



Avant-projet du Maître d'Ouvrage des lignes 14 Nord, 16, 17 Sud

ANNEXES

Les études d'avant-projet de la ligne 17 Sud sont cofinancées par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.



Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

L'auteur de cette publication en est le seul responsable. L'Union européenne ne saurait être tenue pour responsable de l'utilisation qui pourrait être faite des informations qui y figurent.

**Société
du Grand
Paris**



Sommaire général

LIVRET 1

Introduction	2
1 Historique et caractéristiques principales du projet	3
1.1. Le Grand Paris Express	4
1.2. Le nouveau Grand Paris	5
1.3. Les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud	7
1.4. Les étapes franchies et à venir	9
2 Diagnostic transport des territoires concernés	11
2.1. Périmètre du projet	12
2.2. Territoires concernés	13
2.3. Enjeux en termes de déplacement	13
3 Définition du projet composé des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud	25
3.1. Les objectifs du projet	26
3.2. La concertation continue	26

LIVRET 2

4 Description du projet	3
4.1. Gares	4

LIVRET 3

4.2. Ouvrages souterrains et ouvrages annexes	4
---	---

LIVRET 4

4.3. Site de Maintenance d'Aulnay	4
4.4. Systèmes	16
5 Exploitation et Maintenance	89
5.1. Exploitation	89
5.2. Maintenance	97
5.3. Exploitation et maintenance de la ligne 14 Nord	104

LIVRET 5

6 Gestion environnementale du projet	3
6.1. Contexte réglementaire : Autorisation Unique (AU) IOTA	4
6.2. Principes directeurs de prise en compte de l'environnement	5
6.3. Enjeux environnementaux et mesures associées	8
7 Management et calendrier du projet	15
7.1. Organisation	16
7.2. Planification	23
8 Économie du projet	25
8.1. Coût de réalisation	26
8.2. Gestion des risques	29
8.3. Coût de fonctionnement de la ligne 16/17 sud	37
8.4. Acquisitions foncières	38
9 Opérations liées	39
9.1. Intermodalité	40
9.2. Interconnexions	41
9.3. Projets immobiliers connexes	42
10 Principes de financement	43
11 Évaluation de l'intérêt économique	44
11.1. Coûts du projet	45
11.2. Bilan quantitatif des effets socio-économiques des tronçons Saint-Denis Pleyel – Noisy Champs et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel	46
11.3. Conclusion	47

ANNEXES

12 Annexes	3
12.1. Pièces écrites	4
12.2. Pièces graphiques	40



ANNEXES

12

SOMMAIRE

12.1. PIÈCES ÉCRITES	4
12.1.2. Rapport d'enquête publique - Avis et conclusions de la commission d'enquête	28
12.1.3. Délibération du Conseil de Surveillance approuvant l'opération d'investissement	39
12.2. PIÈCES GRAPHIQUES	40
12.2.1. Cinématique du tunnelier	40
12.2.2. Plans d'implantation des gares	41
12.2.3. Plans d'implantation et plans des aménagements des sites de maintenance	51
GLOSSAIRE	54

12.1. Pièces écrites

12.1.1. Déclaration d'utilité publiques et ses annexes



Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation des tronçons de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant, d'une part, les gares de Noisy-Champs (gare non incluse) et Saint-Denis Pleyel (tronçon inclus dans la ligne dite « rouge » et correspondant à la ligne 16 et au tronçon commun des lignes 16 et 17), et reliant, d'autre part, les gares de Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) et Saint-Denis Pleyel (tronçon inclus dans la ligne dite « bleue » et correspondant au prolongement nord de la ligne 14), dans les départements de Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Champs-sur-Marne, Chelles, Clichy-sous-Bois, Gournay-sur-Marne, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Livry-Gargan, Montfermeil, Saint-Denis, Saint-Ouen et Sevrans

NOR : DEVT1520293D

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1 à L. 122-3, L. 123-1 à L. 123-16, L. 414-4, L. 571-9, L. 571-10, R. 122-1 à R. 122-15, R. 123-1 à R. 123-27, R. 414-19 à R. 414-24 et R. 571-44 à R. 571-52 ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L. 121-1 à L. 122-6 et R. 121-1 et R. 121-2 ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques, notamment son article R. 1211-3 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20, L. 1511-1 à L. 1511-7, L. 2111-4, L. 2142-1 et L. 2142-3 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 121-2, L. 121-9, L. 123-14, L. 123-14-2, L. 123-16, L. 311-7, R.* 121-14 à R.* 121-18 et R.* 123-23 à R.* 123-25 ;

Vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 modifiée relative au Grand Paris, notamment ses articles 2 à 4, 7, 15 et 20 ;

Vu le décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris ;

Vu le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;

Vu le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics ;

Vu l'arrêté du 11 septembre 2014 du préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, prescrivant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de liaison en métro automatique entre « Noisy-Champs » (gare non incluse) et « Saint-Denis Pleyel », d'une part, et entre « Mairie de Saint-Ouen » (gare non incluse) et « Saint-Denis Pleyel », d'autre part, du réseau de transport public du Grand Paris ;

Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Chelles dans le département de Seine-et-Marne ;

Vu les plans locaux d'urbanisme des communes d'Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Clichy-sous-Bois, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Livry-Gargan, Montfermeil, Saint-Ouen et Sevrans dans le département de la Seine-Saint-Denis ;

Vu le plan d'occupation des sols des communes de Gournay-sur-Marne, Le Bourget et Saint-Denis dans le département de la Seine-Saint-Denis ;

Vu le plan d'aménagement de zone de la zone d'aménagement concerté Ru de Nesles, dans la commune de Champs-sur-Marne, dans le département de Seine-et-Marne ;

Vu les plans d'aménagement de zone des zones d'aménagement concerté Landy – Pleyel, Pleyel – Libération, dans la commune de Saint-Denis et Commandant Rolland n° 2, dans la commune du Bourget, dans le département de la Seine-Saint-Denis ;

Vu les avis de la direction nationale des interventions domaniales des services de France Domaine émis le 27 février 2014 ;

Vu la délibération n° 2014/246 du 5 juin 2014 du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France approuvant le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne 16 (Saint-Denis

Pleyel Noisy-Champs), la ligne 17 (Saint-Denis Pleyel Le Bourget RER) et la ligne 14 (mairie de Saint-Ouen Saint-Denis Pleyel) du réseau du Grand Paris express ;

Vu la délibération n° D 2014-7 du 11 juillet 2014 du directoire de la Société du Grand Paris apportant les réponses de la Société du Grand Paris aux demandes et à la réserve émises par la délibération n° 2014/246 du 5 juin 2014 du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France ;

Vu les décisions du président du tribunal administratif de Paris du 16 juillet 2014 et 3 octobre 2014 portant désignation des membres de la commission d'enquête ;

Vu les lettres en date du 30 avril 2014 adressées par le préfet de Seine-et-Marne aux maires des communes de Chelles et Champs-sur-Marne, au préfet de la région d'Ile-de-France, au conseil régional d'Ile-de-France, au conseil général de Seine-et-Marne, à la communauté d'agglomération Marne-et-Chantierine, à la communauté d'agglomération du Val Maubuée, à l'établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée, au Syndicat des transports d'Ile-de-France, à la sous-préfecture de Torcy, au service territorial de l'architecture et du patrimoine de Seine-et-Marne, à la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement, à la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie et son unité territoriale de Seine-et-Marne et à la direction départementale des territoires de Seine-et-Marne, les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par l'article L. 123-14-2 du code de l'urbanisme ;

Vu les lettres en date du 22 mai 2014 adressées par le préfet de la Seine-Saint-Denis aux maires des communes d'Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Clichy-sous-Bois, Gournay-sur-Marne, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Livry-Gargan, Montfermeil, Saint-Denis, Saint-Ouen et Sevran, au directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France, au président du conseil général de la Seine-Saint-Denis, au directeur régional et interdépartemental de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France, à la directrice du service territorial de l'architecture et du patrimoine de la Seine-Saint-Denis, à la sous-préfète de Saint-Denis, au sous-préfet du Raincy, au président du conseil régional d'Ile-de-France, à la directrice générale du syndicat des transports d'Ile-de-France, au président de la communauté d'agglomération Plaine Commune, au président de la communauté d'agglomération Aéroport du Bourget, au président de la communauté d'agglomération Terres de France, au président de la communauté d'agglomération Clichy-Montfermeil, au président de la communauté d'agglomération Est Ensemble, au président de la communauté d'agglomération Marne et Chantierine, au président de la communauté d'agglomération Val Maubuée et à la première vice-présidente du syndicat intercommunal d'études et de programmation pour le développement de l'est du Val-d'Oise, les invitant à la réunion d'examen conjoint prévue par l'article L. 123-14-2 du code de l'urbanisme ;

Vu les procès-verbaux des réunions d'examen conjoint tenues le 21 mai 2014 pour les communes du département de Seine-et-Marne et le 6 juin 2014 pour les communes du département de Seine-Saint-Denis, portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

Vu l'avis n° Ae 2014-25 en date du 28 mai 2014 de l'autorité environnementale (Conseil général de l'environnement et du développement durable), joint au dossier d'enquête publique, sur l'étude d'impact sur les tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel ;

Vu l'avis n° 2014-14 du commissaire général à l'investissement en date du 20 juin 2014 sur l'évaluation socio-économique du tronçon Noisy-Champs Mairie de Saint-Ouen (lignes 16,14 et 17) du Grand Paris Express, joint au dossier d'enquête publique ;

Vu le dossier d'enquête publique ouverte sur le projet, le rapport, les conclusions motivées et l'avis de la commission d'enquête en date du 2 février 2015, assorti de quatorze recommandations ;

Vu la lettre du préfet de Seine-et-Marne en date du 11 mars 2015 invitant les communes de Champs-sur-Marne et Chelles à délibérer sur la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme ;

Vu la lettre du préfet de la Seine-Saint-Denis en date du 17 mars 2015 invitant les communes d'Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Clichy-sous-Bois, Gournay-sur-Marne, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Livry-Gargan, Montfermeil, Saint-Denis, Saint-Ouen et Sevran à délibérer sur la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme ;

Vu les avis en date du 4 juin 2014 de l'autorité environnementale (préfet de la Seine-Saint-Denis) sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Montfermeil, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Sevran, Aulnay-sous-Bois, La Courneuve et Saint-Denis ;

Vu la délibération du conseil municipal de Champs-sur-Marne en date du 7 avril 2015 dans le département de Seine-et-Marne sur la mise en compatibilité de ses documents d'urbanisme ;

Vu la délibération du conseil municipal de Clichy-sous-Bois en date du 14 avril 2015, du Blanc-Mesnil en date du 5 mai 2015, de Livry-Gargan en date du 9 avril 2015, de Montfermeil en date du 15 avril, de Saint-Denis en date du 21 mai 2015 et d'Aulnay-sous-Bois en date du 27 mai 2015 dans le département de Seine-Saint-Denis sur la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme ;

Vu la délibération n° D 2015-8 du directoire de la Société du Grand Paris en date du 22 avril 2015 apportant les réponses de la Société du Grand Paris aux recommandations de la commission d'enquête publique pour les lignes 16, 17 sud (rouge) et 14 nord (bleue) du réseau de transport public du Grand Paris ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. – Sont déclarés d'utilité publique et urgents au bénéfice de la Société du Grand Paris les travaux nécessaires à la réalisation des tronçons de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant, d'une part, les gares de Noisy-Champs (gare non incluse) et Saint-Denis Pleyel (tronçon inclus dans la ligne dite

« rouge » et correspondant à la ligne 16 et au tronçon commun des lignes 16 et 17), et reliant, d'autre part, les gares de Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) et Saint-Denis Pleyel (tronçon inclus dans la ligne dite « bleue » et correspondant au prolongement nord de la ligne 14), dans les départements de Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis, conformément aux plans de l'annexe 1 du présent décret (1).

Art. 2. – Conformément à l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la présente déclaration d'utilité publique vaut déclaration de projet d'intérêt général au sens des articles L. 121-2 et L. 121-9 du code de l'urbanisme.

Art. 3. – Les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de quinze ans à compter de la publication du présent décret.

Art. 4. – Le présent décret emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme, conformément aux plans et documents annexés au présent décret (2) :

- de la commune de Chelles et de la zone d'aménagement concerté du Ru de Nesles dans le département de Seine-et-Marne ;
- des communes d'Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Clichy-sous-Bois, Gournay-sur-Marne, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Livry-Gargan, Montfermeil, Saint-Denis, Saint-Ouen et Sevran et des zones d'aménagement concerté Landy – Pleyel, Pleyel – Libération, dans la commune de Saint-Denis, et Commandant Rolland n° 2, dans la commune du Bourget, dans le département de Seine-Saint-Denis.

Les maires de ces communes procéderont aux mesures de publicité prévues au premier alinéa de l'article R. 123-25 du code de l'urbanisme.

Art. 5. – En application de l'article R. 122-14 du code de l'environnement, l'annexe n° 4 (3) du présent décret mentionne les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi associées.

Art. 6. – Lorsqu'elles font partie d'une copropriété, les emprises expropriées seront retirées de la propriété initiale, conformément à l'article L. 122-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 7. – La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 28 décembre 2015.

MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

*La ministre de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie,
SÉGOLÈNE ROYAL*

*Le secrétaire d'Etat
chargé des transports, de la mer
et de la pêche,
ALAIN VIDALIES*

(1) Il peut être pris connaissance de ces plans (annexe n° 1) et du document (annexe n° 2) prévu à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet auprès du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, direction des services de transports, tour Séquoia, 92055 Paris La Défense Cedex ainsi qu'auprès des préfetures de Paris, de la Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne et auprès de la Société du Grand Paris (30, avenue des Fruitières, 93200 Saint-Denis).

(2) Il peut être pris connaissance de ces plans de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (annexe n° 3) auprès des préfetures de Paris, de la Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne.

(3) Il peut être pris connaissance de cette annexe auprès du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, direction des services de transports, tour Séquoia, 92055 Paris La Défense Cedex ainsi qu'auprès des préfetures de Paris, de la Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne et auprès de la Société du Grand Paris (30, avenue des Fruitières, 93200 Saint-Denis).

TRONÇON NOISY-CHAMPS <> SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE – LIGNE 16)

TRONÇON LE BOURGET RER <> SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE – LIGNE 17)

TRONÇON MAIRIE DE SAINT-OUEN <> SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE BLEUE – LIGNE 14)

PLAN GENERAL DES TRAVAUX

390551

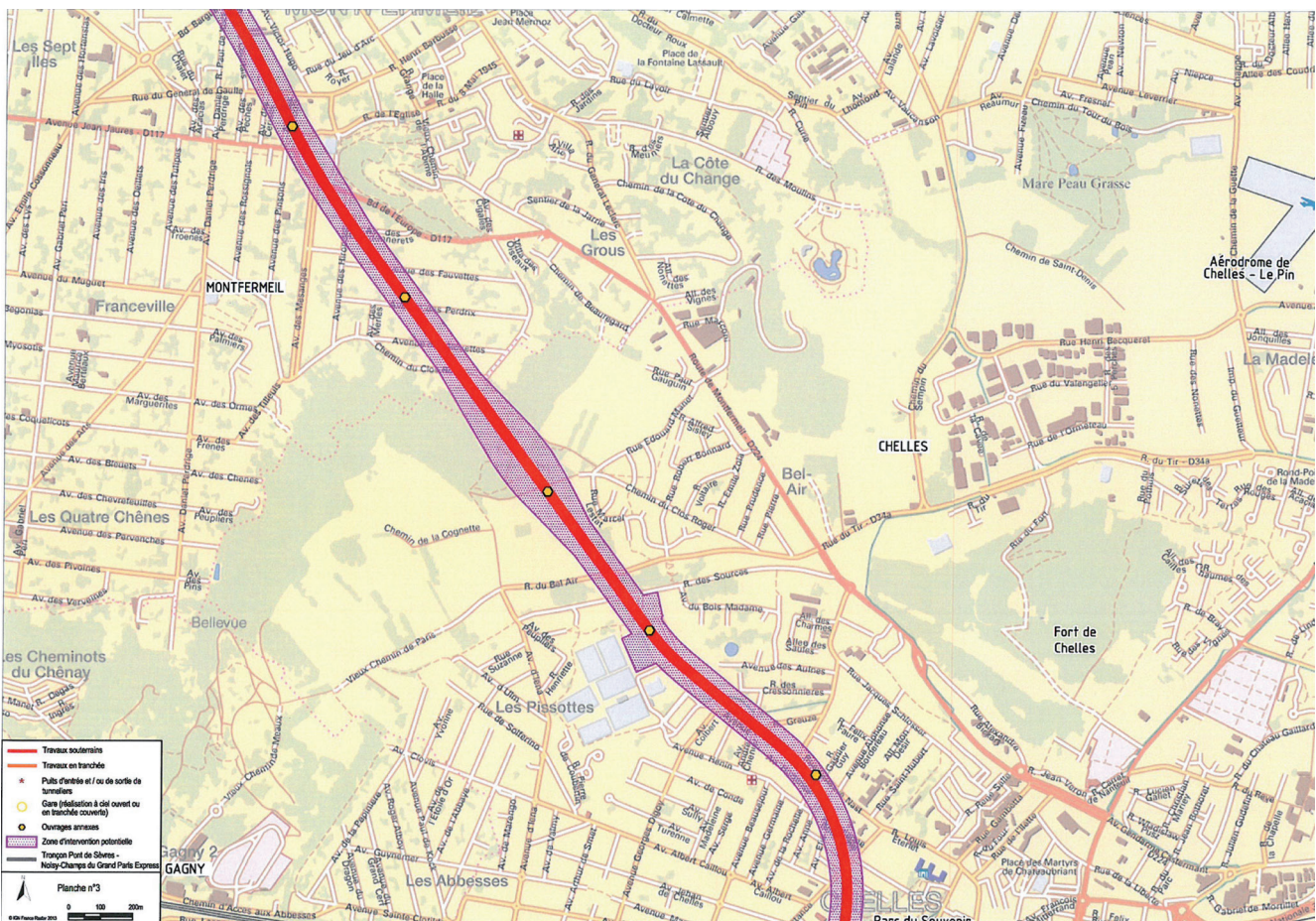
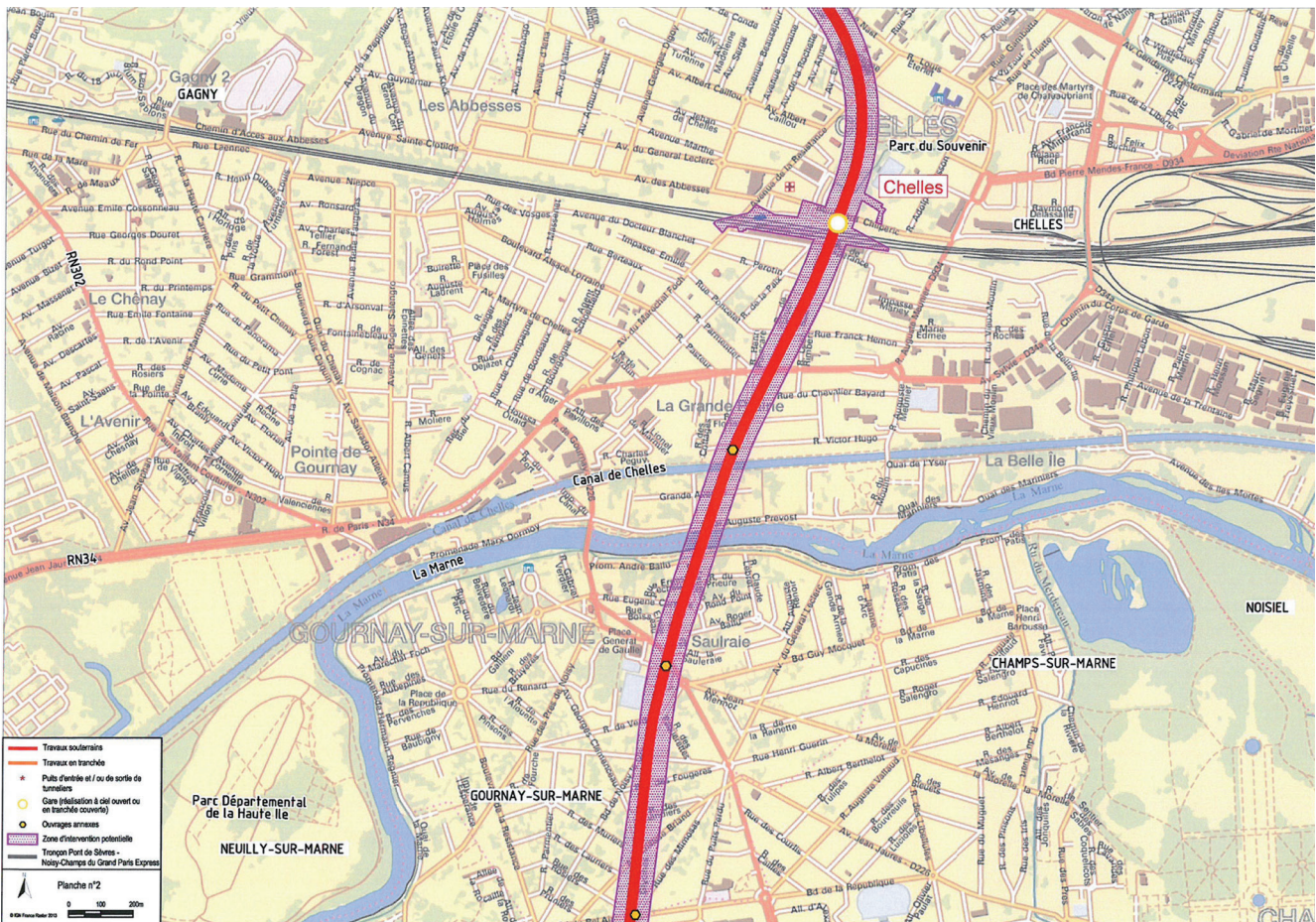
Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État
17 DEC. 2015

Le Rapporteur,

Annexe n° 1 du décret déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation des tronçons de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant d'une part les gares de Noisy-Champs (gare non incluse) et Saint-Denis Pleyel (tronçon inclus dans la ligne dite « rouge » et correspondant à la ligne 16 et au tronçon commun des lignes 16 et 17), et reliant d'autre part les gares de Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) et Saint-Denis Pleyel (tronçon inclus dans la ligne dite « bleue » et correspondant au prolongement nord de la ligne 14), dans les départements de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Champs-sur-Marne, Chelles, Clichy-sous-Bois, Gournay-sur-Marne, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Livry-Gargan, Montfermeil, Saint-Denis, Saint-Ouen et Sevran

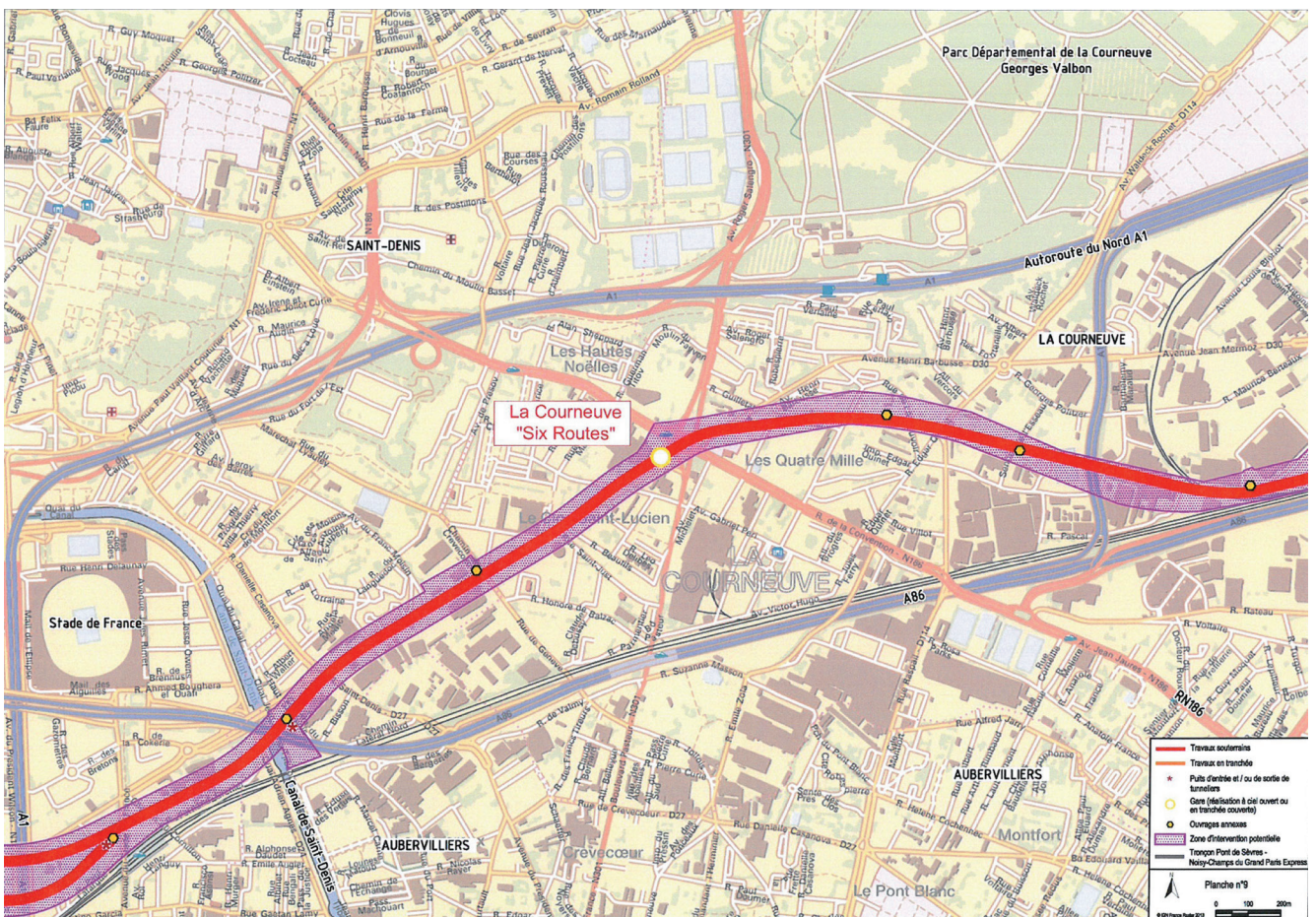
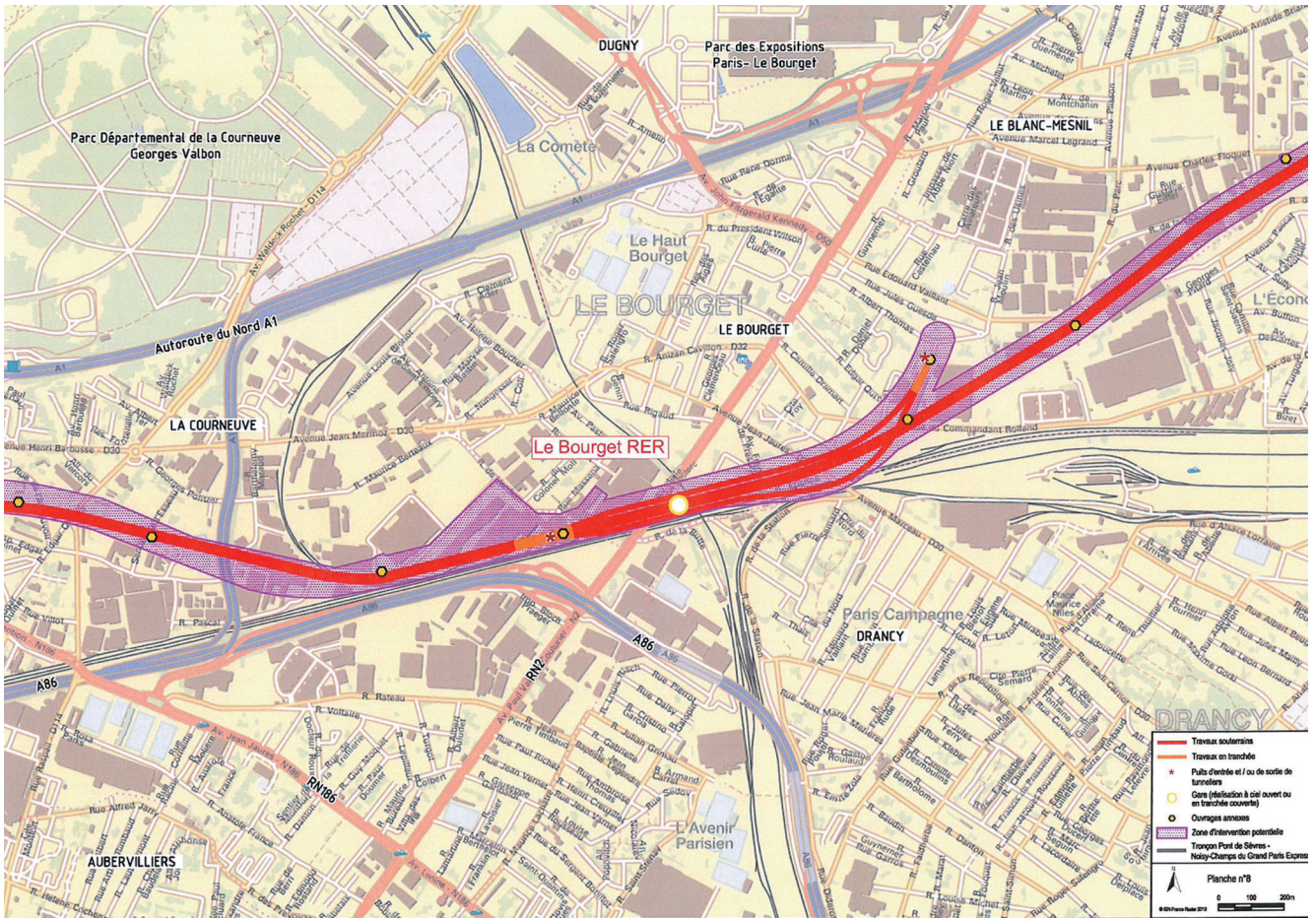
Société
du Grand
Paris

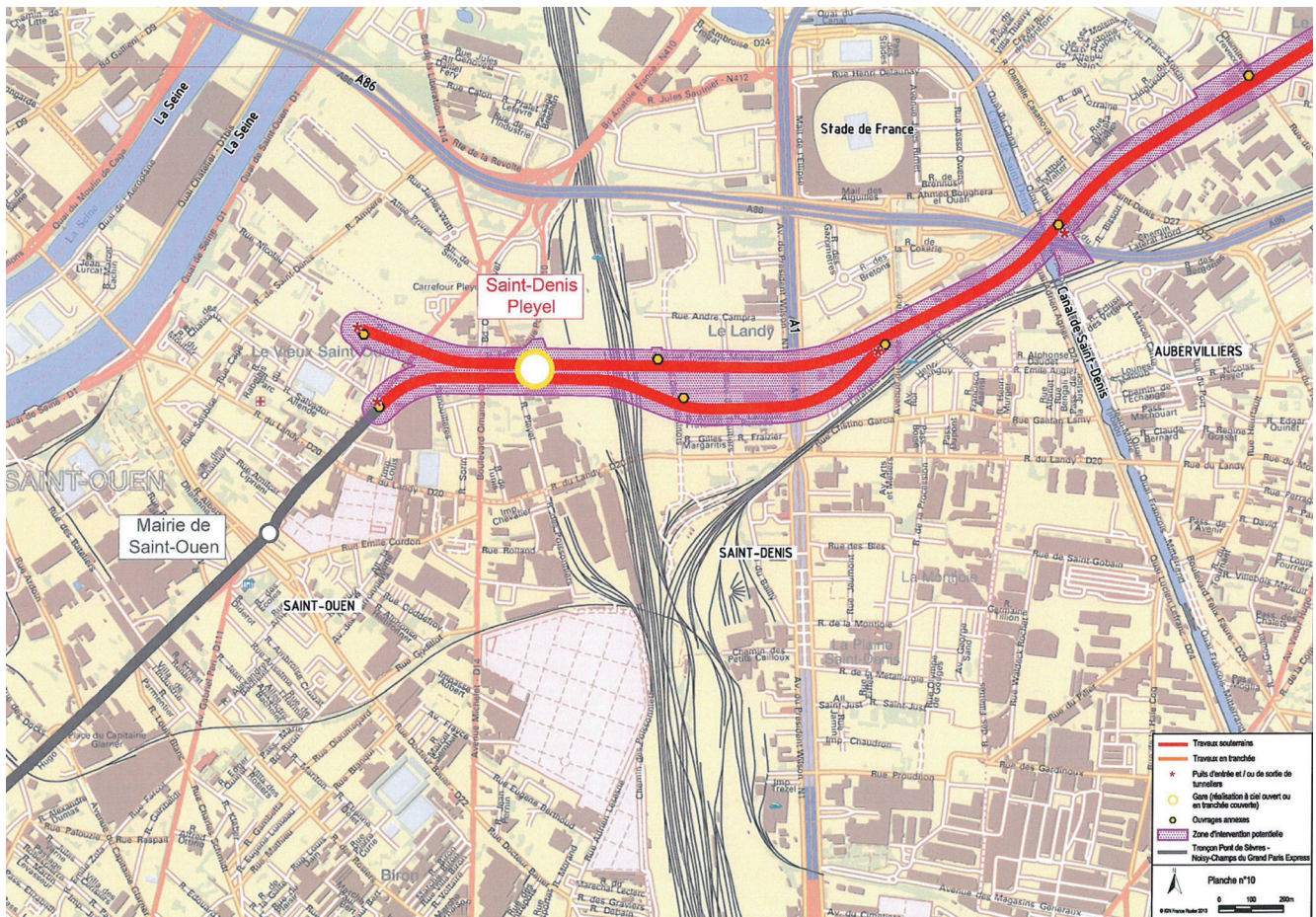












3 9 0 5 5 1 Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État

17 DEC. 2015

**Document accompagnant le décret déclarant l'utilité publique en application de l'article
L. 122-1 alinéa 5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique**

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération

Le présent document est prévu par les dispositions du 5^{ème} alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précisent que « *l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique* ».

A cet égard, il reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter systématiquement à ces documents afin de qualifier le caractère d'utilité publique du projet.

I - PRESENTATION DU PROJET :

Le projet constitué des tronçons reliant Noisy-Champs (gare non incluse) à Saint-Denis-Pleyel et Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) à Saint-Denis Pleyel constitue une partie des lignes rouge (infrastructures des lignes 16 et 17 Sud) et bleue (infrastructures de la ligne 14 Nord) du réseau de transport public du Grand Paris, tel que défini par le schéma d'ensemble adopté par l'acte motivé du 26 mai 2011 et approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011. La réalisation du projet s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre globale du schéma d'ensemble.

Ce projet, représentant 29 kilomètres de lignes nouvelles et comprenant la réalisation de neuf gares, constitue la deuxième section du réseau de transport public du Grand Paris présentée à l'enquête publique et faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

II - MOTIFS ET CONSIDERATIONS JUSTIFIANT LE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION :

1. Caractères de l'utilité publique :

Le projet de métro automatique reliant Noisy-Champs (gare non incluse) à Saint-Denis-Pleyel et Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) à Saint-Denis Pleyel est inscrit dans une démarche globale, à la fois d'amélioration et de développement du réseau de transports en commun francilien, d'aménagement des territoires et de réduction des impacts environnementaux des transports. Il répond à plusieurs objectifs de politiques publiques :

- Favoriser l'égalité des territoires au sein de la région en contribuant au désenclavement des secteurs traversés

La réduction des déséquilibres sociaux et territoriaux est une ambition du Grand Paris, définie par l'article 1 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010. La réalisation du projet permet de compléter et de renforcer la desserte en transports en commun des territoires traversés, dans un secteur assez peu irrigué par les modes ferroviaires structurants en dehors des lignes radiales vers Paris, en particulier entre Noisy-Champs et Le Bourget. Le projet remplit ainsi une fonction sociale, en accroissant de

manière importante les destinations aisément accessibles en transports en commun depuis les communes sur lesquelles s'implantent les gares ; il rapproche ce bassin de vie des pôles d'emploi, des centres universitaires et des grands équipements (santé, culture, loisirs...) de la région.

En outre, les Franciliens n'étant pas égaux face aux conditions d'accès à la mobilité, l'accessibilité du projet aux personnes à mobilité réduite favorise également la réduction des inégalités en assurant une mobilité équitable à tous les Franciliens. La réalisation du projet s'inscrit dans la mise en œuvre progressive, à travers les lignes du Grand Paris Express, d'un réseau structurant entièrement accessible. Dans cette perspective, le projet bénéficiera, dès sa mise en service, de la connexion à la ligne 15 Sud, déclarée d'utilité publique le 24 décembre 2014.

- *Encourager et renforcer la dynamique de développement et d'aménagement actuellement à l'œuvre sur le territoire traversé*

Le projet s'inscrit en lien direct avec les projets d'aménagement, de régénération urbaine et de développement économique engagés dans les secteurs desservis. Il contribue à la mutation et à l'essor de pôles dont certains sont actuellement éloignés des dynamiques à l'œuvre dans le cœur d'agglomération (notamment sur les territoires desservis par la ligne 16) et accompagne, de la même manière, la poursuite du développement de la Plaine Saint-Denis, avec la création de la nouvelle gare structurante « Saint-Denis Pleyel », qui doit accueillir à terme les lignes 14, 15, 16 et 17 du Grand Paris Express. L'amélioration de l'accessibilité des territoires traversés constituera un levier de premier plan pour favoriser l'attractivité, le dynamisme économique et la création d'emplois.

- *Présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue*

Les territoires desservis du nord et de l'est de Paris présentent des besoins avérés de déplacements de banlieue à banlieue qui ne trouvent pas de réponse satisfaisante dans l'offre et la configuration en étoile du réseau de transport public actuel. De plus, le réseau autoroutier francilien est dorénavant saturé aux heures de pointe. Le projet a donc pour objectif de présenter une autre option de déplacement tant pour les trajets internes au territoire directement desservi par le nouveau métro automatique que pour ceux ayant pour origine ou pour destination la grande couronne, grâce au maillage avec les radiales ferroviaires RER et Transilien.

La réalisation des tronçons reliant Noisy-Champs à Saint-Denis-Pleyel et Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel tend par conséquent à réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture particulière dans les territoires concernés : -6 250 kilomètres à l'heure de pointe du matin à l'horizon de mise en service, par rapport à une situation « fil de l'eau » dans laquelle le projet ne serait pas réalisé. La sollicitation du réseau routier est en conséquence moins importante : environ 19% du linéaire de voirie du secteur concerné voit sa charge diminuer d'au moins 5% à l'heure de pointe du matin.

En raison de ce report modal, le projet participera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air ainsi que de la santé des Franciliens.

- *Contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération*

Le projet constitué des tronçons reliant Noisy-Champs à Saint-Denis-Pleyel et Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel possède un impact positif sur la fréquentation et le niveau de charge de certaines des lignes structurantes du réseau de transport en commun qu'il intercepte, notamment les lignes de RER B et E. Il est estimé qu'avec le projet, ces deux lignes verront leur fréquentation totale allégée d'environ 5% par rapport au fil de l'eau, grâce aux itinéraires nouveaux permis par la réalisation de la ligne 16 et le prolongement de la ligne 14.

Le projet a également des effets localisés, plus modérés, sur le niveau de charge maximale du RER A et du RER D. Il permet d'amplifier les bénéfices liés à la réalisation de la ligne 15 Sud, avec laquelle ces deux lignes de RER sont maillées.

L'allègement des axes radiaux congestionnés constitue un facteur qui contribue à rétablir la régularité et le confort sur les lignes du réseau de transports en commun existant.

- *Faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés*

Le projet de métro automatique permet d'améliorer le maillage du réseau existant : en particulier, il permettra la connexion avec les RER A, B, D et E, ainsi qu'avec le Transilien P, qui constituent des radiales desservant la grande couronne (Seine-et-Marne et Val-d'Oise).

Ainsi, grâce aux correspondances, les tronçons reliant Noisy-Champs à Saint-Denis-Pleyel et Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel bénéficient également à des territoires qui s'étendent bien au-delà de ceux directement desservis par les gares du projet. Ces territoires de grande couronne verront la desserte de leurs bassins de vie et d'emploi améliorée de manière significative, grâce à des trajets évitant d'avoir à transiter par Paris et à des temps de parcours réduits de manière importante.

- *Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux*

Le projet contribue à préserver l'environnement et à répondre notamment aux enjeux de lutte contre le changement climatique, d'efficacité énergétique et de prise en compte du fonctionnement des écosystèmes, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain. Ainsi, il est estimé que le projet permet, à son horizon de mise en service, la préservation de près de 160 hectares naturels ou agricoles de l'urbanisation nouvelle.

2. Inconvénients du projet :

L'étude d'impact comprise dans le dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique présente les mesures prises en vue d'éviter, de réduire, de compenser, voire de supprimer les effets défavorables du projet sur les milieux physique, naturel et humain, tant en phase de réalisation des travaux qu'en phase d'exploitation du métro, notamment en ce qui concerne la

maîtrise des risques géotechniques liés au creusement des tunnels dans un environnement urbanisé ainsi que la limitation des impacts sur les eaux souterraines et l'écoulement des nappes. Les réponses et engagements formulés par le maître d'ouvrage à la suite des observations et recommandations émises par les autorités consultées et par la commission d'enquête témoignent de la même préoccupation.

Bien que la Société du Grand Paris ait dans la mesure du possible privilégié le domaine public pour implanter les gares et ouvrages annexes du projet et qu'elle se soit engagée à privilégier la négociation à l'amiable pour acquérir les biens privés nécessaires, il sera inévitable de recourir à l'expropriation et donc de porter atteinte à la propriété privée, sans toutefois que cette atteinte ne soit excessive.

3. Bilan :

Le coût prévisionnel du projet constitué des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel, y compris les coûts associés à la réalisation des travaux suivant des méthodes constructives visant à maîtriser les risques géotechniques, à la maîtrise foncière et à l'acquisition du matériel roulant, s'établit à 3,860 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012. Ce montant correspond à 3,528 milliards d'euros aux conditions économiques de janvier 2010.

Le projet présente un intérêt socio-économique avéré puisque, selon les hypothèses de référence retenues, le cumul actualisé des coûts d'investissement et de fonctionnement sur la période du bilan socio-économique s'établit à 4,7 milliards d'euros aux conditions économiques de janvier 2010, pour des bénéfices compris entre 5,1 et 15 milliards d'euros suivant les méthodes de calcul utilisées.

Les avantages l'emportent sur les inconvénients du projet, qui présente incontestablement un caractère d'utilité publique.



390551

Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État

17 DEC. 2015

ANNEXE N° 4 AU DECRET N°



Le Rapporteur.

MESURES DESTINEES A EVITER, REDUIRE ET COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE, ET MODALITES DE SUIVI ASSOCIEES (ARTICLE R.122-14 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

La présente annexe expose par thématique les mesures prévues destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits (application du I de l'article R.122-14 du code de l'environnement). Elle regroupe, dans une partie spécifique, les modalités de leur suivi (IV du même article).

L'étude d'impact ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux recommandations de la commission d'enquête dans sa délibération D 2015-8 du 22 avril 2015 présentent un ensemble d'actions ou de mesures envisagées. Ces deux documents constituent des références pour les mesures à mettre en place ou mentionnées conformément au L.122-1 et R.122-14 du code de l'environnement.

Certaines des mesures mentionnées seront le cas échéant précisées ou complétées ultérieurement à la DUP notamment à l'occasion de procédures spécifiques telles que :

- les autres DUP du programme,
- les déclarations ou demandes d'autorisations au titre de la police de l'eau ou du code de l'urbanisme,
- les déclarations, enregistrements ou demandes au titre du régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), notamment au regard des dispositions constructives envisagées,
- le cas échéant, les demandes relatives aux espèces protégées, aux défrichements, aux sites inscrits ou classés ou dans le périmètre de protection de monuments historiques.

1. VIBRATIONS

La circulation des matériels roulants des lignes de métro est à l'origine de vibrations qui se propagent à l'environnement. Ces vibrations sont en effet créées par le contact entre le rail et la roue du train en mouvement et se diffusent dans les terrains environnants par l'intermédiaire de la voie ferrée et du tunnel. Des dispositions sont déjà prises sur les trains par la limitation de la charge à l'essieu. S'agissant des infrastructures des lignes 16 et 17, exploitées avec un matériel à roulement fer, la Société du Grand Paris s'engage en outre à réaliser, sur la totalité du linéaire, un système de pose de voie ferrée permettant de réduire les vibrations au plus près de la source. Ce système sera composé a minima de semelles filtrantes disposées entre le rail et la plateforme béton et d'attaches de rail de type élastique. Sur la ligne 14, exploitée

avec un matériel à roulement sur pneumatiques, il n'est pas nécessaire de prévoir un dispositif systématique d'atténuation à la source ; les éventuels secteurs qui auront été identifiés comme sensibles feront toutefois l'objet d'une étude particulière, selon les modalités décrites ci-après.

Des études concernant les niveaux de vibrations engendrés par les trains ont déjà été réalisées. Elles seront complétées au cours des études d'avant-projet et de projet.

Pour ce faire, est mise en place une méthode dont l'objectif est d'identifier, le long du projet des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel, les zones particulières où le risque vibratoire peut exister lors de l'exploitation. Cette méthode prend en compte le tracé géométrique du tunnel, les caractéristiques envisagées pour le futur métro (longueur, charge à l'essieu, nombre de voitures ...), la nature des terrains encaissants et s'appuie sur des simulations numériques et relevés géologiques.

Dans les cas où ces études mettraient en évidence que, dans telle ou telle zone sensible, des dispositions complémentaires sont nécessaires pour diminuer le niveau des vibrations transmises, des systèmes de pose de voies antivibratoires plus performants seront mis en place, et si nécessaire, la possibilité d'ajuster la géométrie du projet sera examinée.

Pour confirmer les résultats des simulations, puis l'efficacité des dispositions complémentaires identifiées, des essais pourront être réalisés sur site avant et pendant la phase travaux de même qu'avant la mise en exploitation commerciale.

Quant aux vibrations transmises lors de l'exploitation commerciale dans les zones résidentielles, compte tenu des mesures d'évitement et de réduction envisagées, la Société du Grand Paris vise un objectif de niveau vibratoire dans les habitations dont le point maximum se situe entre 66 et 69 dBv pour l'apport intrinsèque des circulations des métros (soit une vitesse particulière de 0,10 à 0,14 mm/s). Cet objectif correspond à une absence de gêne pour la grande majorité de la population dans la zone d'influence de l'ouvrage.

Pour certaines situations exceptionnelles (constructions atypiques) où le niveau vibratoire en zone d'habitat engendré par la circulation du métro serait au-delà de l'objectif ci-dessus, la Société du Grand Paris examinera les mesures compensatoires possibles.

Afin de garantir la maîtrise du risque vibratoire, un organisme indépendant et qualifié contrôlera les résultats des études réalisées, notamment celles pour la détermination des zones sensibles, ainsi que les solutions de systèmes antivibratoires retenues.

Enfin, pour maîtriser le niveau vibratoire émis lors de l'exploitation commerciale, les règles de maintenance relatives à l'état de surface des rails et des roues des trains à appliquer par les mainteneurs de la voie et du matériel roulant seront précisées.

Lesdites règles de maintenance de la voie et du matériel roulant et les contrôles ci-dessus du risque vibratoire permettront le suivi de la réalisation des mesures destinées à éviter et réduire les vibrations et le suivi de leurs effets.

2. GEOTECHNIQUE

Les études géotechniques sont régies par la norme AFNOR NF P 94-500 relative aux missions d'ingénierie géotechnique. Cette dernière détermine, selon la phase du projet, les niveaux d'investigation et les objectifs des études pour tenir compte des aléas géologiques. Quatre campagnes de reconnaissances et d'études géotechniques seront réalisées au final. Elles accompagnent la conception, le dimensionnement et la réalisation des ouvrages et la définition de leurs méthodes d'exécution :

- Les campagnes dites G11 et G12, entreprises par le maître d'ouvrage avec l'assistance technique d'une société experte dans l'analyse et l'interprétation des sondages et essais de laboratoire : la révision de la norme NF P 94-500 en novembre 2013 a regroupé les missions G11 et G12 au sein de la dénomination G1 dite étude géotechnique préalable ;
- La campagne G2 (avant-projet, projet), à l'initiative du maître d'œuvre en charge des études de conception, sous le contrôle du maître d'ouvrage ;
- La campagne G3, à la charge des entreprises qui réaliseront les travaux.

Ces campagnes de reconnaissance des sols sont normalisées, tant en ce qui concerne les objectifs, que l'amplitude et le contenu des reconnaissances.

En cumulé, les campagnes G1 et G2 permettent d'aboutir à une maille de sondages d'environ 1 pour 100 m le long du tracé, voire plus encore comme sur les secteurs affectés par les phénomènes de dissolution du gypse antéludien (voir ci-après). Pour chacune des gares, l'objectif est au minimum de trois à cinq sondages. La quantité, la profondeur et la localisation de tous ces sondages, ainsi que la nature et le nombre des essais de laboratoire, peuvent être adaptés en fonction des difficultés envisagées ou des résultats des premiers sondages. En effet, les informations recueillies lors de l'exécution des sondages, l'examen des carottes obtenues (conservées pendant toute la durée du projet), ainsi que les essais de laboratoire destinés à préciser les caractéristiques locales exactes des terrains rencontrés, sont interprétés au fil des campagnes de reconnaissance. Ceci afin, en particulier et le cas échéant, de modifier – en l'amplifiant – chaque campagne en cours de réalisation ou la suivante.

Alors que la campagne G1 a pour objectif la connaissance intrinsèque des terrains et la finalisation du tracé, la campagne G2 constitue un affermissement des précédentes, qui en plus de resserrer la maille des sondages, vise à répondre à des questions précises soulevées par la mise au point des méthodes d'exécution envisagées. Dans le cadre de la campagne G2, lorsque cela est jugé nécessaire, les sondages peuvent être complétés de puits ou de galeries de reconnaissance en vraie grandeur afin de juger du comportement réel des terrains face aux méthodes envisagées, de leur faisabilité et des mesures d'accompagnement (traitements de terrain) éventuellement exigées pour assurer la sécurité de ces méthodes.

Enfin, la campagne G3, placée sous la responsabilité de l'entrepreneur en charge des travaux a pour objet de préciser les données à prendre en compte localement par celui-ci dans la fixation des paramètres déterminants des méthodes d'exécution, comme par exemple la pression de confinement du tunnelier en relation avec le niveau exact de la nappe phréatique, afin d'assurer la sécurité maximale et la maîtrise concomitante des éventuels mouvements en surface.

Toutes les reconnaissances nécessaires seront menées, dès lors qu'il s'agit de la sécurité des riverains et du chantier.

Ce dispositif participera du suivi de la réalisation des mesures destinées à éviter tout risque géotechnique et du suivi de leurs effets.

3. DISSOLUTION DU GYPSE ANTELUDIEN

Dès le lancement des études du projet a été engagée une concertation avec l'Inspection générale des carrières (IGC) en prolongement des plans de prévention des risques de mouvements de terrain. Parallèlement, sur la base des cartes de l'IGC, de la documentation bibliographique et des premières reconnaissances de la campagne G1, la définition du tracé limite la traversée des zones touchées par le phénomène de dissolution du gypse antéludien présent dans quelques formations géologiques. Cette cartographie est par ailleurs complétée par une étude historique des mouvements de surface, méthode dite d'interférométrie radar fondée sur l'interprétation des photographies satellite.

Ainsi, dans ces zones, le tracé du tunnel prend en compte ce phénomène afin de garantir le creusement du tunnel en toute sécurité. En continuité avec ce qui a déjà été entrepris, dans les phases du projet en cours et à venir, différentes mesures seront prises pour circonscrire et traiter les sujétions liées à ce phénomène.

En phase études :

Des reconnaissances complémentaires *in situ* seront menées afin d'accroître la densité d'informations recueillies et de préciser les enjeux relatifs à la réalisation des ouvrages. Leurs résultats seront intégrés aux études à venir et permettront ainsi de définir avec précision :

- les zones à traiter, tant en termes de surface que de volume au cas par cas,
- les techniques de traitement et de creusement adaptées à mettre en œuvre.

En phase préparatoire des travaux :

Pour les zones où les études montrent la nécessité d'un traitement, un confortement pourra être mis en place. Plusieurs techniques sont possibles selon l'étendue et l'activité du phénomène. Le traitement retenu dépendra de différents paramètres dont l'épaisseur de la couche affectée, la position relative du tunnel ainsi que la présence en surface de bâtiments.

Afin de vérifier l'efficacité du renforcement et, par-là, de réaliser le suivi des mesures destinées à éliminer le risque résiduel, des sondages de contrôle des traitements seront réalisés en complément de consignes de conduite du creusement du tunnel spécifique. En complément, un suivi des mouvements en surface sera mis en œuvre de façon adaptée aux sujétions liées à la présence de gypse.

4. SUIVI DES MOUVEMENTS EN SURFACE

Une surveillance – auscultation – est mise en place sur la totalité du tronçon et sur une largeur variable de part et d'autre du tracé suivant la nature des terrains traversés. Elle se décompose en deux phases :

- Une étude du bâti avoisinant : elle consiste à procéder au recensement puis à l'examen des bâtiments situés dans la zone d'influence géotechnique (terrains au sein duquel il y a interaction entre l'ouvrage du fait de sa réalisation et l'environnement : sols et ouvrages avoisinants). Ce diagnostic permet ainsi de déterminer les méthodes constructives à retenir pour limiter l'impact éventuel des travaux.
- Une instrumentation des bâtiments et une surveillance des structures : cette auscultation dans les zones reconnues comme sensibles sera mise en place en amont de la phase travaux, afin de compléter le diagnostic, et sera maintenue en phase travaux. Les équipements mis en œuvre permettant cette surveillance seront adaptés en fonction des besoins, et l'interférométrie radar sera maintenue pendant toute la durée des travaux. En fonction des mesures et des relevés, les méthodes constructives pourront être immédiatement adaptées.

Dans les cas où les résultats de l'étude menée sur le bâti avoisinant le justifieront, la Société du Grand Paris entamera préventivement, quelques mois avant le démarrage des travaux ou le passage du tunnel, 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.

Par ailleurs, la méthode de creusement du tunnel de façon mécanisée (méthode dite au tunnelier) participe de la maîtrise des mouvements de surface. Cette maîtrise est réalisée notamment par les moyens suivants :

- conception du tunnelier adaptée aux terrains reconnus et rencontrés par le projet ;
- suivi continu des paramètres de fonctionnement de la machine et leurs adaptations constantes aux terrains, en retour des mesures en surface ;
- stabilisation des terrains au moyen d'un confinement adapté.

Cette maîtrise peut être renforcée par des reconnaissances à l'avancement, dès lors que l'on sait traverser les zones à risque préalablement détectées par les reconnaissances préalables. Les démarrages et arrivées de tunnelier en gare sont des phases surveillées plus particulièrement. Toutes les mesures complémentaires de sécurité nécessaires seront prises, comme, par exemple, la déviation ou la protection de services sensibles (gaz, alimentation d'eau sous pression, etc.).

5. EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES, MILIEUX NATURELS, SITES ET PAYSAGES,

5.1 Eaux souterraines et superficielles

Ultérieurement à la déclaration d'utilité publique, les décisions administratives prises au titre de la police de l'eau permettront de préciser les mesures à mettre en œuvre.

Une attention particulière sera portée à la limitation des impacts sur les eaux souterraines et l'écoulement des nappes. Les méthodes constructives retenues (parois moulées pour les gares et tunneliers pour les tunnels) constituent des mesures d'évitement des inconvénients liés au rabattement des nappes phréatiques. Les études d'avant-projet et de projet prendront en compte ces impacts potentiels notamment au regard des enjeux concernant les plans d'eau des zones Natura 2000 (parc Georges Valbon et parc du Sausset).

Un réseau de surveillance des eaux souterraines, constitué de piézomètres, sera mis en place afin de vérifier l'absence d'impact significatif au niveau de ces zones à enjeux écologiques.

Une attention particulière sera également apportée à la maîtrise des impacts liés aux risques d'inondation dans le secteur de la gare de Chelles.

5.2 Milieux naturels

S'agissant des impacts écologiques et paysagers, les secteurs à enjeux du projet ont fait l'objet d'une analyse fine au niveau de chacun des ouvrages ayant une émergence en surface.

Même si l'ouvrage sera, la plupart du temps, souterrain, la préservation des milieux naturels revêt localement, une importance particulière. L'analyse présentée dans l'état initial de l'étude d'impact fournit un inventaire détaillé des espaces patrimoniaux ou remarquables, ainsi que des espèces qu'ils abritent. Il s'agit, en particulier, de zones Natura 2000, de zones naturelles d'inventaire faunistique et floristique (ZNIEFF), mais également de forêt de protection ou de réserve naturelle régionale. Ces espaces ont généralement une haute valeur récréative et constituent des enjeux essentiels en termes de cadre de vie dans ces secteurs largement urbanisés.

En complément, partout où l'état initial de l'environnement a mis en évidence des zones abritant potentiellement des espèces végétales et animales protégées ou patrimoniales, des inventaires de terrain sont réalisés ; l'ensemble des zones naturelles ou semi-naturelles du projet fait ainsi l'objet de prospections, en fonction des cycles biologiques des espèces.

Des ajustements sont intervenus pour éviter autant que possible que le projet ne porte atteinte à ces espaces à haute valeur biologique ou patrimoniale, tant en phase chantier qu'en exploitation. La recherche de tels ajustements sera poursuivie dans le cadre des étapes ultérieures du projet.

Les décisions administratives prises au titre de la protection des espèces protégées permettront de préciser les enjeux et les mesures à mettre en œuvre afin de limiter, réduire voire compenser les impacts éventuels.

Par ailleurs, concernant les abattages d'arbres ou les défrichements nécessaires, la Société du Grand Paris mènera, à l'échelle globale du programme, une démarche de compensation des espaces boisés, en prenant en compte les enjeux des territoires concernés.

Les mesures de compensation viendront en sus de la remise en état des surfaces concernées en phase chantier. Ces reboisements ponctuels constituent ainsi des mesures d'accompagnement qui permettront la requalification des sites en lien avec les projets d'aménagement portés par les collectivités territoriales. Tel sera notamment le cas de tous les espaces boisés concernées par l'implantation d'une base chantier, d'un puits d'attaque de tunnelier, d'un puits de ventilation ou d'une gare.

5.3 Sites et paysages

Aucun site protégé (inscrit ou classé) ni aucun monument historique inscrit ou classé n'est directement concerné par le projet. Toutefois, pour les monuments historiques éventuellement concernés par des risques d'effets visuels en phase travaux, des mesures de réduction spécifiques de ces impacts pourront être mises en œuvre.

6. RESEAUX

Après recensement, tous les réseaux situés dans l'aire d'influence du projet feront l'objet d'une analyse détaillée des éventuels points d'interface avec les ouvrages du projet, dans le cadre d'études associant étroitement les maîtres d'œuvre de la Société du Grand Paris, les services des entités publiques ou privées propriétaires de réseaux enterrés et les collectivités publiques propriétaires ou gestionnaires des dépendances du domaine public routier, ferroviaire ou fluvial. L'objectif recherché est de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur les différents réseaux et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.

Les principaux propriétaires font l'objet de conventions cadres, pour la plupart déjà signées, qui établissent les conditions générales des déviations à réaliser, puis des conventions particulières, adaptées à chaque contexte local, seront élaborées sur la base des dispositions techniques des études d'avant-projet.

7. GESTION DES CHANTIERS

Les mesures générales suivantes seront prises :

Des mesures générales prévues pour limiter les nuisances sonores des travaux en surface

Les horaires de travaux réalisés en surface seront déterminés de manière fixe et impérative en prenant en compte les contextes locaux. Les travaux particulièrement bruyants seront, lorsque cela est possible, planifiés en dehors des plages horaires les plus sensibles en fonction des autres enjeux et contraintes. De plus, chaque entreprise prestataire aura l'obligation contractuelle de s'assurer de l'homologation de ses engins et véhicules de chantier

au regard de la réglementation sur le bruit. Par ailleurs, des équipements réducteurs de bruit type silencieux, grilles acoustiques et capotages pourront être mis en place afin de limiter au maximum les nuisances sonores.

Une attention particulière sera portée à la phase chantier pour laquelle la Société du Grand Paris élaborera un dossier "bruit" spécifique qui donnera lieu à une information de la population. L'organisation des travaux fera l'objet de réunions de concertation avec la population et les élus locaux afin de limiter au maximum les nuisances et de garantir des conditions de sécurité optimales.

Ces obligations contractuelles et réunions de concertation permettront le suivi de la réalisation des mesures destinées à éviter ou réduire les nuisances sonores et du suivi de leurs effets.

Des mesures générales prévues pour limiter les poussières ou particules liées aux travaux et avoir un chantier propre

De manière générale et quelle que soit la méthode constructive retenue, les travaux à réaliser dans le cadre du Grand Paris Express engendreront des émissions de poussières qui feront l'objet de traitement particulier à la source.

De manière générale, le maître d'ouvrage prescrira dans les pièces écrites des marchés de travaux :

- d'arroser à la source les matériaux excavés par jet réglable ou à l'aide d'un système de brumisation ;
- de mettre en place pour chaque zone de chantier accueillant des engins de terrassement et permettant des circulations de camions, une zone de lavage des roues des engins et des camions avant sortie sur la voirie publique.

Le maître d'ouvrage prévoira des pénalités financières contractuelles pour dissuader les entreprises de déroger à ces prescriptions. De telles stipulations contractuelles permettront le suivi de la réalisation des mesures destinées à éviter et réduire les poussières liées aux travaux.

Des mesures générales prévues pour limiter l'impact des travaux sur la vie locale

L'évacuation des déblais opérée par voie fluviale ou par voie ferroviaire sera privilégiée dans la mesure du possible. Les itinéraires précis d'évacuation des déblais par camions seront définis en concertation avec les différentes collectivités concernées lors des étapes ultérieures et imposés aux entreprises afin de minimiser la gêne aux riverains.

Le suivi des mesures liées à l'évaluation de la nature des déblais et de leurs modalités d'évacuation ou de traitement sera conforme à celui qui a été présenté dans l'annexe spécifique de l'étude d'impact (pièce G.4.1). Les travaux visant à optimiser la gestion des déblais dans une optique de réduction des impacts seront poursuivis dans le cadre des étapes ultérieures du projet.

Lors des travaux de génie civil, comme lors des travaux préparatoires, les chantiers seront organisés localement, au cas par cas, de manière à faciliter la circulation automobile et à assurer l'accès permanent aux habitations, aux commerces, aux emplois, et aux lieux publics. Les plans de circulation seront concertés avec les collectivités locales.

Les riverains, commerçants, usagers de la voirie et des transports publics seront régulièrement informés du déroulement et de l'avancement des travaux, des perturbations possibles et des mesures mises en place. Par ailleurs, des mesures d'accompagnement auront pour objet de minimiser les impacts des travaux.

8. MODALITES DE SUIVI DES MESURES

Le maître d'ouvrage assurera le suivi des mesures prévues ci-dessus ou décrites dans la réponse de la Société du Grand Paris aux recommandations de la commission d'enquête de la manière qui suit.

Toutes les gares du Grand Paris Express font l'objet de comités de pilotage dédiés, qui rassemblent, à chaque fois, les maires, les services de l'Etat, les présidents de communautés d'agglomération et des conseils départementaux, les représentants du STIF et les entreprises de transport (SNCF Réseau et SNCF Mobilités, RATP et ADP). Chacune des réunions de comités de pilotage est préparée en amont par plusieurs réunions techniques. En complément des réunions d'information qu'il organise, le maître d'ouvrage intervient à la demande des élus lors des conseils municipaux et répond aux différentes interrogations des habitants, à l'occasion de réunions de quartier.

La concertation et la communication de proximité avec les habitants seront maintenues tout au long du projet, notamment pendant les travaux et jusqu'à un an après la mise en service.

Le projet fera l'objet de points d'avancement réguliers auprès des mairies concernées au moins une fois par an. A l'initiative ou avec l'accord des élus, des réunions d'information du public avec présentation de données factuelles pourront être organisées en ciblant plus directement la population concernée par la nature des travaux à réaliser, que ce soit avant, en cours de leur exécution et jusqu'à un an après la mise en service.

Ces moments réguliers de concertation de proximité seront des moments privilégiés de suivi de la réalisation des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et du suivi de leurs effets sur l'environnement.

Un état d'avancement de la mise en œuvre des mesures sera établi par la Société du Grand Paris aux étapes suivantes :

- au démarrage des travaux,
- une fois par an durant les travaux,
- dans l'année qui suit la mise en service pour la présentation du premier bilan environnemental,

- éventuellement entre 3 et 5 ans après la mise en service pour la présentation du bilan économique, social et environnemental définitif pour émettre un avis sur les suites à y donner.

12.1.2. Rapport d'enquête publique - Avis et conclusions de la commission d'enquête



RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE POUR LE RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS EXPRESS POUR LES :

Ligne 16 : Noisy-Champs – St Denis Pleyel (Ligne Rouge)

Ligne 17 Sud : Le Bourget RER - St Denis Pleyel (Ligne Rouge)

Ligne 14 Nord : Mairie de St Ouen - St Denis Pleyel (Ligne Bleue)

ET MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES CONCERNEES



Enquête publique du 13 octobre 2014 au 24 novembre 2014 inclus

RAPPORT D'ENQUÊTE

3^{ème} Partie/ 3 - AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Marcel LINET – Président de la commission

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTIUS – Membre

Février 2015

Le présent rapport relate le travail de la commission d'enquête chargée de procéder à l'enquête publique préalable à la Déclaration de l'Utilité Publique pour le réseau de transport public du Grand Paris Express pour les :

Ligne 16 - Noisy-Champs – St Denis Pleyel (Ligne Rouge)

Ligne 17 Sud - Le Bourget RER - St Denis Pleyel (Ligne Rouge)

Ligne 14 Nord - Mairie de St Ouen - St Denis Pleyel (Ligne Bleue)

et mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées

La commission d'enquête a été désignée par ordonnance du Président du Tribunal Administratif de Paris par décision du 16 juillet 2014, à la demande de l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence, la Préfecture de région de Paris

La commission d'enquête a été choisie sur des listes d'aptitude départementales aux fonctions de Commissaire enquêteur révisées annuellement. Par ailleurs :

« Ne peuvent être désignées comme commissaires enquêteurs ou comme membres d'une 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 du Commissaire enquêteur, 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'aptitude 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 celle 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 les commissaires enquêteurs soient des experts et s'ils le sont, ils ne doivent 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. La commission d'enquête n'a aucune borne à sa mission qui est d'apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête et il lui est demandée

de peser, de manière objective, le pour et le contre, puis de donner un avis motivé personnel donc subjectif.

De même, la commission d'enquête 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 de la commission d'enquête 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 d'enquête s'est efforcé 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, des observations relevées dans les registres ou des courriers adressés à la commission d'enquête, 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 d'enquête, après avoir longuement pesé les arguments, a rendu in-fine un avis motivé en toute conscience et en toute indépendance.

2.1. – CADRE GENERAL DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011.

Ce nouveau réseau de métro automatique 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 Ile-de-France.

Le réseau complet totalise environ 205 km de tracé et compte soixante-douze gares.

Il est composé du réseau de transport public du Grand Paris comprenant deux lignes en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes (lignes Rouge et Verte) complétées par une troisième ligne radiale (ligne Bleue), sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, et du réseau complémentaire structurant (ligne Orange), sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile de-France (STIF).

Le réseau complet est désigné sous l'appellation de réseau Grand Paris Express.

Conformément à l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les projets d'infrastructure qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris doivent être déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat. Ils font donc l'objet d'une enquête publique préalable réalisée conformément aux dispositions du Code de l'environnement. Les enquêtes publiques doivent être ouvertes dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret approuvant le schéma d'ensemble.

La présente enquête concerne ainsi l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison en métro automatique entre l'arrière gare de Noisy-Champs (la gare de Noisy-Champ faisant partie du tronçon de la ligne Rouge N°15) et la gare de St Denis Pleyel ligne Rouge N°16, de la ligne Rouge N°17 reliant la gare du Bourget RER et la gare St Denis Pleyel et le prolongement de la ligne Bleue N°14 entre la gare de Mairie de St Ouen (Gare non incluse) et la gare de St Denis Pleyel

Ce tronçon des lignes Rouge 16, 17 Sud et ligne Bleue 14 Nord du réseau de métro est le second ensemble du réseau Grand Paris Express devant être réalisé.

Ce projet représente un linéaire de 29 km et desservira un total de 9 gares.

Le plan de situation du projet est présenté dans la pièce « B » du dossier d'enquête.

L'enquête publique a pour objet « d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête seront prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. » (Art .L.123-1 du Code de

l'environnement). L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête est le Préfet de la région Ile-de-France conformément à l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

La présente enquête a donc pour objet :

La Déclaration d'Utilité Publique de l'ensemble des travaux à réaliser en vue de la construction et de l'exploitation du métro automatique du grand Paris Express, dans le but de permettre les expropriations nécessaires à l'obtention de la maîtrise foncière des terrains traversés par le tracé, les sites de maintenance, les gares et les autres ouvrages du projet et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme suivants : Plan d'Occupation des Sols (POS) ou Plan Local d'Urbanisme (PLU) et Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) des communes traversées.

2.2. – OBJECTIFS DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE

Les principaux objectifs du projet de métro automatique reliant Noisy-Champs à Saint Denis-Pleyel sont les suivants :

- Présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue, aussi bien pour les trajets internes au territoire directement desservi par le nouveau métro automatique que pour les trajets ayant pour origine ou pour destination la grande couronne, grâce au maillage avec les radiales ferroviaires RER et Transilien ;
- Contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, grâce à la création d'une liaison de rocade reliant le sud-ouest et le sud-est de Paris ;
- Améliorer la desserte de secteurs denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante et favoriser l'égalité des territoires ;
- Faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées ;
- Améliorer l'accessibilité de grands équipements à dimension régionale aujourd'hui mal desservis
- Encourager et renforcer la dynamique de développement économique et d'aménagement urbain actuellement à l'œuvre sur le territoire traversé ;
- Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

2.3. – AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA DUP

2.3.1 – Sur la forme et la procédure

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 43 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux paraissant dans les 2 départements traversés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête, et dans 3 journaux nationaux 15 jours avant le début de l'enquête,
- Que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique (DUP) ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des communes concernées par le projet, à la préfecture de chacun des 2 départements traversés par le projet et à la préfecture de la région Ile de France, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- Que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur le site internet de la préfecture de région, préfecture de Paris, siège de l'enquête,
- Que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet ainsi que dans les 2 préfectures citées précédemment,
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacune des 16 communes concernées par l'enquête les 3 permanences prévues pour recevoir le public,
- Que les 4 réunions publiques prévues respectivement à La Courneuve, Noisy-le-Grand, Chelles et Sevran ont bien été organisées, et ce en présence d'un nombreux public,
- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,
- Que les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête de DUP,
- Que plus de 198 observations représentant quelques 349 occurrences et 13 contre-propositions concernant ce projet de déclaration d'utilité publique ont été déposées sur les registres mis en place dans les 16 communes et dans les 3 préfectures concernées par l'enquête ont été adressées dans 32 courriers au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête

2.3.2 – Sur le fond de l'enquête

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît que:

- Les objectifs poursuivis par ce projet, consistant notamment à créer un nouveau réseau automatique de grande capacité répondant à un besoin croissant de déplacements de personnes en rocade, au sein de la banlieue parisienne, besoin auquel la configuration essentiellement radiale du réseau de métro et de RER ne répond pas de manière satisfaisante, le projet proposé présente concrètement un caractère d'intérêt public,
- La Société du Grand Paris ait dans la mesure du possible privilégié le domaine public pour implanter les gares et les ouvrages annexes de ce projet, il sera cependant nécessaire de recourir à l'expropriation justifiant le recours à la procédure de DUP, objet de cette enquête,
- La Société du Grand Paris s'est engagée à privilégier la négociation à l'amiable pour acquérir les biens privés qui sont nécessaires à la réalisation de son projet, il sera cependant porté atteinte à la propriété privée dans des conditions que la commission d'enquête n'estime pas excessives,
- Le coût de cette réalisation compte tenu du rôle essentiel qu'elle est appelée à jouer en tant que service public de transport et des avantages économiques attendus sur le long terme ne paraît pas déraisonnable par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes,
- Le projet, mis à part les gares et les ouvrages annexes, étant entièrement réalisé en souterrain et/ou majoritairement sur le domaine public n'impacte pas de réalisations à caractère social existantes et il n'existe donc pas d'intérêt social pouvant justifier la non reconnaissance de l'utilité publique de cette opération,
- Le mode de propulsion électrique utilisé ainsi que la baisse de la circulation automobile attendue devraient contribuer à une diminution des pollutions existantes. Cette réalisation devrait avoir à terme un impact globalement positif sur les pollutions atmosphériques et par conséquent sur la santé des franciliens. Ce projet n'encourt pas de risque d'annulation, l'intérêt de la santé publique ne paraissant pas menacé,
- Pour l'environnement, les risques de pollutions émanant ou dues à ce métro automatique (odeurs et rejets polluants), sont dans l'ensemble faibles et peuvent faire l'objet de mesures correctrices,
- Concernant le risque lié aux vibrations la société du grand Paris a pris l'engagement d'apporter une attention toute particulière à ces phénomènes et a décidé notamment de poser une voie anti-vibratile systématique sur l'ensemble du tracé, avec des niveaux de performance renforcés lorsque nécessaire.

- Concernant le risque lié au bruit émis, notamment au droit des puits de ventilation, et bien que les articles R. 1334-30 et suivants du code de la santé publique ne s'imposent pas aux infrastructures de transport et donc à ce projet, la SGP a néanmoins décidé d'en respecter les dispositions ; c'est ainsi que la mise en place de pièges à sons est prévue et ces dispositifs seront dimensionnés pour respecter les valeurs limites d'émergence mentionnées dans les textes repris ci-dessus.

- Les risques d'atteinte à la faune et à la flore sont également faibles compte tenu de la situation du projet majoritairement en zone urbaine, risques que la SGP a prévu cependant soit d'anticiper soit de compenser par des mesures adaptées

- Les espaces boisés impactés par l'implantation d'une base chantier ou par les travaux de construction des ouvrages annexes, pourront faire l'objet par la SGP de mesures compensatoires permettant la requalification des sites en lien avec les projets d'aménagement portés par les collectivités,

- Les atteintes visuelles sont limitées, n'impactent que certaines zones, et peuvent faire l'objet d'aménagements spécifiques, notamment s'agissant de la conception et de la réalisation des gares et ouvrages annexes,

- Après un examen attentif, il apparaît que les variantes de tracé proposées et/ou les contrepropositions soumises en cours d'enquête concernant soit les gares soit les ouvrages annexes, impacteraient pour certaines davantage les terrains privés obligeant à des expropriations plus nombreuses ou passeraient sous des immeubles aux fondations profondes ou dans des terrains plus difficiles que celle du tracé retenu, de sorte que le tracé arrêté et donc les terrains retenus paraissent les moins contraignants parmi tous ceux qui ont été envisagés.

- Le projet soumis à enquête est compatible avec les objectifs et les recommandations du SDRIF qui vient d'être approuvé par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 et qui a totalement intégré le projet du Grand Paris Express. Il conviendra cependant de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme (PLU, POS, PAZ et ZAC) des communes traversées.

- Concernant les risques d'effondrement lors du forage du tunnel et ultérieurement en phase d'exploitation du métro automatique, et compte tenu des incertitudes du dossier sur ces différents points, il convient de mettre en œuvre le principe de précaution et d'appeler sur ce point tout particulièrement l'attention de la Société du Grand Paris.

- La société du Grand Paris a tenu le plus grand compte, dans ce dossier, des remarques qui ont été faites à l'issue de l'enquête publique sur le premier tronçon de la ligne 15 Noisy-Champs – Pont de Sèvres

- La commission d'enquête considère que le bilan avantages/inconvénients, montre que les avantages de ce projet de métro automatique l'emportent sur les inconvénients qu'il génère et militent en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique pour sa réalisation.

2.4 - CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DUP

La commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique (DUP) nécessaire au projet de réalisation du second tronçon de la ligne 16 - Noisy-Champs – St Denis Pleyel (Ligne Rouge), de ligne 17 Sud - Le Bourget RER - St Denis Pleyel (Ligne Rouge) et du prolongement de ligne 14 Nord - Mairie de St Ouen - St Denis Pleyel (Ligne Bleue), sous les **14** recommandations suivantes :

RECOMMANDATION : (La recommandation correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande donc qu'elle soit prise en considération)

RECOMMANDATION N°1

S'agissant de l'implantation de l'ouvrage annexe OA 72 sur le terrain de boules de Gournay sur Marne qui a comme préalable de supprimer l'EBC du POS, la commission demande qu'un maximum de précautions soient prises pour protéger les arbres existants et éviter, dans la mesure du possible, leur suppression.

RECOMMANDATION N°2

S'agissant de l'implantation de l'ouvrage annexe OA631 prévu à l'ouest de la gare Pleyel sur l'entrée principale de l'unique espace vert d'un quartier urbain dense, la commission recommande que les études soient poursuivies pour vérifier la possibilité de transférer son implantation sur le terrain de l'académie Annie Fratellini.

RECOMMANDATION N°3

Si la recommandation précédente pouvait être prise en compte, la commission souhaite vivement que les instances compétentes accordent les dérogations nécessaires à la règle des 800 m et en fixent les conditions.

RECOMMANDATION N°4

Concernant l'accès secondaire à la gare de Sevran-Livry du côté du Parc des Sœurs, la commission recommande que soit poursuivie l'étude de la variante qui permettrait de placer cet accès vers le pôle bus Nord et minimiserait son impact sur le parc.

RECOMMANDATION N°5

D'une manière générale la commission recommande que les études d'avant-projet d'accès aux gares soient présentées aux acteurs locaux (élus et usagers) avant d'être approuvées.

RECOMMANDATION N°6

La commission recommande de vérifier si dans certains cas le transport des déblais par le chemin de fer n'est pas envisageable à des conditions économiquement acceptables.

RECOMMANDATION N°7

La commission recommande la poursuite des études de couverture et de mécanisation de la passerelle au-dessus des voies entre la gare du GPE de Saint Denis Pleyel et la gare du RER D Stade de France - Saint Denis. Cette passerelle permettrait, en outre, la liaison avec la rive est du réseau ferroviaire.

La commission souhaite que des arbitrages aboutissent, dans les meilleurs délais, pour que les travaux puissent être engagés, le cas échéant, de façon simultanée avec la gare.

RECOMMANDATION N°8

Compte tenu de l'irréversibilité quasi certaine pour le futur, de la limitation de la longueur des quais des gares à 54 m sur la ligne 16, la commission d'enquête, qui n'a pas les moyens d'expertiser ces choix, recommande vivement que ceux-ci fassent l'objet d'un arbitrage au plus haut niveau.

RECOMMANDATION N°9

Pour ce qui concerne la gare du Bourget, la commission recommande à la SGP de bien s'assurer que les installations de voies prévues dans cette gare permettront de rendre celle-ci gare terminus et gare de départ pour des trains en provenance et à destination de Noisy-Champs, et ce dans les meilleures conditions afin de ne pas fragiliser la circulation des autres trains desservant également la gare du Bourget (RER B, future ligne 17...).

RECOMMANDATION N°10

La commission d'enquête demande à la SGP et au STIF de poursuivre, dans les meilleurs délais, en y associant les collectivités territoriales, la réflexion sur la nécessité de réaliser ou non des parcs relais dans le respect des règles définies par le STIF dans le cadre de son Schéma directeur des parcs relais et du plan de déplacement urbain en Ile de France (PDUIF).

RECOMMANDATION N°11

La commission invite la SGP, dès que le tracé du tunnel sera précisé, à engager des référés préventifs sur les points sensibles, identifiés comme tels par des études menées dans la zone d'influence géotechnique de l'ensemble du tronçon.

RECOMMANDATION N°12

La commission insiste sur l'importance de l'information et de la communication qui seront distribuées en amont et au cours des chantiers et recommande que soit mis en place à ce titre un plan de grande qualité.

RECOMMANDATION N°13

La commission demande à la Société du Grand Paris de travailler de concert avec la CCIP Paris Ile de France pour traiter les impacts du projet avec les commerçants.

RECOMMANDATION N°14

Outre les concessionnaires avec lesquels les relations sont indispensables pour anticiper le déroulement des chantiers, la commission recommande d'établir au plus tôt les liens les plus étroits au plan technique avec les instances responsables de tous les réseaux (Etat, départements, communes).

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel LINET – Président



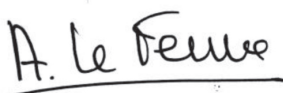
Michel LAGUT – Membre



Alain CHARLIAC – Membre



Annie LE FEUVRE – Membre



Pierre PONTIUS – Membre



12.1.3. Délibération du Conseil de Surveillance approuvant l'opération d'investissement



**Délibération n° CS 2015 - 20 du Conseil de surveillance
du 13 novembre 2015
approuvant le complément « Site de maintenance d'Aulnay » à
l'opération d'investissement Tronçons « Noisy-Champs – Saint-Denis
Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel »**

Vu la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 modifiée relative au Grand Paris,

Vu le décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 modifié relatif à la Société du Grand Paris, notamment son article 9,

Vu le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris,

Vu la délibération n° CS 2012-02 du Conseil de surveillance du 20 mars 2012 fixant le seuil au-delà duquel les opérations d'investissement de la Société du Grand Paris sont soumises à l'approbation préalable du Conseil de surveillance,

Vu la délibération n° CS 2014-04 du Conseil de surveillance du 4 juillet 2014 approuvant l'opération d'investissement « Tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel »,

Vu le rapport du directoire,

Le Conseil de surveillance adopte la délibération suivante :

Article 1^{er}

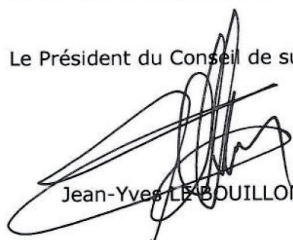
Le Conseil de surveillance approuve le complément à l'opération d'investissement « Tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel », tel qu'il est défini dans le dossier joint en annexe. Le coût d'objectif de l'opération d'investissement est porté à 4 082 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2012.

Article 2

Le directoire veille à l'application de la présente délibération et rend compte de l'avancement de l'opération.

Fait à Saint-Denis, le 13 novembre 2015

Le Président du Conseil de surveillance



Jean-Yves LE DUILLONNEC

Le Président du directoire

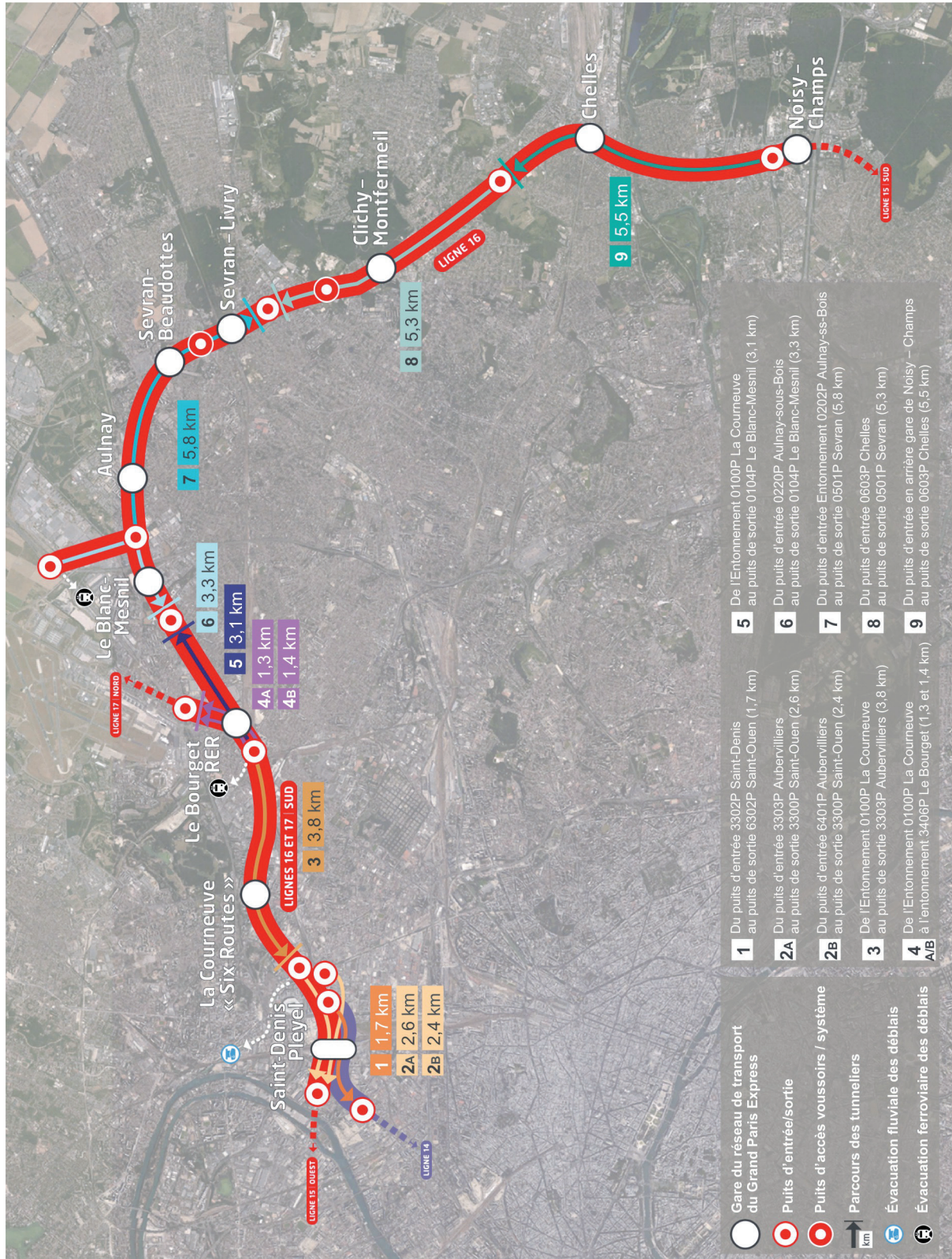


Philippe YVIN

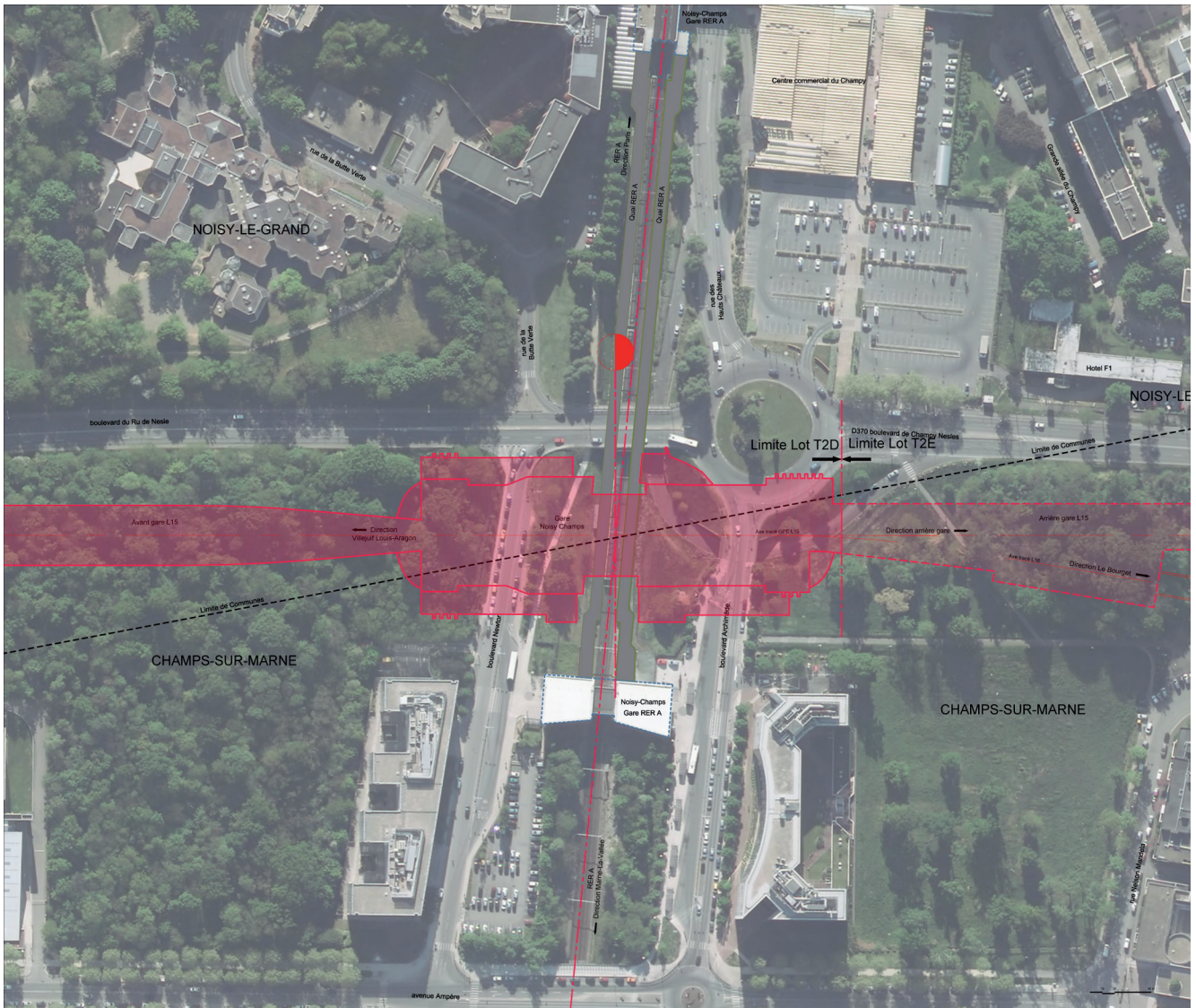
SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitières – 93200 Saint-Denis
Siret : 525 046 017 00030

12.2. Pièces graphiques

12.2.1. Cinématique du tunnelier



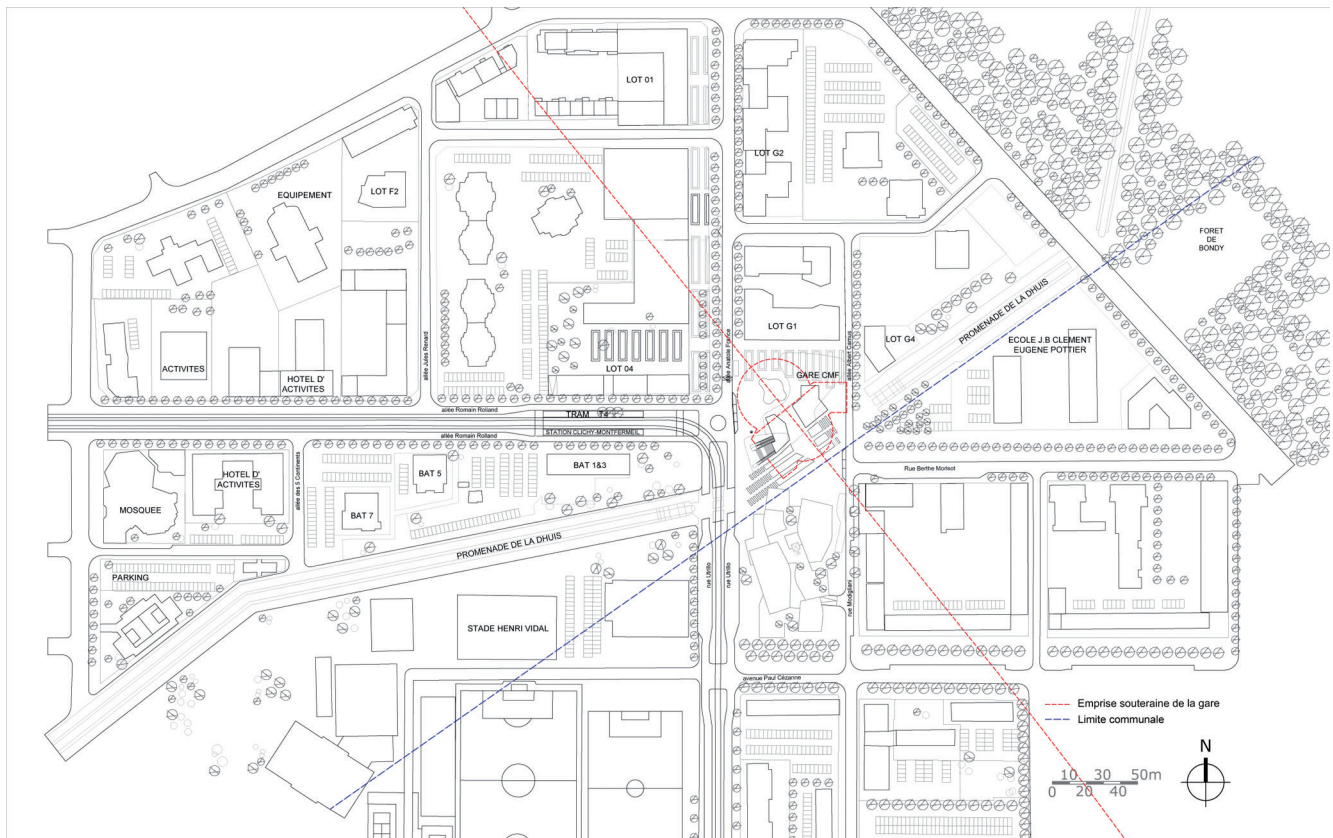
12.2.2. Plans d'implantation des gares



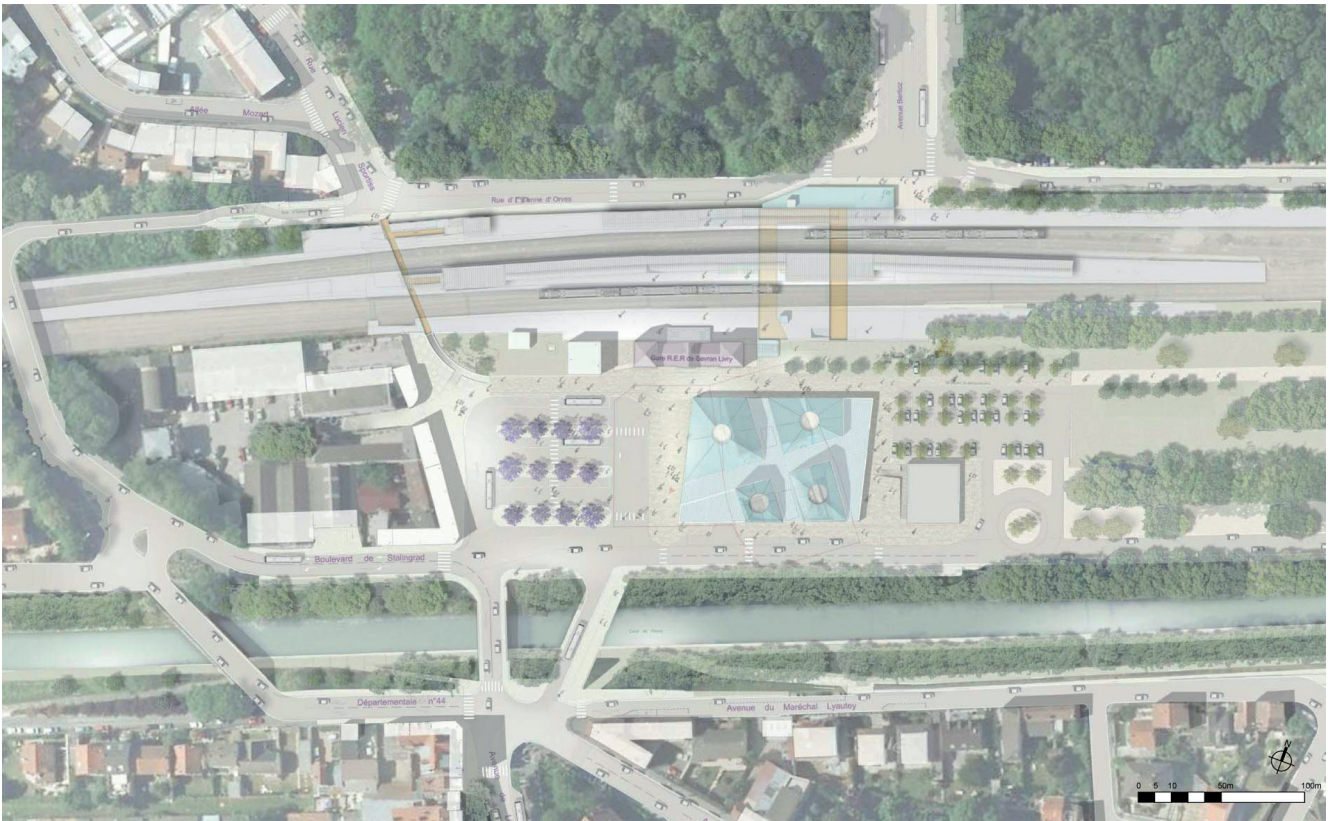
Plan d'implantation de la gare Noisy-Champs



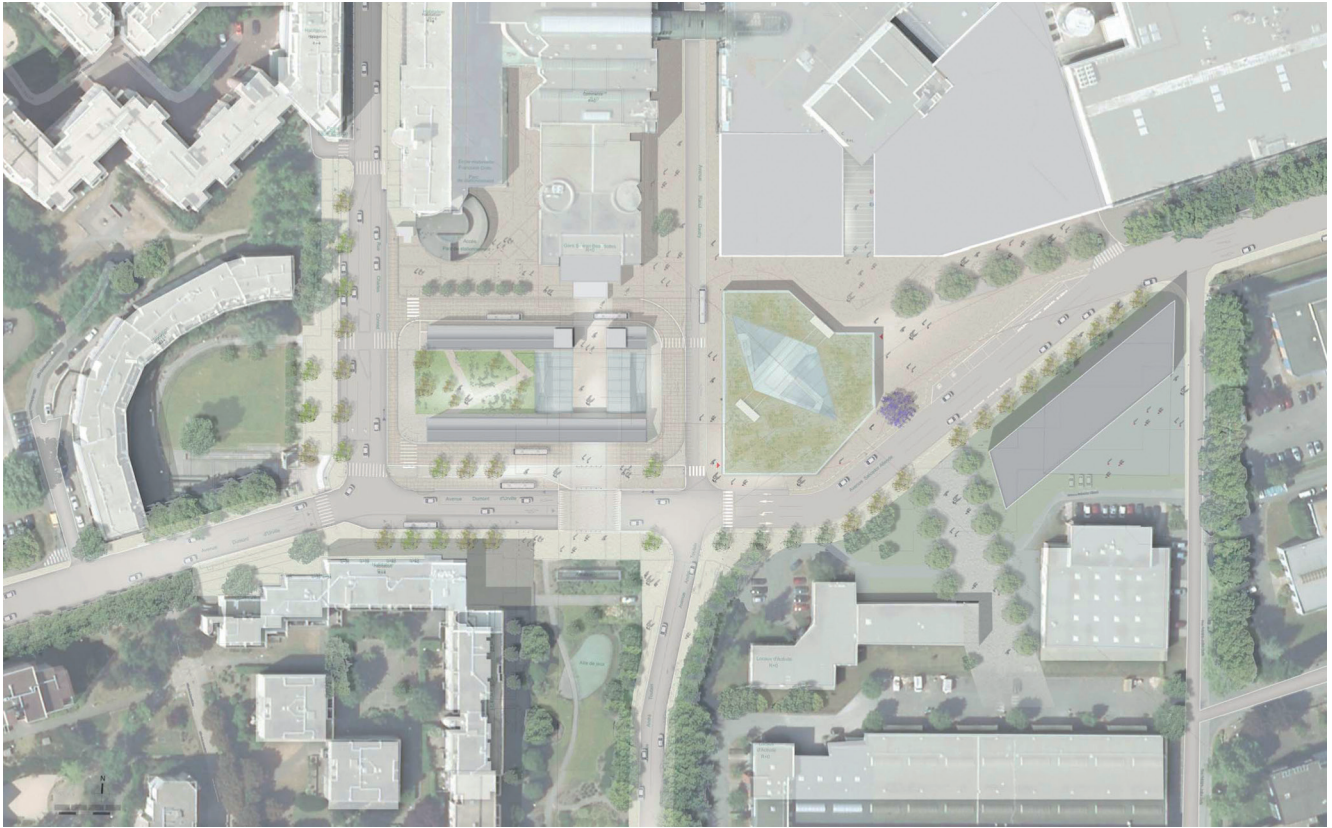
Plan d'implantation de la gare de Chelles



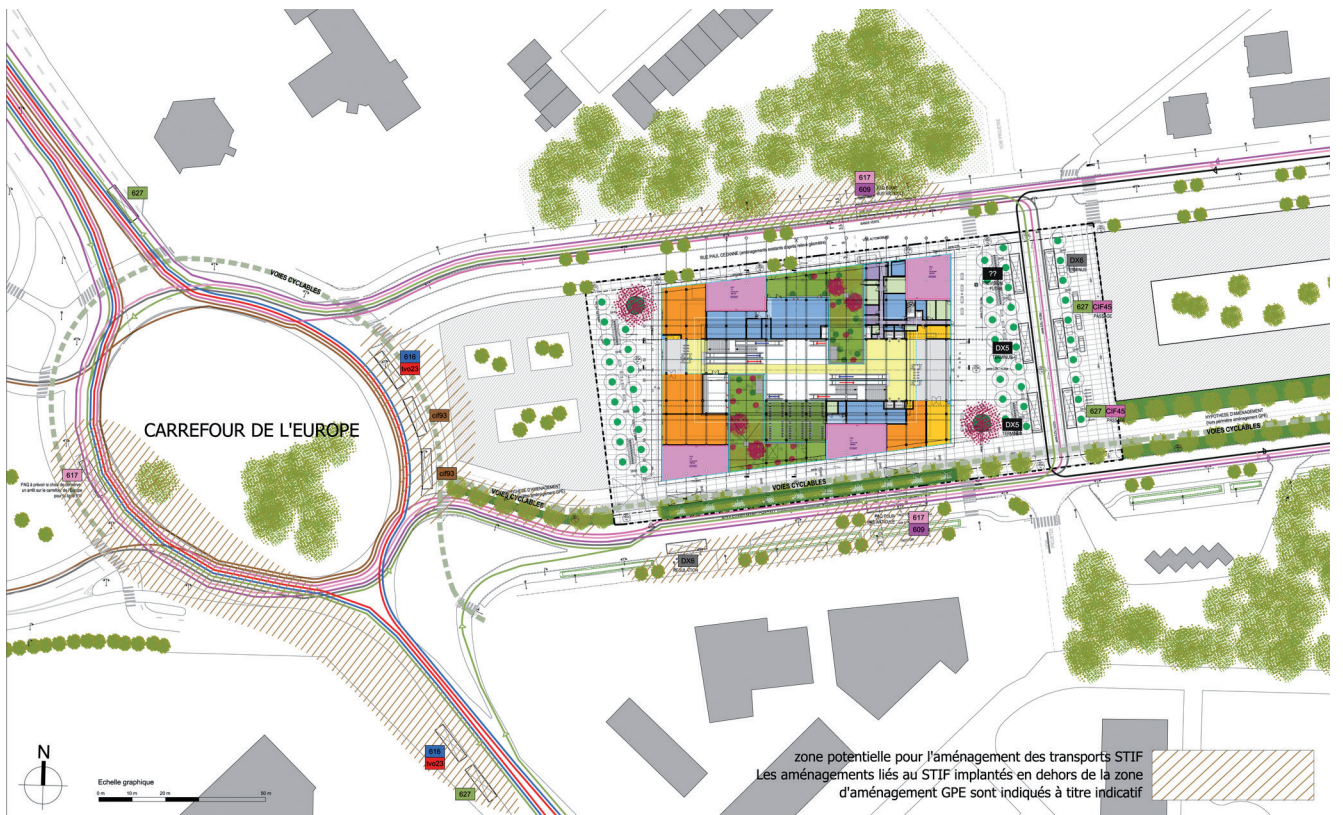
Plan d'implantation de la gare de Clichy-Montfermeil



Plan d'implantation de la gare de Sevrans-Livry



Plan d'implantation de la gare de Sevrans-Beaudottes

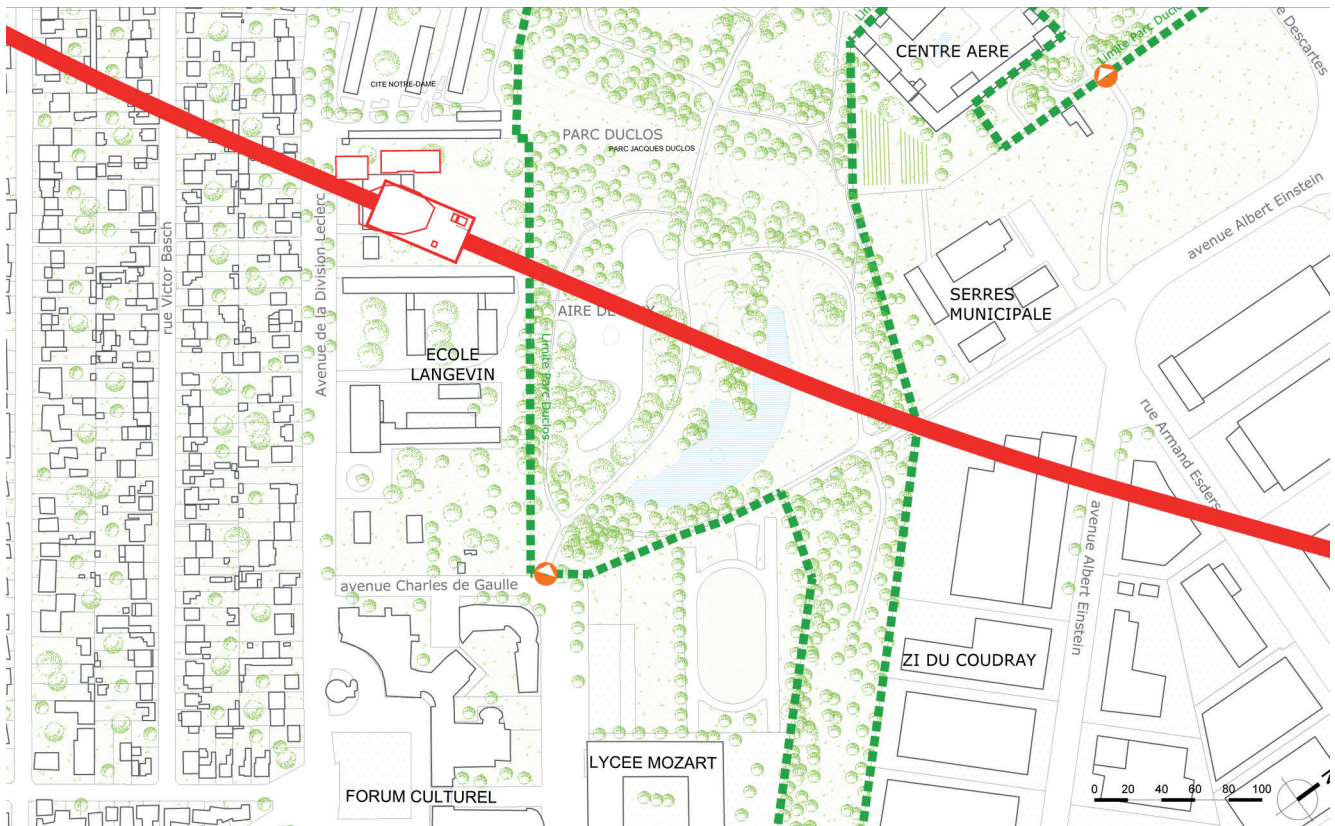


LEGENDE LOCAUX

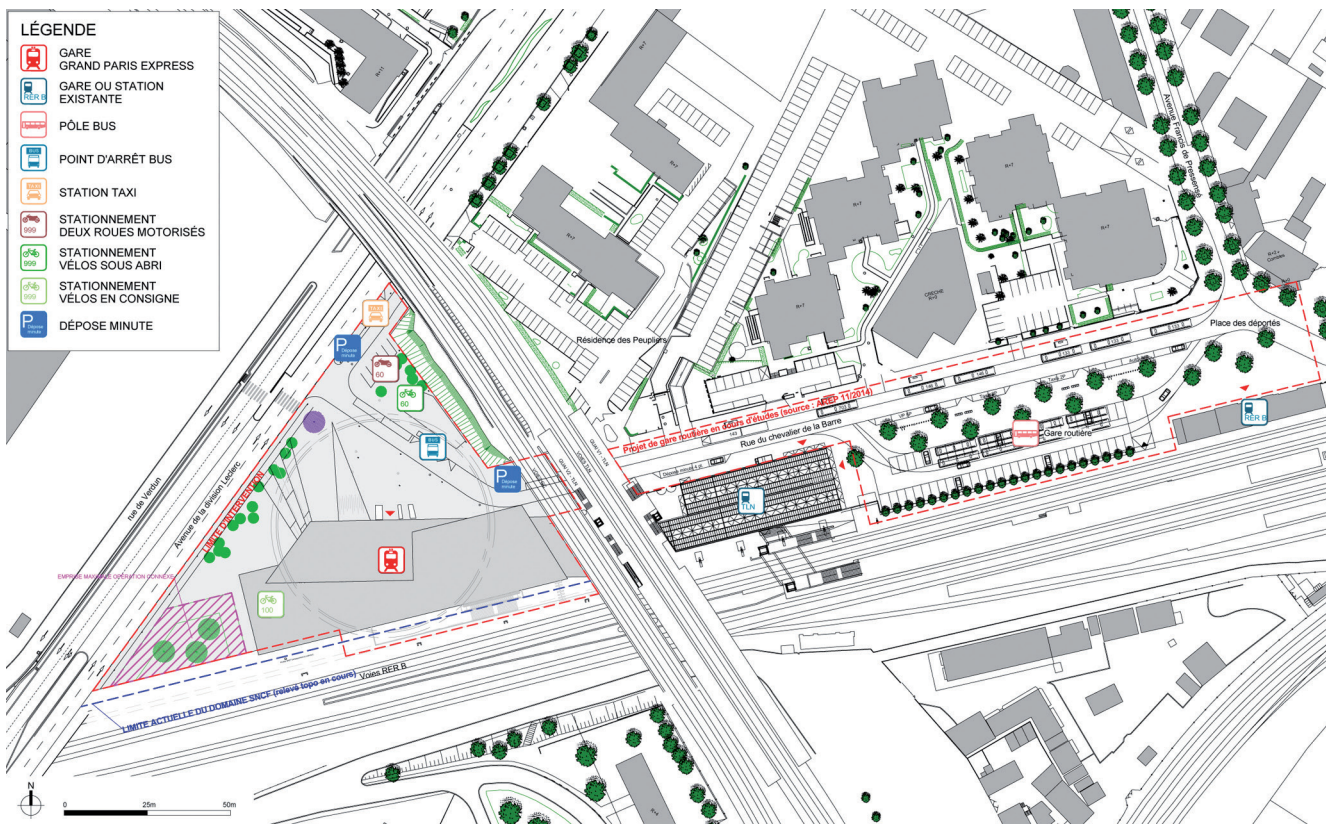
- ACCUEIL VOYAGEURS
- ZONE HORS CONTROLE
- ZONE SOUS CONTROLE
- EAS
- LOCAUX SECURITE
- LOCAUX DES PERSONNELS
- LOCAUX LOGISTIQUE
- COMMERCE, SERVICE ET SURFACES DISPONIBLES
- LOCAUX TECHNIQUES
- PROJETS CONNEXES
- LOCAUX VELOS, ABRIS ET CONSIGNES
- PARCOURS DEPUIS LES QUAIS VERS L'EXTERIEUR
- PARCOURS DEPUIS L'EXTERIEUR VERS LES QUAIS
- LIMITES DES PRESTATIONS GROUPEMENT

- PORTE SIMPLE 90CM
- PORTE DOUBLE 140CM
- ARBRE DE HAUTE TIGE
- ARBRE D'ALIGNEMENT (PARC LINEAIRE)
- NOUVE PAYSAGEE
- MAT D'ECLAIRAGE URBAIN PUBLIC
- CORBEILLE
- BANC

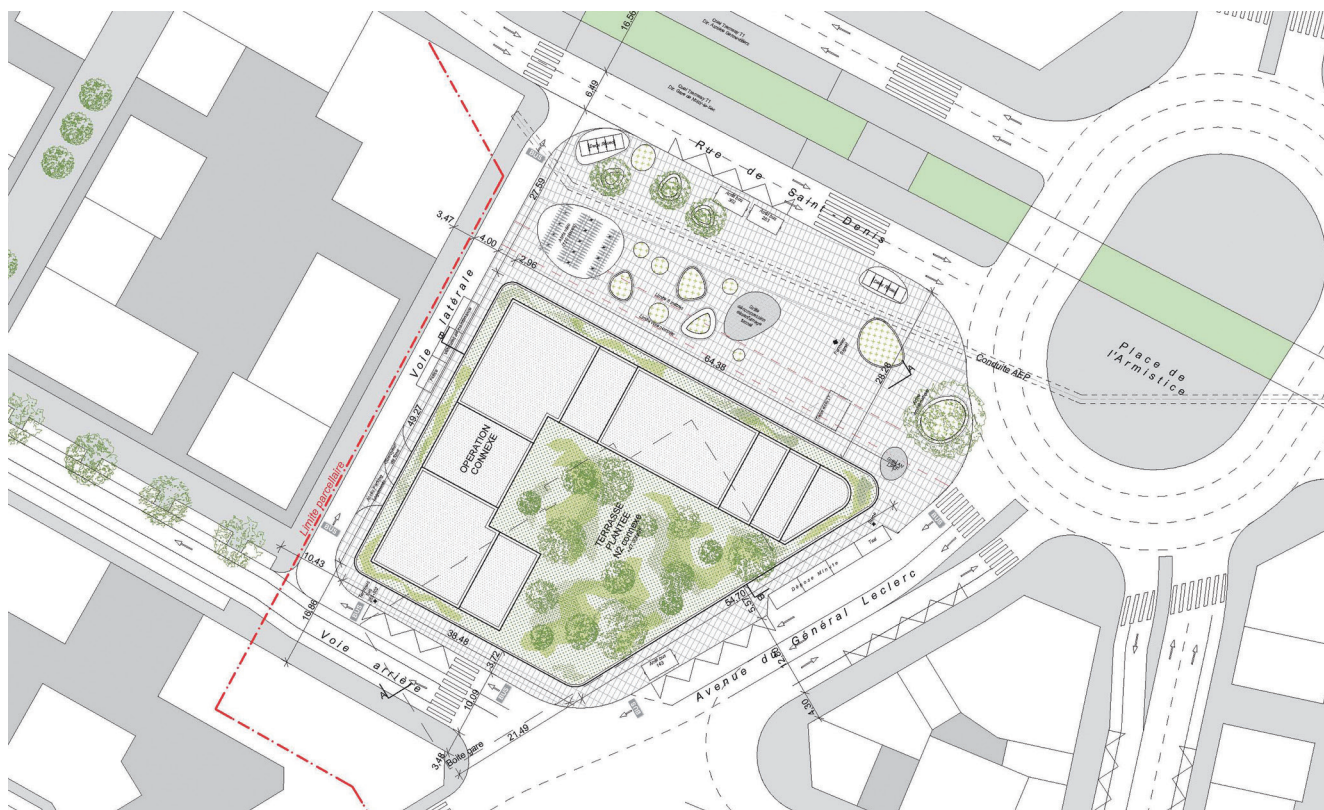
Plan d'implantation de la gare d'Aulnay



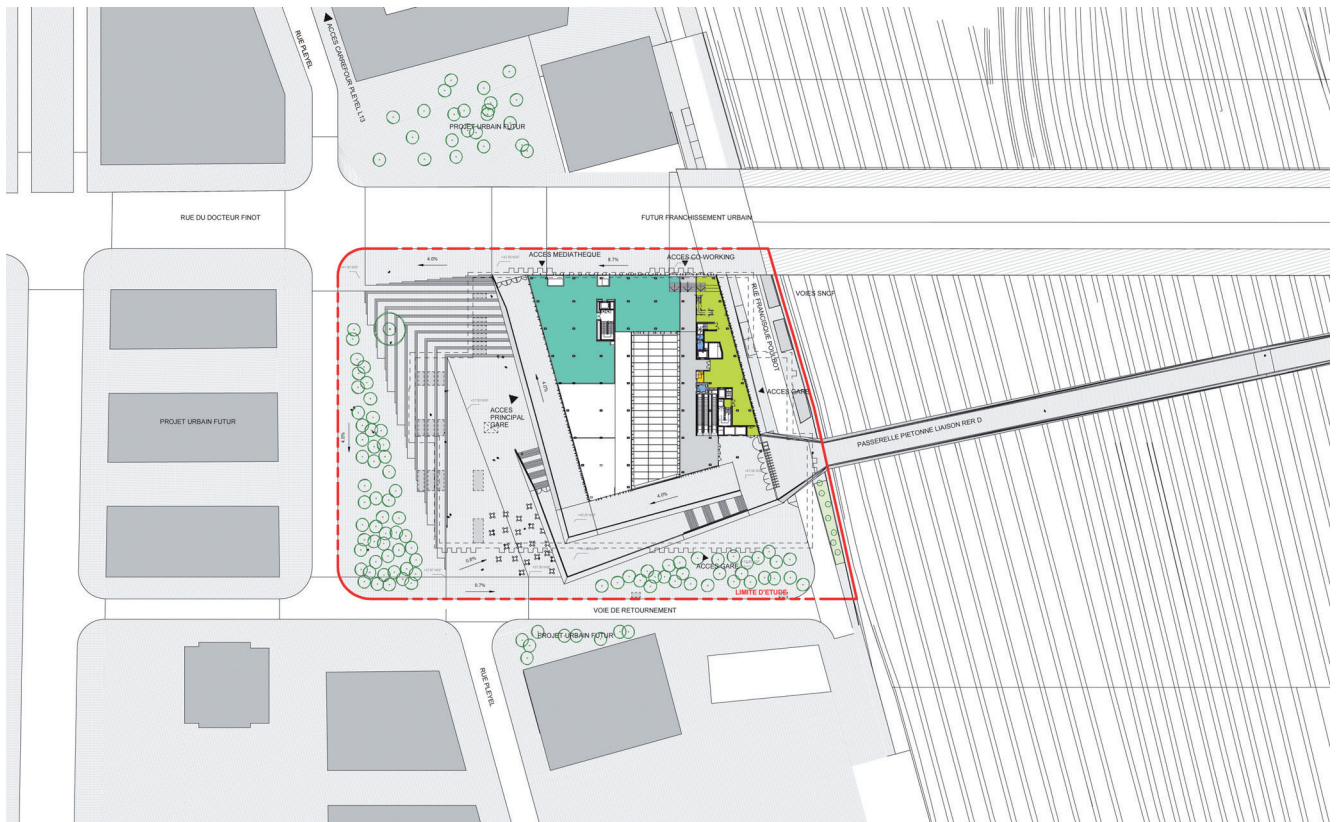
Plan d'implantation de la gare de Blanc-Mesnil



Plan d'implantation de la gare de Bourget RER

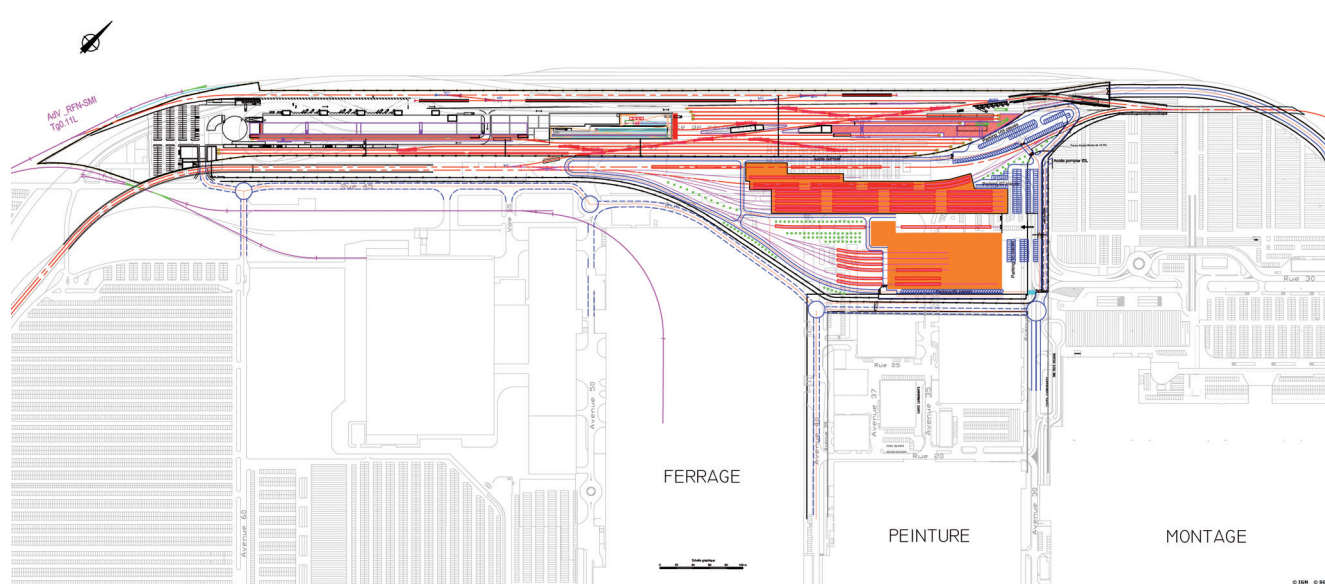


Plan d'implantation de la gare de La Courneuve «Six routes»



Plan d'implantation de la gare de Saint-Denis Pleyel

12.2.3. Plans d'implantation et plans des aménagements des sites de maintenance



Vue d'ensemble de quoi ?



Glossaire

AE	Acte d'Engagement
AO	Autorité Organisatrice / Appel d'Offre
APUR	Atelier Parisien d'Urbanisme
AVP	Avant-Projet
AMO	Assistant à Maîtrise d'Ouvrage
AMOG	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Générale
ASC	Ascenseur
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
BSPP	Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris
BTP	Bâtiment et Travaux Publics
CDT	Contrat de Développement Territorial
CNDP	Commission Nationale du Débat Publique
CTCSC	Comité Technique Consultatif Sécurité Civile du Grand Paris
CCDSA	Commissions Consultatives Départementales de Sécurité et d'Accessibilité
DEUP	Dossier d'Enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique
DOI	Dossier d'Opération d'Investissement
DCE	Dossier de Consultation des Entreprises
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
DEA	Département Eau et Assainissement
EGT	Exhaust Gas Temperature
EP	Équipements de Protection
EM	Escaliers mécaniques
EF	Escaliers fixes
ETFE	Ethylene tetrafluoroethylene
ERP	Etablissement Recevant du Public
GA	Gare Accessible au public
GC	Génie Civil
GED	Gestion Électronique des Documents
GPE	Grand Paris Express
HP	Heure de pointe
HPM	Homme par minute
HPH	Heures de pointe du matin
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
IGSI	Inspections Générales de Sécurité Incendie
ITC	Interruption temporaire de circulation
L	Ligne
LBG	Gare Le Bourget
LVP	Limitation de vitesse permanente
M	Minute
MOA	Maîtrise d'ouvrage ou Maître d'ouvrage
MOE	Maîtrise d'œuvre ou Maître d'œuvre
NGF	Nivellement Général de la France

NGP	Nouvelle Gestion Publique
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Économique
OPC	Ordonnancement, Pilotage et Coordination
OIN	Opération d'Intérêt National
PCC	Poste de Commande et de contrôle Centralisé
PASO	Passage souterrain
PPM	Période de pointe du matin
PPS	Période de pointe du soir
PRO	Etudes de Projet (Phase des Etudes)
QSE	Qualité-Sécurité-Environnement
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens
RATP-GI	Régie Autonome des Transports Parisiens - Gestionnaire d'Infrastructure
RER	Réseau Express Régional
RFF	Réseau Ferré de France
RFN	Réseaux Ferrés Nationaux
RTPGP	Réseau de Transports Publics du Grand Paris
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SDIS	Services Interministériels de Défense et de Protection Civile
SOE	Second Œuvre
SOA	Second Œuvre Architectural
SGP	Société du Grand Paris
SIV	Système d'aide à l'exploitation d'Informations Voyageurs
SIDPC	Services Interministériels de Défense et de Protection Civile
SMI	Site de Maintenance Infrastructure
SMR	Site de Maintenance et de Remisage
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
STIF	Syndicat des transports d'Île-de-France
T	Tramway
TER	Train Express Régional
TCSP	Transport Collectif en Site propre
LVP	Limitation de vitesse permanente
TLN	Tangentielle Légère Nord
SMQSE	Système de management de la Qualité Sécurité Environnement
SDQSE	Schéma directeur qualité sécurité environnement
PAQSE	Plan Assurance Qualité Sécurité Environnement
GOE	Gros œuvre étendu
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens
PMR	Personne à mobilité réduite
RDC	Rez-de-chaussée
RN	Route Nationale
SSI	Système de sécurité incendie
WE	Week-end
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté

