

AVANT PROJET DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Ligne 17 Nord Secteur 1 : Le Bourget RER – Triangle de Gonesse

Livret 1

Historique, diagnostic transport des territoires concernés et
définition du projet

Grand Paris Express
Réseau de transport public du Grand Paris

Avril 2019



GRAND PARIS EXPRESS

LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

AVANT-PROJET DU MAITRE D'OUVRAGE

LIGNE 17 NORD

SOMMAIRE GÉNÉRAL

Livret 0

Livret 1

1. Historique et caractéristiques principales du projet
 - 1.1. Le Grand Paris Express
 - 1.2. Le nouveau Grand Paris
 - 1.3. Le tronçon de la ligne 17 Nord
 - 1.4. Les étapes franchies et à venir
2. Diagnostic transport des territoires concernés
 - 2.1. Périmètre du projet
 - 2.2. Enjeux en termes de déplacement
3. Définition du projet de la ligne 17 Nord
 - 3.1. Les objectifs du projet
 - 3.2. La concertation continue

Livret 2

4. Description du projet
 - 4.1. Gares

Livret 3

- 4.2. Sections aériennes et souterraines
- 4.3. Ouvrages annexes

Livret 4

- 4.4. Systèmes
5. Exploitation et maintenance
 - 5.1. Exploitation
 - 5.2. Maintenance

Livret 5

6. Gestion environnementale du projet
 - 6.1. Contexte réglementaire : autorisation environnementale
 - 6.2. Principes directeurs de prise en compte de l'environnement
 - 6.3. Enjeux environnementaux et mesures associées
7. Management et calendrier du projet
 - 7.1. Organisation
 - 7.2. Planification
8. Economie du projet
 - 8.1. Coût de réalisation
 - 8.2. Coûts de fonctionnement de la ligne 17 Nord
 - 8.3. Acquisitions foncières
 - 8.4. Gestion des risques
9. Opérations liées
 - 9.1. Intermodalité
 - 9.2. Interconnexions ferroviaires
 - 9.3. Projets immobiliers connexes
10. Principes de financement
11. Evaluation de l'intérêt socio-économique
 - 11.1. Coûts du projet
 - 11.2. Bilan quantitatif des effets socio-économiques du tronçon
Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot
 - 11.3. Conclusion



Sommaire

1. Historique et caractéristiques principales du projet	8
1.1. Le Grand Paris Express	9
1.2. Le « Nouveau Grand Paris » de 2013	10
1.3. Le tronçon de la ligne 17 Nord.....	11
1.4. Les étapes franchies et à venir	13
2. Diagnostic transport des territoires concernés.....	14
2.1. Périmètre du projet	15
2.1.2. Enjeux vis-à-vis des territoires concernés.....	15
2.2. Enjeux en termes de déplacement.....	16
2.2.1. Description des réseaux de transport actuels	16
2.2.1.1. Réseau routier	16
2.2.1.2. Réseau de transports en commun.....	17
2.2.2. Structure des déplacements et parts modales :	17
2.2.3. Fréquentation des réseaux	18
2.2.3.1. Réseau routier	18
2.2.3.2. Réseau de transports en commun.....	18
2.2.3.3. Mobilité à proximité des futures gares	19
2.2.4. Principaux résultats des études de trafic.....	19
2.2.4.1. Incidence du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot sur la fréquentation prévisionnelle des lignes 16 et 17 (trafic à l’heure de pointe du matin) à l’horizon 2030	19
2.2.4.2. Fréquentation prévisionnelle du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot et desserte des grands équipements (trafic journalier/trafic annuel) à l’horizon 2030.....	20
2.2.4.3. Niveaux de charge sur les lignes 16 et 17 à l’horizon 2030.....	21
2.2.4.4. L’incidence du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot sur l’évolution des déplacements en Ile-de-France et sur l’allègement du trafic des autres lignes de transport en commun	22
2.2.4.5. Les gains de temps et l’amélioration de l’accessibilité régionale.....	22
3. Définition du projet de la ligne 17 Nord	25
3.1. Les objectifs du projet.....	26
3.2. La concertation continue	26

3.2.1. La concertation.....	26
3.2.1.1. Concertation avec le public.....	26
3.2.1.2. Consultation inter-administrative	27
3.2.2. L’enquête publique.....	27
3.2.2.1. Permanences.....	27
3.2.2.2. Réunions publiques.....	27
3.2.2.3. Registres.....	27
3.2.3. Les évolutions du projet suite à l’enquête publique – Avis de la commission d’enquête publique 27	27
3.2.4. Les réponses et suites données aux recommandations de la commission d’enquête ..	28
3.2.5. Les mesures 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	35

Introduction

Le présent dossier d'avant-projet du secteur 1 de la ligne 17 Nord est présenté pour approbation au Conseil d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) en application des dispositions prévues par le décret n° 2015-308 du 18 mars 2015 relatif à l'association du Syndicat des transports d'Ile-de-France aux missions de la Société du Grand Paris de conception et de réalisation du réseau de transport public du Grand Paris.

Il rassemble les résultats des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet, et constitue l'avant-projet du maître d'ouvrage.

Il met en œuvre l'opération d'investissement approuvée par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 13 novembre 2015. Il intègre les éléments issus de l'enquête publique qui s'est déroulée du 25 avril au 31 mai 2016, et fait suite à la déclaration d'utilité publique qui en est découlée le 14 février 2017.

LA MISE EN OEUVRE DE L'ASSOCIATION DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ

Conformément aux dispositions du décret du 18 mars 2015 précité, la Société du Grand Paris a associé IDFM, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, à l'établissement de ces études de niveau avant-projet, sur les points suivants :

- Objectifs du projet d'infrastructure ;
- Description du projet, en particulier les caractéristiques principales, insertion (tracés, gares), définition fonctionnelle et dimensionnement des lignes, ouvrages et installations ;
- Impacts du projet ;
- Organisation et calendrier du projet ;
- Economie du projet : coûts de réalisation, gestion des risques, coûts prévisionnels d'exploitation ;
- Evaluation de l'intérêt socio-économique.

Les avis et orientations d'IDFM ont été notamment recueillis lors des comités de coordination, instances d'échange à caractère consultatif, lors desquels la SGP a informé régulièrement IDFM des hypothèses de travail et de l'avancement des études.

La SGP a également sollicité la RATP, en sa qualité de futur gestionnaire d'infrastructure des lignes, ouvrages et installations fixes du réseau de transport public du Grand Paris, conformément aux dispositions de l'article 20 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, aux fins d'intégrer en amont de la conception de l'infrastructure l'expression de ses besoins, et de garantir une maintenabilité du réseau à des conditions économiques, de sécurité et de qualité de service

optimales. Un protocole de partenariat tripartite conclu entre la SGP, IDFM et la RATP-GI définit l'organisation et les relations entre les parties en phase de conception.

OBJECTIFS ET COMPOSITION DU PRÉSENT DOSSIER

Ce document correspond à un état d'avancement des études au niveau avant-projet à la date de production du document.

Les principaux objectifs du document sont les suivants :

- Décrire les objectifs et les engagements du projet en le plaçant dans son contexte historique ainsi que dans son territoire, en précisant les enjeux environnementaux du projet ;
- Donner une description de niveau avant-projet des ouvrages aériens et souterrains, ouvrages annexes, gares, systèmes ainsi que des travaux confiés à des tiers et les opérations liées ;
- Donner un éclairage sur l'exploitation et la maintenance de la ligne, en prenant en compte les différentes phases de mise en service ;
- Donner le calendrier prévisionnel du projet et les estimations de coûts d'investissement comme de maintenance et d'exploitation en précisant la gestion des risques.

1. Historique et caractéristiques principales du projet

1.1. Le Grand Paris Express

Le réseau Grand Paris Express est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et de liaisons radiales (prolongements de lignes de métro) permettant de les relier au cœur de l'agglomération.

Le programme constituant le réseau Grand Paris Express comprend :

- les lignes rouge, bleue et verte, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris : ces trois lignes constituent le « réseau de transport public du Grand Paris », tel que défini en application de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- la ligne orange, ou « réseau complémentaire structurant ».

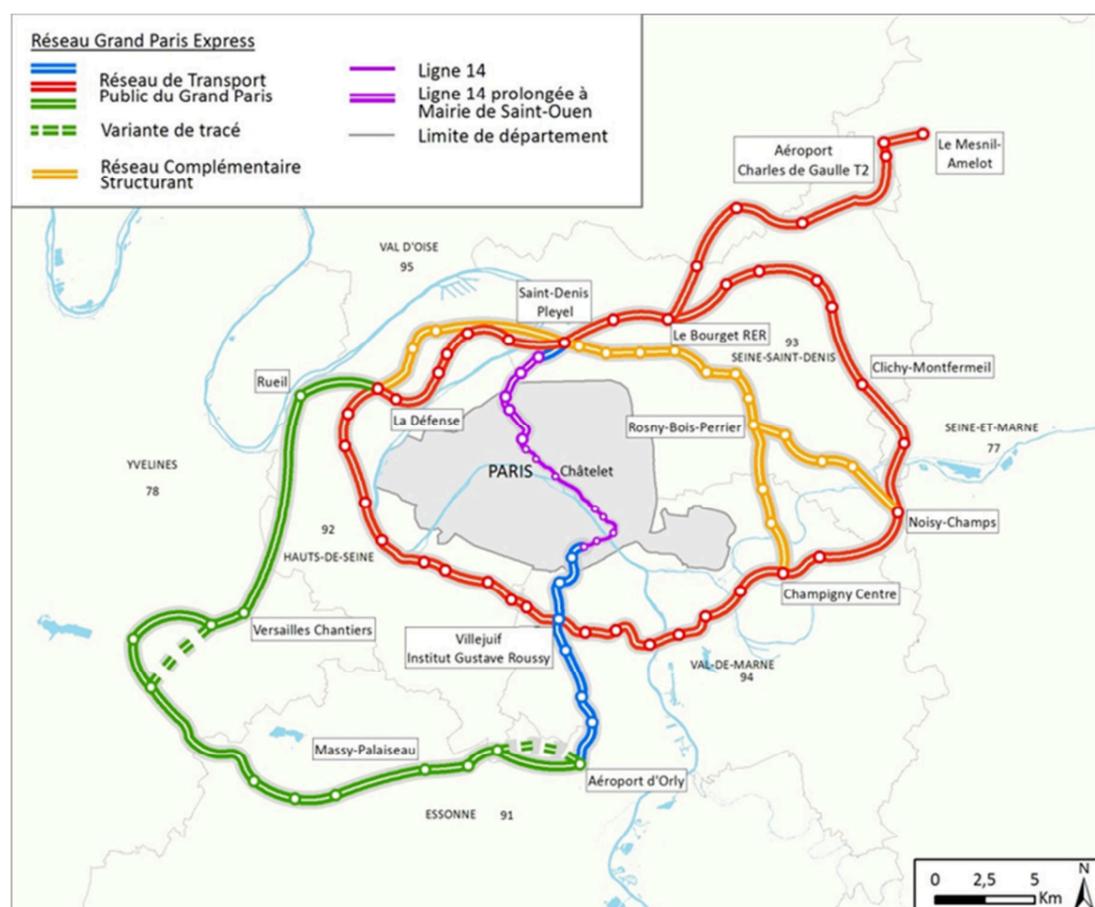


Figure 1 : Réseaux du Grand Paris Express tel que décrit dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est le document élaboré par la Société du Grand Paris et approuvé par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011, qui décrit les principales caractéristiques du réseau de transport public du Grand Paris, en particulier les prévisions en matière de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares, conformément au II de l'article 2 de la loi du 3 juin 2010. Le réseau de transport public du Grand Paris est composé des infrastructures correspondant aux lignes rouge, verte et

bleue figurant sur la carte ci-contre. Il est réalisé dans la continuité du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, sous la maîtrise d'ouvrage conjointe d'IDFM et de la RATP (en violet sur la carte).

Dans le cadre du réseau de transport public du Grand Paris, la Société du Grand Paris intervient sur trois principaux domaines :

- la construction des lignes, des ouvrages et des installations fixes ;
- la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion ;
- l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures.

L'article 1^{er} du décret n°2010-1133 du 28 septembre 2010, pris pour l'application de certaines dispositions de la loi du 3 juin 2010, précise par ailleurs que « le schéma d'ensemble peut [...] recommander tout projet qui s'avérerait complémentaire de la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris, sans préjudice des compétences » du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Ainsi, le schéma d'ensemble approuvé recommande notamment la réalisation d'un « réseau complémentaire structurant », complétant la desserte assurée par le réseau de transport public du Grand Paris dans le nord des Hauts-de-Seine, le centre et le sud de la Seine-Saint-Denis, ainsi que le nord-est du Val-de-Marne ; ce réseau complémentaire structurant a ultérieurement été désigné sous l'appellation de « ligne orange ».

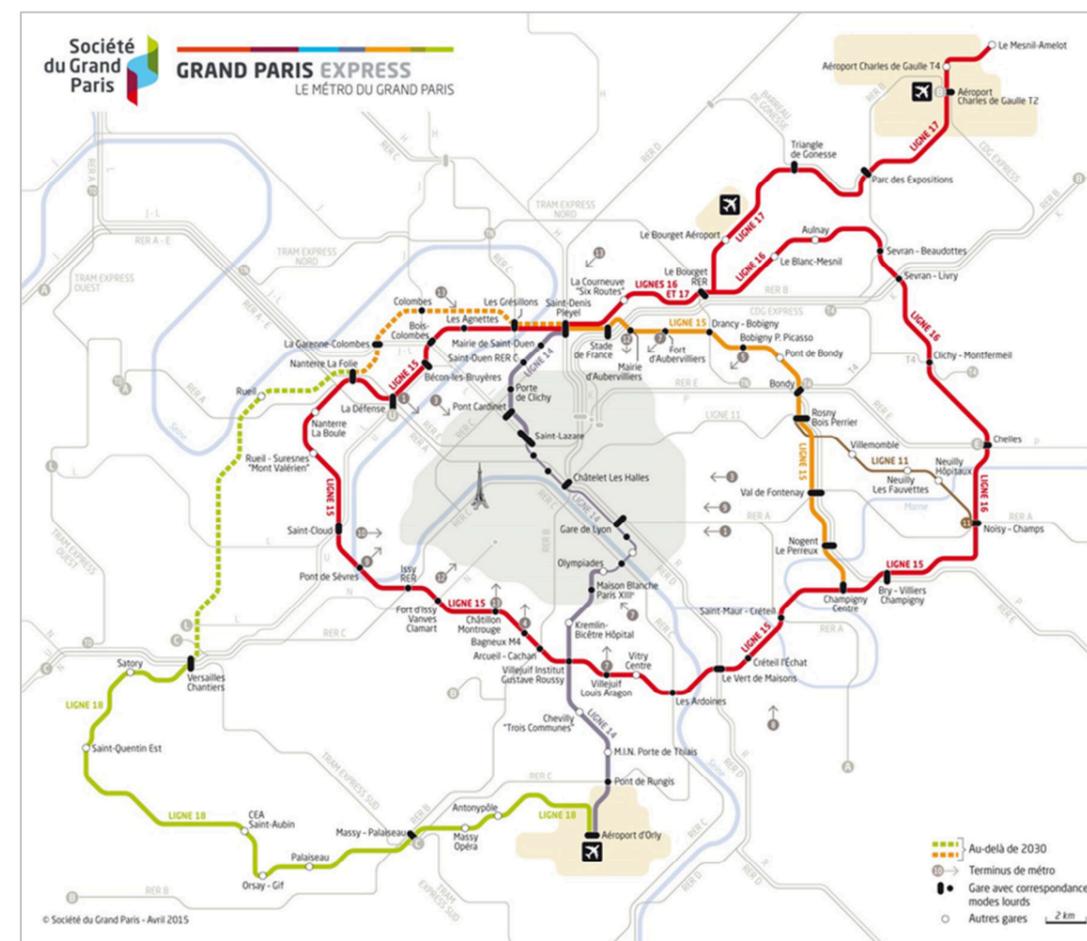


Figure 2 : Carte du réseau du Grand Paris Express

L'organisation des infrastructures du réseau Grand Paris Express en « lignes » rouge, verte, bleue et orange ne préjuge pas du schéma d'exploitation futur. Le réseau a fait l'objet de précisions apportées par le Gouvernement lors de la présentation du « Nouveau Grand Paris » au mois de mars 2013.

Le programme du réseau Grand Paris Express répond aux grands objectifs suivants :

- Présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;
- Décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau ;
- Favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- Soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique, et les bassins de vie ;
- Faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, Le Bourget et Roissy-Charles de Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;
- Contribuer 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.

1.2. Le « Nouveau Grand Paris » de 2013

En 2013, en perspective du lancement de la phase opérationnelle du projet, le Gouvernement a formulé des orientations sur les transports en Ile-de-France, en s'appuyant sur un diagnostic partagé du coût et des enjeux des projets (relevant à la fois du Grand Paris Express ainsi que de la modernisation et de l'extension du réseau existant). Il a ainsi précisé les enveloppes allouées à leur réalisation, leur calendrier, leur financement et leur mise en œuvre. Ces orientations ont été présentées le 6 mars 2013 par le Premier ministre sous l'appellation « Le Nouveau Grand Paris ».

Dans le cadre du « Nouveau Grand Paris », le Gouvernement a défini trois ensembles de projets constitutifs du réseau Grand Paris Express.

Les tronçons les plus chargés des lignes rouge et orange sont regroupés au sein d'une ligne de rocade assurant tout particulièrement la désaturation des réseaux de transport en commun en cœur d'agglomération. Cette liaison est désignée comme devant devenir la ligne 15 du réseau de métro d'Ile-de-France. Elle est composée de la section Noisy-Champs – Villejuif IGR – Pont de Sèvres – La Défense – Saint-Denis Pleyel de la ligne rouge et de la section Saint-Denis Pleyel – Rosny Bois-Perrier – Champigny Centre de la ligne orange.

La ligne 15, d'une longueur d'environ 75 km, traverse ainsi directement les trois départements de proche couronne ; elle est également raccordée à l'ouest de la Seine-et-Marne en son terminus de Noisy-Champs. Dans le cadre des études relatives à la définition d'un projet optimisé, le dimensionnement des ouvrages et des quais a été ajusté pour tenir compte des plus récentes estimations de trafic, tout en préservant la capacité d'offre pour le long terme.

Par une délibération du 11 février 2015, le Conseil d'IDFM a désigné la Société du Grand Paris maître d'ouvrage de la partie est de la ligne 15 (section Saint-Denis Pleyel – Rosny Bois-Perrier – Champigny Centre, relevant de la ligne orange recommandée par le schéma d'ensemble). Une convention de maîtrise d'ouvrage a été conclue le 28 avril 2015 entre IDFM et la Société du Grand Paris. Cette disposition répond à l'une des orientations prononcées par le Gouvernement dans le cadre du Nouveau Grand Paris en mars 2013, et vise à assurer la meilleure cohérence possible entre les différents tronçons qui constituent la rocade de la ligne 15.

Des métros automatiques à capacité adaptée sont prévus pour la desserte des territoires en développement. Cet ensemble de projets concerne trois liaisons, ayant vocation à devenir les lignes 16, 17 et 18 du réseau de métro d'Ile-de-France :

- La ligne 16 est composée de la section Saint-Denis Pleyel – Le Bourget RER – Noisy-Champs de la ligne rouge. Elle contribue au désenclavement de l'est de la Seine-Saint-Denis, est en correspondance avec les radiales ferrées desservant la Seine-et-Marne et le Val-d'Oise (RER A, RER E, RER B, RER D, lignes Transilien) et permet une liaison rapide vers les pôles du Bourget et de la Plaine Saint-Denis ;
- La ligne 17 est composée de la section Saint-Denis Pleyel – Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot. Elle comporte un tronç commun d'environ 6 km avec la ligne 16, entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER. La ligne 17 assure notamment la desserte des territoires du Bourget, de Gonesse et du Grand Roissy, en les reliant de manière efficace à la Plaine Saint-Denis.
Le tronç commun Saint-Denis Pleyel – Le Bourget RER relève de l'opération « Ligne 14 nord / Ligne 16 / Ligne 17 Sud », dont l'avant-projet du maître d'ouvrage a été approuvé par le conseil d'IDFM le 5 octobre 2016. La section Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot de la ligne 17 constitue l'opération « Ligne 17 Nord » ;
- La ligne 18 correspond à la ligne verte du schéma d'ensemble. A horizon 2030, elle doit relier la plate-forme d'Orly à Versailles Chantiers.

Le troisième ensemble de projets est composé de prolongements de lignes de métro existantes :

- Comme le prévoit le schéma d'ensemble, la ligne 14 est prolongée au nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel et au sud jusqu'à Orly, soit 15 km supplémentaires par rapport à la première étape du prolongement de la ligne, jusqu'à Mairie de Saint-Ouen ;
- La ligne 11 est prolongée à l'est jusqu'à Noisy-Champs, soit environ 10 km supplémentaires par rapport au premier prolongement de la ligne jusqu'à Rosny Bois-Perrier. Ce prolongement de la ligne 11 se substitue à la section Rosny Bois-Perrier – Noisy-Champs du réseau complémentaire structurant (ligne orange). La prise en compte de cette option a été confirmée à l'occasion de l'approbation par le Conseil d'IDFM, le 11 décembre 2013, du bilan de la concertation menée par IDFM sur la ligne orange en février et mars 2013.

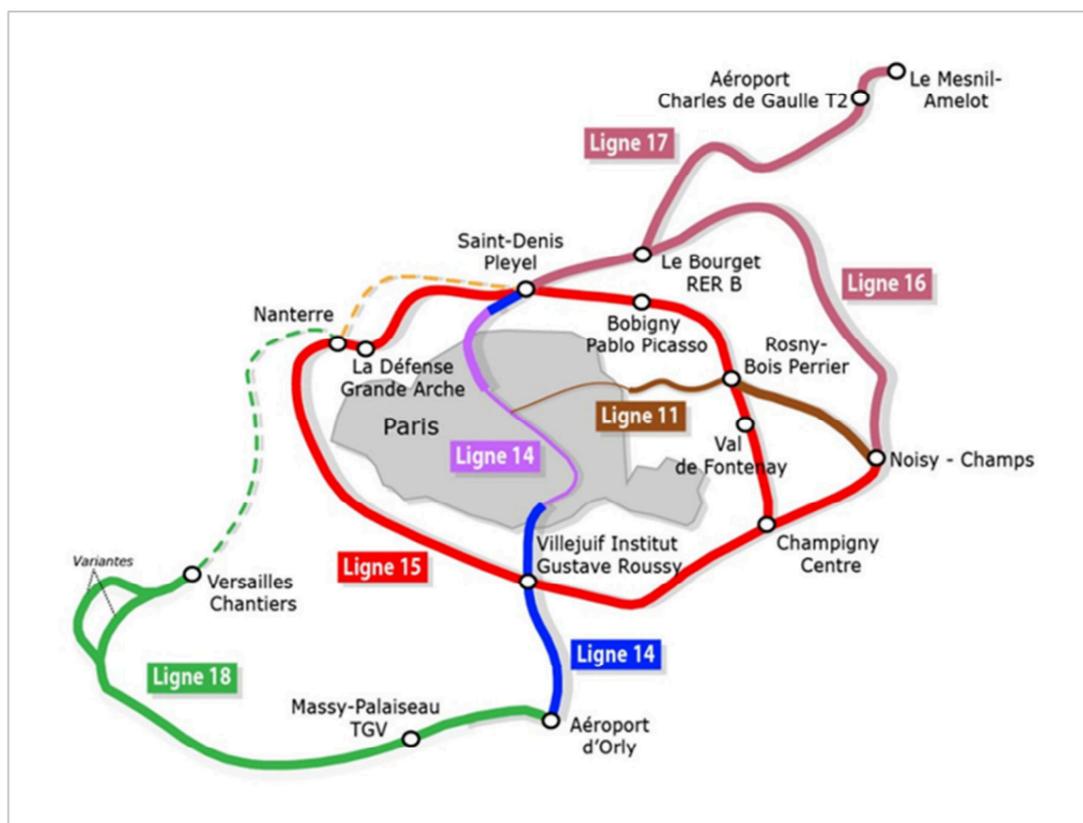


Figure 3 : Réseau du Grand Paris Express en configuration « Nouveau Grand Paris », 2013

À horizon 2030, la longueur cumulée de lignes nouvelles représente environ 180 km. Les liaisons Versailles – Nanterre et Saint-Denis Pleyel – Nanterre via Colombes et La Garenne-Colombes ajoutent environ 25 km de lignes supplémentaires à terme.

1.3. Le tronçon de la ligne 17 Nord



Figure 4 : Représentation schématique du projet

La « Ligne 17 Nord » correspond au tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot, qui dessert six gares (en excluant la gare « Le Bourget RER ») sur un linéaire d'environ 20 km de ligne nouvelle, insérée principalement en souterrain, mais aussi en aérien sur environ 6 kilomètres au total.

La mise en service de la ligne 17 Nord s'échelonne en trois phases :

- une première phase reliant la gare du Bourget RER à celle du Bourget Aéroport avec un objectif de mise en service pour l'échéance des Jeux olympiques de 2024 ;
- une deuxième phase reliant Le Bourget Aéroport au Triangle de Gonesse avec un objectif de mise en service au plus tard en 2027 ;
- une troisième phase reliant le Triangle de Gonesse au Mesnil-Amelot avec un objectif de mise en service au plus tard en 2030.

La ligne 17 Nord se raccorde à la ligne 16 par le tronçon Saint-Denis Pleyel – Le Bourget RER. Ce tronçon est en tronc commun avec la ligne 16. A ce titre il est appelé « Ligne 17 Sud ». Il sera mis en service à l'horizon 2024. Ce tronçon du réseau de transport public du Grand Paris parcourt six kilomètres et dessert trois gares.

L'objet du présent dossier d'avant-projet du maître d'ouvrage est la section Le Bourget RER – Triangle de Gonesse, dite « secteur 1 ».

A la réalisation du tracé et des gares s'ajoute celle des ouvrages de service (ouvrages annexes) nécessaires au bon fonctionnement de la ligne. Ces ouvrages, répartis le long du tracé, permettent l'accès des services de secours, la ventilation de l'ensemble des ouvrages souterrains, la récupération et l'évacuation des eaux d'infiltration, l'alimentation en électricité de la ligne ainsi que celle des équipements du tunnel, du viaduc et des gares.

La ligne 17 sera exploitée, comme toutes les lignes du Grand Paris Express, avec des missions de type omnibus. La vitesse commerciale des trains envisagée sur la ligne 17 Nord est supérieure à 60 km/h, ce qui correspond à un temps de parcours inférieur à 20 minutes entre les gares Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot.

L'offre de transport sur la ligne 17 sera coordonnée avec celle mise en œuvre sur la ligne 16, les deux lignes partageant une infrastructure commune entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER.

La ligne 17 sera exploitée avec le même matériel roulant que celui qui circulera sur la ligne 16 : trains automatiques à roulement fer, d'une largeur d'environ 2,80 m et d'une longueur de 54 mètres, avec une capacité visée de 500 places par train.

Le pilotage opérationnel de la ligne 17 sera assuré depuis le centre d'exploitation du Grand Paris Express situé à Aulnay-sous-Bois. Ce centre d'exploitation comprend à la fois les fonctions de site de maintenance et de remisage des trains (SMR), de site de maintenance des infrastructures (SMI) et de poste de commandement centralisé (PCC) pour les deux lignes 16 et 17 du Grand Paris Express ; le SMI d'Aulnay permettra également d'assurer la maintenance d'une partie des infrastructures de la ligne 15 du Grand Paris Express.

Le centre d'exploitation d'Aulnay relève de l'opération « Ligne 14 nord / Ligne 16 / Ligne 17 Sud ». Il fera l'objet d'un dossier complémentaire à l'avant-projet du maître d'ouvrage de cette opération, spécifique au centre d'exploitation, qui sera présenté au conseil d'IDFM dans la perspective de la levée des réserves ayant accompagné l'approbation de l'avant-projet du maître d'ouvrage le 5 octobre 2016.

Historique du projet de la ligne 17 Nord

Le projet composé du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot est issu, comme les autres tronçons constitutifs du Grand Paris Express, des étapes successives de définition du programme. Les principales évolutions connues par le projet sont décrites ci-après.

Proposition de réseau présentée au débat public (2010) :

La liaison entre Le Bourget RER et la plateforme aéroportuaire de Roissy était assurée conjointement par la ligne verte et par la ligne bleue. Celles-ci reliaient les territoires et grands équipements desservis par ce tronçon au nouveau pôle de Saint-Denis Pleyel et, au-delà, d'une part au nord des Hauts-de-Seine, au quartier d'affaires de La Défense, à Versailles et au plateau de Saclay (par la ligne verte), d'autre part au centre de Paris et à l'aéroport d'Orly (par la ligne bleue).

Le principe d'un tronçon commun, entre Saint-Denis Pleyel et Roissy, entre la ligne verte et la ligne bleue (correspondant à la ligne 14 prolongée) imposait que la technologie utilisée sur ces deux lignes soit celle de l'actuelle ligne 14. De plus, la structure d'exploitation et la capacité de transport mises en place sur la section Saint-Denis Pleyel – Roissy étaient déterminées par la demande prévisionnelle identifiée sur les sections les plus chargées des lignes verte et bleue.

Le projet soumis au débat public présentait par ailleurs une variante comportant un tracé direct entre la gare « Le Bourget Aéroport » et la gare « Parc des Expositions », sans la desserte du Triangle de Gonesse prévue dans le tracé de référence.

Acte motivé et schéma d'ensemble (2011) :

Les modifications apportées au réseau de transport public du Grand Paris pour tenir compte du débat public ont notamment conduit à supprimer le tronçon commun des lignes verte et bleue entre Saint-Denis Pleyel et Roissy, en prévoyant le terminus nord de la ligne 14 (ligne bleue) à Saint-Denis Pleyel. Cette disposition permet un meilleur calibrage de l'offre de transport, ne lie plus nécessairement la section Saint-Denis Pleyel – Roissy à la technologie utilisée sur la ligne 14 existante, et réduit la charge maximale prévisionnelle sur la ligne 14 prolongée.

Parallèlement, la décision de constituer une ligne continue permettant de relier directement et rapidement les zones d'habitat et d'emploi du nord des Hauts-de-Seine à celles du Val de Seine et du sud de Paris, sans rupture de charge à La Défense, a conduit à intégrer à la ligne rouge la liaison Nanterre – La Défense – Saint-Denis Pleyel – Roissy.

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris retient par ailleurs :

- La desserte du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse, au regard du rôle d'entraînement supplémentaire que pourra jouer une gare du nouveau métro automatique ;
- Deux gares supplémentaires, avec la possibilité de réalisation, à titre conservatoire, d'une gare « Aéroport Charles-de-Gaulle T4 » (accompagnant directement le développement de la plateforme de Roissy en complément de la gare « Aéroport Charles-de-Gaulle T2 ») et la réalisation d'une gare « Le Mesnil-Amelot » (ayant vocation à constituer une porte d'entrée au réseau Grand Paris Express depuis la grande couronne, en particulier les territoires de Seine-et-Marne situés dans le périmètre d'influence du « Grand Roissy »).

Nouveau Grand Paris – orientations gouvernementales (2013) :

Le schéma d'ensemble approuvé en août 2011 prévoyait que la question de la structure d'exploitation optimale entre le réseau de transport public du Grand Paris et le réseau complémentaire structurant devrait faire l'objet d'un examen particulier entre la Société du Grand Paris et le Syndicat des transports d'Ile-de-France. Cette analyse devait intervenir avant les décisions relatives aux choix de conception des systèmes et des principaux ouvrages d'interconnexion.

L'analyse conjointe des schémas d'exploitation envisageables sur le réseau Grand Paris Express a été menée à partir de 2012, en prenant notamment en compte les critères de trafic prévisionnel (quelles étaient les structures d'exploitation générant la demande de transport la plus importante ?) et d'exploitabilité (quelles étaient les structures d'exploitation présentant la plus grande robustesse à moyen et long termes ?), au regard des coûts de réalisation et de fonctionnement associés à chaque schéma.

Ces études ont conclu à l'opportunité de la définition d'une liaison de rocade regroupant les tronçons les plus chargés de la ligne rouge (relevant du réseau de transport public du Grand Paris) et de la ligne orange (relevant du réseau complémentaire structurant). Une telle liaison de rocade permet en particulier de desservir les secteurs les plus denses de la proche couronne et de maximiser l'effet de désaturation des lignes radiales de transport en commun en cœur d'agglomération.

Cette structure d'exploitation a été confirmée dans les orientations présentées par le Gouvernement le 6 mars 2013 dans le cadre du Nouveau Grand Paris, avec la création de la ligne 15 de rocade. En parallèle, la création des lignes 16 et 17 à capacité adaptée visait à desservir des territoires en développement, sur lesquels la demande de transport était comparativement inférieure à celle prévue sur la ligne 15.

Le tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot constitue ainsi la partie nord de la ligne 17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Mesnil-Amelot. Au sein du pôle Saint-Denis Pleyel, les orientations du Gouvernement conduisent à privilégier une liaison « traversante » entre le nord des Hauts-de-Seine et le centre de la Seine-Saint-Denis via la ligne 15.

Nouveau Grand Paris – programme d'optimisations (2013-2015)

L'analyse des différentes combinaisons infrastructures/systèmes/matériel roulant en vue de garantir l'adéquation entre l'offre et la demande de transport, tout en prenant en compte les objectifs d'économies fixés par le Gouvernement, a conduit à dimensionner les lignes 16 et 17 sur la base de gares et de trains d'une longueur de 54 mètres (au lieu de 120 mètres dans le projet initial présenté au débat public en 2010).

La suppression d'ouvrages fonctionnels devenus inutiles au regard du schéma d'exploitation envisagé dans le cadre du Nouveau Grand Paris et de la disparition des phasages successifs initialement envisagés entre le Triangle de Gonesse et Le Mesnil-Amelot s'inscrit également dans le cadre de ce programme d'optimisations.

Lors du Conseil des ministres du 9 juillet 2014, le Premier ministre a annoncé une accélération du calendrier du Grand Paris Express précisant que « la desserte de l'aéroport d'Orly, l'accessibilité du plateau de Saclay par les lignes 14 et 18, et l'accessibilité, grâce à la ligne 17, des zones d'activité situées entre Pleyel et Roissy seront accélérées en vue d'une mise en service en 2024 » plutôt que 2025 et 2027 dans le schéma initial.

Le comité interministériel du 13 octobre 2014 consacré au Grand Paris a permis de confirmer

l'accélération du calendrier de mise en œuvre du Grand Paris Express.

Nouveau calendrier de mise en œuvre du Grand Paris Express (2018)

Avec l'entrée du Grand Paris Express en phase travaux, la réalisation intégrale du projet à l'horizon 2030, comme annoncé en 2013, a été confirmée par le Gouvernement, qui a présenté le 22 février 2018 une nouvelle feuille de route formalisant des objectifs de délais, de coûts et de gestion des risques, visant à prendre en compte les contraintes techniques qui s'imposent à un chantier d'une telle ampleur.

C'est dans le cadre de cette nouvelle feuille de route que les trois étapes de mise en service de la ligne 17 Nord, présentées au titre 1.3 ci-avant, ont été définies.

1.4. Les étapes franchies et à venir

- Octobre 2010 – janvier 2011 : débat public relatif au réseau de transport public du Grand Paris

Conformément au paragraphe IX de l'article 3 de la loi relative au Grand Paris, la procédure de débat public a été lancée conjointement à celle relative au projet Arc Express porté par le Syndicat des transports d'Ile-de-France. Un important travail de coordination du déroulement des deux débats a été mis en place et mené par la Commission nationale du débat public (CNDP). Cette harmonisation s'est notamment concrétisée à travers la synchronisation du calendrier des deux débats, qui ont rencontré une participation exceptionnelle.

- 26 janvier 2011 : accord État-Région sur un projet partagé

Pour répondre à la demande du public d'un projet commun de développement des réseaux de transport collectif, l'État et la Région ont conjointement rédigé un protocole relatif aux transports publics en Ile-de-France, présenté le 26 janvier 2011 sous forme de contribution commune aux deux débats publics relatifs à Arc Express et au réseau de transport public du Grand Paris, dans lequel ils s'accordaient en grande partie sur un projet convergent de réseau désormais intitulé « Grand Paris Express ».

- 26 mai 2011 : acte motivé décrivant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris

La Société du Grand Paris a exposé et justifié les modifications apportées au projet de réseau de transport public du Grand Paris en tirant les conséquences du bilan du débat public dans un acte motivé approuvé à l'unanimité par son Conseil de surveillance, en date du 26 mai 2011.

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, tel que défini dans l'acte motivé, a été approuvé par décret en Conseil d'État le 24 août 2011. Le schéma d'ensemble constitue un jalon majeur dans la définition du programme, ainsi qu'un document de référence pour les études menées depuis lors en vue de préciser la faisabilité et les hypothèses de conception des ouvrages à réaliser.

- 2011-2012 : études préalables et préliminaires de la Société du Grand Paris

Ces études ont précisé les caractéristiques techniques du projet en prenant pour base les orientations du schéma d'ensemble (principes d'organisation des lignes, positions des gares). Les

études, menées en liaison avec les collectivités territoriales et les acteurs institutionnels concernés, ont notamment porté sur les scénarios d'implantation précise des gares, les variantes locales de tracés et l'insertion des lignes. Elles ont concerné l'ensemble des tronçons du réseau de transport public du Grand Paris.

- 6 mars 2013 : présentation par le Premier ministre du Nouveau Grand Paris
- 13 novembre 2015 : approbation de l'opération d'investissement

Le dossier d'opération d'investissement (DOI) du tronçon « Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot » est approuvé.

L'opération d'investissement relative à la réalisation des infrastructures du tronçon a été adoptée par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris pour un coût d'objectif de 1 871 millions d'euros, aux conditions économiques de janvier 2012.

- Avril-mai 2016 : enquête publique

L'enquête publique relative au tronçon « Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot » s'est déroulée du 25 avril au 31 mai 2016 inclus.

- 14 février 2017 : déclaration d'utilité publique

Les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 17 Nord entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot ont été déclarés d'utilité publique et urgents par le décret n°2017-186 du 14 février 2017.

- 14 septembre 2018 : obtention du permis de construire de la gare Triangle de Gonesse
- 18 septembre 2018 : obtention du permis de construire de la gare Le Bourget Aéroport
- 3 décembre 2018 : validation du dossier préliminaire de sécurité

Le dossier préliminaire de sécurité a reçu un avis favorable de la CCDSA le 17 octobre 2018, sous réserve de la prise en compte de certaines recommandations techniques.

- 8 novembre 2018 : dossier d'autorisation environnementale

L'arrêté d'autorisation environnementale de la ligne 17 Nord, regroupant plusieurs décisions de l'Etat au titre du code de l'environnement, du code forestier et du code de l'urbanisme, a été signé le 8 novembre 2018.

2. Diagnostic transport des territoires concernés

2.1. Périmètre du projet

Au total, dix communes sont concernées par la réalisation de la ligne 17 Nord ou par son périmètre direct d'influence. Elles sont situées dans les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne :



Figure 5 : Carte du tracé du projet de la ligne 17 Nord

Nom de la commune	Département
Aulnay-sous-Bois	Seine-Saint-Denis (93)
Le Blanc Mesnil	
Le Bourget	
Dugny	
Tremblay-en-France	
Villepinte	
Bonneuil-en-France	Val-d'Oise (95)
Gonesse	
Mauregard	Seine-et-Marne (77)
Le-Mesnil-Amelot	

Figure 6 : Communes concernées par la réalisation de la ligne 17 Nord

2.1.2. Enjeux vis-à-vis des territoires concernés

La réalisation de la ligne 17 Nord répond à plusieurs enjeux en matière de déplacements, d'aménagement des territoires et de développement économique.

Le renforcement de la desserte du tissu urbain et des zones d'activités en mutation situées dans le corridor aéroportuaire

L'ensemble du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot répond à un objectif d'amélioration de la desserte en transports en commun de grands équipements d'envergure métropolitaine et nationale, ainsi que des bassins d'emplois constitués en synergie avec ces derniers. Le projet s'inscrit par ailleurs en lien direct avec les opérations d'aménagement et de développement engagées sur les territoires traversés, caractérisés par une forte présence d'activités logistiques ou tertiaires en étroite interaction avec les deux plateformes aéroportuaires du Bourget et de Roissy-Charles de Gaulle.

Ainsi, la gare « Le Bourget Aéroport », située sur les communes de Dugny et du Blanc-Mesnil, assurera la desserte directe de l'aéroport d'affaires et de ses fonctions supports, ainsi que du musée de l'air et de l'espace et du Parc des Expositions Paris-Le Bourget. Elle améliorera donc l'accessibilité de la zone aéroportuaire tout en accompagnant son dynamisme, et constituera également un point d'ancrage structurant pour les quartiers d'habitation situés à l'est de l'avenue du 8 mai 1945 (ex-RN2).

La gare « Triangle de Gonesse », située dans le Val d'Oise, sera réalisée en lien direct avec les opérations d'urbanisation projetées sur ce secteur, dans le cadre de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du même nom. En effet, à l'interface entre le Val-d'Oise et la Seine-Saint-Denis, le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse a pour objectif de renforcer les liens entre les communes et territoires adjacents et d'assurer une large répartition des richesses qui seront créées dans le corridor aéroportuaire constitué par les deux plateformes de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget. Le projet d'aménagement porté par les collectivités et l'établissement public d'aménagement Plaine de France devrait créer à terme jusqu'à 40 000 emplois par la construction d'immobilier d'entreprise sur 250 hectares destinés à des activités tertiaires à forte valeur ajoutée.

La gare « Triangle de Gonesse » du Grand Paris Express a vocation à constituer un élément pivot du projet urbain, en assurant notamment la desserte structurante du quartier d'affaires, ainsi que celle du projet de pôle EuropaCity dédié aux loisirs, à la culture et aux commerces, pour lequel 30 millions de visiteurs par an sont attendus à terme.

La gare « Parc des Expositions » de la ligne 17 doit accompagner le développement et la réorganisation du Parc International des Expositions de Paris Nord Villepinte, pour conforter et développer la position de Paris dans l'accueil de salons et de grands événements internationaux. Cette gare a également vocation à participer au développement d'un nouveau parc d'activités international (ZAC « AeroliansParis », sur la commune de Tremblay-en-France) et à la densification de la zone d'activités Paris Nord 2.

L'amélioration de la desserte des plateformes aéroportuaires

La liaison efficace de Paris et de son agglomération aux aéroports internationaux est un des enjeux majeurs du projet du Grand Paris. Ainsi, le tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot permettra de

connecter les deux aéroports du Bourget et de Roissy-Charles de Gaulle, ainsi que leurs bassins d'emplois, aux liaisons offertes aussi bien par les autres lignes du Grand Paris Express (notamment via les gares « Le Bourget RER » et « Saint-Denis Pleyel ») que, plus généralement, par le réseau de transport en commun en correspondance. Le projet facilitera ainsi les déplacements en transports en commun depuis et vers les plateformes aéroportuaires, non seulement sur le corridor desservi, mais aussi sur une part importante de la région, en bénéficiant du maillage supplémentaire et des liaisons de rocade nouvelles du Grand Paris Express.

Avec la gare « Le Bourget Aéroport », la plate-forme de l'aéroport du Bourget bénéficiera d'une desserte directe par un mode de transport en commun structurant, qui n'existe pas à l'heure actuelle.

La future gare « Aéroport Charles-de-Gaulle Terminal 2 » sera quant à elle située au cœur du pôle de transport du terminal T2 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle : en correspondance directe, notamment, avec la gare TGV et la desserte interne de l'aéroport (CDG Val), elle apportera une desserte de qualité aux passagers aériens ainsi qu'aux différents secteurs d'emplois environnants.

En complément de la gare prévue au terminal T2, la gare « Aéroport Charles-de-Gaulle Terminal 4 » doit desservir le futur terminal T4 de l'aéroport, ainsi que les emplois actuels et futurs associés. Cette gare doit directement accompagner le développement des activités tertiaires de la plate-forme de Roissy, confortant ainsi la dimension d'équipement d'intérêt national de l'aéroport.

Le renforcement de l'accessibilité régionale et la mise en avant du développement territorial

Le tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot s'inscrit sur le territoire de deux départements de grande couronne. L'effet de polarisation associé à la réalisation des gares de la ligne 17 permettra notamment aux gares « Triangle de Gonesse » et « Le Mesnil-Amelot » de constituer à terme des points d'accès privilégiés du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne au réseau Grand Paris Express.

La gare « Triangle de Gonesse » sera en correspondance avec les liaisons actuelles et futures connectant RER D à l'ouest et RER B à l'est, ainsi qu'avec un réseau de bus restructuré en cohérence avec le projet urbain et la réalisation de la ligne 17. L'attractivité du territoire du Triangle de Gonesse sera ainsi dynamisée par les transports en commun au lieu de l'être uniquement par l'important réseau d'infrastructures routières. Le développement du réseau de transport en commun, ainsi que la mutation du territoire du Triangle de Gonesse, va permettre de constituer un lien entre les communes situées à l'ouest du Triangle (notamment Gonesse, Sarcelles et Villiers-le-Bel) et le bassin d'emplois et d'activités de l'axe Roissy – Villepinte – Le Bourget. Pour la population de Gonesse et de l'agglomération Val-de-France, la gare permettra un accès aux bassins d'emplois de l'ensemble de la métropole, ainsi que vers les centres de formation et universités (Cité Descartes, Créteil...).

De même, la gare terminus « Le Mesnil-Amelot » s'inscrit dans une double logique d'accessibilité régionale et de développement territorial. Ainsi, pour la partie nord de la Seine-et-Marne, mais aussi les départements du Val-d'Oise et de l'Oise, la gare du Mesnil-Amelot permettra de faciliter l'accès à la plate-forme de Roissy et, au-delà, à l'ensemble des territoires desservis par le réseau Grand Paris Express ; la gare permettra notamment de désenclaver une région voisine de la plateforme aéroportuaire en constituant une porte d'entrée pour le développement en Seine-et-Marne du « Grand Roissy », dans les cantons de Dammartin-en-Goële, Mitry-Mory ou Claye-Souilly. En outre, avec la création de cette gare, de nouvelles perspectives économiques seront offertes aux territoires

situés à l'est de l'aéroport via la création de liaisons directes avec les grands pôles régionaux d'enseignement, d'emploi, de commerce ou de loisirs.

2.2. Enjeux en termes de déplacement

2.2.1. Description des réseaux de transport actuels

2.2.1.1. Réseau routier

Le fuseau d'étude s'insère au cœur d'un réseau routier très développé. Il rencontre notamment des voies rapides radiales importantes en direction du nord et du nord-est du territoire français, ainsi que des voiries rapides en rocade telles que :

- L'A1, également appelée « autoroute du Nord », à destination de Lille : elle permet la desserte de la banlieue nord de Paris, et notamment de la commune du Bourget et de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle ;
- L'A3, qui est une autoroute française urbaine desservant la banlieue est de Paris et s'embranchant de part et d'autre du boulevard périphérique : elle rejoint l'A1 sur le territoire communal de Gonesse ;
- L'ex-RN2, qui relie Paris à la frontière franco-belge : elle est aménagée progressivement en voie express sur les sections les plus chargées (notamment entre Paris et Laon) ;
- L'A104, qui constitue le tronçon nord-est de la Francilienne reliant Gonesse (A1) à Collégien (A4) ;
- La RN104 (ou la Francilienne), qui constitue la grande ceinture de contournement de Paris ;
- L'ex-RN 17, située sur l'avenue du 8 mai 1945 entre l'ex-RN2 et la RD 317, à cheval sur les communes de Dugny et du Blanc-Mesnil ;
- L'avenue du Paris, anciennement dénommée Boulevard Intercommunal du Paris (BIP), qui est composée de 2 sections (section est de 2,5 kilomètres entre la RD 317 et l'A1 à Gonesse et section ouest de 3,4 kilomètres entre l'A15 à Argenteuil et la RD 109 à Soisy-sous-Montmorency) ; le projet de l'avenue du Paris poursuit le double objectif de répondre à un besoin global de mobilité et de concevoir un projet d'urbanisme pour le territoire.

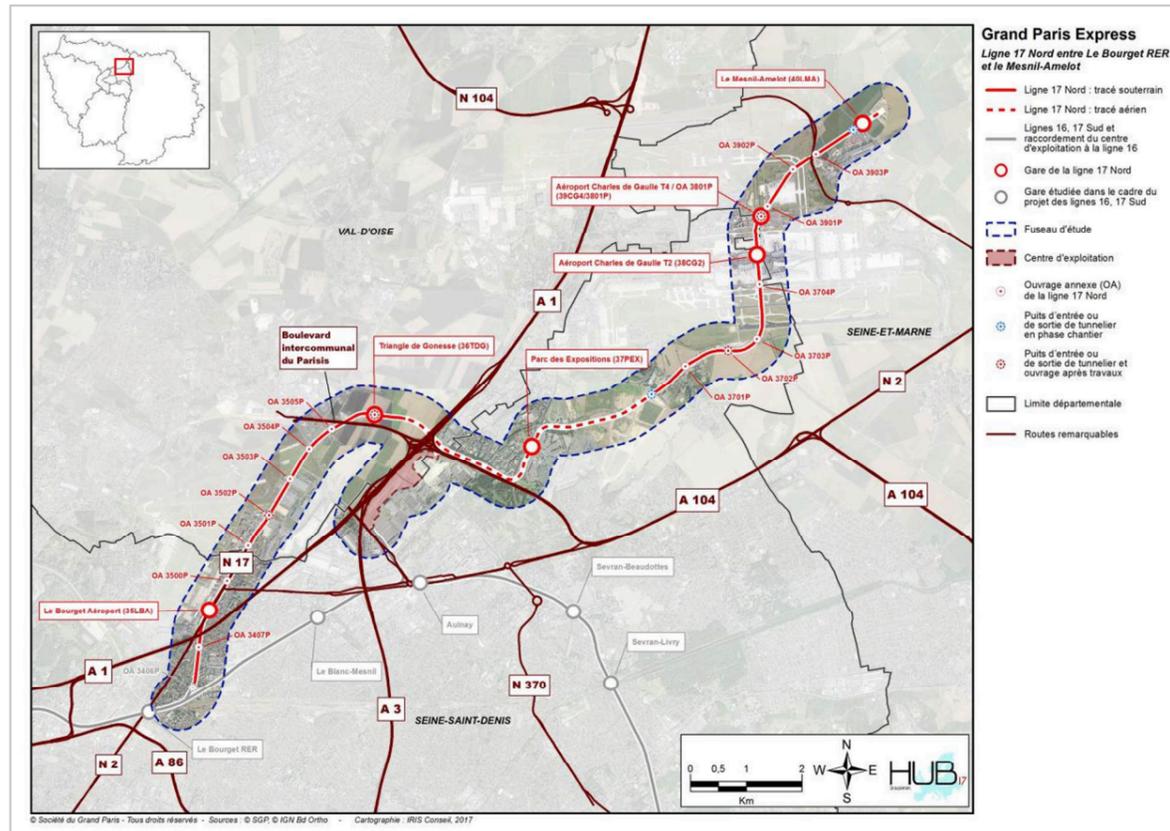


Figure 7 : Situation du projet dans le réseau routier (source : dossier d'autorisation environnementale de la ligne 17 Nord, juillet 2017)

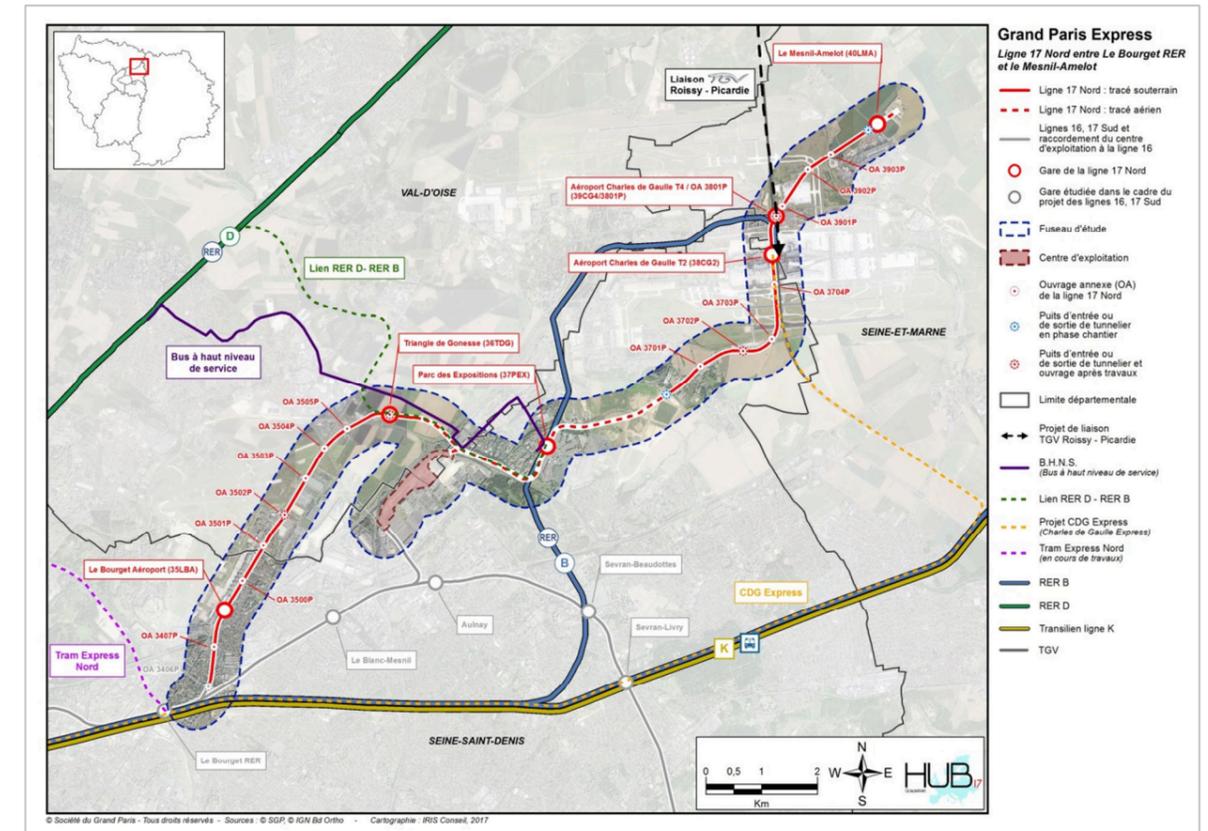


Figure 8 : Situation du projet dans le réseau de transport en commun (source : dossier d'autorisation environnementale de la ligne 17 Nord, juillet 2017)

2.2.1.2. Réseau de transports en commun

Le projet s'inscrit dans un territoire où l'offre en transports publics est de manière générale peu développée aujourd'hui. Pour l'essentiel, le fuseau d'étude intercepte un seul axe important, le RER B en radiale.

Le secteur est également desservi par la ligne 20 du Trans Val d'Oise, qui est une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Le BHNS est un système de bus qui circule en partie sur une voie réservée (dit en site propre). La ligne 20 permet de relier la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville à la gare du RER B du Parc International des Expositions de Paris Nord Villepinte. Cette ligne vise l'amélioration des liaisons transversales dans le secteur Val de France / Gonesse / Villepinte et permet aux habitants du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis de rejoindre plus rapidement les équipements structurants du secteur (centre hospitalier de Gonesse) et les pôles d'emplois existants (zone d'activités Paris Nord 2, plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle) et futurs (ZAC Triangle de Gonesse).

La carte ci-après permet de visualiser le tracé de la ligne 17 Nord dans le réseau ferré régional actuel et projeté.

2.2.2. Structure des déplacements et parts modales :

L'analyse des déplacements actuels s'appuie sur les résultats de l'Enquête Globale Transport (EGT) 2010. Les principaux points à retenir sont les suivants :

- Le projet traverse des territoires où la part des transports en commun pour les déplacements quotidiens par individu (17%) est inférieure à la moyenne régionale (20%). A l'inverse, la part des déplacements effectués en voiture (41%) est supérieure à la moyenne régionale (39%) ;
- Les déplacements quotidiens depuis et vers la zone d'étude EGT s'effectuent avec la Seine-Saint-Denis (près de 30% des déplacements, hors déplacements internes à la zone d'étude) et avec Paris (environ 26%) prioritairement, ainsi que, dans un degré moindre, avec le Val-d'Oise (15%), les Hauts-de-Seine (10%) et la Seine-et-Marne (près de 9%) ;
- Pour un jour ouvrable moyen, les déplacements contraints (motifs « domicile/travail », « domicile/études », « domicile/accompagnement ») et non contraints (« domicile/achats », « domicile/affaires personnelles », « domicile/loisirs ou visites ») représentent des volumes totaux respectifs de 922 000 et 633 000 déplacements. Les premiers se font principalement en lien avec l'extérieur de la zone d'étude EGT (environ 60%), alors que les seconds ont lieu en majorité à l'intérieur de celle-ci (seulement 43% s'effectuent en lien avec l'extérieur de la zone d'étude EGT) ;

- Près de 70% des déplacements motorisés depuis/vers Paris sont effectués en transports en commun (dont pratiquement 60% en RER ou Transilien) : cette part tombe à 33% pour les déplacements avec la petite couronne et à 15% pour les déplacements avec la grande couronne, faute de maillage de transports en commun développé.

L'enjeu identifié est de favoriser l'utilisation de modes de transport différents de la voiture, ce qui suppose un développement de l'offre et une amélioration de l'accessibilité en transports en commun des grands pôles et bassins d'emplois.

2.2.3. Fréquentation des réseaux

2.2.3.1. Réseau routier

Le projet se situe au cœur d'un réseau routier varié (autoroutes, routes, voirie locale) où globalement la saturation se fait davantage ressentir le long des axes les plus importants et dans les zones les plus denses. En 2013, des charges de l'ordre de 95 900 véhicules par jour sur l'A1 au niveau de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, de 78 500 véhicules par jour sur l'A1 à l'embranchement avec l'A104, et entre 150 000 et 200 000 véhicules par jour sur l'A1 au niveau du Blanc-Mesnil ont été relevées.

2.2.3.2. Réseau de transports en commun

Le tracé de la ligne 17 Nord s'insère dans une zone où le réseau ferré reste peu développé. Le fuseau d'étude est principalement marqué par la présence de la ligne du RER B, qui dessert quatre des gares actuelles du fuseau d'étude (Le Bourget RER, Parc des Expositions, Aéroport Charles-de-Gaulle 1 et Aéroport Charles-de-Gaulle 2). La ligne K du Transilien croise également le fuseau d'étude au sud, sans pour autant marquer d'arrêt à l'une des gares actuelles. A noter également la présence du RER D au nord du fuseau. Les lignes de RER connaissent des charges moyennes à élevées dans le secteur étudié, tandis que la ligne de Transilien K a une fréquentation comparativement plus modeste :

- En 2014, la fréquentation du RER B pour le tronçon au nord de la Gare du Nord s'élève à 310 000 voyageurs (cela comprend les voyageurs utilisant le RER B entre Gare du Nord et La Plaine - Stade de France, que ces voyageurs soient ou non en correspondance avec un autre mode de transport à Gare du Nord) pour un Jour Ouvrable de Base (JOB) ;
- En 2011, la fréquentation du RER D pour le tronçon au nord de la Gare du Nord s'élève à 180 000 voyageurs pour un JOB ;
- En 2014, la fréquentation de la ligne K du Transilien est de 11 000 voyageurs pour un JOB.

Les gares du RER B en correspondances avec les gares du fuseau d'étude connaissent les fréquentations suivantes :

- En 2014, la fréquentation de la gare Aéroport CDG 1 est de 19 000 voyageurs pour un JOB pour la ligne B du RER ;
- En 2014, la fréquentation de la gare Aéroport CDG 2 est de 25 000 voyageurs pour un JOB pour la ligne B du RER ;
- En 2014, la fréquentation de la gare du Parc des Expositions (hors salon) est de 9 000 voyageurs pour un JOB pour la ligne B du RER ;
- En 2014, la fréquentation de la gare du Bourget RER est de 38 000 voyageurs pour un JOB pour la ligne B du RER.
- La fréquentation des gares de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle ainsi que de la gare du Bourget se situent à des niveaux élevés, proches de la fréquentation pouvant être observée à certaines des gares ou stations les plus chargées de proche couronne.

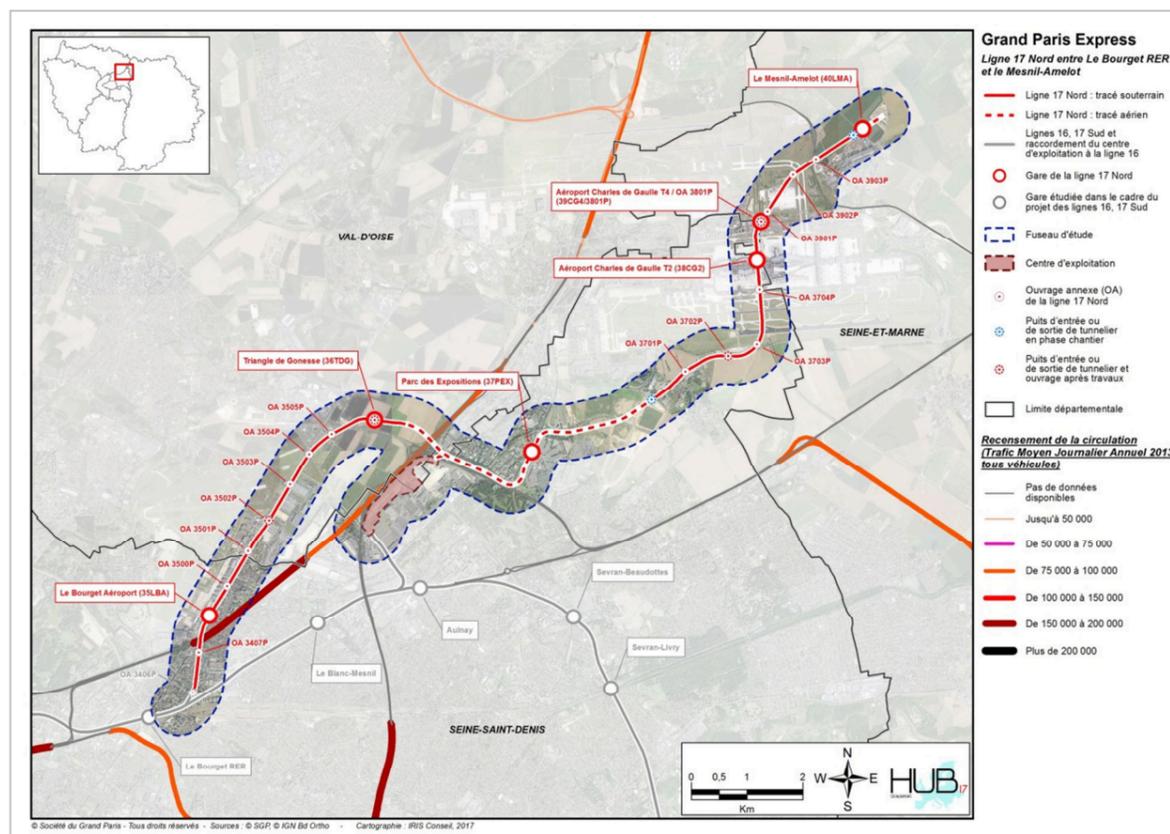


Figure 9 : Trafic moyen journalier sur les principales voies du réseau routier à proximité du fuseau d'étude (source : dossier d'autorisation environnementale de la ligne 17 Nord, juillet 2017)

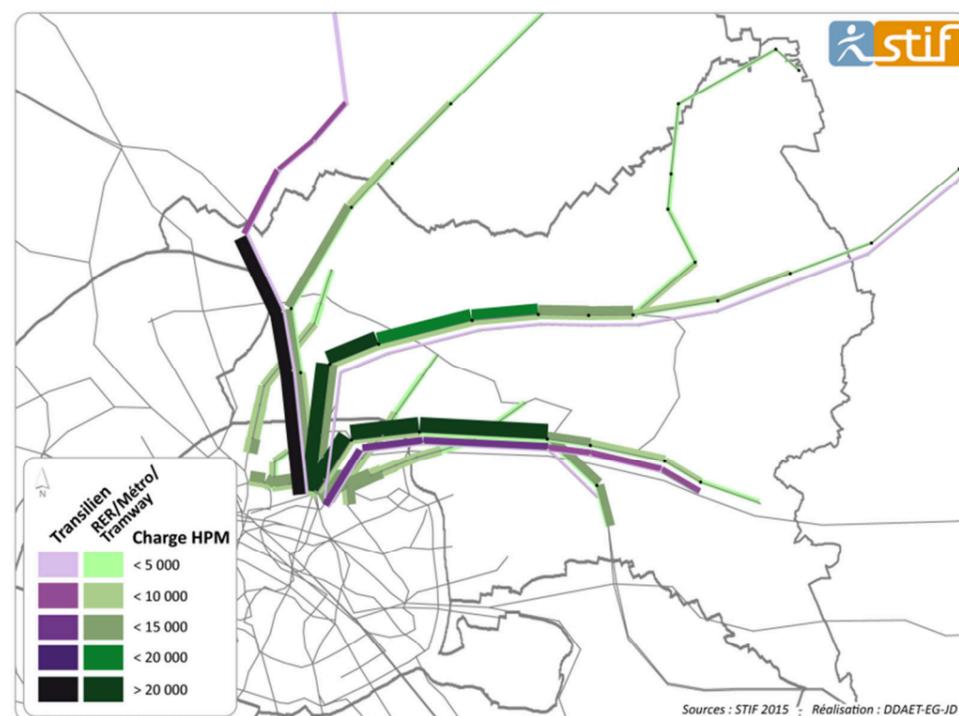


Figure 10 : Charge actuelle sur le réseau de transports en commun structurant à l'heure de pointe du matin (Source : IDFM, 2015)

2.2.3.3. Mobilité à proximité des futures gares

De manière générale, l'offre actuelle en transports en commun à proximité des futures gares de la ligne 17 Nord reste assez réduite, en dehors de la desserte apportée par le RER B aux gares « Parc des Expositions » et « Aéroport Charles-de-Gaulle T2 ». Les gares nouvelles « Le Bourget Aéroport » et « Le Mesnil-Amelot » assureront la connexion des territoires desservis au réseau structurant de transport en commun ; les gares nouvelles « Triangle de Gonesse » et « Aéroport Charles-de-Gaulle T4 » accompagneront quant à elles le développement de projets d'aménagement et d'équipements nouveaux.

Les futures gares sont en revanche bien desservies par le réseau routier. Toutefois, les principales voies aux abords des gares du projet sont généralement saturées ou proche de la saturation à la pointe du matin, en particulier sur les autoroutes A1 et A104. L'optimisation du dispositif de rabattement vers les gares devra tenir compte de ces contraintes pour permettre des chaînes de déplacement favorisant l'utilisation des transports en commun et, spécifiquement, de la ligne 17 Nord.

2.2.4. Principaux résultats des études de trafic

2.2.4.1. Incidence du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot sur la fréquentation prévisionnelle des lignes 16 et 17 (trafic à l'heure de pointe du matin) à l'horizon 2030

Les indicateurs présentés ici à l'heure de pointe du matin correspondent aux fourchettes de résultats directement produites par les modèles de prévisions de trafic utilisés (outils de modélisation de la DRIEA, de la RATP et d'IDFM). Il convient de noter que ces résultats n'intègrent pas d'hypothèse relative aux déplacements générés par le projet EuropaCity et par le Parc International des Expositions Paris Nord Villepinte, en particulier. Les déplacements liés aux grands équipements desservis par la ligne 17 Nord sont évoqués dans le paragraphe 2.2.4.2.

Ces éléments permettent toutefois de procéder à une analyse, toutes choses égales par ailleurs, de l'impact de la réalisation du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot, et en particulier d'apprécier la contribution du tronçon aux trafics des lignes 16 et 17 dans leur ensemble.

À l'horizon 2030 :

- Le nombre d'utilisateurs de la ligne 17 à l'heure de pointe du matin s'établit dans une fourchette de fréquentation comprise entre 8 500 et 11 500 voyageurs ;
- Le nombre d'utilisateurs de la ligne 16 à l'heure de pointe du matin s'établit entre 21 500 et 30 000 voyageurs ;
- Le nombre d'utilisateurs des lignes 16 et 17 à l'heure de pointe du matin s'établit entre 30 000 et 41 000 voyageurs environ.

En situation de référence sans prise en compte du tronçon « Ligne 17 Nord », la fréquentation de la ligne 16 s'établit entre 23 000 et 33 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin. La prise en compte du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot et l'exploitation de la ligne 17 conjointement à celle de la ligne 16 ont pour conséquence d'augmenter la fréquentation totale de l'ensemble constitué par les lignes 16 et 17 (de l'ordre de +25% à +30%), tout en réduisant un peu la fréquentation de la ligne 16 considérée seule (-8% à -9% environ).

Le nombre de voyageurs utilisant le tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot de la ligne 17 à l'horizon 2030 s'établit entre 7 000 et 9 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin, soit un peu plus de 80% de la fréquentation de la ligne 17.

Eclairage concernant le secteur 1 :

Ile-de-France Mobilités a réalisé des prévisions de trafic portant sur les horizons de mise en service intermédiaires tels que définis dans le cadre des décisions du Gouvernement relatives au Grand Paris Express, présentées en février 2018.

A l'horizon de mise en service de la ligne 17 Nord jusqu'à la gare « Le Bourget Aéroport », le nombre d'utilisateurs propres à la ligne 17 Nord s'établit, selon les résultats de ces prévisions de trafic, à environ 1 400 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

A l'horizon de mise en service de la ligne 17 Nord jusqu'à la gare « Triangle de Gonesse » (correspondant au périmètre de projet faisant l'objet du présent dossier), le nombre d'utilisateurs propres à la ligne 17 Nord s'établit, selon les résultats des prévisions de trafic IDFM, à environ 3 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin (hors déplacements liés au projet EuropaCity), soit environ 42% de la fréquentation à l'heure de pointe du matin de la ligne 17 Nord à l'horizon cible de sa mise en service complète. Cela représente près de 7 millions de voyages par an.

2.2.4.2. Fréquentation prévisionnelle du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot et desserte des grands équipements (trafic journalier/trafic annuel) à l'horizon 2030

Les résultats produits par les modèles de prévisions de trafic utilisés permettent d'établir un premier « socle » de fréquentation journalière et annuelle de la ligne 17, qui tient compte de la demande de mobilité associée à la croissance socio-démographique projetée à l'horizon considéré, en intégrant les projets d'aménagement programmés ; à l'horizon 2030, la fréquentation quotidienne en semaine de la ligne 17 dans son ensemble peut être estimée entre 60 000 et 80 000 voyages (dont 50 000 à 65 000 sur le tronçon « Ligne 17 Nord »). Avec un coefficient de passage de 280, cela correspond à une fréquentation sur la ligne 17 dans son ensemble comprise entre 17 et 22 millions de voyages par an.

Les outils traditionnels de modélisation du trafic ne prennent toutefois pas directement en compte les grands équipements générateurs de trafic tels que ceux qui seront desservis par la ligne 17. Ces équipements ont vocation à attirer des volumes de flux importants, qui se répartissent sur l'ensemble de la journée, à la différence des flux de voyageurs « traditionnels » issus des modèles de prévisions de trafic, qui présentent une concentration plus importante sur les périodes de pointe du matin et du soir, du fait des déplacements pendulaires domicile/travail ou domicile/études.

Trois équipements principaux sont pris en considération :

- Le pôle culturel, commercial et de loisirs EuropaCity (composante du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse) ;
- Le Parc International des Expositions Paris Nord Villepinte ;
- L'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Avec la réalisation des projets relatifs aux grands équipements desservis par la ligne 17 Nord, le trafic intrinsèque généré pourra atteindre au moins 75 000 voyages par jour en période de salon et un total d'au moins 25 millions de voyages par an.

Ainsi, à l'horizon 2030, la fréquentation quotidienne en semaine de la ligne 17 dans son ensemble pourrait atteindre une fourchette d'au moins 135 000 à 160 000 voyages par jour (en période de salon). La fréquentation annuelle serait comprise entre 40 et 50 millions de voyages par an.

Le potentiel de trafic associé à la desserte des trois grands équipements considérés (projet EuropaCity, Parc International des Expositions Paris Nord Villepinte, aéroport Roissy-Charles de Gaulle) représente ainsi 50% à 60% de la fréquentation annuelle de la ligne 17 dans son ensemble à l'horizon 2030.

Eclairage concernant le secteur 1 :

A l'horizon de la mise en service du secteur 1 de la ligne 17 Nord jusqu'à la gare « Triangle de Gonesse », la ligne pourra desservir le pôle culturel, commercial et de loisirs EuropaCity. La desserte d'EuropaCity représentera alors environ 50 000 voyages par jour et 18 millions de voyages annuels sur la ligne 17, qui s'ajouteront aux voyages « du quotidien » présentés au 2.2.4.1.

Ainsi, à l'horizon de mise en service de la ligne 17 Nord jusqu'à la gare « Triangle de Gonesse », la ligne 17 Nord représentera environ 25 millions de voyages par an (7 millions de voyages « du quotidien » et 18 millions de voyages liés à la desserte d'EuropaCity).

Le projet CDG Express :

Le projet CDG Express consiste en une liaison ferroviaire directe, sans arrêt intermédiaire, entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (gare « Aéroport Charles-de-Gaulle Terminal 2 »), pour un temps de trajet de 20 minutes.

Les modèles intégrés de prévisions de trafic utilisés par la Société du Grand Paris ne permettent pas de prendre directement en compte l'impact sur les déplacements d'une liaison aéroportuaire directe telle que CDG Express. En effet, une liaison de ce type présente des particularités difficiles à appréhender à travers les jeux de données, enquêtes et lois statistiques sur lesquels ces outils de modélisation sont fondés aujourd'hui :

- La clientèle visée est majoritairement composée de passagers aériens, dont les déplacements ont des caractéristiques différentes de celles des voyageurs franciliens « du quotidien » (horaires et motifs de déplacement, lieu de destination ou d'origine en Ile-de-France du trajet effectué depuis/vers l'aéroport...) : en pratique, le potentiel de trafic associé à cette clientèle, aussi bien en termes de volume que de distribution géographique des déplacements concernés, doit constituer une donnée d'entrée des modèles, résultant d'une analyse spécifique ;
- En matière de liaison aéroportuaire, le choix de mode et le choix d'itinéraire répondent également à des logiques différentes de celles à l'œuvre dans les déplacements modélisés habituellement, notamment en ce qui concerne l'arbitrage individuel entre le coût du déplacement (les principes de tarification envisagés sur CDG Express n'entreront pas dans le cadre de la tarification applicable au réseau de transport en commun francilien), le temps de trajet (la « valeur du temps » de la clientèle visée par CDG Express peut a priori être différente de la valeur du temps moyenne des voyageurs franciliens) et le service offert (CDG Express proposera en effet des services adaptés aux besoins spécifiques des passagers aériens).

Dans les études réalisées par la Société du Grand Paris, le projet CDG Express a donc été pris en compte de manière indirecte, en agissant sur les hypothèses de volume et de part modale des passagers aériens pour les déplacements au départ ou à destination de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Les hypothèses retenues sont cohérentes avec la future mise en service du projet CDG Express.

2.2.4.3. Niveaux de charge sur les lignes 16 et 17 à l'horizon 2030

La charge maximale des lignes 16 et 17 a fait l'objet d'une analyse portant sur l'heure de pointe du matin, qui constitue traditionnellement la période de fréquentation maximale des réseaux de transport en commun en Ile-de-France. Une analyse complémentaire a de plus été menée sur l'heure de pointe du soir afin de tenir compte des caractéristiques de desserte de la ligne 17 Nord, la pointe du soir sur cette ligne pouvant en effet présenter une période de recouvrement entre les trajets « quotidiens » de retour au domicile depuis le lieu de travail ou le lieu d'étude et les trajets des voyageurs quittant l'un des grands équipements desservis par la ligne 17.

Heure de pointe du matin :

À l'horizon de mise en service complète du tronçon, la charge maximale de la ligne 17 Nord s'établira à l'heure de pointe du matin entre 4 000 et 6 000 voyageurs selon les outils de modélisation utilisés. Ce niveau de charge maximale est localisé entre les gares « Le Bourget RER » et « Le Bourget Aéroport » (au départ de la gare « Le Bourget RER »).

En prenant en compte les déplacements pouvant être associés à la desserte des grands équipements à l'heure de pointe du matin (y compris salons), la charge maximale sur la ligne 17 Nord pourrait aller jusqu'à près de 8 000 voyageurs, au départ de la gare « Le Bourget RER ».

Parallèlement, à l'horizon 2030, la charge maximale prévisionnelle observée sur le tronçon Le Bourget RER – Noisy-Champs de la ligne 16 s'établira entre 7 500 et près de 10 000 voyageurs selon les outils de modélisation utilisés (en direction du Bourget).

La charge maximale prévisionnelle sur le tronçon Saint-Denis Pleyel – Le Bourget RER (tronc commun des lignes 16 et 17) pourra aller jusqu'à près de 11 500 voyageurs, en direction de Saint-Denis Pleyel.

Heure de pointe du soir :

À l'heure de pointe du soir, la charge maximale de la ligne 17 Nord, prenant en compte la desserte des grands équipements, s'établira entre 5 000 et près de 8 000 voyageurs, et pourra aller jusqu'à plus de 9 000 voyageurs en période de salon au Parc des Expositions. Ce niveau de charge maximale est localisé entre les gares « Le Bourget Aéroport » et « Le Bourget RER », en direction de la gare « Le Bourget RER ».

Parallèlement, à l'horizon 2030, la charge maximale prévisionnelle observée sur le tronçon Le Bourget RER – Noisy-Champs de la ligne 16 s'établira entre 7 500 et près de 10 000 voyageurs selon les outils de modélisation utilisés (en direction de Noisy-Champs).

La charge maximale prévisionnelle sur le tronçon Saint-Denis Pleyel – Le Bourget RER (tronc commun des lignes 16 et 17) pourra aller jusqu'à 13 000 voyageurs environ, en direction du Bourget.

Bilan :

A l'horizon 2030, en s'appuyant sur les résultats des prévisions de trafic produites par les différents outils de modélisation considérés (DRIEA, RATP, IDFM) et en prenant en compte les déplacements associés à la desserte des grands équipements dans les hypothèses de plus forte sollicitation (période de salons au Parc des Expositions Paris Nord Villepinte, journée type de fréquentation d'EuropaCity), les niveaux prévisionnels de charge maximale à prendre en considération sur les lignes 16 et 17 sont les suivants :

- La charge maximale sur le tronc commun Saint-Denis Pleyel – Le Bourget RER peut aller jusqu'à 11 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin et jusqu'à 13 000 voyageurs à l'heure de pointe du soir.
- Le cumul des charges maximales sur les tronçons Le Bourget RER – Noisy-Champs (ligne 16) et Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot (ligne 17), qui permet de caractériser la demande de transport associée aux « branches », peut aller jusqu'à 18 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin et jusqu'à 19 000 voyageurs à l'heure de pointe du soir.

En intégrant les marges d'exploitation associées à la prise en compte, dans de bonnes conditions, des flux caractérisant le quart d'heure d'hyperpointe au sein de l'heure de pointe du matin, les niveaux de charge redressés en vue du dimensionnement de l'offre de service s'établissent comme suit :

- La charge dimensionnante sur le tronc commun Saint-Denis Pleyel – Le Bourget RER peut aller jusqu'à 13 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin ainsi qu'à l'heure de pointe du soir.
- Le cumul des charges dimensionnantes sur les tronçons Le Bourget RER – Noisy-Champs (ligne 16) et Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot (ligne 17) peut aller jusqu'à 19 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin et jusqu'à 19 000 voyageurs à l'heure de pointe du soir.

Ces éléments correspondent aux résultats les plus élevés produits par les trois modèles de prévisions de trafic considérés. C'est sur cette base que l'offre de transport des lignes 16 et 17 est dimensionnée.

Le ratio définissant l'alternance des trains sur les lignes 16 et 17 pourra varier en fonction de la demande de transport sur chaque ligne aux différentes périodes de l'année ainsi qu'aux différentes périodes de la journée.

Eclairage concernant le secteur 1 :

Les prévisions de trafic réalisées par Ile-de-France Mobilités pour les horizons de mise en service intermédiaires présentent les résultats suivants :

A l'horizon de mise en service de la ligne 17 Nord jusqu'à la gare « Le Bourget Aéroport », la charge maximale de la ligne 17 Nord à l'heure de pointe du matin s'établira à 1 000 voyageurs environ. Ce niveau de charge est localisé au départ de la gare « Le Bourget Aéroport », en direction de la gare « Le Bourget RER ». La charge maximale du tronçon Le Bourget RER – Clichy-Montfermeil de la ligne 16 (alors exploitée entre Saint-Denis Pleyel et Clichy-Montfermeil) sera quant à elle de 8 500 voyageurs environ (en direction du Bourget).

A l'horizon de mise en service de la ligne 17 Nord jusqu'à la gare « Triangle de Gonesse » (correspondant au périmètre de projet faisant l'objet du présent dossier), la charge maximale de la ligne 17 Nord à l'heure de pointe du matin s'établira à 2 450 voyageurs environ (y compris flux de voyageurs générés par le pôle EuropaCity). Ce niveau de charge est localisé au départ de la gare « Le Bourget RER », en direction de la gare « Le Bourget Aéroport ». La charge maximale du tronçon Le Bourget RER – Clichy-Montfermeil de la ligne 16 (exploitée entre Saint-Denis Pleyel et Clichy-Montfermeil) sera quant à elle de 8 500 voyageurs environ (en direction du Bourget).

Les hypothèses d'offre d'exploitation présentées à titre indicatif dans le livret 4 du présent dossier (chapitre 5.1 « Exploitation ») prennent en compte les niveaux de charge prévisionnels issus de ces prévisions de trafic, tout en visant à proposer une offre attractive aussi bien sur la ligne 16 que sur la ligne 17, aux différents horizons intermédiaires de mise en service.

2.2.4.4. L'incidence du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot sur l'évolution des déplacements en Ile-de-France et sur l'allègement du trafic des autres lignes de transport en commun

Les effets de la réalisation du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot sur les autres lignes de transport en commun sont comparativement modérés au regard de ceux du réseau Grand Paris Express dans son ensemble. En effet, le tronçon « Ligne 17 Nord » constitue une liaison de type « radiale », tandis que les bénéfices de la création du Grand Paris Express en matière d'allègement du réseau de transport en commun sont principalement associés aux liaisons de rocade, en particulier les lignes nouvelles 15 et 16.

Pour autant, le projet « Ligne 17 Nord » complète et renforce la desserte structurante en transports en commun des territoires traversés, aujourd'hui principalement assurée par le RER B. A ce titre, il présente des impacts positifs de deux ordres :

- La ligne 17 Nord propose un itinéraire nouveau pour les déplacements reliant les pôles existants de Roissy, Villepinte et Le Bourget, ainsi que le pôle en devenir du Triangle de Gonesse, à la Plaine Saint-Denis et, au-delà, au centre de Paris. Elle présente un impact positif en matière d'allègement de la charge du RER B dans sa partie nord, ainsi que de celle du RER D entre Paris Nord et le lien ferroviaire RER B-RER D ;
- La ligne 17 Nord permet également de renforcer la résilience globale du réseau de transport en commun dans cette partie de la région : augmenter le nombre d'itinéraires possibles contribue en effet à améliorer la robustesse du réseau, particulièrement en cas de situation perturbée, en garantissant aux voyageurs la possibilité d'un parcours alternatif. Bien que difficile à quantifier, cet effet concourt à l'intérêt que présente le tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot dans le cadre de l'amélioration du fonctionnement du réseau de transport existant.

2.2.4.5. Les gains de temps et l'amélioration de l'accessibilité régionale

Le tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot contribue à améliorer de manière importante les temps de parcours sur certaines liaisons, à la fois à l'intérieur des territoires qu'il dessert directement, mais aussi vers des destinations plus éloignées, grâce aux correspondances qu'il permet avec les autres lignes de transport en commun, en particulier celles du Grand Paris Express.

Trajet	Aujourd'hui (*)	Avec Grand Paris Express 2030	Gain de temps
Aéroport de Roissy – Aéroport du Bourget	45 minutes	11 minutes	34 minutes
La Courneuve « Six Routes » – Parc des Expositions	25 minutes	13 minutes	12 minutes
La Défense – Aéroport de Roissy	60 minutes	35 minutes	25 minutes
Le Mesnil-Amelot – Noisy-Champs	1 heure 30	40 minutes	50 minutes

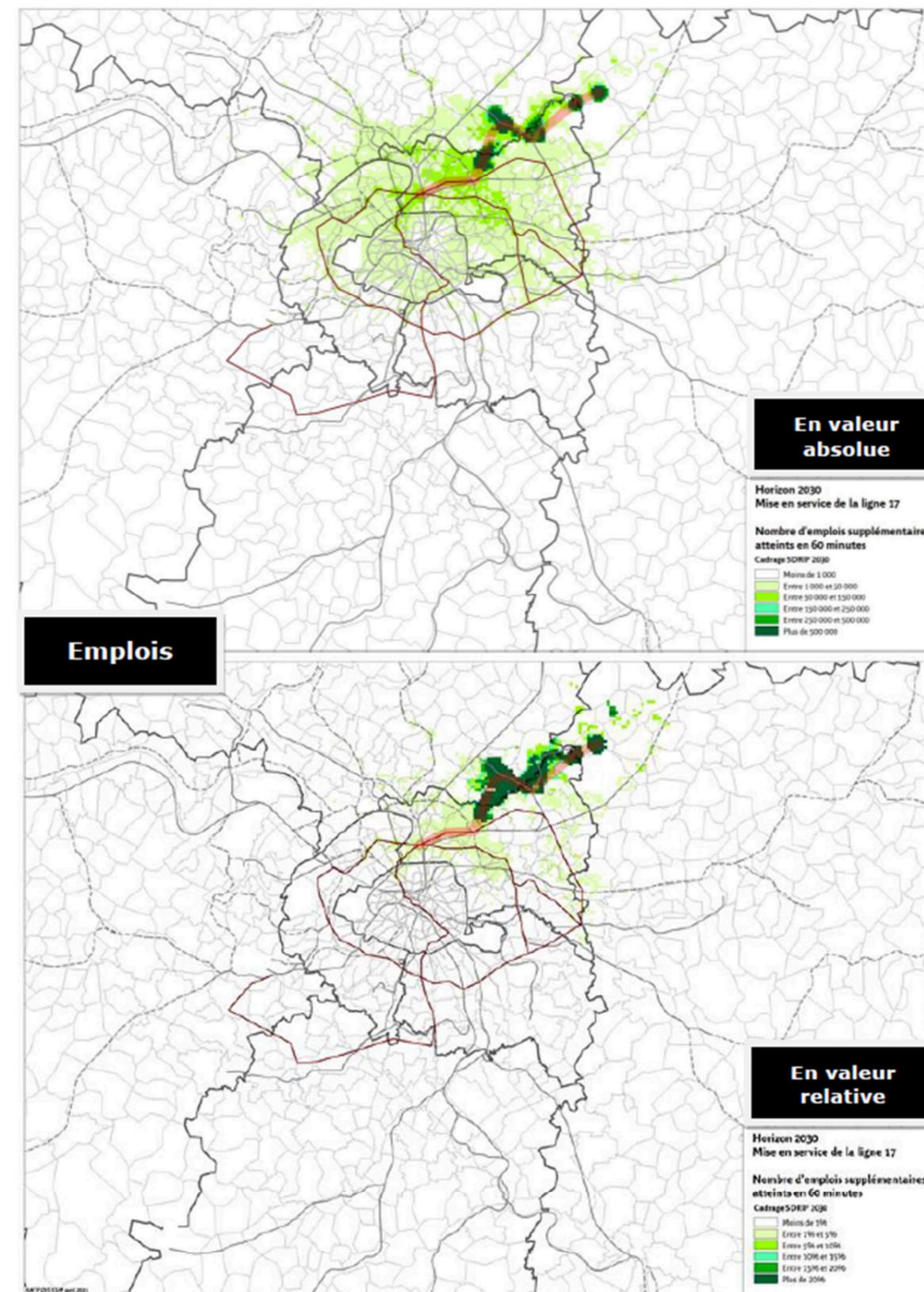
Figure 11 : Temps de déplacements comparés en utilisant le réseau de transport en commun (à l'heure de pointe) - Source : Vianavigo.com

L'une des conséquences directes des gains de temps procurés par le projet est d'améliorer considérablement l'accessibilité aux bassins de vie et aux bassins d'emploi dans la région Ile-de-France, avec des effets de désenclavement très marqués dans certains secteurs aujourd'hui mal desservis.

Les cartes présentées montrent l'impact associé à la réalisation de la ligne 17 Nord à l'horizon 2030¹ sur l'accessibilité régionale : elles permettent de visualiser le nombre d'emplois ou d'habitants supplémentaires que la réalisation du projet permet d'atteindre en une heure à partir de n'importe quel point de l'Ile-de-France, à l'horizon 2030.

Ces cartes permettent donc de caractériser le périmètre d'influence du tronçon en matière de gains d'accessibilité. On observe en particulier des gains d'accessibilité très importants sur l'ensemble des pôles desservis par les gares du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot, avec une augmentation d'au moins 20% du nombre d'habitants ou d'emplois accessibles en moins d'une heure de transports en commun par rapport à une situation projetée dans laquelle le tronçon ne serait pas réalisé.

Les cartes présentant les gains en valeur absolue montrent également un effet diffus d'amélioration de l'accessibilité dans des secteurs géographiques plus éloignés, par le biais du maillage du réseau de transport en commun.



¹ L'impact de la réalisation du tronçon en termes d'amélioration de l'accessibilité régionale est comparé à une situation de référence prenant en compte tous les autres tronçons du Grand Paris Express en service à l'horizon 2030.

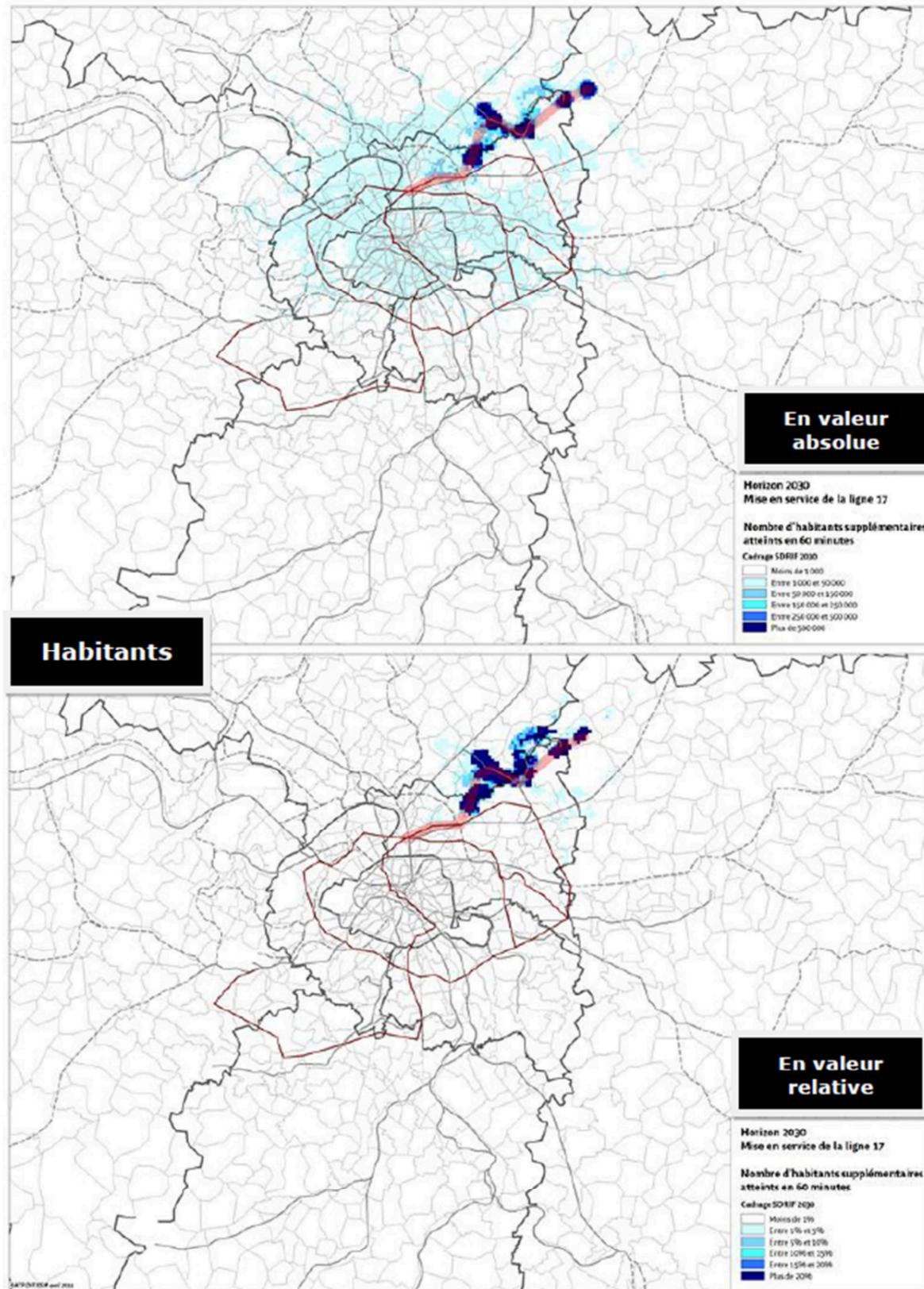


Figure 12 : Effets du projet en matière d'amélioration de l'accessibilité régionale

3. Définition du projet de la ligne 17 Nord

3.1. Les objectifs du projet

La réalisation du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot de la ligne 17 s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre globale du réseau Grand Paris Express.

À ce titre, les objectifs du projet rejoignent pleinement ceux du programme d'ensemble. La déclinaison des objectifs du réseau Grand Paris Express au cas de la ligne 17 Nord est présentée ci-après.

Soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique, et les bassins de vie

La ligne 17 Nord permet de relier plus efficacement les grands équipements ainsi que les pôles d'emplois actuels et futurs des territoires traversés aux principaux pôles d'habitat desservis par le réseau Grand Paris Express. Le projet accompagne et encourage les dynamiques d'aménagement déjà à l'œuvre dans l'ensemble du corridor aéroportuaire.

Faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international

La ligne 17 Nord améliore l'accessibilité en transports en commun des aéroports du Bourget et de Roissy-Charles de Gaulle, ainsi que celle de la gare « Aéroport Charles-de-Gaulle 2 TGV » du réseau ferroviaire à grande vitesse, en offrant une liaison rapide vers le pôle d'activités du Bourget, la Plaine Saint-Denis et, au-delà, les grands bassins de vie et d'emploi du cœur d'agglomération.

Favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois

La ligne 17 Nord vise notamment à améliorer significativement la desserte en transport en commun des communes et des zones d'activités desservies par la ligne qui ne bénéficient pas aujourd'hui d'une desserte structurante (Le Bourget Aéroport, Triangle de Gonesse, Le Mesnil-Amelot) ou à renforcer la desserte existante (Le Bourget RER, Parc des Expositions, Aéroport Charles-de-Gaulle). Elle fait bénéficier d'un accès direct au réseau structurant du Grand Paris Express des territoires de grande couronne aujourd'hui mal desservis par les transports en commun, notamment dans les secteurs du Val de France et du Mesnil-Amelot.

Présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue

La ligne 17 Nord représente une alternative attractive à l'usage de la voiture particulière, aussi bien pour les voyageurs du quotidien (déplacements entre le domicile et le lieu de travail, entre le domicile et un lieu de loisirs...) que pour les voyageurs fréquentant les grands équipements

desservis (passagers aériens, visiteurs des salons du Parc des Expositions...), dans un territoire aujourd'hui caractérisé par la présence d'infrastructures routières majeures.

Décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération

La ligne 17 Nord offre notamment des correspondances avec le RER B ainsi qu'avec le RER D, via les projets de liaisons prévus entre Villiers-le-Bel et la gare du Parc des Expositions.

La réalisation de la ligne 17 Nord participe également à la constitution d'un véritable hub de transport au niveau de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, allant dans le sens de la décentralisation des pôles hors de la zone centrale de l'agglomération.

Contribuer 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

Le développement de l'offre de transports en commun, avec la réalisation de la ligne 17 Nord, permet de favoriser le report modal depuis la voiture particulière ainsi que les phénomènes de polarisation autour des gares, ce qui contribue à limiter l'étalement urbain, dans un secteur de la région où demeurent des terrains à vocation agricole.

3.2. La concertation continue

3.2.1. La concertation

3.2.1.1. Concertation avec le public

La concertation avec le public est, avec le débat public, une modalité de mise en œuvre du principe du droit de participation du public à l'élaboration de projets ayant une incidence sur l'environnement. Ce principe est inscrit dans la charte de l'environnement et dans les directives communautaires. Il est mis en œuvre par le code de l'environnement.

S'agissant des projets mettant en œuvre le schéma d'ensemble, l'article 3 de la loi n°2010-597 relative au Grand Paris exclut l'application de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme. Seules les procédures prévues par le code de l'environnement s'appliquent. Conformément à l'article 3 de cette même loi, le réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet d'un débat public qui a eu lieu de début octobre 2010 à fin janvier 2011.

Depuis la fin du débat public et jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique, la Société du Grand Paris a procédé à une concertation continue sur le projet du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot. Elle a notamment, dans ce cadre, organisé une phase de concertation dite « renforcée » (avec tenue de réunions publiques) en amont de l'enquête publique. La Commission nationale du débat public a pris connaissance des modalités de concertation et d'information du public proposées par la Société

du Grand Paris, qui n'ont appelé ni avis, ni recommandation de sa part. Du 20 novembre au 20 décembre 2014, la Société du Grand Paris a notamment organisé quatre réunions publiques.

À la fin de la concertation préalable à l'enquête publique, la Société du Grand Paris a rédigé un bilan de la concertation, en mentionnant les observations recueillies et les enseignements tirés de la concertation. De son côté, le garant de la concertation, nommé le 1^{er} octobre 2014 par la Commission nationale du débat public, a rédigé un rapport lui permettant de rendre compte de son rôle pendant la concertation et de la manière dont celle-ci s'est déroulée. Le bilan de la concertation rédigé par la Société du Grand Paris et le rapport du garant ont, tous deux, été joints au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

3.2.1.2. Consultation inter-administrative

La circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004, relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales, prévoit que soit organisée, en amont de la procédure d'enquête publique, une consultation des services concernés.

Cette phase de consultation inter-administrative sur le projet de tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot s'est déroulée du 26 août au 2 novembre 2015. Elle a donné lieu à l'émission de 37 avis de la part des services, organismes et établissements consultés, qui ont fait l'objet d'une synthèse jointe au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

3.2.2. L'enquête publique

Du 25 avril 2016 au 31 mai 2016, 14 lieux d'enquête publique ont été mis en place en mairies et préfectures et 27 permanences des commissaires enquêteurs se sont tenues dans toutes les villes concernées par le tronçon.

3.2.2.1. Permanences

Des permanences ont été tenues dans chacune des 10 communes concernées par l'enquête :

- Val d'Oise : Bonneuil-en-France, Gonesse ;
- Seine-Saint-Denis : Aulnay-sous-Bois, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Tremblay-en-France, Villepinte ;
- Seine-et-Marne : Mauregard, Le Mesnil-Amelot.

Les permanences se sont déroulées, dans l'ensemble des lieux d'enquête, dans de bonnes conditions. Le public, s'il n'a pas toujours déposé d'observations sur les registres, est venu aussi pour consulter le dossier et, en présence du commissaire enquêteur, a pu avoir des compléments d'information ou des explications sur les documents mis à sa disposition.

3.2.2.2. Réunions publiques

Les deux réunions publiques d'information et d'échanges prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été organisées et se sont déroulées de façon satisfaisante. Le public a pu être accueilli correctement et s'exprimer sans difficulté.

Ces deux réunions publiques ont eu lieu :

- le 10 mai 2016 à Gonesse,
- le 17 mai 2016 au Mesnil-Amelot.

3.2.2.3. Registres

Un registre a été déposé dans chacune des 10 communes concernées, ainsi que dans les 3 préfectures, lieux d'enquêtes, et en préfecture de la région Ile-de-France, siège de l'enquête.

L'enquête publique s'est terminée le 31 mai 2016. Afin d'accélérer le regroupement des registres, le président de la commission d'enquête, en liaison avec la préfecture de la région d'Ile-de-France, autorité organisatrice de l'enquête, a autorisé la Société du Grand Paris à recueillir directement dans chacune des 10 communes et des préfectures lieux d'enquête les registres et courriers qui y étaient déposés et ce, dès le lendemain de la clôture de l'enquête.

L'ensemble des documents originaux a été rassemblé à la préfecture de la région d'Ile-de-France le 2 juin 2016.

Au cours d'une réunion le 15 juin 2016, la commission d'enquête a remis à la Société du Grand Paris son procès-verbal de synthèse des observations recueillies pendant tout le temps de l'enquête et selon les modes définis dans l'arrêté préfectoral. La Société du Grand Paris a remis son mémoire en réponse le 30 juin 2016 à la commission d'enquête en le commentant lors d'une réunion.

Le président de la commission d'enquête a remis le 29 juillet 2016 son rapport au préfet de Paris, préfet de la région d'Ile-de-France, et au président du tribunal administratif de Paris.

3.2.3. Les évolutions du projet suite à l'enquête publique – Avis de la commission d'enquête publique

La commission d'enquête a considéré dans ses conclusions qu'au terme de l'analyse bilancière des différents critères qui sous-tendent le caractère d'utilité publique du projet soumis à l'enquête, les avantages présentés par le projet de ligne 17 Nord primaient sur les inconvénients qu'il pouvait générer.

La commission a émis un avis favorable à l'unanimité de ses membres, avec 7 recommandations. La Société du Grand Paris a répondu aux recommandations de la commission d'enquête par la délibération de son directoire n° D 2016-14 en date du 10 octobre 2016.

3.2.4. Les réponses et suites données aux recommandations de la commission d'enquête

• RECOMMANDATION N°1

La commission d'enquête recommande, « concernant la capacité du projet et son évolution future de (d') :

- approfondir les réflexions pour préciser les solutions envisageables pour accroître la capacité de la ligne 17 Nord, y compris en matière de matériel roulant, permettant d'anticiper la probabilité de la saturation à terme de cette ligne ; identifier les mesures conservatoires nécessaires pour la réalisation à terme du doublement du tunnel du tronc commun avec la ligne 16 ;
- assurer la possibilité de prolonger la ligne 17 vers Nanterre La Folie au niveau des ouvrages de Saint-Denis Pleyel ;
- poursuivre les études en cours sur l'interconnexion avec la ligne H à Saint-Denis Pleyel en évaluant les aménagements nécessaires. »

En ce qui concerne les recommandations sur la capacité du tronc commun des lignes 16 et 17 entre les gares Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

Les orientations relatives au Nouveau Grand Paris des transports ont été présentées par le Premier ministre le 6 mars 2013. Pour le Grand Paris Express, les orientations retenues ont visé à définir un projet optimisé et performant, en particulier grâce à l'adaptation de la capacité de transport envisagée sur les différents tronçons aux besoins de mobilité et aux trafics prévisionnels attendus. Ce principe a notamment conduit à envisager un mode d'exploitation prévisionnel dans lequel est créée une rocade « Ligne 15 » (regroupant les tronçons les plus chargés de la ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris et de la ligne orange du réseau complémentaire structurant) et des métros automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en développement, concernant notamment les tronçons « Ligne 16 » et « Ligne 17 » de la ligne rouge.

Les études ultérieures menées depuis mars 2013 en termes de prévisions de trafic, d'ingénierie d'exploitation et de conception des infrastructures n'ont pas conduit à remettre en cause ces orientations : on se référera en particulier à la délibération D 2016-5 du directoire de la SGP en date du 19 février 2016 (constituant l'annexe J.7 du dossier d'enquête publique), qui rappelle très précisément les résultats des études permettent de conclure au bon dimensionnement et à la robustesse d'exploitation des deux lignes 16 et 17, en réponse aux réserves et aux demandes émises par le Conseil d'IDFM.

Pour autant, la Société du Grand Paris partage pleinement l'objectif consistant à concevoir et à réaliser un projet préservant l'avenir. De manière générale, la prise en compte de réserves de capacité dans la conception d'un réseau de transport conduit à prendre des dispositions dans les domaines suivants, de manière combinée ou indépendante :

- le système de transport et le matériel roulant ;

- les infrastructures.

S'agissant du système de transport et du matériel roulant :

A schéma d'exploitation inchangé, la réduction de l'intervalle appliqué entre les trains permet d'augmenter la capacité d'emport du système. Dans cette perspective, la SGP a engagé des réflexions sur les automatismes de conduite ainsi que sur le matériel roulant afin d'examiner la faisabilité et les conditions d'une réduction de l'intervalle minimal (soit moins de 90 secondes dans le tronc commun), en-deçà de l'intervalle prévisionnel demandé par IDFM pour l'horizon 2030.

En ce qui concerne le matériel roulant, les dispositions prises ont consisté à retenir des caractéristiques techniques et fonctionnelles identiques entre le matériel roulant de la ligne 15 et celui des lignes 16 et 17 (en particulier, choix d'un matériel roulant à grand gabarit : largeur d'environ 2,80 m). La capacité visée pour le matériel roulant des lignes 16 et 17, composé de trois voitures de 18 mètres, est de 500 voyageurs par train. A l'occasion de rénovations des matériels roulants (et dans la perspective d'une poursuite de la montée en charge de la fréquentation des lignes à long terme), le réaménagement de l'intérieur des trains, par exemple en changeant la configuration des sièges, peut permettre d'accueillir un plus grand nombre de passagers en fonction des usages.

S'agissant des infrastructures :

Outre les dispositions identifiées ci-avant en matière de système de transport et de matériel roulant, la conception des infrastructures du projet « Ligne 16 / Ligne 17 Sud » permet d'envisager une exploitation disjointe des deux lignes 16 et 17 (sans tronc commun), via une correspondance à la gare Le Bourget RER. Cette gare présente en effet une configuration très favorable permettant d'assurer des échanges de quai à quai entre les deux lignes.

Ainsi, la conception actuelle des infrastructures est entièrement compatible avec un schéma d'exploitation dans lequel la ligne 16 serait exploitée entre Le Bourget RER et Noisy-Champs, et la ligne 17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Mesnil-Amelot.

Ces dispositions paraissent les mieux à même de garantir la capacité des deux lignes 16 et 17 à absorber une montée en charge des trafics à long terme, tout en maîtrisant le coût de réalisation des infrastructures. La solution technique consistant à doubler le tunnel du tronc commun Saint-Denis Pleyel – Le Bourget RER n'est par conséquent pas retenue par la Société du Grand Paris.

◇ Suites données

La capacité d'opérer la ligne 16/17 à un intervalle inférieur à 90 s dans le tronc commun a été intégrée au dossier de consultation des entreprises du marché des automatismes de conduite des lignes 15, 16 et 17.

La faisabilité d'une exploitation de la ligne 16/17 à un intervalle strictement inférieur à 90 s sur le tronc commun a été confirmée dans l'offre de l'industriel retenu en 2018 par la SGP, qui a fourni dans son offre des études de qualité très rassurantes sur ce point. La prochaine étape de confirmation de l'atteinte de cet objectif se fera à l'occasion du rendu des études PRO fin 2020, qui permettront de détailler plus finement les interfaces entre les différents industriels parties prenantes de la performance globale du système de transport.

En ce qui concerne le prolongement de la ligne 17 vers Nanterre La Folie à partir des ouvrages de Saint-Denis Pleyel

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

Deux ouvrages seraient impactés par un prolongement de la ligne 17 vers l'ouest : la gare de Saint-Denis Pleyel et l'extrémité du tunnel commun des lignes 16 et 17 à l'ouest de cette gare.

La SGP intègre dans ses études une conception de la gare de Saint-Denis Pleyel et des tunnels adjacents compatible avec un prolongement vers l'ouest de la ligne 17.

En ce qui concerne l'interconnexion avec la ligne H à Saint-Denis Pleyel

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

L'ensemble du Grand Paris Express va simplifier les déplacements de nombreux usagers des transports en commun résidant dans le Val d'Oise, en particulier grâce à la réalisation de la ligne 15 Ouest et de la ligne 17.

Au-delà des correspondances entre les futures gares du Grand Paris Express et les stations existantes, la mise en œuvre d'un arrêt de la ligne H offrant une correspondance avec plusieurs lignes du Grand Paris Express à Saint-Denis-Pleyel permettrait d'améliorer plus encore le confort du déplacement et de réduire davantage les temps de trajet. Pour autant, la faisabilité technique de cet arrêt n'est pas avérée et différentes études doivent être conduites afin d'en préciser l'impact sur l'exploitation des lignes existantes mais également les conséquences pour l'ensemble des usagers, ainsi que les aménagements nécessaires à prévoir dans l'actuelle gare du RER D Stade de France – Saint-Denis.

Dans cette optique, la Société du Grand Paris a financé intégralement une première phase d'études d'un arrêt de la ligne H à Saint-Denis-Pleyel. Initiée en novembre 2015, cette première phase est achevée. Elle a notamment permis de valider les hypothèses d'entrée et de déterminer les mesures conservatoires à prendre en compte pour la réalisation d'une passerelle de correspondance à Pleyel, préservant la possibilité de réaliser un arrêt de la ligne H, compte tenu des réaménagements du faisceau de voies et de la gare actuelle Stade de France – Saint-Denis qui seraient alors nécessaires.

Afin de poursuivre les réflexions, la SGP finance également intégralement une seconde phase d'études. Celle-ci doit débuter à la fin de l'année 2016 et aura pour objet l'approfondissement des études techniques de faisabilité d'arrêt de la ligne H. Lors de cette seconde phase, il sera en particulier identifié les modalités d'exploitation de la gare lors des travaux. Les résultats sont attendus pour 2017.

◇ Suites données

Les résultats de l'approfondissement des études techniques de faisabilité d'arrêt de la ligne H à Saint-Denis-Pleyel ont été livrés en fin d'année 2017.

En parallèle, SNCF Réseau mène actuellement des études visant à déterminer la faisabilité horaire de cette nouvelle desserte (étude des impacts sur la grille de circulation de la ligne H et des autres activités TER, fret, etc.), ainsi que le cas échéant ses conditions nominales d'exploitation.

• RECOMMANDATION N°2

La commission d'enquête recommande, « concernant la desserte du projet par les transports de rabattement de :

prendre en considération l'importance des enjeux de la desserte à assurer par les transports de rabattement sur les gares de la ligne 17 Nord lors de leur mise en service, gage de la réussite du projet complété par ces transports pour constituer un réseau structuré et interconnecté grâce à l'efficacité de son maillage. Pour atteindre cet objectif, la commission d'enquête recommande de :

- définir à la fois les équipements d'intermodalité pour les échéances de la mise en service de la ligne, et ceux nécessaires à plus long terme, compte tenu de la montée en puissance de la fréquentation, y compris après 2030, avec une hiérarchisation des modes de transport et des espaces qui leur seront dévolus aux abords des gares ;
- réserver aux abords immédiats de chaque gare un espace dédié à une gare routière pouvant accueillir des bus et des cars et/ou servir d'espace disponible pour les grands événements ;
- d'affirmer la nécessité d'un parking proche de la gare du Mesnil-Amelot, de capacité suffisante, condition nécessaire de sa desserte, ainsi que le principe d'un parking pour celle du Triangle de Gonesse ;
- coordonner les études en tenant compte des spécificités des contextes de chaque gare, notamment des gares de Roissy CDG, et de la nécessaire anticipation des études d'IDFM portant sur la restructuration des lignes de bus et des gares routières, que les études des comités de pôle doivent prendre en compte. »

En ce qui concerne les équipements d'intermodalité et leurs échéances de mise en service

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

La Société du Grand Paris a défini, conjointement avec IDFM, autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France, et l'ensemble des collectivités et établissements publics concernés, un dispositif qui vise à réaliser une étude de pôle autour de chacune des gares du Grand Paris Express.

Pour la ligne 17 Nord, ces études sont conduites par des collectivités locales (ville de Dugny, EPT Paris Terres d'envol, CA Roissy Pays de France) ou par d'autres partenaires (l'EPA Plaine de France, par exemple) qui ont été désignés pilotes par l'ensemble des acteurs concernés. La démarche prend en compte tous les modes de déplacements : piétons, vélos, bus, deux-roues motorisés, voitures particulières, taxis, etc. Pour la conduite de chaque étude, la Société du Grand Paris versera une subvention maximale de 100 000 euros à chaque pilote.

Ces études définiront l'ensemble des équipements d'intermodalité autour de chaque gare tels que parvis, pôle bus, parcs vélos, éventuellement parc relais, voiries devant accueillir les différents modes de déplacements ainsi que des services innovants notamment dans les domaines de la

mobilité électrique et numérique. Ces équipements devront être fonctionnels, de qualité et bien intégrés dans leur environnement.

Sur la base du diagnostic des besoins en déplacements à l'horizon de la mise en service de la ligne 17 Nord, les pilotes seront chargés de définir un programme d'actions, formalisé en projet de pôle et validé par l'ensemble des partenaires. A l'issue des études de pôle, chaque maître d'ouvrage réalisera les équipements qui lui reviennent en qualité de gestionnaire ou de propriétaire de voirie et/ou de réseau. Un coordinateur, qui pourra être le pilote de l'étude de pôle, sera désigné pour s'assurer de la bonne mise en œuvre du projet de pôle et de sa bonne articulation avec le projet de gare.

Toutes les études de pôle seront engagées avant la fin de l'année 2016 et dureront environ 2 ans jusqu'à fin 2018. La SGP mène les études de conception de la ligne 17 Nord et de ses gares en parallèle, de mi-2016 à 2018-2019, dans un objectif de cohérence et complémentarité des équipements et des différents modes de transport.

Les équipements intermodaux décrits dans les projets de pôle seront opérationnels à la mise en service de la ligne 17 Nord.

Si cela s'avère pertinent pour les aménagements concernés, l'étude de pôle pourra proposer un échelonnement des aménagements à réaliser pour s'adapter aux évolutions de fréquentation attendues après la mise en service.

◇ Suites données

Les études de pôle des gares du secteur 1 de la ligne 17 Nord ont été lancées :

- Triangle de Gonesse (pilotage étude : Grand Paris Aménagement) : en cours de phase 2 (scénarios d'aménagement) ;
- Le Bourget Aéroport (pilotage étude : Dugny via la SPL Le Bourget) : en cours de phase 2 (scénarios d'aménagement).

Pour chacun de ces pôles, la phase 3 sera lancée courant 2019.

Chaque étude a pour objectif de formaliser un projet de pôle dans un rayon de 300 mètres autour de la gare, incluant : les actions à réaliser en matière d'intermodalité et, pour chacune, un maître d'ouvrage, un coût, un plan de financement et un planning pour une mise en service du pôle simultanée à celle de la gare et de la ligne 17 Nord.

En ce qui concerne les gares routières

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

Les études de pôle intégreront les données issues de la démarche de restructuration des réseaux de bus conduite par IDFM. Ces données seront traduites dans les études de pôle en termes de capacité d'accueil pour les bus à l'horizon de mise en service de la ligne 17 Nord.

L'opportunité de réaliser des équipements d'intermodalité, dont les parcs relais et les pôles bus font partie, sera analysée pour chacune des gares de la ligne dans le cadre des études de pôle en

associant les acteurs en charge de la réalisation de ces équipements dont certains dépassent le cadre des attributions de la SGP. Le cas échant, l'étude précisera leur dimensionnement, le fonctionnement général et le portage de la réalisation.

◇ Suites données

La démarche de restructuration des réseaux de bus sera lancée par IDFM. Les études de pôle intégreront les réflexions issues de cette démarche afin de proposer les meilleures conditions de rabattement pour les bus.

Dans cette attente, et sans préjuger de la démarche à venir, de premiers enjeux émergent d'ores et déjà concernant certaines gares de la ligne 17 Nord :

Pour la gare Le Bourget Aéroport :

- privilégier des points d'arrêt sur l'ex-RN2 pour les lignes de bus en passage et éviter une zone de régulation occultant la vue sur l'aérogare historique pour les lignes en terminus ;
- envisager une co-visibilité et une proximité gare/arrêts de bus pour l'ensemble des lignes ;
- préserver des voies dédiées bus en double-sens sur l'ex-RN2.

Pour la gare Parc des Expositions :

- repenser le fonctionnement de la gare routière actuelle (récemment modifiée pour accueillir le BHNS), pour permettre l'évolution de l'offre bus à moyen et long terme (offre légèrement augmentée).

Le Mesnil-Amelot :

- étudier l'opportunité d'une gare routière au Mesnil-Amelot à l'échelle du secteur, en tenant compte notamment de la possible saturation à court/moyen terme du pôle bus de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle ;
- intégrer, dans la réflexion autour de l'offre, les lignes express ainsi que les lignes longues distances.

En ce qui concerne la nécessité d'un parking proche de la gare du Mesnil-Amelot et du Triangle de Gonesse

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

La réalisation de parcs relais sera décidée dans le cadre des études de pôle selon les orientations définies par IDFM dans le schéma directeur des parcs relais. Les parcs relais seront organisés et dimensionnés de façon à répondre aux besoins incontournables en rabattement en veillant à ne pas créer d'appel d'air pour promouvoir, autant que possible, les modes de rabattement alternatifs à la voiture, en particulier, le bus.

Sur la ligne 17, une étude conduite par la Société du Grand Paris visant à éclairer les enjeux liés à l'offre de stationnement de rabattement avait identifié la gare Le Mesnil-Amelot comme présentant une opportunité. Cette gare constitue en effet une porte d'entrée au réseau de transport en commun

francilien pour le nord-ouest de la Seine-et-Marne, l'est du Val-d'Oise et même le sud de l'Oise. La SGP mène ses études en cohérence avec cet enjeu qui sera développé lors de l'étude de pôle menée par la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

Cette étude avait également identifié la gare Triangle de Gonesse comme présentant une opportunité d'implantation d'offre de stationnement de rabattement. En effet, cette gare assure la desserte des futurs aménagements de la ZAC Triangle de Gonesse qui prévoit 50 000 emplois à terme ainsi que des équipements attendant pour certains un nombre de visiteurs important. Au regard de cet enjeu, l'aménageur réserve à proximité directe du pôle gare des surfaces pour l'intégration d'un parc relais éventuel. De la même manière qu'au Mesnil-Amelot, la SGP mène ses études de conception en cohérence avec cet enjeu qui sera développé lors de l'étude de pôle menée par l'EPA Plaine de France, aménageur de la ZAC.

◇ Suites données

Les études de pôle du Mesnil-Amelot et du Triangle de Gonesse sont actuellement en cours de phase 2 (scénarios d'aménagement). Les opportunités identifiées dans le cadre des premières études de la Société du Grand Paris sont réinterrogées dans le cadre des études de pôle, selon les orientations définies par IDFM dans le schéma directeur des parcs relais.

En ce qui concerne la coordination des études en tenant compte des spécificités des contextes de chaque gare

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

Dans les études de pôle, il est tenu compte du contexte spécifique de chacune des gares pour définir les équipements d'intermodalité adaptés à l'environnement de la gare étudiée tout en s'assurant de la cohérence et des interactions avec les équipements envisagés sur les gares environnantes du GPE.

Les études de conception de la ligne 17 Nord et de ses gares seront menées en parallèle des études de pôle. La gouvernance de l'étude de pôle prévoit la tenue de réunions de comités, techniques et de pilotage, organes d'orientation et de validation des différentes étapes de l'étude de pôle. Afin de développer une approche globale sur le projet de la gare et sur les aménagements de surface liés à l'intermodalité, ces comités traitent de l'ensemble des sujets liés à la réalisation du Grand Paris Express, pôle comme gare, et associe les représentants d'IDFM, de la SGP, de l'État, de la région, des autres collectivités territoriales concernées par le pôle, de l'établissement public d'aménagement sur le secteur le cas échéant, des transporteurs bus présents sur le site, des gestionnaires de voirie, des propriétaires et exploitants des infrastructures ferroviaires existantes le cas échéant, des maîtres d'ouvrage des autres projets urbains et de transport sur la gare le cas échéant.

◇ Suites données

Les études de conception de la ligne et de ses gares sont menées en parallèle des études de pôle.

Pour chaque étude de pôle sont d'ores et déjà organisés des comités techniques (à l'initiative du pilote de pôle) et de pilotage (à l'initiative de la SGP), organes d'orientation et de validation des différentes étapes de l'étude de pôle.

Chaque pôle de la ligne 17 Nord a fait l'objet d'au moins un comité de pilotage à ce jour.

• RECOMMANDATION N°3

La commission d'enquête recommande, « concernant le projet de site de maintenance des lignes 16 et 17 sur le site PSA à Aulnay-sous-Bois de :

définir dès que possible le parti d'aménagement du site PSA avec ses éléments structurants (accès, desserte interne et trame viaire, continuités écologiques, liaisons éventuelles avec le Triangle de Gonesse, contraintes internes dues à la proximité des installations industrielles et à l'implantation future de logements), le dispositif de gouvernance de l'aménagement du site PSA et celui de l'urbanisme opérationnel. »

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

Le dispositif de gouvernance de l'aménagement du site de PSA relève à la fois de l'EPT Paris Terres d'Envol, des communes d'Aulnay-sous-Bois, de Gonesse et de l'État. Le groupe PSA a, par ailleurs, et en liaison avec les pouvoirs publics, confié l'élaboration d'un plan-guide du site à la société Constructa. Les négociations en vue de l'acquisition par la SGP des terrains d'emprise du SMR/SMI à PSA prennent en compte les projets d'aménagement du site PSA afin de permettre, parallèlement à la réalisation des ouvrages de transport, le développement des projets urbains contigus.

La définition au plus tôt des éléments structurants de ces projets d'aménagement est l'une des conditions de réussite du projet de site de maintenance des lignes 16 et 17. A cet effet, des réunions foncières et des ateliers techniques sont régulièrement organisés avec PSA afin de définir des orientations pour le projet qui soient en adéquation avec l'aménagement envisagé. Ces orientations doivent bien entendu être partagées par les villes d'Aulnay-sous-Bois, de Gonesse et les autres collectivités concernées.

◇ Suites données

Les réunions foncières et ateliers techniques organisés avec PSA ont permis d'aboutir, le 28 février 2017, à la vente du terrain du futur site de maintenance d'Aulnay. L'acte de vente définit des principes structurants pour le projet en termes de servitudes d'accès et réseaux, tout en limitant les impacts sur l'aménagement futur du site PSA. Des ateliers techniques sont et seront organisés avec la ville d'Aulnay-sous-Bois, la ville de Gonesse et les collectivités concernées afin de développer le projet de site de maintenance en cohérence avec l'aménagement futur du site PSA.

• RECOMMANDATION N°4

La commission d'enquête recommande, « concernant la réalisation des travaux de :

- limiter et réduire les impacts liés à l'évacuation des déblais, en privilégiant le recyclage, et en associant le choix des sites d'accueil à la réduction des nuisances (bruit et pollution de l'air) dues aux flux des camions transportant les déblais concernant les zones urbanisées ;
- limiter et réduire les impacts liés à l'acheminement des matériaux ;
- mettre en œuvre les mesures d'atténuation des nuisances concernant notamment le bruit et la pollution de l'air. »

En ce qui concerne l'évacuation des déblais

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

La gestion des déblais représente l'un des principaux enjeux du Grand Paris Express. C'est pourquoi, afin d'anticiper les risques et de limiter les nuisances, la Société du Grand Paris s'est engagée dès le lancement du projet dans l'élaboration d'un schéma directeur d'évacuation des déblais (SDED). Ce schéma, qui est décliné pour chaque ligne de manière opérationnelle, a pour objectif d'évaluer les volumes prévisionnels de terres liés aux opérations de creusement, leur qualité, les solutions de transport disponibles et les filières d'évacuation.

Afin de réduire au maximum les nuisances potentielles liées à l'évacuation des déblais de la Ligne 17 Nord, la priorité est de rejoindre le plus rapidement possible les grands axes de circulation et d'éviter les voiries communales. L'utilisation du réseau de voiries et la circulation des engins pour l'évacuation et l'approvisionnement des chantiers sera étudiée en concertation avec les collectivités et les gestionnaires des voiries concernées afin de définir les circuits de circulation en choisissant les trajets les moins gênants pour les riverains.

La traçabilité des déblais est l'un des principaux axes de la stratégie de gestion des déblais de la Société du Grand Paris. La traçabilité permet de maîtriser la chaîne de gestion des déblais, de leur site d'évacuation jusqu'à leur exutoire final (valorisation ou élimination), en passant par leur transport et leur site de traitement potentiel.

Du point de vue opérationnel, la Société du Grand Paris a mis en place un outil dédié afin de suivre en permanence chacun des lots évacués. Des accords de partenariats avec des exploitants de sites de stockage, traitement et valorisation sont également en cours de conclusion, dont l'objectif est de présélectionner des exutoires répondant aux objectifs fixés par la Société du Grand Paris concernant sa gestion des déblais et à la réglementation en vigueur.

Par ailleurs, afin d'inciter les entreprises à utiliser la voie du recyclage plutôt que celle du stockage, la Société du Grand Paris fixe un objectif de valorisation dans tous les dossiers de consultation des entreprises des marchés de génie civil, en adéquation avec la qualité des déblais attendus. Un dispositif incitatif sera mis en œuvre, par exemple, la mise en place d'un système de bonus/malus en fonction des objectifs de valorisation finalement atteints.

◇ Suites données

Dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale déposé début juillet 2017, la question de l'évacuation des déblais a été approfondie. Notamment, le recours au transport alternatif à la route pour l'évacuation des déblais du Grand Paris Express a été étudié mais

n'apparaît pas comme étant la solution la plus pertinente pour la ligne 17 Nord du fait de la localisation des bases chantiers (absence de plateforme de transbordement ferroviaire ou fluviale utilisable à proximité).

Afin de limiter autant que possible les nuisances liées à l'évacuation des déblais, la priorité est de rejoindre au plus vite les grands axes de circulation et d'éviter les voiries communales. La planification des itinéraires routiers fera l'objet de concertations avec les communes et gestionnaires de voiries des territoires d'implantation. Les trajets empruntés reposeront sur l'utilisation du réseau magistral pour éviter autant que possible la circulation des camions sur les petites voiries communales. Un plan de circulation sera établi pour chaque zone de chantier en ce sens.

Compte tenu de la localisation de la ligne 17 Nord, plusieurs axes structurants peuvent être rejoints depuis les bases chantiers : l'A1, l'A3, l'ex-RN2 ou encore la Francilienne A104. La proximité de ces axes routiers permettra ainsi de diversifier les itinéraires des évacuations par voie routière et de limiter les encombrements routiers.

Pour réduire les impacts liés aux éventuelles coupures temporaires ou restrictions de circulation, la Société du Grand Paris veillera notamment à :

- engager une réflexion pour améliorer le rendement du transport et limiter les départs à mi-charge et les retours à vide, dans la limite de la faisabilité technique ;
- maintenir l'accès aux propriétés et 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.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris propose aux entreprises accueillant des déblais un accord de partenariat accompagné d'une charte de bonnes pratiques pour le traitement, le stockage et la valorisation des terres excavées. Le 30 mars 2017, 31 entreprises ont signé cette charte. Elles représentent plus de 200 sites de stockage, réaménagements de carrières, aménagements, plateformes ou sites intermédiaires de traitement agréés.

En signant cette charte, les entreprises s'engagent à :

- 1 – Assurer la traçabilité des déblais issus des chantiers du Grand Paris Express, grâce à l'utilisation systématique de l'outil de traçabilité créé et mis à disposition par la Société du Grand Paris.
- 2 – Privilégier le recours à des modes de transport alternatifs à la route, par voie fluviale et/ou ferroviaire.
- 3 – Favoriser la valorisation des déblais en tant que matériaux, en application des principes de l'économie circulaire.
- 4 – Contribuer au développement d'exutoires en toute transparence avec la Société du Grand Paris, selon les besoins.

5 – Faire preuve d'équité dans les relations commerciales avec les parties prenantes intervenant dans la gestion des déblais.

6 – Développer une démarche d'amélioration continue en matière de respect de l'environnement pour la gestion des déblais.

En ce qui concerne l'acheminement des matériaux

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

Concernant la réalisation des tunnels, l'importance des matériaux et produits finis nécessaires à la réalisation des tunnels (voussoirs, béton, voies et équipements...) représente de l'ordre de 20% du volume des déblais évacués. De même, l'importance des matériaux et produits finis nécessaires à la réalisation des gares (béton, ferrailage, coffrage, éléments de second œuvre, équipements électroniques...) représente également de l'ordre de 20% du volume de déblais à évacuer.

Ces pourcentages estimés donnent une idée de l'importance du trafic lié à ces approvisionnements. Il est important de préciser que contrairement au trafic lié à l'évacuation des déblais qui s'effectue de manière régulière au rythme du creusement du tunnel, celui lié aux approvisionnements est concentré lors de certaines phases (bétonnage des gares, équipements de second œuvre...) et a donc plutôt lieu tous les deux ou trois jours.

Afin de réduire les impacts liés à l'acheminement des matériaux, les mêmes précautions que pour l'évacuation des déblais sont prises (voir réponse plus haut).

◇ Suites données

Cf. réponse plus haut au point « évacuation des déblais »

En ce qui concerne les mesures d'atténuation des nuisances

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

Afin de s'assurer de la mise en œuvre des mesures d'atténuation des nuisances, dont le bruit et la pollution de l'air, la Société du Grand Paris a prévu de mettre en place un plan de management environnemental (PME).

Pour les aspects relatifs aux chantiers, la Société du Grand Paris s'inscrit dans une démarche visant à identifier les actions à mener, dès la phase des études, et à définir le rôle des acteurs du chantier dans une logique de management environnemental des travaux.

La démarche d'ensemble pour les chantiers vise à :

- assurer la cohérence entre les études de conception, les études réglementaires environnementales, les appels d'offres des entreprises de travaux et le plan de contrôle opérationnel sur les chantiers ;

- anticiper les nuisances dès la phase d'étude et pendant toute la durée des travaux ;
- assurer le suivi des engagements de la SGP et disposer des informations nécessaires à la communication auprès des riverains.

À chaque phase du projet, les maîtres d'œuvre sont chargés de la mise en place d'outils de gestion environnementale des chantiers, et ce sous le contrôle de la maîtrise d'ouvrage.

Le plan de management pour les chantiers s'inscrit dans une démarche reposant sur deux axes :

- une Charte Environnement des chantiers définissant les mesures et indicateurs environnementaux applicables à tous les chantiers sous la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris ;
- une analyse des sensibilités propres à chaque site permettant de définir des mesures et indicateurs spécifiques à chaque site de travaux.

L'ensemble permet de constituer un PME pour chacun des sites en compilant les mesures génériques et spécifiques.

Ces engagements sont transcrits dans les marchés des entreprises par le biais d'une notice de respect de l'environnement. L'entreprise est évaluée dans l'analyse des offres, entre autres, sur la qualité de son schéma organisationnel du plan de respect de l'environnement (SOPRE) qui fait partie de son offre. Le titulaire du marché doit ensuite décliner ce SOPRE en plan de respect de l'environnement, lequel est validé par la maîtrise d'œuvre avant le début des travaux.

L'ensemble de ces engagements fait l'objet d'un plan de contrôle en phase de travaux.

◇ Suites données

Dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale déposé début juillet 2017, des mesures de réduction des nuisances sonores et des émissions de poussières en phase travaux sont proposées. De manière générale, l'objectif est de limiter les nuisances à la source autant que possible (exemples: mise en place de panneaux de chantier, maintien de voiries propres et sûres) puis de réduire leurs impacts lorsqu'elles ne peuvent être évitées.

Ces mesures sont détaillées dans l'étude d'impact actualisée (volet B.3 du dossier de demande d'autorisation environnementale) et seront transcrites dans les marchés des entreprises de travaux par le biais d'une notice de respect de l'environnement.

• RECOMMANDATION N°5

La commission d'enquête recommande, « concernant l'environnement de :

- mettre en place les dispositions supprimant la transmission des vibrations aux constructions voisines ;
- recommander aux autorités et collectivités locales d'engager et de mener à bien les procédures de protection des espaces agricoles à l'échelle du Grand Roissy en tant que mesure d'accompagnement du projet, compte tenu du risque d'un étalement urbain non maîtrisé, par la protection des 400 ha du carré vert du Triangle de Gonesse et des 8 000 ha

identifiés dans le schéma des terres agricoles du Grand Roissy par création d'une Zone Agricole Protégée (ZAP). »

En ce qui concerne les dispositions supprimant la transmission des vibrations aux constructions voisines

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

La SGP s'est engagée dans une démarche globale de maîtrise des bruits et vibrations en phase d'exploitation qui est applicable pour l'ensemble des lignes placées sous sa maîtrise d'ouvrage. Les engagements déjà pris sur la ligne 15 sud, puis imposés par l'annexe 2 du décret n° 2014-1607 du 24 décembre 2014 déclarant d'utilité publique les travaux de la ligne rouge 15 sud, et réitérés par l'annexe 4 du décret n°2015-1791 du 28 décembre 2015 pour la ligne 16/17 sud, sont donc valables également pour la ligne 17 Nord.

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 de l'infrastructure (tunnel, viaduc,...). Des dispositions sont déjà prises sur les trains par la limitation de la charge à l'essieu. S'agissant des infrastructures des lignes 15, 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.

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 de la ligne 17 Nord, les zones particulières où le risque d'impact vibratoire peut exister lors de l'exploitation. Cette méthode prend en compte le tracé géométrique du projet, 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 de 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 maximal 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.

◇ Suites données

La SGP poursuit pleinement sa démarche de maîtrise des bruits et vibrations en phase exploitation.

Fin 2015, la SGP a procédé à des mesures vibratoires sur un réseau de transport francilien de caractéristiques similaires au Grand Paris Express (roulement fer, voie bétonnée, tunnel circulaire à voussoirs, charge à l'essieu, vitesse d'exploitation...) afin de caractériser au plus juste le spectre source d'excitation vibratoire ferroviaire à injecter dans les modélisations numériques. Ce spectre a été analysé et approuvé par l'Organisme de Second Regard.

Le marché de simulations numériques est opérationnel depuis début 2016 et a mené des études sur la ligne 15 sud et la ligne 16 du Grand Paris Express. A ce titre, plus de 75 simulations ont été réalisées.

Ces simulations sont vérifiées systématiquement par l'organisme de second regard. Les résultats ont permis de calibrer les niveaux de performance anti-vibratoire qui sont intégrés dans les dossiers de consultation des entreprises pour les marchés de voie ferrée.

Par la suite, un marché dédié permettra des vérifications en grandeur réelle de transferts vibratoires depuis le sous-sol jusqu'en surface et intérieur de bâtis.

En ce qui concerne les procédures de protection des espaces agricoles à l'échelle du Grand Roissy

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

La préservation des espaces agricoles à l'échelle du Grand Roissy est une compétence qui relève des collectivités de ce territoire. A ce titre, la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France a élaboré un projet de charte agricole qui comprend notamment l'objectif de préservation de 8 000 hectares d'espaces agricoles sur le long terme. Le Schéma Agricole du Grand Roissy inclut dans cette charte le projet du Grand Paris Express qui est donc compatible avec cette charte. Le projet participe notamment à la réponse apportée aux quatre axes de travail de cette charte :

AVANT-PROJET DU MAITRE D'OUVRAGE

- maintenir l'espace agricole et sa fonctionnalité, développer l'emploi, par la recherche de densification urbaine et la concertation avec la profession agricole ;
- faire profiter l'agriculture du développement territorial, en favorisant la proximité urbaine ;
- renforcer les liens entre acteurs du territoire, par le développement d'une agriculture de proximité grâce à la mise en réseau créée par le GPE ;
- valoriser les services écosystémiques rendus par les espaces agricoles, par des aménités du territoire (construction d'un transport en commun).

La Société du Grand Paris va d'ailleurs répondre favorablement à la proposition de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France d'être signataire de cette charte.

◇ Suites données

Dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale déposé début juillet 2017, des mesures liées aux terres agricoles du Mesnil-Amelot ont été préconisées (volet B.3 du dossier). Les espaces agricoles concernés par les ZAC Triangle de Gonesse et AeroliansParis ne font pas l'objet de mesures d'évitement ou de réduction du fait de leur urbanisation à venir dans le cadre des projets d'aménagement de ces zones.

Comme indiqué en réponse à la commission d'enquête, la SGP a confirmé sa volonté d'être associé à la charte agricole de la partie ouest du Grand Roissy dans son courrier du 26 octobre 2016.

• RECOMMANDATION N°6

La commission d'enquête recommande, « concernant la sécurité de :

prendre en compte le risque d'attentat dans la poursuite des études en examinant avec les services concernés l'ensemble des éléments techniques les plus vulnérables, y compris au niveau de la gestion et leur exploitation, pour la ligne et les usagers afin d'intégrer les dispositions pour y faire face. »

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

La sûreté est l'un des éléments fondamentaux relatifs à l'exploitation du Grand Paris Express. Son domaine d'application est large, puisqu'il s'étend de la simple occupation illicite de l'espace public à l'acte terroriste, en passant par toute la gamme des infractions les plus fréquentes au premier rang desquelles figure le vol.

Le réseau de transport se doit d'offrir aux voyageurs un degré de sûreté compatible avec les niveaux d'exigence du grand public en termes de services et d'espace public à forte fréquentation. Pour y satisfaire, la démarche choisie est celle de la prévention situationnelle ou la prise en compte dès la conception de l'ensemble des mesures qui visent à empêcher le passage à l'acte délinquant. Cette approche préventive permet de dégager des lignes directrices générales puis des recommandations particulières pour la sécurité des biens et des personnes appliquée à chaque élément fonctionnel du réseau.

Une collaboration avec l'Etat (Préfecture de Police), mais aussi les exploitants actuels du réseau ferroviaire francilien (RATP, SNCF), IDFM en tant qu'autorité organisatrice, les collectivités locales, et des experts de chaque domaine (vidéo protection, NRBC-e, etc.) a permis de vérifier la pertinence des solutions de sécurité retenues.

Lieux de croisement de tous les flux, les gares sont soumises à l'obligation réglementaire de rédaction d'études de sûreté et de sécurité publique (ESSP).

Le principe adopté par la Société du Grand Paris est de procéder à une étude pour chacune des 68 gares, même si certaines ne remplissent pas toutes les conditions pour la rendre obligatoire.

Les sites industriels (SMI, SMR), l'ensemble des ouvrages annexes du réseau (puits d'accès des secours, viaducs, postes de redressement isolés, etc.), mais aussi le matériel roulant, relèvent d'une même conception d'analyse préalable des risques suivie d'un ensemble de recommandations.

◇ Suites données

Sans objet.

• RECOMMANDATION N°7

Pour tous les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, la commission d'enquête, « constatant que cette mise en compatibilité entraîne, pour la commune (...), des frais non négligeables pour la mise à jour des documents d'urbanisme, (...) recommande à la Société du Grand Paris de prendre en charge lesdits frais. »

◇ Réponse apportée par la Société du Grand Paris le 10 octobre 2016

La Société du Grand Paris s'engage à mettre à disposition de chaque collectivité territoriale concernée par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) les fichiers sources ayant permis la constitution des dossiers soumis à enquête publique, afin que chaque collectivité puisse intégrer, à compter de la déclaration d'utilité publique de la ligne rouge 17 Nord reliant les gares de « Bourget RER » à « Le Mesnil-Amelot », les dispositions concernées par la procédure de mise en compatibilité directement dans leurs documents d'urbanisme en vigueur.

La SGP s'engage également à assurer les frais associés à la mise en compatibilité, soit l'impression d'un exemplaire papier des pièces du PLU visées par la MECDU, en complément de la mise à disposition des fichiers sources des dossiers de MECDU.

3.2.5. Les mesures 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

En application du code de l'environnement, les mesures destinées à éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, ainsi que les modalités de suivi associées, figurent en annexe 4 du décret n°2017-186 du 14 février 2017.



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

societedugrandparis.fr