inertes avec un pourcentage élevé de pollués. Il semble que le réemploi de la totalité des déchets non pollués n'est pas vraiment maîtrisé et en ce qui concerne le tri : Quelle est la garantie que des déchets pollués ne se retrouvent pas dans nos parcs ou espaces verts ? » (Cf. Obs. R1/5 Bondy)

« Sur Rosny, il est indispensable de faire évacuer les gravats par voie mécanique dans le tunnel (tapis roulant), puis ferroviaire ou fluvial. Aucun camion en zone urbaine ou pavillonnaire. » (Cf. Obs. 347 - registre électronique)

« Les déblais générés par le creusement des tunnels et des gares seront en grande partie issus de sols gypsifères. Il est nécessaire de mettre en œuvre, avec les industriels du plâtre, grâce à la proximité des unités de production, comme l'usine Placoplatre de Vaujours, les moyens permettant de traiter de manière pertinente ces déblais gypsifères, et préserver ainsi les ressources naturelles des territoires proches de Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne. Dans sa réponse à l'Autorité Environnementale, la SGP affirme vouloir s'inscrire dans une démarche de valorisation des déchets, favorisant un réemploi ou une filière de valorisation avant un dernier recours généralement orienté vers le/un stockage définitif. Le chantier de la ligne 15 Est devrait ainsi être l'opportunité de mettre en œuvre ces intentions. » (Cf. Obs. 348 - Environnement 93 - Registre électronique).

« Les adaptations et mises à jour du Schéma directeur d'évacuation des déblais devront se faire en pleine concertation avec les collectivités et en privilégiant toujours le transport alternatif à la route. » (Cf. Courrier 8 du CD 94)

« L'évacuation des déblais des tunneliers insérés à Val de Fontenay par la route et au regard du volume de camions concernés, du fonctionnement du pôle de transport de Val de Fontenay et du futur tramway T1prolongé et des nuisances pour les riverains du pôle, la réduction du parcours de ces camions pour rejoindre l'A86 devra être recherchée, y compris en envisageant la création d'accès directs dédiés au chantier sur l'A86. » (Cf. Courrier 8 du CD 94)

« Pour les travaux sur la gare de Bondy, il est souhaité également que soit étudiée la possibilité d'évacuer les déblais par voie ferrée. Des études complémentaires devront être menées afin d'apporter des réponses techniques à la faisabilité de ce mode de transport des déchets. » (Cf. Courrier de Mme la Maire)

#### *Questions*

1. *Quant à l'évacuation des déblais et vis-à-vis de l'objectif, affiché au départ par le STIF, fixant à plus de 50% l'utilisation de circuits alternatifs à la route :*

*Quels sont les engagements actuellement à l'ordre du jour ? En particulier pour les points suivants :*

- 1) *La situation de la négociation avec les Voies Navigables de France (VNF) et éventuellement un engagement ferme de celles-ci pour l'utilisation des canaux de Saint-Denis et de l'Ourcq.*
  - 2) *La situation de la négociation avec la SNCF-Réseau pour l'utilisation des voies ferrées utilisées ou utilisables (voies délaissées) comme par exemple pour le site de la gare de Bondy ? Une justification plus complète et précise a-t-elle été sollicitée auprès de SNCF-Réseau pour son refus (cf. le site de Clamart autorisé à terme) ?*
2. *De façon plus globale, en cas d'évacuation des déblais par voie routière quelles mesures visant à limiter les impacts sur la circulation sont-ils prévus ? Le cas particulier de l'évacuation sur le site de la gare de Bondy par voies routières est symptomatique. En effet, si l'option ferroviaire est à terme impossible, il faut noter que la commune de Bondy est totalement opposée au deuxième scénario alternatif d'évacuation par la route proposée par la SGP : circulation dans des petites rues dans une zone pavillonnaire paisible.*

*La première option, envisagée par la SGP, est l'utilisation du pont, situé rue Salengro, qui ne dispose pas d'un gabarit ni d'une structure propre à supporter des rotations importantes de poids lourds. Pour valider*

*ce projet, la commune demande la reprise de cet ouvrage tout en maintenant la circulation qui est indispensable pour maintenir la liaison entre les deux parties de la ville au-dessus des voies ferrées.*

*La SGP peut-elle, dans le cadre du projet global, financièrement et avant les premiers travaux sur la gare, s'engager à rénover ce pont pour le rendre compatible, à défaut de l'utilisation du réseau ferré ?*

- 3. Dans le cas où de camions seraient nécessaires pour évacuer les déblais quand les voies d'eau et le rail ne peuvent être utilisés, pouvez-vous préciser chantier par chantier le volume, les rotations, et les horaires de mise en œuvre ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *Les eaux et l'assainissement*

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et complétées par des interrogations de la commission d'enquête**

Les conseils départementaux de Seine-Saint-Denis et du Val de Marne attirent tous deux l'attention de la SGP sur la nécessité de mettre à jour et de coordonner les travaux avec les gestionnaires des réseaux :

- « L'étude d'impact est incomplète au niveau du réseau départemental d'assainissement pour lequel il existe Réseaux départementaux d'assainissement : un règlement : la Société du Grand Paris devra prendre en compte les contraintes et prescriptions. Une synchronisation avec le réseau du SIAAP, au niveau régional, sera nécessaire afin d'étudier, notamment le temps des travaux, des reports vers des ouvrages non sollicités par ailleurs, compte tenu de tous les projets du Nouveau Grand Paris. (courier 12 du 27/06/16, Registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis). »
- « Le projet devra prendre en considération les impacts sur les ouvrages d'assainissement des rejets des eaux d'exhaure en phase définitive, de façon à ne pas perturber la desserte des usagers et à ne pas générer des non conformités vis à vis de la nouvelle réglementation en vigueur sur l'auto surveillance des rejets du système d'assainissement. » (Cf. Courrier 8 du CD 94)

Sur Bondy, l'ensemble pavillonnaire dit « La mare de la Veuve » est sur une zone marécageuse traversée par un cours d'eau souterrain la Dhuis, engendrant de nombreux affaissement et qui conduit à des inquiétudes légitimes des riverains vis-à-vis des opérations liées aux travaux (Cf. Obs.. R1/3, R1/6 et R1/7 sur le registre de Bondy)

#### *Questions :*

1. *Quelles réponses pouvez-vous apporter sur la synchronisation, avec les responsables régionaux et/ou départementaux, concernant le maintien efficace d'un assainissement suffisant ?*
2. *Comment envisage la SGP, l'élimination des eaux d'exhaure pendant les travaux (éventuellement par les réseaux d'assainissement nécessitant des conventions) ?*
3. *Concernant « La mare de la Veuve », quelles solutions ou garanties pouvez-vous apporter : Possibilité de dévier légèrement le tracé pour éviter cette « zone à risque » par exemple ? Dans le cas où cette option ne puisse pas être retenue, quelles dispositions particulières allez-vous imposer au tunnelier pour traverser la zone marécageuse et la rivière souterraine la Dhuis et garantir la stabilité des pavillons anciens situés en surface ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**



#### **Thème 4 : L'articulation avec les autres modes de déplacement »**

Ce thème examine l'articulation entre la future ligne 15 Est et l'ensemble des autres modes de déplacement, souterrain ou de surface : la circulation automobile, le stationnement, y compris pour le rabattement, l'intermodalité avec les modes de transport lourd ou de surface et les modes actifs - piétons et cycles.

Ce thème totalise environ 23% des observations exprimées.

L'intermodalité apparaît la préoccupation majeure, mais avec une forte mobilisation se dessine également en faveur des modes actifs, et tout particulièrement les aménagements cyclables. Enfin, l'impact sur la circulation, et en particulier celui sur le stationnement est interrogé.

- *La circulation automobile*

L'impact permanent du projet sur la circulation automobile est globalement de deux ordres :

- En tant que projet de transport en commun lourd, la ligne 15 Est vise à désenclaver les territoires de l'Est francilien en réduisant l'usage de la voiture et donc globalement le trafic automobile sur les territoires de l'Est francilien ;
- Plus spécifiquement le projet de la ligne 15 Est va avoir un impact sur la circulation des véhicules plus spécifiquement aux abords des gares.

#### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

« ...La page 238 de l'étude d'impact pièce G2, la problématique du rabattement en véhicules particuliers vers ces nouvelles structures est évoqué. Il sera donc important de prendre en considération que les rues des marais, du bois Galon, Louis Auroux et l'avenue de Lattre de Tassigny et de réfléchir l'aménagement de la circulation dans cette zone. Sur les abords de l'avenue de Lattre de Tassigny la réduction des nuisances sonores liée au trafic routier qui sera densifié par l'arrivée de la ligne 15 et du tram T1, ne serait-ce que pour le rabattement, doit être pris en compte en prévoyant la mise en place de murs antibruit sur les abords de l'avenue (nuisances) pour le développement que souhaite la commune. » (Obs. 311 du registre électronique).

« Globalement le projet est plutôt positif, il serait mieux que le projet soit plus aérien et moins souterrain afin de rendre ce métro plus agréable et donc attractif. Cet investissement massif d'argent public ne prendra tout son sens que s'il est accompagné d'une vraie politique de diminution de la circulation motorisée et des nuisances associées et permettra de développer un urbanisme convivial, offrant des places publiques, des équipements, de la ville. » (Obs. 363 du registre électronique).

« ...Impact sur l'environnement et la circulation autour des gares, mal étudiés ... » (obs. R1/9, registre de Fontenay-sous-Bois)

« (...) Au-delà des effets démographiques et économiques attendus, il est nécessaire que ce projet porte une véritable ambition en matière de responsabilité sociétale et environnementale des entreprises engagées dans le processus de construction. (...)2/ Pour les équipements publics associés :(...) limitation de la présence des voitures avec les seules places «dépose minute» - opportunité ou pas de créer des places de parking aux alentours pour favoriser l'utilisation des transports en commun avec un risque d'effet d'aubaine pour les habitants venant de la Seine-et-Marne. « (Obs. 365 du registre électronique, Mme Adomo Maire adjointe de Champigny Conseillère territoriale).

« Soutien de la Ville au projet qui sera un levier au regard de nombreux aménagements en projets, autour de quatre pôles d'échange de transports en commun existants ou avenir ( Pôles Pablo Picasso, Pôle Drancy-Bobigny, Pôle de la Folie, Pôle du pont de Bondy), Pour ce qui concerne l'intégration du projet dans son environnement: il va impacter le stationnement qui devra donc être étudié pour prévoir des solutions de mobilité douce à même de limiter l'usage de l'automobile...» (Obs. R1/1, registre de Bobigny, Avis de la Ville de Bobigny, au 24 juin 2016,)

*Questions :*

1. *Quels seront les incidences du projet sur la circulation automobile au niveau des pôles gares, notamment sur Bobigny ? Quelles orientations sont prévues dans les cahiers des charges des pôles gares?*
2. *Quelle place sera accordée aux Autolib ?*

**Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *Le stationnement, y compris pour le rabattement*

Même si la ligne 15 Est doit, à priori, réduire l'usage de la voiture dans les déplacements de la population, celle-ci ne peut être effective sans un rabattement efficace vers ses gares, par des transports de surface, des modes actifs privilégiés, mais également des parcs de stationnement de rabattement, en particulier dans les zones les moins urbanisées.

L'équilibre est difficile à trouver, entre la nécessité de pouvoir accéder aux gares de la ligne 15 Est sans autres possibilités offertes de rabattement et l'appel d'air que des places disponibles peut faire, générant ainsi sur les quartiers concernés, des nuisances importantes qui viennent contrarier l'impact positif que doit avoir l'arrivée d'un nouveau transport en commun de grande capacité.

Les observations déposées traduisent ainsi cette ambivalence. (Obs. R1/1, registre de Bobigny, Avis de la ville de Bobigny).

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

« Peut-on prévoir, pour les emplacements au plus près des gares, des places « dépose minute » ? » (Registre électronique obs.365).

« Vivement la mise en service (en 2022 ?) de la ligne 15 et des autres...Moins de voitures de bouchons de pollution...Prévoir des espaces de stationnement (voitures, motos, vélos) à proximité des gares. » (Obs. 48 du registre électronique).

« Soutien de la Ville au projet qui sera un levier au regard de nombreux aménagements en projets, autour de quatre pôles d'échange de transports en commun existants ou avenir ( Pôles Pablo Picasso, Pôle Drancy-Bobigny, Pôle de la Folie, Pôle du pont de Bondy), Pour ce qui concerne l'intégration du projet dans son environnement: il va impacter le stationnement qui devra donc être étudié pour prévoir des solutions de mobilité douce à même de limiter l'usage de l'automobile...» (Obs. R1/1, registre de Bobigny, Avis de la Ville de Bobigny, au 24 juin 2016,)

#### *Questions :*

1. *Certains habitants s'inquiètent de l'absence de parkings ou de parkings de faible capacité autour des gares. Qu'est-il prévu pour les automobilistes qui veulent emprunter la ligne 15 Est ? Y aura-t-il des stationnements prévus à proximité immédiate des gares, des places « dépose minute » ? (registre électronique obs.365).*
2. *Capacités de stationnement au niveau des gares et en particulier pour la ville d'Aubervilliers (Mairie/Fort): quelles modifications sont-elles prévues ?*
3. *Les places de stationnement qui seront supprimées pendant les phases de travaux seront-elles restituées ensuite, éventuellement sous d'autres formes souterraines et/ ou silos ?*

*En particulier : quel est le devenir du stationnement-parc de Mulhouse au Perreux (obs. R1/13 au Perreux) et de celui du marché à la gare de Bondy (courrier 1 de la mairie de Bondy) ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *L'intermodalité*

Toutes les gares de la ligne 15 Est du grand Paris, assurent une correspondance avec un ou plusieurs autre(s) mode(s) de transport existant, ou en projet : RER, métros, tramways, bus... notamment pour les gares de raccordement à la ligne 15 : Saint-Denis-Pleyel et Champigny centre. Ainsi :

- En Gare « Stade de France » : le RER B, le Tramway T8 (dont le prolongement est en projet) et diverses lignes de bus.
- En Gare de « Mairie d'Aubervilliers » : le prolongement de la ligne 12 du métro dont le chantier en cours devrait être achevé en 2019.
- En Gare de « Fort d'Aubervilliers » la ligne 7 du métro et des lignes bus.
- En Gare de « Drancy-Bobigny » : le tramway T1, le prolongement de la Tangentielle Nord (dont la phase 2 est en cours d'étude).
- En Gare de « Bobigny Pablo Picasso » : la ligne 5 du métro, le tramway T1, des lignes de bus. (pour mémoire : gare routière très importante).
- En Gare de « Pont de Bondy » : le tramway T1, le TZen 3 (en projet), des lignes de bus.
- En Gare de « Bondy » : le RER E, le tramway T4, des lignes de bus.
- En Gare de « Rosny Bois Perrier » : le RER E, la ligne 11 (en projet) qui se raccordera à la Gare « Noisy Champs » de la ligne 15 sud.
- En Gare de « Val de Fontenay » : les RER A et E, la ligne 1 du métro en projet de prolongement depuis « Château de Vincennes », le tramway T1 (dont le prolongement est également en projet) et diverses lignes de bus.
- En Gare de « Nogent Le Perreux » : le RER E et diverses lignes de bus.
- En Gare de « Champigny Centre » : l'interopérabilité avec la ligne 15 sud.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

Ces observations concernent plusieurs gares au regard des correspondances (ou de l'absence de correspondance) avec les autres transports connectés ou en projets.

Les échanges intermodaux avec la ligne 15 Est, les prolongements de lignes de métro et les projets de surface (T1, TZEN 3...) dont le Département de la Seine-St Denis est maître d'ouvrage, devront faire l'objet d'une grande attention, en particulier dans les secteurs de l'hôpital Avicenne, du centre de Bobigny et du Pont de Bondy. (courier 12, registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis).

« Soutien de la Ville au projet qui sera un levier au regard de nombreux aménagements en projets, autour de quatre pôles d'échange de transports en commun existants ou avenir (Pôle Pablo Picasso, Pôle Drancy-Bobigny, Pôle de la Folie, Pôle du pont de Bondy)... » (Obs. R1/1, registre de Bobigny, Avis de la Ville de Bobigny, au 24 juin 2016)

« Grand Paris Aménagement souhaite accompagner la Société du Grand Paris dans son projet de ligne 15 Est, et plus précisément dans l'implantation de la gare « Fort d'Aubervilliers ». En effet, cette gare s'inscrit dans une ZAC de l'Etat créée par arrêté le 26 février 2014 et dénommée « ZAC de l'Eco-quartier du Fort d'Aubervilliers » dont Grand Paris Aménagement est aménageur et propriétaire foncier. Cette gare s'insère dans la partie la plus dense du projet de ZAC du Fort d'Aubervilliers, avec un horizon de livraison à 2025. La coordination de l'aménagement de la gare du GPEX et de la ZAC du Fort, doit être menée étroitement entre la SGP et Grand Paris Aménagement, dans le respect des principes qui ont été partagés entre les équipes opérationnelles des deux structures :o Relocalisation de la gare routière en surface au-dessus de la gare du GPEX... » (367 registre électronique Grand Paris Aménagement)

« L'association Métro-Rigollots-Val de Fontenay souhaite vous apporter ses observations sur le dossier d'enquête publique qui concerne le projet de ligne 15 Est :

1) L'association est favorable au projet de ligne 15 Est qui est un projet très attendu. Le projet de ligne 15 Est facilitera les déplacements vers les banlieues Est, vers le Sud et vers le Nord sans passer par le centre de Paris et le réseau des RER actuellement très surchargé. Il y a un besoin urgent d'améliorer les transports à l'Est de Paris du fait des bouchons considérables et permanents sur l'A86, l'A4 et la saturation des RER et de plusieurs lignes d'autobus (118...). Le projet est important puisqu'il relie différents secteurs de l'agglomération de Paris (Paris, Seine-Denis et le Val-de-Marne).

2) L'association souhaite que la ligne 15 Est soit réalisée en une seule étape (de St Denis à Champigny). Elle approuve la position des élus du Val de Marne de l'association ORBIVAL qui demandent, toutes tendances politiques confondues, la réalisation complète en une fois (parties Nord et Sud) de la ligne 15 Est dès 2025.

3) L'association demande la réalisation de la ligne 15 Est au plus tôt et pour 2025. Le projet de ligne 15 montre une forte rentabilité dès 2025, c'est à dire un bénéfice supérieur à 2 fois le coût des travaux, compte tenu par exemple des 85 000 voyageurs par jour à Val de Fontenay, une fois cette gare rénovée.

4) L'association demande une bonne coordination technique avec le prolongement de la ligne 1 de Vincennes à Val de Fontenay. Les études de la ligne 1 et de la ligne 15 Est montrent une très grande synergie entre les 2 projets. La ligne 1 augmentera évidemment l'intérêt du projet de ligne 15 Est. La ligne 1 prévoit 112 000 passagers par jour sur le tronçon du prolongement et la meilleure rentabilité de tous les prolongements de métro. Le prolongement soulagera aussi le RER A très saturé. Le prolongement de la ligne 1 doit également se faire au plus tôt, afin d'obtenir cette rentabilité exceptionnelle et améliorer la vie de millions d'usagers. La concertation publique sous l'égide de la CNDP a démontré la forte attente des usagers des transports publics et des habitants, exprimée par 2900 avis et une participation extraordinaire aux réunions publiques. Le projet de prolongement de la ligne 1 verra son enquête publique débiter courant 2017 et l'association émet le vœu que ce projet se fasse dans les meilleurs délais et conditions.... » (obs 337 du registre électronique, association Métro Rigollots - Val de Fontenay )

#### Questions :

1. *Comment assurer un meilleur rabattement vers les gares, souhaité, entre autres, par Orbival ( courrier 10 , registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis) et Monsieur le Maire de Champigny (courrier 1 sur le registre de Champigny.)*
2. *Comment réaliser la multimodalité RER, Métro, Tram à Val de Fontenay, pour assurer une qualité de vie au quartier ?*
3. *Au Pont de Bondy: la ligne est en correspondance avec le TZEN 3: pourquoi ne pas prévoir un accès souterrain aux 2 quais du TZEN3 pour sécuriser les chemins piétonniers ? ... (obs. R1/2 Préfecture de Seine St Denis)*
4. *A Rosny Bois Perrier: les futurs tunnels de la ligne 11 n'apparaissent pas dans les profils en long. En outre, ne serait-il pas judicieux de superposer les 2 stations M11 et M15 afin de faciliter les correspondances? ... (obs. R1/2 Préfecture de Seine St Denis).*
5. *A Rosny-Bois Perier : Est-il prévu de rétablir le passage public souterrain (gratuit), comme le demande Monsieur le maire ? Et à quel endroit sera t-il prévu ?*
6. *Courrier du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (courrier 12, registre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis), « ... conformément au bilan de la concertation, le département réaffirme ses demandes (...) pour que la réalisation du prolongement de la ligne 11 entre les gares de Rosny-Bois Perrier et de Noisy-Champs soit confirmée. Les travaux de la gare de Rosny-Bois-Perrier auront débuté lors de la mise en service de la ligne 11 phase 1. Le Département sera ainsi vigilant quant aux mesures qui seront prises par la SGP durant cette phase, afin de garantir l'accessibilité aux usagers de la ligne 11. Et que toutes les mesures doivent être prises dans le cadre de la réalisation de la ligne 15 Est pour faciliter le prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs. »*
7. *Pouvez-vous confirmer la mise en œuvre de ces différentes demandes exprimées par le département ? Quelle réponse pouvez-vous apporter ?*
8. *A la Station Champigny centre : il y a incohérence entre la pièce D2 4.4 "juxtaposition dans 2 tunnels superposés" et le reste du dossier "2 tunnels côte à côte" ; Si 2 quais différents peuvent se comprendre vers l'Est, ne faudrait-t-il pas, en revanche, 1 seul quai vers l'ouest pour permettre un accès sans hésitation au bon train. ... (obs. R1/2 Préfecture de Seine St Denis). Quelle réponse pouvez-vous apporter ?*
9. *Dans le cadre de l'interconnexion est-il envisageable d'avoir une correspondance optimisée entre la ligne 17 et la ligne 15 pour aller à CDG ? (obs. 3 registre Le Perreux).*  
*De même, est-il envisageable d'avoir une connexion à Saint-Denis Stade de France, vers le RER D ? Obs. 26 du registre électronique).*
10. *Le prolongement de la ligne 1 depuis « Château de Vincennes » doit arriver à Val-de-Fontenay. Comment optimiser cette interconnexion malgré un décalage potentiel des calendriers de réalisation ? (courrier 8 du Conseil départemental du Val de Marne en préfecture 94, association Métro Rigollots - Val de Fontenay (obs. 337 du registre électronique), de la Commission permanente du Conseil départemental du Val de Marne).*

11. *En gare de Bobigny Pablo Picasso, réalisera-t-on effectivement une correspondance avec la salle des billets de la ligne 5, coté nord et non coté Préfecture comme le souhaite la municipalité ?*  
*(délib. Mairie de Bobigny).*
12. *Selon l'emplacement proposé actuellement pour la gare de Bondy, quels aménagements seront envisagés pour optimiser les connexions avec le T 1, TZen3 et les bus compte tenu de la circulation intense autour de ce site (dito délib. Mairie de Bobigny).*
13. *Fort d'Aubervilliers : la gare routière va devoir être déplacée pendant les travaux de la future gare Fort d'Aubervilliers. A l'issue de ces derniers, comment sera-t-elle reconstituée ? (obs. 367 du registre électronique).*
14. *Comment sont prévus les déplacements en TC de surface entre les gares de la ligne 15 Est et les gares voisines des autres lignes.*  
*En particulier, comment cela sera t-il réalisé entre la gare de Champigny et les gares voisines (ex : Villiers Champigny) (obs 4, registre de Champigny) ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

- *Les modes actifs*

Les modes actifs regroupent à la fois la marche à pied et l'usage du vélo.

Les observations déposées pendant l'enquête se concentrent majoritairement sur l'usage du vélo et les conditions nécessaires pour le favoriser comme solution de rabattement au niveau des pôles gares. Cette préoccupation est largement relayée par les associations de cyclistes, mais également par les institutionnels (conseils départementaux, communes...).

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

« ... La nécessité d'offrir les meilleures conditions de rabattement possibles vers les gares du Grand Paris Express afin que ce nouveau mode de transport bénéficie à un maximum d'usagers. Ce rabattement devra s'effectuer prioritairement par les transports collectifs et les modes actifs. Les espaces intermodaux existants (gare routière, parking vélo, parvis, etc.) doivent être, a minima préservés ou renforcés pour anticiper les projets de transport collectif qui répondront aux besoins futurs d'accessibilité à ces pôles d'échanges. » (Cf. Registre électronique - courrier 8 du CD 94)

« Favoriser l'usage du vélo et l'accès des cyclistes en gare. Le vélo, en multipliant par trois les distances de rabattement de la marche, est le complément idéal du métro. De plus, une intermodalité bien conçue et efficace permet d'offrir une alternative crédible à l'usage des modes motorisés, source de nuisances (pollution, bruit, dégradation de la santé publique).

- Des accès cyclables lisibles et généreux doivent être prévus pour accueillir en confort et sécurité tous les types de vélos utilisés par des cyclistes divers, usagers de la gare (résidents, pendulaires, touristes). À cet égard, le cheminement doit être le plus linéaire possible, les courbes conçues pour le passage des vélos spécifiques tels que vélos cargos, tandems, vélos avec remorques. Une signalétique continue guide les cyclistes des aménagements cyclables voisins jusqu'aux quais. Les chaussées réservées aux cyclistes (pistes ou bandes) tiennent compte du stockage des vélos à l'approche du parvis de la gare. Une attention particulière en matière de gestion des flux des différents modes (marche, vélos, bus) est indispensable.

- Les abords des gares doivent offrir des places de stationnements vélos adaptées aux besoins de tous les cyclistes, usagers occasionnels ou réguliers. Ces places sont aménagées sur le cheminement naturel d'accès à la gare. Qu'il s'agisse de stationnement payant (sur abonnement ou à l'heure) ou gratuit, les accroche-vélos sont abrités de la pluie et éclairés afin de limiter les vols et dégradations. C'est pourquoi il est important que ces espaces ne soient pas relégués dans des coins sombres. Le matériel spécifique doit permettre d'accueillir tous les types de vélos.

- Le nombre de places est en corrélation avec un objectif ambitieux en terme de part modale. Ainsi selon que la gare se situe dans une zone urbaine plus ou moins dense, une fourchette de 7% à 10% des entrants en gare paraît un ratio à atteindre en première intention.

Il est indispensable de réserver des emprises foncières permettant une extension de ces parkings compte tenu de l'augmentation prévisible et souhaitable de la part des déplacements à vélo.

Par ailleurs, il convient d'aménager des espaces de vie pour les cyclistes au plus près des gares : ateliers de réparation, location, gardiennage. » (Obs. 342 du registre électronique, Mieux se déplacer à bicyclette association francilienne de cyclistes)

« Excellente initiative !

- pouvoir emprunter cette ligne avec un vélo non démonté (par exemple avec un espace en tête et queue de train pour pouvoir emprunter la rame avec son vélo comme sur les RER madrilènes) et ceci à n'importe quelle heure de la journée. Les cyclistes ne sont pas tous des touristes et l'intermodalité train-vélo permet de développer l'usage du vélo quotidien pour aller au travail. Quitte à prévoir une rame en queue qui puisse embarquer de nombreux vélos. Le vélo est appelé à se développer grandement au cours des prochaines années pour les déplacements urbains donc autant anticiper ce développement.

- que les gares prévoient des parkings sécurisés pour les vélos

- que l'accès à la gare soit desservi par une voie verte correctement aménagée, jalonnée et répondant aux règles de l'art en la matière (cf. les préconisations du CEREMA ou les préconisations de l'AF3V) ».

(Obs. 341 du registre électronique)

-« parkings vélos sécurisés et en nombre, -voies réservées vélos pour faciliter la circulation douce autour des gares » (Obs. 365 du registre électronique, Maire adjointe Champigny).

« Le projet soumis à enquête publique ne fait pas mention de pistes ou voies cyclables mais inclut des abris et/ou des consignes « Véligo » à hauteur des stations.

- 1) Selon le commissaire-enquêteur, les consignes aux abords des stations ne sont accessibles qu'aux détenteurs du Pass Navigo. Peut-il être prévu des abris ou consignes (gratuits, ou payants pour un prix modique) accessibles aux voyageurs occasionnels qui utilisent un simple titre de transport. ?
- 2) Au niveau de la gare « Pont de Bondy », nous avons noté l'absence d'abris ou de consignes Véligo. Or cette gare est située à proximité de deux itinéraires cyclables : celui du canal de l'Ourcq très fréquenté, et celui prévu le long de la ligne du T Zen 3, qui sont/seront utilisés autant dans la semaine que pendant le week-end. Nous souhaitons que des abris (ou consignes) soient prévus également à cette gare (accessibles à tous les voyageurs munis d'un Pass Navigo ou non)
- 3) Les abords du pont de Bondy sont déjà bien encombrés (traversée Nord-Sud du canal de l'Ourcq, itinéraire automobile Est-Ouest de l'ex-RN3, station du tram T1, station du futur T Zen 3...). Des aménagements spécifiques sont-ils prévus pour assurer la sécurité des cyclistes et piétons se rendant à la gare de la ligne 15 « Pont de Bondy » ?
- 4) Lorsque les études détaillées autour des gares de la Ligne 15 – Est desservant le territoire d'Est Ensemble seront engagées, particulièrement pour ce qui a trait aux aménagements cyclables (pistes, voies) ou au stationnement des vélos (abris, consignes), les associations de Cyclistes, telle que MDB pourront-elles y être associées ? « (Courrier 2, registre de Bondy)

#### Questions :

1. *Quelle vigilance sera accordée à l'accessibilité des modes actifs aux abords des gares (vélos, piétons, personnes en état de handicap, préoccupation exprimée tant par les habitants, que les associations ou les institutionnels ? (par exemple « Est ensemble » et courrier 7 en Préfecture 93).*
2. *La commission d'accessibilité sera-t-elle sollicitée pour garantir que les aménagements retenus offriront des conditions satisfaisantes pour les personnes à mobilité réduite, tant au niveau de l'accès aux gares, aux quais et aux rames ?*
3. *Pour parvenir aux gares, peut-on prévoir un jalonnement sur voie verte correctement conçu comme le préconise l'AF 3V ? (dito obs. 341, 357 et 365 du registre électronique et ville de Noisy le Sec) ?*
4. *Comment la problématique des accès vélos est-elle intégrée dans le projet ? (pistes cyclables, stationnement libre ou payant en gare et sécurité pour les déplacements des cyclistes et piétons principalement sur le Pôle Pont de Bondy mais pas uniquement) ?*  
*Est-il prévu des accès cyclables lisibles et généreux pour accueillir en confort et sécurité tous les types de vélos (vélos cargos, tandems, vélos avec remorques) ? (registre électronique obs.342).*
5. *Est-il prévu des emplacements ou consignes sécurisés pour les vélos (registre électronique obs.341, 358), voire des espaces dédiés au vélo ?*
6. *Peut-on prévoir des accroche vélos, accessibles aux voyageurs occasionnels, et donc distincts des consignes Véligo, qui soient en nombre suffisant, abrités de la pluie, et éclairés ? (dito obs. 342 du registre électronique).*
7. *Peut-on élargir le périmètre de développement des vélos en libre service du type « Vélib », en liaison avec le réseau des gares du Grand Paris Express ?*
8. *Pourra-t-on embarquer son vélo (sans avoir à le démonter) à bord de certains wagons, soit en tête soit en queue de rame ? (exemple des RER madrilènes) ? (registre électronique obs.341, 350, 357, 358).*

#### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**



## **Thème 5 : Divers**

Ce thème rassemble les points abordés qui n'entrent pas dans les précédents thèmes..

Il s'agit ainsi d'observations très diverses, portant sur des considérations générales sur les transports en Ile-de-France et l'urbanisation francilienne, et des références ponctuelles à certains projets municipaux.

Ainsi, soit elles n'appellent pas de questions particulières, soit elles sont « hors sujet » par rapport à l'objet de l'enquête.

Toutefois, de nombreuses observations sur la commune du Perreux-sur-Marne font état de la révision récente du PLU et d'une OAP n°3 gare (GNL) qu'elles rejettent.

- *OAP n°3 gare de Nogent (GNL) au Perreux-sur-Marne*

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

« Dans le cadre de la seconde enquête publique relative au projet de Grand Paris Express la mairie évoque dans l'OAP n°3 Gare de Nogent des informations dont on imagine des perspectives colossales et complexes difficiles à appréhender. Les résultats d'un tel projet impactent le secteur UEa en lien avec le PLU le secteur de la nouvelle gare s'étendant dans un rayon d'environ 800m. La lecture de l'OAP n°3 aborde le sujet succinctement en lien avec le projet idéologique et utopique du plus gros projet de réseau de transports publics urbain d'idf. La réalisation de la future gare aura pour conséquences techniques des expropriations...Il est d'actualité de rappeler que tout propriétaire est propriétaire non seulement de la surface de sa propriété mais également du sous-sol (tréfonds). La société du Grand Paris a commencé à acquérir des parcelles depuis le 30/10/2012 les besoins étant d'environ 6000 parcelles. Les riverains inquiets insistent sur l'identification avant construction de la présence éventuelle d'argile gonflante au droit de la parcelle afin d'éviter effondrement et détérioration...(…) Nous refusons le projet OAP n°3 gare (GNL)...» (Obs. R1/22)

#### *Questions :*

1. *Pouvez-vous indiquer en quoi la ligne 15 Est interfère avec cet OAP ?*
2. *Quelles expropriations sont envisagées, par la SGP, à cet endroit et en quoi cela impacte-t-il le secteur UEa au Perreux-sur-Marne ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

## **Enquêtes de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne**

L'enquête publique concerne également la mise en compatibilité de 10 Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des 13 communes concernées par le projet.

Ceux-ci sont modifiés pour permettre la réalisation du projet de la ligne 15 Est. La déclaration d'utilité publique emporte ces modifications.

Les ajustements nécessaires des PLU locaux concernent pour l'essentiel l'introduction de la notion de "Construction et Installation Nécessaire Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif" (CINASPIC). Ces mises en compatibilité sont ressenties par la population comme une exonération démesurée aux règles urbaines locales en faveur du Grand Paris Express.

### **Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête**

« Par cette enquête est également concernée la mise en conformité du PLU, on peut s'interroger sur le fait que cette mise en conformité intervienne alors même que le PLU de Rosny-sous-Bois vient d'être révisé et fort discuté, et que les articles modifiés concernent les points les plus tendus de ces discussions : les hauteurs, les implantations en retrait de la voie publique et les cœurs d'îlot protégés. Sachant que ces modifications autoriseront le Grand Paris à faire ce qu'ils veulent, on doit s'opposer à cette décision et qu'il serait préférable d'en discuter plus avant. (Obs. 354 du registre électronique).

#### *Questions :*

1. *« Sur les espaces verts: inquiétudes devant le manque d'espaces verts prévus aux abords des installations de la ligne 15. Ainsi, à Bobigny (PLU), les nouvelles rédactions sur les plantations (UA13, UC13, UD13...) "les règles ne s'appliquent pas à GPX" (pièce I 1.4: pourquoi avec GPX tous les abattages d'arbres seraient ils autorisés, tout arbre abattu ne serait pas replanté, tout espace libre ne serait pas planté? « (obs. R1/2, registre de Préfecture de Seine St Denis).*
  - *Quelles garanties apporter pour que ces dispenses soient exclusivement réservées aux besoins du projet ?*
  - *Y aura-t-il des échanges organisés avec les collectivités concernées, les associations, les riverains, y compris une fois la ligne 15 Est réalisée ?*
2. *Monsieur le Maire de Fontenay estime que le dossier MCDU sur sa commune est sans objet.*
  - *Quelle réponse apportez-vous à ces allégations ?*

### **Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage**

Procès verbal établi le 4 Juillet 2016

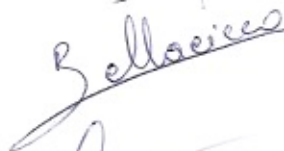
Marie-Claire Eustache  
Présidente de la commission d'enquête



André Goutal  
Membre Titulaire




Brigitte Bellacicco  
Membre titulaire



Jacky Hazan  
Membre Titulaire



Jean-François Biechler  
Membre Titulaire



en deux exemplaires originaux, dont un remis le 6 juillet 2016 à la Société du Grand Paris

Bernard CATHELAIN  
Membre du Directoire SGP

