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

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

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

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

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



Enquête publique du 13 octobre 2014 au 24 novembre 2014 inclus

RAPPORT D'ENQUÊTE

1ère Partie / 3 – PRESENTATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Marcel LINET – Président de la commission

Michel LAGUT – Membre

Alain CHARLIAC – Membre

Annie LE FEUVRE – Membre

Pierre PONTHUS – Membre

Février 2015

COMPOSITION DU RAPPORT D'ENQUETE

LE RAPPORT D'ENQUETE COMPREND LES 3 PARTIES SUIVANTES

IMPRIMEES DANS 3 TOMES DIFFERENTS

1ère Partie Tome 1

PRESENTATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

PREAMBULE

PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

DEROULEMENT DE L'ENQUETE

ANNEXES

LISTE DES PIECES JOINTES

2ème Partie Tome 2

ETUDE DES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS

THEMES RETENUS

APPRECIATION DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE

3ème Partie Tome 3

AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

PREAMBULE

AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DUP

AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES

SOMMAIRE 1ère partie Tome 1

1 - PREAMBULE 8
2 – PRESENTATION DE L'ENQUETE 12
2.1. – OBJET DE L'ENQUETE 14
2.1.1. – Nature et caractéristique du projet 15
2.1.2. – Les objectifs du projet 17
2.1.3. – Le maître d'ouvrage 18
2.1.4. – La Déclaration d'Utilité Publique 20
2.1.5. – La mise en compatibilité des documents d'urbanisme 21
2.2. – CADRE JURIDIQUE 21
2.3. – DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE 21
2.4. – MODALITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE 22
2.5. – EXAMEN DU DOSSIER D'ENQUETE 26
2.6. – DOCUMENTS COMPLEMENTAIRES DEMANDES 28
3 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE 30
3.1. – PUBLICITE DE L'ENQUETE 32
3.1.1. – Les affichages légaux. 32
3.1.2. – Les parutions dans la presse. 32
3.1.3. – Les autres mesures de publicité ou d'information 33
3.2. – LA CONSULTATION ET INFORMATIONS PREALABLES 34
3.2.1 - La concertation préalable 34
3.2.2 - La consultation administrative 37
3.3. – EXAMEN DE LA PROCEDURE 37
3.4. – RENCONTRE AVEC LA PREFECTURE DE REGION. 38
3.5. – RECONTRES AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE 39
3.5.1. – Rencontre avec M. Philippe YVIN président du directoire de la Société du Grand Paris le 29 août 2014 39
3.5.2. – Rencontre avec les services pour la présentation technique du projet le 23 septembre 2014 39
3.5.3 – Visite de terrain avec les principaux responsables techniques de la SGP le 25 septembre 2014 40
3.6.- AUTRES REUNIONS 41
3.6.1 - Réunion avec le STIF le 25 novembre 2014 41
3.6.2 - Entretien avec la CCI Paris Ile de France le 1er décembre 2014 45

3.6.3 - Entretien avec le président du conseil général de la Seine-Saint-Denis le 11 décembre 2014 46
3.7. – ORGANISATION PRATIQUE DE L'ENQUETE 47
3.8. – DEROULEMENT DES PERMANENCES....48
3.8.1 – Déroulement des permanences dans le secteur de M. Alain CHARLIAC....48
3.8.2 – Déroulement des permanences dans le secteur de M. Michel LAGUT 54
3.8.3 – Déroulement des permanences dans le secteur de Mme Annie LE FEUVRE 60
3.8.4 – Déroulement des permanences dans le secteur de M. Pierre PONTHUS....66
3.9. – DEROULEMENT DES REUNIONS PUBLIQUES 72
3.10. – RECUEIL DES REGISTRES 73
3.11. – PROCES VERBAL DE SYNTHESE 74
3.12. – MEMOIRE EN REPONSE 74
3.13. – DEPASSEMENT DU DELAI DE REMISE DU RAPPORT....74
3.14. – REUNIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE....75
4 - PIECES ANNEXES....78
PREAMBULE 80
ANNEXE 1 –PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS....81
ANNEXE 2 128
ANALYSE DETAILLEE DES OBSERVATIONS....128
ANNEXE 3 189
COMPTE-RENDU REUNION PUBLIQUE DE LA COURNEUVE le 04/11/2014 189
ANNEXE 4 210
COMPTE-RENDU REUNION PUBLIQUE DE NOISY LE GRAND LE 13/11/2014 210
ANNEXE 5 233
COMPTE-RENDU REUNION PUBLIQUE DE CHELLES LE 18/11/2014 233
ANNEXE 6 253
COMPTE-RENDU REUNION PUBLIQUE DE SEVRAN LE 20/11/2014....253
5 - LISTE DES PIECES JOINTES....280
LEXIQUE....284

1 - PREAMBULE

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

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

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

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

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

La commission d'enquête a été choisie sur des listes d'aptitude départementales aux fonctions de commissaire enquêteur révisées annuellement, étant précisé que:

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

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

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

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

Il n'est pas nécessaire que les commissaires enquêteurs soient des experts et s'ils le sont, ils ne doivent en aucun cas se comporter en expert ni en professionnel ès-qualité.

En effet l'expert est un auxiliaire de justice et son travail strictement défini par les magistrats est celui d'un spécialiste objectif. La commission d'enquête n'a aucune borne à sa mission qui est d'apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête et il lui est demandée

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

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

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

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

2 – PRESENTATION DE L'ENQUETE

2.1. – OBJET DE L'ENQUETE

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

Ce nouveau réseau de métro automatique a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Ile-de-France.

Le réseau complet totalise environ 200 km de tracé et compte soixante-douze gares.

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

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

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

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

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

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

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

L'enquête publique a pour objet « d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions

recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. » (Art .L.123-1 du Code de l'environnement). L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête est le préfet de la région Ile-de-France conformément à l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

La présente enquête a donc pour objet :

La déclaration d'utilité publique de l'ensemble des travaux à réaliser en vue de la construction et de l'exploitation du projet, dans le but de permettre, le cas échéant, les expropriations nécessaires à l'obtention de la maitrise foncière des terrains traversés par le tracé, les sites de maintenance, les gares et les autres ouvrages du projet et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme suivants : Plan d'Occupation des Sols (POS), Plan Local d'Urbanisme (PLU) ou Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) des communes traversées.

2.1.1. – Nature et caractéristique du projet

Selon l'article L.122-1 du code de l'environnement, «un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle ». La réalisation du réseau Grand Paris Express constitue un programme échelonné dans le temps et mis en œuvre sous la responsabilité de deux maîtres d'ouvrage (la Société du Grand Paris et le STIF). Ce programme comprend plusieurs tronçons dont les périmètres correspondent à des segments du futur réseau cohérents en termes de fonctionnalités et d'organisation des travaux.

Le réseau de métro du Grand Paris Express dans sa globalité correspondant aux lignes Rouge, Bleue et Verte du réseau de transport public du Grand Paris et au réseau complémentaire structurant constitué de la ligne Orange.

Les orientations précises annoncées le 6 mars 2013 par le gouvernement concernant le «Nouveau Grand Paris», en organisant les liaisons proposées au schéma d'ensemble sous la forme de lignes nouvelles du réseau de métro :

Ligne 15 (reprenant des parties de la ligne Rouge et de la ligne Orange),

Ligne 16 (reprenant une partie de la ligne Rouge),

Ligne 17 (reprenant une partie de la ligne Rouge),

Ligne 18 (ligne Verte) ;

D'extensions de lignes existantes :

Prolongement de la ligne 11 (reprenant une partie de la ligne Orange),

Prolongement de la ligne 14 vers le sud et le nord (ligne Bleue).

Les liaisons en métro automatique correspondant aux tronçons suivants :

Noisy-Champs – Saint-Denis - Pleyel : ce tronçon de la ligne Rouge correspond à la ligne 16 du schéma d'exploitation présenté par le gouvernement en mars 2013 ;

Il intègre le tronc commun emprunté à terme par les deux lignes 16 et 17 entre Le Bourget RER et Saint-Denis Pleyel ;

Mairie de Saint-Ouen –Saint-Denis Pleyel : ce tronçon de la ligne Bleue correspond au prolongement de la ligne 14 vers le nord entre la future station de Mairie de Saint-Ouen et la gare Grand Paris Express de Saint-Denis Pleyel.

C'est le projet qui fait l'objet du présent dossier d'enquête publique.

En particulier, les liaisons sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (ligne Rouge / ligne Bleue / ligne Verte) feront l'objet de plusieurs enquêtes publiques préalables : le tronçon Noisy-Champs – Saint Denis Pleyel constitue la seconde section du réseau de transport public du Grand Paris présentée à enquête publique.

Ce choix résulte de trois facteurs principaux :

Les secteurs concernés présentent des enjeux forts de desserte et de développement : ils combinent en effet des besoins avérés de déplacements de banlieue à banlieue, ne trouvant pas de réponse satisfaisante dans l'offre ou la configuration du réseau de transport actuel, avec des densités élevées de population et d'emplois ainsi que d'importantes perspectives de renouvellement urbain à court/moyen terme.

Par ailleurs, depuis près d'une dizaine d'années, le territoire qui doit être traversé par le projet, a fait l'objet de réflexions approfondies sur l'opportunité, la faisabilité et les conditions d'insertion d'une ligne de métro structurante en rocade, pouvant également servir de levier à des opérations d'aménagement.

Les études réalisées par la Société du Grand Paris sur cette partie du réseau Grand Paris Express ont ainsi pu bénéficier de l'ensemble des réflexions précédentes, ce qui a permis de faire émerger plus rapidement le scénario présenté à l'enquête publique par le maître d'ouvrage.

Enfin, pour répondre notamment à l'urgence reconnue de développement et d'amélioration du réseau de transport en commun francilien, la Société du Grand Paris a pour objectif de mettre en œuvre au plus tôt des sections pertinentes des lignes dont elle assure la maîtrise d'ouvrage, dans une logique de mise en service progressive et coordonnée du réseau Grand Paris Express. Compte tenu de son état d'avancement sur le plan technique, ainsi que du consensus qu'il a recueilli lors des phases de concertation antérieures, le tronçon Noisy-Champs – Saint Denis Pleyel pourrait faire partie des sections ouVertes à l'exploitation à horizon 2023. L'obtention sur ce tronçon de la seconde déclaration d'utilité publique relative au réseau Grand Paris Express doit ainsi permettre de conforter cet objectif de calendrier.

Le projet proposé à l'enquête publique offre par ailleurs une cohérence fonctionnelle ; il dispose des sites industriels et techniques nécessaires à son exploitation, indépendamment des autres tronçons de la ligne Rouge. Il est connecté aux lignes RER A, B et E, les reliant ainsi au réseau Grand Paris Express ainsi qu'à l'ensemble des zones d'habitat et d'emplois desservies.

2.1.2. – Les objectifs du projet

La réalisation du tronçon reliant Noisy- Champs – Saint Denis Pleyel sur la ligne Rouge s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre globale du réseau Grand Paris Express. A ce titre, les objectifs du projet rejoignent ceux du programme d'ensemble.

Dans cette perspective, et en écho aux enjeux, les principaux objectifs du projet de métro automatique reliant Noisy- Champs – Saint Denis Pleyel sont les suivants :

- Présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue, aussi bien pour les trajets internes au territoire directement desservi par le nouveau métro automatique que pour les trajets ayant pour origine ou pour destination la grande couronne, grâce au maillage avec les radiales ferroviaires RER et Transilien ;

- Contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, grâce à la création d'une liaison de rocade reliant le sud-est et le nord de Paris ;

- Améliorer la desserte de secteurs denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante et favoriser l'égalité des territoires ;

- Faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées ;

- Améliorer l'accessibilité de grands équipements à dimension régionale aujourd'hui mal desservis ;

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

- Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

2.1.3. – Le maître d'ouvrage

De par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la Société du Grand Paris (SGP) est le maître d'ouvrage du projet de liaison en métro automatique.

Cet établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial a été créé par l'article 7 de ladite loi. Cet article de loi définit notamment les compétences et les fonctions de la Société du Grand Paris dans le cadre de la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris.

Ainsi, la Société du Grand Paris est maître d'ouvrage des lignes suivantes :

- La « ligne Rouge » Le Bourget – Villejuif – La Défense – Saint-Denis Pleyel – Roissy – Le Mesnil-Amelot,

- La « ligne Verte » Orly – Versailles – Nanterre,

- La « ligne Bleue » Orly – Saint-Denis Pleyel, plus spécifiquement les prolongements au sud et au nord de la ligne 14 (respectivement entre Olympiades et Orly, et entre mairie de Saint- Ouen et Saint-Denis Pleyel).

Les infrastructures correspondant aux « lignes » Rouge, Verte et Bleue définissent le périmètre du programme dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à la Société du Grand Paris par la loi n°2010-597.

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,

- L'acquisition des matériels roulants.

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

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. A ce titre, il est chargé d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics de voyageurs de la région. Ses principales prérogatives sont les suivantes :

- Création des conditions générales d'exploitation, création des titres de transports et fixation de leurs tarifs ;

- Définition de l'offre de transport et du niveau de qualité des services dans le cadre de contrats signés avec les transporteurs ;

- Coordination de la modernisation du système de transports publics francilien et cofinancement de la modernisation ou la création d'équipements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service ;

- Evaluation et révision du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

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

- Le réseau de transport public du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, est conçu comme étant en connexion avec le reste du réseau de transport public (existant ou futur), dont le STIF a la responsabilité.

- Le STIF est maître d'ouvrage de la ligne Orange du réseau complémentaire structurant recommandé dans le schéma d'ensemble. Une réflexion commune quant aux modalités techniques de service et d'exploitation est nécessaire. Le STIF est également maître d'ouvrage, avec la RATP, du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et mairie de Saint-Ouen.

- L'exploitation des lignes, ouvrages et installations conçus et réalisés par la Société du Grand Paris sera effectuée sous la responsabilité du STIF, qui désignera l'exploitant.

- Après avoir été acquis par la Société du Grand Paris, le matériel roulant sera transféré en pleine propriété au STIF qui le mettra à disposition des exploitants.

Ainsi, la Société du Grand Paris et le STIF sont associés dans la mise en œuvre du réseau Grand Paris Express, selon les principes généraux suivants :

- Les deux entités s'accordent sur les modalités d'information réciproques de leurs projets ;

- Le STIF participe aux différents comités de pilotage locaux mis en place à l'initiative de la Société du Grand Paris ;

- Le STIF est étroitement associé à la définition du service en gare et en ligne.

Un protocole entre la Société du Grand Paris et le STIF a été conclu afin de fixer le détail des modalités de coordination entre les deux organismes.

Le projet de loi sur la modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles adopté le 19 décembre 2013 par l'Assemblée Nationale dans son article 21 modifie les articles 4, 15, 18, 19, 20 et 21 de la Loi 2010-957 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris en renforçant les conditions d'association du STIF s'agissant notamment :

- De l'élaboration du ou des dossiers d'enquête publique ;

- De l'élaboration de l'ensemble des documents établis par la SGP pour la réalisation des opérations d'investissements ;

- Du processus d'acquisition des matériels roulants.

2.1.4. – La Déclaration d'Utilité Publique

La déclaration d'utilité publique (DUP) est la procédure administrative qui vise la reconnaissance de l'utilité publique d'un projet d'infrastructure, indispensable pour que puisse être engagée, à la suite de son prononcé, l'acquisition des parcelles nécessaires à sa réalisation.

Ces acquisitions peuvent être effectuées à l'amiable, mais parfois il sera nécessaire de recourir à une enquête parcellaire débouchant sur un arrêté de cessibilité et contraignant les propriétaires non consentants à céder les parcelles nécessaires à la réalisation du projet.

A l'issue de l'enquête publique et s'agissant d'un décret en Conseil d'Etat, l'utilité publique pourra être prononcée au plus tard 18 mois après la clôture de l'enquête. Ce décret, pris par le Premier ministre ou le Président de la République, sera publié au Journal officiel. Il portera sur la déclaration d'utilité publique du tronçon concerné du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Le projet est déclaré d'utilité publique si l'intérêt général qu'il représente est supérieur à son coût financier, aux atteintes à la propriété privée qu'il entraine, aux inconvénients d'ordre social ou à l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il engendre.

Le décret de déclaration d'utilité publique pourra comporter des descriptions particulières en matière de protection de l'environnement en application des articles, L.23-1 et L.23-2 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

2.1.5. – La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Lorsque la réalisation des travaux, ouvrages et installations tels que ceux du projet de Lignes Rouge 16, 17 et Bleue 14 Nord sont incompatibles avec les prescriptions d'un POS, d'un PLU ou d'un PAZ approuvés, la levée de l'incompatibilité est effectuée conformément aux dispositions prévues par les articles L123-16 et R123-23 du Code de l'Urbanisme.

Le projet soumis à la présente enquête publique ne nécessite pas de mettre en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Seuls les textes concernant les plans locaux d'urbanisme (PLU), plans d'occupation des sols (POS) ou plan d'aménagement de zone (PAZ) sont donc mentionnés et donc, si l'utilité publique de ce projet est prononcée, elle emportera modification des POS , PLU ou PAZ des communes concernées.

2.2. – CADRE JURIDIQUE

L'enquête décrite ci-dessus se situe dans le cadre juridique défini entre autres par :

- La loi relative au Grand Paris (loi n°2010-597 du 3 juin 2010) et l'article 7 du décret n°2010-1133 du 28 septembre 2010,
- La loi du 27/01/2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.
- L'ordonnance du 26/06/2014 relative à la participation de la SGP à certains projets du réseau des transports en Ile de France
- Le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- Le Code de l'environnement,
- Le Code de l'urbanisme,

2.3. – DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Par décision N°E14 000011/75 du 16 juillet 2014, M. le Vice-président du Tribunal Administratif de Paris a désigné une commission d'enquête chargée de procéder à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) emportant mise en

compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées par le tronçon du métro automatique reliant les gares de Noisy-Champ à Saint Denis Pleyel du réseau de transport public du Grand Paris Express (lignes 16, 17 et prolongement de la ligne 14).

Cette commission d'enquête est composée de :

- M. Marcel LINET, Ingénieur général des Ponts et Chaussées (ER) en tant que président de la commission ;

- M. Michel LAGUT, Directeur de Cabinet à la SNCF (ER) en tant que membre titulaire de la commission ;

- M. Alain CHARLIAC, Attaché de Direction à EDF (ER) en tant que membre titulaire de la commission ;

- Madame. Annie LE FEUVRE, Juriste (E.R.) en tant que membre titulaire de la commission ;

- Madame Anne ROBERT-CHARY, Juriste spécialisée en droit de l'urbanisme et de la construction, en tant que membre titulaire de la commission ;

- M. Pierre PONTHUS, Ingénieur diplômé de l'Ecole Centrale de Paris (E.R.), en tant que membre suppléant de la commission

- M. Michel GAUTHIER, Cadre de la fonction publique territoriale (E.R.), en tant que membre suppléant de la commission ;

(En cas d'empêchement de M. Marcel LINET, la présidence sera assurée par Michel LAGUT, membre titulaire de la commission)

Conformément à la décision E14 000011/75 du Tribunal Administratif de Paris en date du 03 octobre 2014 Monsieur Pierre PONTHUS membre suppléant remplace Madame ROBERT-CHARY en qualité de membre titulaire au sein de la commission d'enquête.

Des copies de ces décisions figurent en **pièces jointes 1 et 2** au rapport.

2.4. – MODALITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

M. le préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris a signé le 11 septembre 2014 un arrêté portant « ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le second tronçon reliant les gares de « Noisy-Champs à Saint Denis Pleyel » (ligne Rouge – 16) et les gares de « Le Bourget RER à Saint Denis Pleyel » (ligne Rouge 17 Sud) et les gares de « Mairie de Saint Ouen à Saint Denis Pleyel » (ligne Bleue 14 Nord) dans le cadre du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ».

Ce projet relie 9 gares de Noisy-Champs à Saint Denis Pleyel, représente 29 km de ligne souterraine et concerne 16 communes relevant respectivement des départements de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne.

Cette enquête porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de 14 communes concernées.

Cet arrêté indique les modalités de cette enquête, dont les principales, en conformité avec les lois et décrets applicables, sont :

- que sa durée est fixée à 43 jours consécutifs du lundi 13 octobre 2014 au lundi 24 novembre 2014 inclus,

- que le périmètre de l'enquête publique s'étend sur les 16 communes de :

Noisy le Grand, Champs sur Marne, Gournay sur Marne, Chelles, Montfermeil, Clichy sous-bois, Livry-Gargan, Sevran, Aulnay sous-bois, Blanc-Mesnil, Le Bourget, Drancy, La Courneuve, Aubervilliers, Saint Denis, Saint Ouen, où seront déposés un exemplaire du dossier d'enquête comprenant notamment l'étude d'impact et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ainsi que des registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le président de la commission d'enquête ou un de ses membres ;

- qu'un exemplaire du dossier d'enquête comprenant notamment l'étude d'impact et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ainsi que des registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le président de la commission d'enquête ou un de ses membres seront également déposés dans la préfecture de la région d'Ile de- France, préfecture de Paris, et dans les préfectures de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne ;

- que le siège de l'enquête sera fixé à la préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris (DRIEA - unité territoriale de Paris – service utilité publique et équilibres territoriaux – pôle urbanisme d'utilité publique) située 5, rue Leblanc – 75015 Paris, où seront adressées par écrit les observations, propositions et contre-propositions à l'attention du président de la commission d'enquête, qui seront consultables pendant toute la durée de l'enquête ;

- qu'un des membres de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public aux lieux, dates et horaires suivants :

Département de Seine Saint Denis

NOISY LE GRAND	Lundi 13/10/14 de 9h à 12h	Vendredi 07/11/14 de 15h à 18h	Samedi 22/11/14 de 9h à 12h
CLICHY SOUS BOIS	Lundi 13/10/14 de 9h à 12h	Vendredi 07/11/14 de 14h à 17h	Samedi 22/11/14 de 9h à 12h
LE BLANC MESNIL	Lundi 13/10/14 de 8h45 à 11h45	Jeudi 6/11/14 de 14h à 17h	Vendredi 21/11/14 de 8h45 à 11h45
LA COURNEUVE	Lundi 13/10/14 de 9h à 12h	Mercredi 12/11/14 de 14h à 17h	Lundi 24/11/14 de 9h à 12h
SAINT DENIS	Lundi 13/10/14 de 14h à 17h	Vendredi 14/11/14 de 9h à 12h	Samedi 22/11/14 de 9h à 12h
MONTFERMEIL	Mardi 14/10/14 de 14h à 17h	Mercredi 05/11/14 de 9h à 12h	Lundi 24/11/14 de 9h à 12h
AULNAY SOUS BOIS	Mardi 14/10/14 de 9h à 12h	Samedi 15/11/14 de 9h à 12h	Lundi 24/11/14 de 14h30 à 17h30
GOURNAY SUR MARNE	Mercredi 15 /10/14 de 9h à 12h	Vendredi 14/11/14 de 14h à 17h	Lundi 24/11/14 de 9h à 12h
LIVRY-GARGAN	Mercredi 15 /10/14 de 9h à 12h	Samedi 08/11/14 de 9h à 12h	Lundi 24/11/14 de 14h30 à 17h30
SEVRAN	Mercredi 15 /10/14 de 14h30 à 17h30	Vendredi 07/11/14 de 9h à 12h	Vendredi 21/11/14 de 14h30 à 17h30
DRANCY	Mercredi 15 /10/14 de 14h à 17h	Jeudi 06/11/14 de 9h à 12h	Samedi 22/11/14 de 9h à 12h
AUBERVILLIERS	Mercredi 15 /10/14 de 9h à 12h	Mardi 18/11/14 de 14h à 17h	Vendredi 21/11/14 de 9h à 12h
LE BOURGET	Jeudi 16/11/14 de 8h45 à 11h45	Mercredi 12/11/14 de 14h à 17h	Lundi 24/11/14 de 8h45 à 11h45
SAINT OUEN	Jeudi 16/11/14 de 15h à 18h	Samedi 15/11/14 de 9h à 12h	Lundi 24/11/14 de 15h à 18h

Département de Seine et Marne

CHAMPS SUR MARNE	Mardi 14/10/2014 de 9h à 12h	Samedi 15/11/2014 de 9h à 12h	Vendredi 21/11/2014 de 9h à 12h
CHELLES	Jeudi 16/10/14 de 14h à 17h	Mercredi 05/11/2014 de 9h à 12h	Lundi 24/11/14 de 14h30 à 14h30

- que 4 réunions publiques seront organisées dans les lieux et aux dates et horaires indiqués dans le tableau ci-dessous :

-

COMMUNES	LIEU	ADRESSE	DATES	HORAIRE
LA COURNEUVE	Salle des fêtes de l'Hôtel de ville	Avenue de la République	04/11/2014	20h00
NOISY LE GRAND	Espace Michel SIMON	36 rue de la République	13/114/2014	20h00
CHELLES	Centre culturel	Place des Martyrs de Chateaubriand	18/11/2014	20h00
SEVRAN	Salle des fêtes	9 rue Gabriel Péri	20/11/2014	20h00

- que l'avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête et comprenant les indications mentionnées à l'article R.123-9 du Code de l'environnement sera publié 15 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans au moins deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements concernés et également 15 jours au moins avant le début de l'enquête dans deux journaux à diffusion nationale :

- que cet avis sera également publié par voie d'affichage, aux endroits habituels d'affichage administratif 15 jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci :

- d'une part à la préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête et dans les 2 préfectures des départements concernés (Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne) ;

- que ce même avis, dans les mêmes conditions de délai et de durée sera affiché, par les soins de la SGP, sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés relatifs à ce projet de second tronçon. Ces affiches, visibles de la voie publique, étaient conformes aux dispositions de l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 ;

- que cet avis sera également publié sur le site internet de la préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris : www.ile-de-france.gouv.fr;

- que le dossier d'enquête publique sera mis à disposition du public sur le site internet de la préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris,

- que pendant toute la durée de l'enquête publique, des demandes d'information pourront être adressées à Mme Odile CHAMUSSY – Directrice de la communication – Société du Grand Paris – Immeuble « Le Cézanne » - 30, avenue de Fruitiers – 93200 Saint-Denis ;

Une copie de cet arrêté figure en **pièce jointe 3** au rapport.



2.5. – EXAMEN DU DOSSIER D'ENQUETE

Pendant toute la durée de l'enquête dans chacune des préfectures et mairies concernées, il a été mis à la disposition du public sous forme d'une armoire métallique comprenant 18 tiroirs renfermant les différentes pièces du dossier d'enquête (Cf. photo ci jointe) pour un total cumulé de près de 3030 pages au format A3 et 509 pages au format A4 (soit l'équivalent de près de 6569 pages A4). Les pièces de ce dossier d'enquête sont les suivantes :

Un dossier d'enquête publique DUP :

Ce dossier, comprenait les 10 rubriques de A à J suivantes:

A - Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives

B - Plan de situation

C - Présentation du programme

D - Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

E - Plan général des travaux

F - Appréciation sommaire des dépenses

G - Etude d'impact, pièce centrale de ce dossier comportait les pièces suivantes :

G.1 – Etat initial de l'environnement

G.2 – Présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement

G.3 - Résumé non technique

G.4 - Annexe :

G.4.1 - Schéma Directeur d'Évacuation des Déblais (SDED) - Dispositifs opérationnels pour les tronçons Noisy – Champs <> Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen <> Saint-Denis Pleyel

G.4.2 - Étude des effets sur l'urbanisation

H - Evaluation socio-économique

I - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour les communes concernées.

I.1 – MECDU des communes suivantes :

I.1.1 - Plan d'Aménagement de Zone, ZAC Rû de Nesles (Champs-sur-Marne)

I.1.2 - Plan d'Occupation des Sols de Gournay-sur-Marne

I.1.3 - Plan Local d'Urbanisme de Chelles

I.1.4 - Plan Local d'Urbanisme de Montfermeil

I.1.5 - Plan Local d'Urbanisme de Clichy-sous-Bois

I.1.6 - Plan Local d'Urbanisme de Livry-Gargan

I.1.7 - Plan Local d'Urbanisme de Sevran

I.1.8 - Plan Local d'Urbanisme d'Aulnay-sous-Bois

I.1.9 - Plan Local d'Urbanisme du Blanc-Mesnil

I.1.10 - Plan d'Occupation des Sols du Bourget

I.1.11 - Plan d'Aménagement de Zone, ZAC du Commandant Rolland n°2 (Le Bourget)

I.1.12 - Plan Local d'Urbanisme de La Courneuve

I.1.13 - Plan Local d'Urbanisme d'Aubervilliers

I.1.14 - Plan d'Occupation des Sols de Saint-Denis

I.1.15 - Plan d'Aménagement de Zone, ZAC Landy – Pleyel (Saint-Denis)

I.1.16 - Plan d'Aménagement de Zone, ZAC Pleyel – Libération (Saint-Denis)

I.1.17 - Plan Local d'Urbanisme de Saint-Ouen

I.2 - Procès-verbaux des réunions d'examen conjoint

I.3 - Avis de l'Autorité environnementale sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et réponses apportées par le maître d'ouvrage

J Annexes

J.1 - Bilan du débat public sur le Réseau de transport public du Grand Paris

J.2 - Bilan de la concertation avant enquête publique

J.3 - Rapport de Monsieur Henri Watissée, garant de la concertation nommé par la CNDP

J.4 - Approbation du bilan de la concertation par la CNDP

J.5 - Consultation inter-administrative – Synthèse des avis reçus

J.6 - Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur les tronçons Noisy – Champs <> Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen <> Saint-Denis Pleyel (lignes 14, 16 et 17) du Réseau de transport public du Grand Paris (93 et 77)

J.7 - Compléments à la suite de l'avis délibéré de l'Autorité environnementale sur les tronçons Noisy – Champs <> Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen <> Saint-Denis Pleyel

J.8 - Délibération n°2014/246 du conseil du STIF – Approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la Société du Grand Paris

J.9 - Délibération du directoire de la Société du Grand Paris apportant les réponses de la Société du Grand Paris aux demandes et à la réserve émises par le STIF dans la délibération n°2014/246 de son conseil du 5 juin 2014

J.10 - Avis du commissaire général à l'investissement sur l'évaluation socio-économique du tronçon Noisy – Champs <> Mairie de Saint-Ouen (lignes 16, 14 et 17) du Grand Paris Express et rapport de contre-expertise

J.11 - Suites données par la Société du Grand Paris à l'avis du commissaire général à l'investissement

J.12 - Estimation sommaire des dépenses pour l'acquisition du foncier nécessaire à la réalisation des tronçons Noisy – Champs <> Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen <> Saint-Denis Pleyel.

2.6. – DOCUMENTS COMPLEMENTAIRES DEMANDES

Les dossiers paraissant suffisamment complets et explicites, à part quelques rectifications matérielles de détail, aucun document complémentaire n'a été demandé au maître d'ouvrage.

3 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE

3.1. – PUBLICITE DE L'ENQUETE

3.1.1. – Les affichages légaux.

Les affichages stipulés par l'arrêté préfectoral organisant l'enquête ont été effectués réglementairement dans les préfectures, mairies et sur les panneaux administratifs de chacune des communes concernées par l'enquête. Cet affichage était mis en place pour le 23 septembre 2014 respectant ainsi le délai de 15 jours au moins avant le début de l'enquête.

Les affichages légaux prévus par ce même arrêté au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés ont été également effectués dans les délais réglementaires par les soins de la SGP. Un exemplaire de l'affiche figure en **pièce jointe 4** au rapport. Le plan de repérage de cet affichage sur le terrain figure en **pièce jointe 5** au rapport.

Les commissaires enquêteurs ont pu constater la présence de cet affichage soit lors de la visite de terrain organisée par la SGP le 25 septembre 2014 soit lors de celles qu'ils ont effectuées à leur propre initiative.

En outre la SGP a fait procéder à des vérifications par des huissiers de justice. Quatre procès-verbaux de constats datés des 17/18/19/22/23/30 septembre et 26/27/28 novembre 2014 pour le cabinet Rivalan/ Chauvière et des 23 septembre et 25 novembre pour le cabinet Pellaux attestent de la mise en place de cet affichage et de son maintien en cours d'enquête. Ces quatre procès-verbaux ont été regroupés en **pièce jointe 6** au rapport.

La commission témoigne du fait que la SGP a fait diligence pour faire remplacer sans délai les rares affiches qui ont été détériorées.

3.1.2. – Les parutions dans la presse.

Compte tenu de l'importance de ce projet d'intérêt national, la Société du Grand Paris a en application du même arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête, fait procédé à des parutions de l'avis d'enquête dans la presse nationale et locale selon les modalités suivantes :

Concernant la presse nationale : (copies de ces annonces figurent en **pièce jointe 7** au rapport) la parution a été faite une fois au moins 15 jours avant le début de l'enquête.

- Libération insertion : 1ère insertion 22/09/14 ; rappel 13/10/14
- Le Monde : insertion 22/09/14
- Aujourd'hui en France : insertion 19/09/14

Concernant la presse régionale ou locale : (copies de ces annonces figurent en **pièce jointe 8** au rapport) la parution a été faite deux fois, au moins 15 jours avant le début de l'enquête et dans les 8 premiers jours de celle-ci. Une 1ère insertion complémentaire a été faite dans les différentes éditions de la région Ile de France du journal Le Parisien

- Le Parisien 60 insertion 19/09/14
- Le Parisien 75 insertion 19/09/14
- Le Parisien 77 insertion 19/09/14
- Le Parisien 77 1ère insertion 22/09/14 ; rappel 13/10/14
- Le Parisien 78 insertion 19/09/14 ;
- Le Parisien 91 insertion 19/09/14
- Le Parisien 92 insertion 19/09/14
- Le Parisien 93 insertion 19/09/14
- Le Parisien 93 1ère insertion 22/09/14 ; rappel 13/10/14
- Le Parisien 94 insertion 19/09/14
- Le parisien 95 insertion 19/09/14
- La République de Seine et Marne 1ère insertion 22/09/14 ; rappel le 13/10/14
- La Marne 1ère insertion 24/09/14 ; rappel 15/10/14

Ainsi il semble que les mesures de publicité de l'enquête publique ont respectées les prescriptions de l'arrêté préfectoral.

3.1.3. – Les autres mesures de publicité ou d'information

La préfecture de la région Île de France a publié et maintenu sur un site internet dédié l'avis d'ouverture de l'enquête ainsi que l'ensemble des pièces du dossier soumis à l'enquête (www.enquetepubliquelignes14-16-17.fr). Chacun pouvait notamment prendre connaissance des lieux d'enquête et des lieux des réunions publiques. La page d'appel de ce site figure en **pièce jointe 10** au rapport.

- La SGP a également publié sur son site (www.sociétédugrandparis.fr) toutes les informations concernant l'enquête ; il convient de préciser que ce site est mis à jour très régulièrement et que le public peut y trouver en permanence les informations sur l'état

d'avancement du projet de métro du Grand Paris. La page d'appel de ce site figure en **pièce jointe 11** au rapport.

Par ailleurs la SGP a mis à la disposition des communes 2386 affiches en couleur de formats différents (allant du format A3 au format A0) selon les supports utilisés par celles-ci pour amplifier l'information de leurs habitants. Un exemplaire de cette affiche figure en **pièce jointe 9** au rapport.

162 800 dépliants d'information ont été mis dans les boites aux lettres dans un rayon de 1km le long du tracé et 44 200 dépliants ont été mis à disposition du public dans les mairies. (**Pièce jointe 12** au rapport)

En outre plus de 23 000 tracts ont été diffusés, notamment à l'occasion des réunions publiques dont il sera fait état au paragraphe 3.9 ci-après.

Par ailleurs des expositions ont été organisées dans les lieux d'enquête. Ces expositions adaptées à chaque commune comprenaient à la fois des panneaux génériques et des panneaux spécifiques à chacune d'elle portant plus précisément sur la ou les gares les plus proches.

Il convient enfin de préciser que bon nombre de communes ont pris l'initiative de communiquer avec leurs propres outils. Il en est rendu compte par chaque commissaire-enquêteur dans le paragraphe 3.8 concernant les communes où ils ont assuré les permanences : Ils ont ainsi pu constater que certaines communes avaient inséré une page d'information dans la publication mensuelle du magazine municipal voire consacré la quasi exclusivité de l'un d'eux. Elles ont aussi donné l'information sur leur site internet ou encore communiqué sur leurs panneaux lumineux à messages variables.

3.2. – LA CONSULTATION ET INFORMATIONS PREALABLES

3.2.1 - La concertation préalable

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 ainsi que par l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme.

S'agissant des projets mettant en œuvre le schéma d'ensemble, l'article 3 de la loi 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 la loi relative au Grand Paris, le réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet d'un débat public qui a eu lieu fin 2010 début 2011.

Eu égard à la tenue de ce débat public, seul l'article L. 121-13-1 du Code de l'environnement est applicable, il prévoit que le maître d'ouvrage « informe la commission nationale du débat public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre ainsi que de sa contribution à l'amélioration du projet », et précise que « la commission peut émettre des avis et recommandations sur ces modalités et leur mise en œuvre ».

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 réseau de transport public du Grand Paris, dont elle a la maîtrise d'ouvrage, et plus particulièrement sur les tronçons allant des gares de Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel et Saint-Denis Pleyel à Mairie de Saint-Ouen.

Les principales modalités de la concertation ont été les suivantes :

- mise en place, depuis mars 2011, de comités de pilotages avec les élus locaux pour définir l'implantation et les caractéristiques des gares et des ouvrages ;

- participation de la Société du Grand Paris à des salons professionnels en 2011, 2012 et 2013 ;

- réunions d'information et d'échange avec les acteurs économiques;

- création, en janvier 2012, d'un onglet « Concertation » sur le site Internet de la Société du Grand Paris, permettant aux internautes d'exprimer un avis ou de poser une question, et diffusion d'une newsletter ;

- organisation, à partir de 2012, puis 2013 d'un total de 11 conférences de tronçons sur le réseau sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, réunissant l'ensemble des élus et des partenaires institutionnels d'un tronçon : ces conférences ont permis à chaque acteur de disposer d'une information qui dépasse celle, localisée, traitée dans les comités de pilotage ;

- organisation en 2013 et 2014 de 8 réunions d'échange avec les acteurs économiques ;

- à partir de septembre 2012, création d'un site Internet dédié à la concertation par tronçon qui depuis cette date jusqu'au 31 janvier 2014 avait accueilli 452 000 visites les internautes ont eu la possibilité de poster des avis, de feuilleter et télécharger des documents ; La SGP s'est employée à répondre individuellement à 98 avis et questions.

- mise en place, à partir de mi-septembre 2012, de panneaux d'exposition dans chaque mairie du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs, et diffusion d'un dépliant d'information sur l'ensemble du tronçon ;

- 12 réunions publiques ont été organisées sur les 2 tronçons concernés entre le 18 novembre et le 18 décembre 2013.

Ces modalités de concertation ont été approuvées par la commission nationale du débat public par une décision du 4 juillet 2012.

La Société du Grand Paris a demandé à la commission nationale du débat public de nommer un garant, chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public : M. Henri WATISSEE a été nommé le 4 septembre 2013 pour assumer cette charge. Il a été présent à toutes les réunions publiques et a contrôlé l'ensemble des réponses apportées par la Société du Grand Paris dans le cadre de la procédure de concertation.

A la fin de la concertation préalable, 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 a rédigé, en toute indépendance, un rapport lui permettant de rendre compte de son rôle pendant la concertation et de la manière dont la concertation 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 présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (voir pièce J2 et J3).

M. WATISSEE a conclu son rapport par ces termes : « l'ensemble de ces éléments autorise le garant à considérer que les modalités de la concertation sur le projet de tronçon 14 Nord-16-17 sud du Grand Paris Express entre Noisy-Champs et Saint-Denis-Pleyel ont permis l'expression dans de bonnes conditions des attentes et préoccupations des riverains, collectivités locales et acteurs socio-économiques du territoire. Ces modalités et les conclusions qui sont retranscrites dans le bilan du maître d'ouvrage ont clairement enrichi ses réflexions et l'ont incité à faire évoluer certaines options du projet. A plusieurs reprises, la Société du Grand Paris s'est engagée à revenir devant le public lorsque les études d'avant-projet seront avancées et que des réponses concrètes aux questions posées n'ayant pas obtenu de réponse complète auront été trouvées. La société du Grand Paris, tout au

long de la concertation a manifesté une volonté de transparence et d'échanges. Ce point a été souligné par tous les acteurs. La mise en ligne des présentations et des bilans et le souci des enregistrements des questions/réponses pendant les débats en sont des illustrations concrètes. »

Enfin il peut être précisé que la commission nationale du débat public a, par décision du 4 juin 2014, donné acte à la Société du Grand Paris du compte rendu de la concertation et du rapport du garant.

3.2.2 - La consultation 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'Etat et des collectivités territoriales, prévoit que soit organisée, en amont de la procédure d'enquête publique, une consultation des services de l'Etat, qui « contribue à la sécurité juridique des projets et à la maîtrise de leurs délais de réalisation. ». Cette phase de consultation inter-administrative sur le projet des tronçons Noisy-Champs mairie de Saint-Ouen a été lancée le 12 mars 2014 par le Préfet de la Région d'Île de France, Préfet de Paris; une réunion de synthèse a été organisée le 26 mars 2014.

61 services ont été consultés et 29 d'entre eux ont émis un avis. La synthèse de ces avis a été jointe au dossier d'enquête publique ainsi qu'en regard les éléments de réponse de la Société du Grand Paris (pièce J5 du dossier). La commission a procédé précisément à l'examen de ces avis. Leur analyse ne traduit pas d'avis défavorable. Les réponses du maître d'ouvrage indiquent les points sur lesquels le projet initial a été complété, précisé ou amendé avant de constituer le dossier soumis à l'enquête publique. Nombre de ces avis portent sur la réalisation des travaux et la SGP en a pris bonne note.

3.3. – EXAMEN DE LA PROCEDURE

L'examen du dossier tel qu'il a été présenté pour être soumis à l'enquête publique n'a pas soulevé de remarques de principe de la part de la commission ; celle-ci a estimé que l'ensemble des dispositions prescrites par l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête lui paraissaient respectées.

3.4. – RENCONTRE AVEC LA PREFECTURE DE REGION.

Le secrétariat de Monsieur le président du tribunal administratif de Paris a demandé le 7 juillet 2014 à Marcel LINET d'assumer les fonctions de président de la commission d'enquête ; le souhait évoqué de lancer cette enquête au début du mois d'octobre imposait d'engager sans délai le travail préalable ; celui-ci est donc entré immédiatement en relation avec la préfecture de région pour organiser une première réunion. Celle-ci a pu se tenir le 23 juillet en préfecture de région.

Y participaient, dans les locaux de la préfecture de région, pour la commission d'enquête Marcel LINET et Michel LAGUT, pour la préfecture de région les responsables du service en charge des enquête publiques, et pour la Société du Grand Paris M. Didier BENSE membre du directoire accompagné des différents responsables de la communication et de la direction des travaux qui seront par la suite les interlocuteurs privilégiés de la commission tout au long de l'enquête.

Cette réunion a été mise à profit pour esquisser le calendrier prévisionnel de l'enquête que chacun s'astreindra à respecter au plus près. Compte tenu de l'importance du dossier M. LINET se déclara favorable à une enquête d'une durée d'un mois et demi, à l'organisation de 3 ou 4 réunions publiques, à la mise en place d'expositions dans chaque lieux d'enquête et à une publicité maximale ne se limitant pas à la seule publicité réglementaire. Ce souhait a été immédiatement partagé par l'ensemble des participants. En vue d'une organisation parfaitement partagée par tous les membres de la commission notamment quant à leur disponibilité pour les permanences en mairies compte tenu de la période de congé d'été, Il a été convenu que son président prendrait en charge les contacts avec les communes et ferait des propositions à la préfecture.

La répartition des missions entre la préfecture de région, le maître d'ouvrage et la commission a été parfaitement établie, ce qui a par la suite contribué à un déroulement très efficace de l'enquête.

Le président a été amené par la suite à se rendre plusieurs fois à la préfecture de région notamment pour participer à la mise au point de l'arrêté préfectoral, signer les dossiers ou clore les registres en fin d'enquête et enfin remettre son rapport.

3.5. – RECONTRES AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE

Les rencontres ont été très nombreuses avec le maître d'ouvrage qui n'a pas hésité à répondre toujours avec efficacité aux sollicitations de la commission. En particulier les réunions suivantes ont eu lieu :

3.5.1. – Rencontre avec M. Philippe YVIN président du directoire de la Société du Grand Paris le 29 août 2014

Le président de la commission a été reçu une première fois le 29 août 2014 ; cette réunion qui s'est déroulée en présence de la directrice de la communication a été l'occasion pour le président de commission d'enquête d'exposé la façon dont il pensait mener cette enquête ; il a confirmé que la commission ferait tout son possible pour tenir le calendrier prévisionnel de l'enquête mais que celui-ci serait évidemment fonction de l'importance de la participation du public à l'enquête et du délai de remise du mémoire en réponse de la SGP au procès-verbal d'enquête établi par la commission.

M. P. YVIN a tenu à faire part de son côté de l'importance de cette opération de Grand Métro Express pour lequel le premier ministre venait à nouveau de confirmer l'engagement de l'Etat et de demander l'accélération de certains tronçons. Il a réaffirmé le fait que ses services se tenaient à la disposition de la commission pour faciliter son travail.

3.5.2. – Rencontre avec les services pour la présentation technique du projet le 23 septembre 2014

La commission d'enquête, au complet a rencontré l'ensemble des services de la SGP pour une présentation générale du projet le 23 septembre 2014 ;

Cette présentation dont le dossier support figure en pièce jointe 13 au rapport d'enquête a été l'occasion pour les commissaires-enquêteurs d'avoir une approche particulièrement exhaustive du projet.

Elle a porté sur notamment sur les points suivants :

- Périmètre et coûts du projet
- Etudes de trafic
- Evaluation socio-économique
- Etude d'impact
- Acquisitions foncières / mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- Les principaux ouvrages à réaliser.

Les commissaires-enquêteurs n'ont pas manqué de questionner les participants sur les sujets qui leurs paraissaient les plus importants et ont reçu à chaque fois des réponses très pertinentes.

Cette réunion a été pour la commission un moment essentiel de sa découverte du dossier avant qu'elle ne s'y plonge en profondeur avant le début de l'enquête.

3.5.3 – Visite de terrain avec les principaux responsables techniques de la SGP le 25 septembre 2014

La SGP s'est proposé de faire visiter à la commission la totalité des tronçons entre Noisy-

Champs et Mairie de Saint-Ouen pour lui permettre d'avoir une approche plus concrète du projet et appeler son attention sur les difficultés plus spécifiques de sa réalisation.

La commission y a retrouvé les commissaires- enquêteurs en charge de certaines enquêtes parcellaires sur le tronçon Saint-Ouen – Le Bourget.

Cette visite qui a duré toute la journée était commentée par les directeurs de projet ; elle s'est exécutée en car avec des arrêts réguliers aux droits des futurs ouvrages. Un équipement audio et un guide de visite (pièce jointe 14 au rapport) avaient été fournis et donnaient une grande efficacité à son déroulement.

C'est ainsi notamment que partant de l'avant gare de la future gare de Noisy-champs le parcours de la visite s'est poursuivi, en marquant à chaque fois des points d'arrêt, vers celles de Chelles, Clichy-Montfemeil, Sevran-Livry, Sevran-Beaudottes, Aulnay, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget RER, La Courneuve « Six Routes » Saint-Denis Pleyel pour se terminer à l'ouvrage annexe 330.

La commission a pu mesurer concrètement les conditions d'insertion du projet dans son environnement urbain et notamment les difficultés techniques auxquelles sera confronté le maître d'ouvrage, ainsi que les efforts qu'il devra faire pour minimiser les incidences des chantiers sur la vie des riverains.

Elle a pu, en outre, constater les emprises nécessaires à l'implantation des nouveaux ouvrages et leurs incidences sur les démolitions nécessaires .

3.6.- AUTRES REUNIONS

3.6.1 - Réunion avec le STIF le 25 novembre 2014

Le Syndicat de Transports d'Ile de France (STIF) et la commission d'enquête ont estimé nécessaire d'organiser une rencontre compte tenu de l'interaction évidente entre les missions de cet établissement avec celles de la Société du Grand Paris

Etaient présents :

Sophie MOUGARD, Directrice Générale

Jean Louis PERRIN directeur des projets d'investissement

Catherine LE GALL référent territorial Grand Paris Express

Marcel LINET, Président de la commission d'enquête

Annie LE FEUVRE, Membre de la commission d'enquête

Marcel LINET remercie Sophie MOUGARD d'avoir proposé qu'une telle rencontre puisse se tenir. Il fait le point sur l'état d'avancement de l'enquête publique et, tout en rappelant que nombre de réponses ont déjà été apportées en réunions publiques notamment par Catherine LEGALL, pense qu'au moment où s'achève cette enquête un balayage des sujets évoqués au cours de celle-ci et qui relèvent plus particulièrement de la compétence du STIF mérite d'être effectué.

Sophie MOUGARD présente tout d'abord le STIF :

Sa nature juridique : Etablissement public administratif sui generis, dont le budget annuel (9 G€) est alimenté principalement par les recettes tarifaires, les contributions des entreprises (versement transport) et les contributions publiques des collectivités territoriales.

Sa composition : le conseil du STIF est constitué de la manière suivante : 15 représentants de la région Ile-de-France, 5 représentants de Paris, 1 représentant de chacun des autres départements de la région, 1 représentant des EPCI, 1 représentant de la CRCI de Paris-Ile de France et 1 représentant du Comité des Partenaires du Transport Public.

Ses compétences : le STIF organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs d'Île-de-France, qui sont assurés par la RATP, la SNCF Île-de-France et les compagnies de bus privées.

Dans cette optique, il :

- définit les conditions générales d'exploitation, crée les titres de transport et fixe les tarifs ;

- définit l'offre de transport et le niveau de qualité des services dans le cadre de contrats signés avec les entreprises ;

- coordonne la modernisation du système de transports publics franciliens, en définissant les principes des grands investissements publics, notamment les grands projets d'infrastructure prévus au contrat de projets État-région (CPER), et en décidant des modalités de leur réalisation. Il assure le contrôle de la maîtrise d'ouvrage de certains projets et vérifie la prise en considération des schémas directeurs. Enfin, il cofinance la modernisation ou la création des équipements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service, grâce au produit des amendes de circulation routière perçues en Île-de-France, dont il est affectataire à 50 %.

Depuis le 1er juillet 2005 de nouvelles missions ont été confiées au STIF, notamment en matière de maîtrise d'ouvrage, de transport scolaire, de transport public fluvial, de transport des personnes à mobilité réduite et des services de transport à la demande.

Si jusqu'à maintenant, certains projets étaient réalisés en co-maîtrise d'ouvrage STIF/RATP, ou en co-animation STIF/RFF, le cas du Grand Paris Express a été traité de façon différente puisse que l'Etat a créé un établissement public spécifique à qui il revient la maîtrise d'ouvrage du schéma d'ensemble, la Société du Grand Paris, créée ex-nilo pour prendre en charge cette réalisation, sauf le prolongement de la ligne 14 de Saint Lazare jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen et la ligne 15 Est (ex- ligne Orange) de Saint-Denis Pleyel à Champigny-Centre.

Il est rappelé que l'actuel projet GPE est une synthèse entre Arc-Express et le Grand Paris proposé initialement par l'Etat.

Le STIF en tant qu'autorité organisatrice, et en vertu de la loi MAPTAM du 8 Avril 2014, a compétence pour valider les différentes étapes d'études du projet du Grand Paris Express.

Par ailleurs, la loi relative au Grand Paris indique que la RATP se verra confier la gestion des infrastructures du métro. En revanche, l'exploitation des lignes du Grand Paris Express fera l'objet d'une mise en concurrence dont le cahier des charges reste à rédiger par le STIF.

Ont ensuite été abordés les principaux sujets ci-après soulevés lors de l'enquête publique, et auxquels le STIF a apporté les réponses suivantes :

- **La ligne H du transilien : Un arrêt est vivement sollicité par les élus du Val-d'Oise en gare de Stade de France-Saint-Denis pour bénéficier d'une correspondance en gare de Saint-Denis Pleyel.**

Le STIF peut comprendre une telle demande dans son principe mais celle-ci doit faire l'objet d'une étude très précise quant au flux de voyageurs concernés au regard des travaux nécessaires, des investissements qu'il serait indispensable d'engager et des délais très importants pour une telle réalisation. Aucun engagement ne peut être pris aujourd'hui sur un tel projet sauf les mesures conservatoires déjà intégrées dans les études en cours pour ne pas obérer l'avenir.

L'accès aux nouvelles gares du GPE :

1 - Les parkings-relais

Le principe général préconisé qui reprend les prescriptions du Schéma Directeur des P+R, est de ne pas ajouter de tels équipements sans justification particulière en proche couronne. Le développement de modes alternatifs à la voiture doit être privilégié (rabattement par bus et circulations douces). Il n'en reste pas moins des cas particuliers qui seront examinés comme à Noisy-Champs, Clichy-Montfermeil ou au Bourget…..Toutefois sur le stationnement les parkings et aménagements extérieurs sont de la compétence des communes. Comme pour l'intermodalité, ces investissements devront être cofinancés par la SGP

2 - Le rabattement vers les gares par bus

Le rabattement par bus fera évidemment l'objet d'une réflexion très approfondie par le STIF mais celle-ci est pour le moment prématurée sur ce tronçon. Elle vient d'être engagée en lien avec les collectivités locales sur le premier tronçon L15 Sud, qui sera le premier à être mis en service.

L'étude de l'intermodalité, (piétons, bus, taxis vélos, véhicules particuliers, 2 roues motorisées….) doit être faite gare par gare et devra tenir compte des préoccupations locales d'urbanisme autour des gares. Un pilotage de l'étude par les collectivités locales sera privilégié et le financement de la SGP sera sollicité.

3 - La trame viaire

Les circulations douces feront l'objet de beaucoup d'attention. Le gardiennage des vélos est prévu dans les gares selon le système « Véligo » déjà mis en place dans plusieurs gares.

Toutefois, l'accès des vélos dans les rames du métro automatique semble difficile à concevoir et peu souhaitable.

L'exploitation séparée des lignes 15 et 16

Cette exploitation ne semble pas poser de problème particulier même si des exploitants différents étaient retenus pour ces deux lignes. Les sites industriels de maintenance et de remisage seront conçus de telle sorte que cela soit possible.

Prévision de la mise en service de la ligne 11

Le prolongement ligne 11 entre Rosny-Bois Perrier et Noisy-Champs pourrait être mis en exploitation en 2025 et ne devrait pas créer de difficultés temporelles trop importantes notamment quant à la réalisation du complexe Noisy-Champs.

CDG Express

La compétence de cette ligne relève exclusivement de l'Etat. Diverses structures seraient porteuses (ADP, RFF, et autres).

Le projet n'est pas abandonné. Une Société d'Etude relance le projet. .

Il conviendra d'établir un équilibre entre CDG Express et la ligne 17.

La tarification du réseau du GPE

Il est confirmé l'annonce faite en réunion publique : la tarification sera francilienne, identique à l'ensemble des transports en usage à la mise en service des nouveaux tronçons. C'est le conseil du STIF qui en fixera le prix.

Le STIF mène une réflexion sur la tarification, pour l'ensemble du réseau de transport francilien. Le Grand Paris va bousculer l'offre existante avec 200km de nouvelles lignes qui permettront des échanges de banlieue à banlieue. Deux chantiers sont en cours :

- Le tarif unique du « pass Navigo » porté par la RIF, pour les titulaires d'un abonnement ;

- l'évolution vers des supports « billettiques » de type « porte-monnaie électronique » contenant des « unités transport » pour les voyageurs occasionnels.

Le retard des travaux de la ligne 14

Le retard annoncé sur la mise en service de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Saint-Ouen à 2018/2019 ne tient qu'au recalage d'un calendrier qui avait été jugé de façon très optimiste à l'origine.

Le tramway T4

Les recours engagés sur ce projet sont maintenant purgés et il n'y a plus lieu de s'interroger sur sa pertinence confortée d'ailleurs par le GPE dans le but de maintenir une meilleure irrigation des territoires.

A ensuite été énoncé le calendrier prévisionnel de la commission d'enquête : rapport rendu public vers la mi-janvier 2015 ; DUP en fin d'année 2015.

3.6.2 - Entretien avec la CCI Paris Ile de France le 1er décembre 2014

Le président de la commission d'enquête et Annie LE FEUVRE commissaire-enquêteur ont été reçu par Mmes MOROT-VIDELAINE et CLAVEL de la direction régionale du développement de la CCIP.

Mme MOROT-VIDELAINE a rappelé que la CCI Paris Ile de France soutient la réalisation du Projet Grand Paris Express dont les lignes 14 nord, 16 et 17 sud sont consécutives. Le projet soulève de fortes attentes du monde économique pour le rôle qu'il jouera tant en termes de désenclavement de territoires mal desservis, que de rapprochement des bassins de vie.

Elle adresse des demandes à la SGP, au STIF et aux décideurs politiques pour permettre la réalisation du projet dans les meilleures conditions :

- Sécuriser le financement du projet sans en accroître la part des entreprises

Elle demande de ne pas obérer le développement et la compétitivité des entreprises franciliennes par un nouvel alourdissement de leur fiscalité et garantir l'étanchéité entre les budgets de la SGP et du STIF, la CCI estime qu'il sera nécessaire de repenser la tarification du futur réseau francilien ;

- Assurer la réalisation du projet selon le calendrier annoncé

La CCI s'inquiète du retard du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen et des incidences que celui-ci pourrait avoir sur la réalisation de la ligne 14 nord ; elle s'interroge aussi sur le calendrier de réalisation d'Eole ;

- Optimiser l'articulation future de la ligne 16 avec la ligne 17 et préserver la qualité de service sur la ligne 14

Elle demande notamment qu'on s'assure du dimensionnement des infrastructures tel qu'il est envisagé (quais…) ;

- Anticiper l'impact du projet sur le réseau routier et les mobilités locales

La CCI estime en particulier que la réalisation de parcs relais aux abords des nouvelles gares doit être examinée de manière systématique ; elle insiste pour que soit réalisée à Saint-Denis un pont ou une passerelle enjambant le faisceau ferroviaire permettant de relier la future gare à la gare du RER D ;

- Accompagner le développement des projets de territoires ;
- Préparer la phase chantier de manière à en limiter les impacts négatifs ;

La CCI est disposée à contribuer à la mise en place des dispositifs d'accompagnement nécessaires à l'indemnisation des commerçants impactés par le projet.

Enfin, concernant les déchets de chantier, elle a bien noté la volonté de la SGP de diversifier les modes d'évacuation, mais elle attire l'attention sur les risques de saturation des capacités de stockage en Seine et Marne.

3.6.3 - Entretien avec le président du conseil général de la Seine-Saint-Denis le 11 décembre 2014

Le président de la commission et Michel LAGUT commissaire-enquêteur ont rencontré le 11 décembre 2014 M. Stéphane TROUSSEL président du Conseil général de la Seine-Saint-Denis accompagné d'un collaborateur.

M.TROUSSEL a tenu à réaffirmer son soutien au projet qui favorisera l'accès aux secteurs d'emploi de la métropole.

Il a souhaité attirer l'attention sur plusieurs points qui lui paraissent importants :

La réalisation du projet doit se faire dans les délais réaffirmés par le Premier ministre le 13 octobre 2014 ; il déplore le report de la mise en service de la phase 1 du prolongement de la ligne 14 qui impactera le territoire de la Seine-Saint-Denis et souhaite que la seconde phase objet de la présent enquête soit réalisée en continuité de la phase 1 en coordonnant les maîtrises d'ouvrage des deux opérations.

Il estime que les équipements de la ligne 17 (SMR d'Aulnay) doivent être mis en service en même temps que la ligne 16 pour fiabiliser son exploitation et que soit abandonnée l'éventualité d'une limitation à la station Le Bourget en cas de difficultés.

En terme d'intermodalité il lui semble impératif que la SGP participe fortement au réaménagement des gares existantes impactées par le nouveau réseau. Il estime que la SGP doit participer financièrement aux indispensables aménagements urbains nécessaires au fonctionnement des stations.

Dans le domaine environnemental, Il demande que l'on soit très attentif à l'effet cumulatif de la construction des gares et des tunnels en matière de rabattement de nappes.

Il regrette que le mode d'évacuation des déchets par fer ait été écarté alors que des études complémentaires auraient méritées d'être réalisées.

Enfin il demande que la mise en œuvre du 1% culturel ne soit pas négligée dans la réalisation du projet.

Il a remis, en outre, à la commission un dossier d'analyse très complet de ses services qui reflète tous les conflits techniques qui pourraient subvenir en cours de chantier si l'on n'y prenait garde. Ce dossier a été transmis à la SGP qui ne devra pas négliger la prise en compte de tous ces éléments le plus tôt possible.

3.7. – ORGANISATION PRATIQUE DE L'ENQUETE

Le tracé comprenant 16 communes traversées par le projet celui-ci a été divisé en 4 secteurs attribués chacun à un commissaire enquêteur.

L'attribution principale des communes par commissaire-enquêteur a été décidée dès la phase d'organisation de l'enquête ; en effet si le président s'est chargé en amont de tous les contacts préalables à l'organisation de l'enquête, il importait ensuite que, dans le détail chacun puisse étudier avec les mairies les meilleures conditions du déroulement de l'enquête (disponibilité des locaux, accueil du public, signalétique, installation des expositions …)

Les secteurs ont donc été attribués de la façon suivante :

Alain CHARLIAC : communes de Noisy le Grand, Champs sur Marne, Gournay sur Marne et Chelles ;

Michel LAGUT : communes de Montfermeil, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan et Sevran ;

Annie LE FEUVRE : communes d'Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Drancy et Le Bourget ;

Pierre PONTHUS : communes de La Courneuve, Aubervilliers, Saint-Denis et Saint-Ouen.

Marcel LINET en tant que président de commission a effectué en doublure avec chaque commissaire-enquêteur au moins une permanence pour avoir une vue d'ensemble des problèmes et difficultés sur la totalité du tracé et rechercher autant que faire se peut une cohérence d'accueil du public. Des réunions de la commission ont aussi permis d'affiner ce principe. Il a aussi pris en charge le travail d'exploitation des registres de préfectures qui, rappelons-le n'étaient pas lieux d'accueil du public mais où celui-ci pouvait faire part de ses

observations. La préfecture de région, notamment, ayant été désignée comme siège de l'enquête était le lieu de réception des courriers adressés au président. Lors de ses déplacements sur l'ensemble des sites Marcel LINET en a en outre profité pour vérifier, lui aussi, la qualité et la permanence de l'affichage de l'enquête et signalé immédiatement les rares défauts que la SGP s'est empressée de rectifier. Il est allé aussi constater sur place les points soulevés par les observateurs dans les registres.

Outre les permanences qu'il devait assurer, chaque commissaire enquêteur avait aussi la responsabilité d'informer, sans délai après chaque permanence, l'ensemble de ses collègues du déroulement de celle-ci. Il a eu aussi la charge de l'exploitation des observations recueillies et de leur ventilation par thème afin de permettre l'analyse ultérieure par les responsables de thèmes.

Il est rendu compte ci-après du déroulement des permanences dans chacune des communes où le public a été accueilli.

3.8. – DEROULEMENT DES PERMANENCES

Chacune des permanences s'est déroulée en parfaite conformité avec les prescriptions de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête.

3.8.1 – Déroulement des permanences dans le secteur de M. Alain CHARLIAC

3.8.1.1 - Commune de Noisy le Grand

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

L'affichage réglementaire de format A2 sur fond jaune était apposé sur le panneau d'affichage administratif municipal sur le mur longeant la place de la Mairie.

A l'occasion de ses déplacements pour se rendre à ses permanences et en revenir, ou lors de ses visites personnelles des lieux d'implantation des gares, et des ouvrages annexes le commissaire enquêteur a pu vérifier que l'affichage légal a été maintenu pendant toute la durée de l'enquête.

Le panneau d'exposition de la SGP était installé dans le hall d'accueil de la mairie avec les dépliants renseignant le public, les panneaux « kakemono » expliquant l'enquête publique étaient placés au rez-de-jardin au service urbanisme non visibles du plus grand nombre, le commissaire enquêteur les a fait remonter à l'accueil de la Mairie dès la première permanence.

Les permanences ont été annoncées sur les panneaux lumineux à messages variables de la commune.

Il y avait aussi une affiche sur le site d'entrée du tunnelier, bien que le tracé du projet n'emprunte pas son territoire dans cette phase de travaux, la commune de Noisy le Grand est en effet concernée par un ouvrage de gare du projet traité par la précédente enquête publique concernant la ligne 15, la sortie/entrée de tunnelier se trouvant sur la commune de Champs sur Marne.

L'annonce de l'enquête figurait également, dès le mois de septembre 2014, sur le site internet de la ville http//www.noisylegrand.fr/ rubrique enquêtes publiques puis « Actualité» rappelant le lieu et les horaires de consultation du dossier d'enquête publique et les dates de permanences du commissaire enquêteur.

Un lien permettait également de consulter le dossier sur le site internet de la SGP : http//www.enquetepubliquelignes14-16-17.fr/

Un encart d'information dans «Le mensuel de Noisy le Grand N° 208 en page 15» magazine municipal d'octobre 2014 annonçait les lieux et horaires des permanences du commissaire enquêteur, et indiquait comment se procurer plus d'informations avec un lien vers le site Internet de la SGP, ainsi que la date et l'heure de la réunion publique qui s'est tenue à Noisy le Grand le 13 novembre 2014 à 20h00 à l'espace Michel SIMON

Les permanences :

A Noisy le Grand se sont tenues trois permanences :

le lundi 13 Octobre de 9h à 12h

le vendredi 07 novembre de 15h à 18h

le samedi 22 novembre 2014 de 9h à 12h

L'armoire-dossier d'enquête était installée dans un petit bureau au niveau du service urbanisme en rez-de-jardin, le registre était sous la surveillance d'une collaboratrice dans un bureau près de la salle de réunion où le public pouvait, après avoir pris les pièces du dossiers correspondant à sa demande dans l'armoire dossier, consulter et annoter ses éventuelles observations.

Les panneaux d'exposition se trouvaient dans le hall de la Mairie, dos au public sous la surveillance des hôtesses d'accueil installées juste en face.

Les pièces du dossier, et les registres ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire-enquêteur à chacune des permanences. Aucun manquement n'a été constaté.

Les permanences se sont déroulées dans une salle de réunion vitrée au rez-de jardin de la Mairie, l'armoire-dossier d'enquête était déplacée dans un petit bureau du service urbanisme à quelques mètres de la salle de réunion.

Le déroulement des permanences s'est effectué dans de bonnes conditions.

Peu d'intervenant sur cette commune, le dossier ne faisant pas mention d'un tracé de la ligne 16 sur ce secteur. Sept (7) visiteurs ont déposé une observation, dont une observation concernait plus particulièrement l'enquête parcellaire de la ligne 15.

Entretien avec le maire :

Le président de la commission d'enquête a rencontré en mairie le 13 novembre M. Michel PAJON député maire de Noisy le Grand en présence de M. GUILBAUD directeur de l'urbanisme.

Bien que conscient que le territoire communal n'était pas impacté par la présente enquête contrairement à celle qui s'est déroulée pour la ligne 15 en 2013, M. le député-maire a tenu à rappeler son fort attachement, après la ligne 15, à la réalisation de la ligne 16 qui s'inscrit dans le développement économique et urbain de Noisy le Grand et de l'Est parisien. Le Grand Paris express enrichira, selon lui, l'attractivité du territoire pour les entreprises souhaitant s'y implanter ; en même temps qu'il contribuera, par son efficacité, à désengorger le trafic routier du secteur, il constituera aussi une grande amélioration pour la qualité de vie des Noiséens.

Il a souhaité néanmoins faire part des remarques suivantes qu'il demandera à son conseil municipal d'entériner et transmettra officiellement à la commission :

Il demande que l'interopérabilité entre les lignes 15 sud et 15 nord se fasse en gare de Noisy-Champs, que la réalisation des travaux des gares des lignes 11, 15 et 16 se fasse en concomitance, que soient réalisées en nombre suffisant des places de stationnement répondant aux besoins des usagers, que l'implantation d'un site de maintenance de la ligne 11 ne se fasse pas sur son territoire et que la charge des ouvrages nécessaires au Grand Paris Express ne soient pas pris en charge par les collectivités locales.

Il a en outre été évoqué la tenue, le soir même, d'une réunion publique à l'Espace Michel Simon de Noisy le Grand ; il a fait part de son attachement à ce type de manifestation qui permet à un public dépassant largement le territoire de la commune de venir compléter son information sur le projet.

3.8.1.2 - Commune de Champs sur Marne

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

L'affichage réglementaire de format A2 sur fond jaune était apposé sur le panneau d'affichage administratif municipal sur la place de la Mairie.

A l'occasion de ses déplacements pour se rendre à ses permanences et en revenir, ou lors de ses visites personnelles des lieux d'implantation des gares, et des ouvrages annexes le commissaire enquêteur a pu vérifier que l'affichage légal a été maintenu pendant toute la durée de l'enquête.

Le panneau d'exposition de la SGP était installé dans le hall d'accueil de la mairie derrière les hôtesses avec les dépliants renseignant le public, et les panneaux « kakemono » expliquant l'enquête publique.

L'annonce de l'enquête figurait également, dès le mois de septembre 2014, sur le site internet de la ville http//www.ville-champssurmarne.fr/ rubrique « Actualité» puis « Le Grand Paris » puis « Société du grand Paris », puis sur « « Lire la newsletter » et enfin sur « enquête publique sur les lignes 14 nord, 16 et 17 sud » rappelant le lieu et les horaires de consultation du dossier d'enquête publique et les dates de permanences du commissaire enquêteur.

Un encart d'information dans «Le magazine de Champs sur Marne N° 3/2019 d'Octobre 2014» annonçait les horaires des permanences du commissaire enquêteur.

Les permanences :

A Champs sur Marne se sont tenues trois permanences :

le mardi 14 octobre de 9h à 12h

le samedi 15 novembre de 9h à 12h

le vendredi 21 novembre 2014 de 9h à 12h

L'armoire-dossier d'enquête était installée dans un vaste espace derrière le comptoir des hôtesses, ou le commissaire pouvait recevoir à son aise plusieurs personnes et ou le public pouvait consulter toutes les pièces du dossier et annoter ses éventuelles observations.

Les panneaux d'exposition se trouvaient dans le hall de la Mairie, sous la surveillance des hôtesses d'accueil.

Les pièces du dossier, et les registres ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire-enquêteur à chacune des permanences. Aucun manquement n'a été constaté.

Le déroulement des permanences s'est effectué dans de bonnes conditions.

Fréquentation relativement peu importante du public pour cette enquête dans cette commune, la commission d'enquête a reçu quelque 23 visiteurs pour un dépôt de 8 observations dont 4 observations orales.

Entretien avec le maire :

Aucun élu n'a sollicité de rencontre avec la commission

3.8.1.3 - Commune de Gournay sur Marne

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

Les affichages des avis d'enquête de format A2 sur fond jaune annonçant l'enquête publique et les permanences, avaient été réalisés par la SGP en de multiples endroits sur le site des ouvrages annexes aux alentours du jeu de boules et de la place du Bel Air, sur les panneaux d'affichage administratif et dans les environs de l'opération.

A l'occasion de ses déplacements pour se rendre à ses permanences et en revenir, ou lors de ses visites personnelles des lieux d'implantation des gares, et des ouvrages annexes le commissaire enquêteur a pu vérifier que l'affichage légal a été maintenu pendant toute la durée de l'enquête.

Le panneau d'exposition de la SGP était installé dans le hall d'accueil de la mairie avec les dépliants renseignant le public, avec les panneaux « kakemono » expliquant l'enquête publique.

L'armoire-dossier d'enquête était au fond de la salle des mariages encombrée lors de la première permanence d'une exposition sur la première guerre mondiale. Pour les autres permanences toute la salle du conseil était acquise à l'enquête publique et le dossier bien installé ou le public pouvait à son aise consulter toutes les pièces du dossier et annoter ses éventuelles observations.

Les panneaux d'exposition se trouvaient dans le hall de la Mairie, sous la surveillance des hôtesses d'accueil installées dans un petit bureau latéral.

Les permanences :

A Gournay sur Marne se sont tenues trois permanences :

le mercredi 15 octobre de 9h à 12h

le vendredi 14 novembre de 14h à 17h

le lundi 24 novembre 2014de 9h à 12h

Les pièces du dossier, et les registres ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire-enquêteur à chacune des permanences. Aucun manquement n'a été constaté.

Le déroulement des permanences s'est effectué dans de bonnes conditions.

Fréquentation relativement importante du public pour cette enquête dans cette commune ; la commission d'enquête a reçu quelques 34 visiteurs pour un dépôt de 23 observations dont 3 observations orales

Entretien avec le maire :

Aucune demande d'entretien n'a été formulée par les élus de la commune

3.8.1.4 - Commune de Chelles

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

Les affichages des avis d'enquête de format A2 sur fond jaune annonçant l'enquête publique et les permanences, avaient été affichées par la SGP en de multiples endroits sur le site de la gare et des ouvrages annexes, sur les panneaux d'affichage administratif et dans les environs de l'opération.

A l'occasion de ses déplacements pour se rendre à ses permanences et en revenir, ou lors de ses visites personnelles des lieux d'implantation des gares, et des ouvrages annexes le commissaire enquêteur a pu vérifier que l'affichage légal a été maintenu pendant toute la durée de l'enquête.

Le panneau d'exposition de la SGP était installé dans le hall d'accueil de la mairie avec les dépliants renseignant le public, avec les panneaux « kakemono » expliquant l'enquête publique.

L'annonce de l'enquête figurait également, dès le mois de septembre 2014, sur le site internet de la ville http//www.chelles.fr/ rubrique « Accueil» puis « Brèves » et enfin sur « Le Grand Paris, enquête et réunion publique» rappelant le lieu et les horaires de consultation du dossier d'enquête publique et la date de la réunion publique sur la ville de Chelles.

Les permanences :

A Chelles se sont tenues trois permanences :

le jeudi 16 octobre de 14h à 17h

le mercredi 05 novembre de 9h à 12h

le lundi 24 novembre 2014 de 14h30 à17h30

L'armoire-dossier d'enquête était installée dans un vaste espace dans le hall de la Mairie, ou le commissaire pouvait recevoir à son aise plusieurs personnes et ou le public pouvait consulter toutes les pièces du dossier et annoter ses éventuelles observations.

Les panneaux d'exposition se trouvaient dans le hall de la Mairie, sous la surveillance des hôtesses d'accueil.

Les pièces du dossier, et les registres ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire-enquêteur à chacune des permanences. Aucun manquement n'a été constaté.

Le déroulement des permanences s'est effectué dans de bonnes conditions.

Fréquentation relativement importante du public pour cette enquête dans cette commune ; la commission d'enquête a reçu quelques 57 visiteurs pour un dépôt de 40 observations dont 7 observations orales.

Entretien avec le maire :

Marcel LINET président de la commission et Alain CHARLIAC commissaire-enquêteur se sont entretenus avec le maire adjoint chargé de l'urbanisme : celui-ci a confirmé la volonté de la commune de voir ce projet avancer, mais de regretter l'absence d'assurance d'implantation d'un parking relais dans ou près de la nouvelle gare du GPE.

Il nous a assuré d'accompagner la commission dans sa démarche d'organisation de la réunion publique prévue sur le territoire de la commune de Chelles.

Au sujet du puits de ventilation situé rue Victor Hugo dont l'emplacement n'est pas encore défini de façon très précise, il a assuré la commission d'être en contact avec la SGP pour finaliser le plus rapidement possible cet emplacement afin de rassurer les habitants de ce secteur.

En outre le maire est passé très souvent rencontré le commissaire-enquêteur sur place lors de ses permanences.

3.8.2 – Déroulement des permanences dans le secteur de M. Michel LAGUT

3.8.2.1 – Commune de Montfermeil :

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

L'affichage « légal » (affiche jaune format A2) était en place et visible en différents points de la ville ainsi qu'à la Mairie sur les panneaux administratifs.

Des affiches « Grand Paris Express » faisant mention de cette enquête et des 4 réunions publiques ont été apposées sur tous les accès aux différents services de la mairie, dans les locaux des services municipaux tels que les Centres sportifs, les services jeunesse, centres de loisirs etc. et sur les panneaux d'affichage administratif.

L'exposition, constituée de 4 panneaux, a été mise en place dans le hall d'accueil, juste devant le bureau où le dossier mis à enquête publique était consultable.

Le journal municipal « Montfermeil Magazine » d'octobre indiquait dans sa page « Actu » la tenue de cette enquête publique avec mention des dates de permanences.

Mention était également faite sur le site internet de la ville,

Les permanences :

Le dossier est resté à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans un bureau situé près du hall d'accueil, avec un fléchage qui permettait aisément de s'y rendre, le registre était conservé au secrétariat général et accessible sur simple demande.

C'est dans ce local également que se sont tenues les 3 permanences,

Mardi 14 octobre 2014 de 14h à 17h

Mercredi 5 novembre 2014 de 9h à 12h

Lundi 24 novembre 2014 de 9h à 12h

Le commissaire-enquêteur a pu vérifier lors de chaque permanence que le dossier était complet.

10 observations ont été portées sur le registre, notamment la contribution de 3 associations environnementales du département de la Seine Saint Denis. En fait peu de personnes sont venues car la population de ce secteur attend avec impatience que leur commune soit desservie par un mode de transport performant.

Lors des permanences le commissaire enquêteur a reçu individuellement 12 personnes qui souhaitaient vérifier le tracé du tunnel afin de s'assurer qu'il ne passait pas sous leurs propriétés.

Les permanences se sont déroulées sans incident.

Entretien avec le maire :

Le président a pu s'entretenir avec M. Xavier LEMOINE, Maire de Montfermeil le 7 novembre 2014 ; Il partage complètement ses observations avec celles de M. Olivier KLEIN maire de Clichy-Sous-Bois réunis dans une même communauté d'agglomération. Ceux-ci ont affirmé

leur volonté de voir le métro du GPE desservir leurs communes dans les meilleurs délais et se félicitent du partenariat établi avec la SGP sur le projet, mais ils déplorent l'absence de parking-relais dans le dossier d'enquête, alors que la réalisation d'un tel ouvrage d'au moins 300 places est, pour eux, indispensable. Ils font part de leur regret que la ligne 16 ne dispose pas de rames de 108 m et demandent que soient préservées les possibilités d'évolution. Ils souhaitent que soit portée une attention particulière à l'optimisation des échanges entre le T4 et le métro qui ne leur semblent pas bien traités. Ils demandent la plus grande vigilance sur le déroulement des travaux qui doivent, malgré leur ampleur, être le moins contraignant possible pour les riverains.

3.8.2.2 – Commune de Clichy sous-bois :

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

L'affichage « légal » (affiche jaune) était en place et visible en différents points de la ville ainsi qu'à la Mairie sur les panneaux d'affichages administratifs.

L'exposition constituée de 4 panneaux était installée dans le hall d'accueil,

Un article est paru dans le journal municipal « Le Mag » dans le numéro 21 d'octobre

Mention a également été faite sur le site internet de la ville signalant également la tenue des 4 réunions publiques.

Des informations ont également été données par le biais du journal lumineux implanté sur le territoire de la ville.

Les permanences :

Le dossier est resté à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans un bureau situé au rez-de-chaussée, près du hall d'accueil, avec un fléchage qui permettait aisément de s'y rendre.

C'est dans ce local également que se sont tenues les 3 permanences, dans de très bonnes conditions.

Lundi 13 octobre de 9h à 12h

Vendredi 7 novembre de 14h à 17h

Samedi 22 novembre 2014 de 9h à 12h

Le commissaire-enquêteur a pu vérifier lors de chaque permanence que le dossier était complet.

Quelques personnes sont venues consulter le dossier, mais aucune observation n'a été inscrite sur le registre.

Lors des permanences le commissaire enquêteur a reçu une personne qui voulait connaitre le tracé exact, et constater par elle-même que sa propriété n'était pas sur le passage du tunnel.

Les permanences se sont déroulées sans incident.

Entretien avec le maire :

Le président a pu s'entretenir avec M. Olivier KLEIN maire de Clichy-Sous-Bois le 10 novembre 2014 ; Il partage complètement ses observations avec celles de M. Xavier LEMOINE, Maire de Montfermeil réunis dans une même communauté d'agglomération. Ceux-ci ont affirmé leur volonté de voir le métro du GPE desservir leurs communes dans les meilleurs délais et se félicitent du partenariat établi avec la SGP sur le projet, mais ils déplorent l'absence de parking-relais dans le dossier d'enquête, alors que la réalisation d'un tel ouvrage d'au moins 300 places est, pour eux, indispensable. Ils font part de leur regret que la ligne 16 ne dispose pas de rames de 108 m et demandent que soient préservées les possibilités d'évolution. Ils souhaitent que soit portée une attention particulière à l'optimisation des échanges entre le T4 et le métro qui ne leur semblent pas bien traités. Ils demandent la plus grande vigilance sur le déroulement des travaux qui doivent, malgré leur ampleur, être le moins contraignant possible pour les riverains.

3.8.2.3 Commune de Livry-Gargan :

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

L'affichage « légal » (affiche jaune) était en place et visible en différents points de la ville ainsi qu'à la Mairie et sur les panneaux d'affichages administratifs.

L'exposition constituée de 4 panneaux était installée dans la salle d'exposition de l'Office de Tourisme, lieu ou le dossier était consultable par le public.

Un article est paru dans le journal municipal « Le Magazine » dans le numéro de Novembre, article qui informait sur la tenue de l'enquête publique, mais qui faisait également le point sur

les projets en cours et à venir en matière de transport en commun, notamment la ligne 16, mais également le T4 à destination de Clichy-Montfermeil.

Mention a également été faite sur le site internet de la ville précisant les jours et heures des permanences du commissaire enquêteur mais également les lieux et heures des 4 réunions publiques ainsi que l'indication du site internet dédié à l'enquête publique.

Des informations ont également été données par le biais du journal lumineux implanté sur le territoire de la ville.

Les permanences :

Le dossier est resté à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans la salle d'exposition de l'office de tourisme situé sur la place de la Mairie. Un affichage a été mis en place à l'accueil principal de la mairie afin de diriger le public vers ce lieu.

C'est dans ce local également que se sont tenues les 3 permanences, dans de très bonnes conditions.

Mercredi 15 octobre de 9h à 12h

Samedi 8 novembre de 9h à 12h

Lundi 24 novembre 2014 de 14h30 à 17h30.

Au total, 9 observations ont été portées sur le registre.

Le commissaire-enquêteur a pu vérifier lors de chaque permanence que le dossier était complet

Au total, 9 observations ont été portées sur le registre.

Lors des permanences le commissaire enquêteur a reçu 14 personnes, dont un groupe de 4 personnes qui habitaient dans le même quartier de la ville, à proximité d'un puits de ventilation, et sur le tracé du tunnel.

Entretien avec le maire :

Le président de la commission et Michel LAGUT ont pu s'entretenir avec Pierre-Yves MARTIN, Maire de Livry-Gargan, le samedi 8 novembre, entretien au cours duquel un point a pu être fait en ce qui concerne la commune de Livry-Gargan qui a la particularité de ne pas avoir de gare sur son secteur, seulement deux puits de sécurité dont l'emplacement et les mesures à prendre pour éviter les nuisances ont été traitées en liaison avec la Société du Grand Paris, mais pour lesquels des observations ont été porté sur le registre.

3.8.2.4 – Commune de Commune de Sevran

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

L'affichage « légal » (affiche jaune) était en place et visible en différents points de la ville ainsi qu'à la Mairie et sur les panneaux d'affichages administratifs.

L'exposition constituée de 4 panneaux était installée dans le hall d'accueil, au siège des services de l'urbanisme de la ville, lieu ou le dossier était consultable par le public.

Un article est paru dans le journal municipal «Sevran le journal » dans le numéro d'octobre, indiquant les dates d'ouvertures de l'enquête ainsi que la tenue de la réunion publique à Sevran le 20 novembre.

Le Journal municipal de Novembre a consacré sa couverture à l'enquête en rappelant la tenue de la réunion publique du 20 novembre.

Mention a également été faite sur le site internet de la ville qui permettait de prendre connaissance des informations contenues dans l'affiche « Rouge ».

Des informations ont également été données par le biais du journal lumineux implanté sur le territoire de la ville.

Les permanences :

Le dossier est resté à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans un local situé au rez-de-chaussée avec un affichage mis en place à l'accueil principal du service de l'urbanisme afin de diriger le public vers ce lieu.

C'est dans ce local également que se sont tenues les 3 permanences, dans de bonnes conditions.

Mercredi 15 octobre de 14h30 à 17h30

Vendredi 7 novembre de 9h à 12h

Vendredi 21 novembre 2014 de 14h30 à 17h30.

27 observations ont été portées sur le registre,

Le commissaire-enquêteur a pu vérifier lors de chaque permanence que le dossier était complet.

27 observations ont été portées sur le registre,

Lors des permanences le commissaire enquêteur a reçu 24 personnes. Le Président de la commission a été présent lors de la permanence du vendredi 21 après midi, en effet, la réunion publique qui a eu lieu la veille à Sevran a incité beaucoup de personnes à venir déposer ses remarques, 21 observations sur les 27 ont été enregistrées après la réunion publique.

Entretien avec le maire :

Le 12 novembre, le président de la commission et Michel LAGUT ont pu s'entretenir avec Stéphane GATIGNON, Maire de Sevran. Celui-ci apporte son soutien sans réserve au projet et réaffirme sa volonté de voir celui-ci mené rapidement à son terme ; il a tenu à souligner les bonnes conditions dans lesquelles se déroulent les contacts avec la SGP, et évoquer quelques problèmes liés à la circulation autour de la gare de Sevran-Livry, actuellement en cours d'étude. Il souhaite que les chantiers ne perturbent pas les usagers de la ligne B ; il insiste sur la qualité de l'information qui devra être mise en place localement et demande que des conventions soient passées qui permettraient de favoriser l'embauche prioritaire des habitants de Sevran pour les chantiers

3.8.3 – Déroulement des permanences dans le secteur de Mme Annie LE FEUVRE

3.8.3.1 – Commune d'Aulnay-sous-Bois :

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

L'affichage « légal » (affiche jaune format A2) était en place et visible en différents points de la ville ainsi qu'à la Mairie sur les panneaux administratifs.

Des affiches « Grand Paris Express » faisant mention de cette enquête et des 4 réunions publiques ont été apposées sur tous les accès aux différents services de la mairie, dans les

locaux des services municipaux tels que les Centres sportifs, les services jeunesse, centres de loisirs etc. et sur les panneaux d'affichage administratif.

L'exposition, constituée de 4 panneaux, a été mise en place dans un local dédié à l'enquête, donnant directement sur le hall d'accueil. Le dossier était situé dans le même local. Un employé de la mairie a été affecté à l'enquête publique et présent dans le local dédié à l'enquête, pendant toute la durée de l'enquête.

Le journal municipal « Oxygène » d'octobre faisait une première présentation de l'enquête et le numéro de novembre consacrait les ¾ d'une page à l'enquête avec, également, une information sur les travaux relatifs aux sondages.

Mention était également faite sur le site internet de la ville, avec rappel des dates de permanences.

Les permanences :

Le dossier est resté à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans un bureau situé près du hall d'accueil, avec un fléchage et des hôtesses qui permettaient aisément de s'y rendre, le registre était également disponible dans ce local et sous la surveillance de la personne présente, aux horaires d'ouverture de la mairie. C'est dans ce local également que se sont tenues les 3 permanences :

Mardi 14 octobre de 9h à 12h

Samedi 15 novembre de 9h à 12h

Lundi 24 novembre 2014 de 14 h30 à 17h30

La mairie, d'habitude ouVerte le samedi uniquement pour certains services, a étendu cette ouverture à la consultation du dossier d'enquête et à une permanence.

Le commissaire-enquêteur a pu vérifier lors de chaque permanence que le dossier était complet.

9 observations ont été portées sur le registre avec, notamment les contributions d'un habitant, d'une association locale de défense des habitants et d'une association départementale et environnementale.

Lors des permanences le commissaire enquêteur a, par ailleurs, reçu individuellement 5 personnes qui souhaitaient vérifier le tracé du tunnel et connaître l'implantation de la future gare et plus généralement évoquer le problème général des transports sur la commune.

Les permanences se sont déroulées sans incident.

Entretien avec le maire :

Il n'y a pas eu de demande d'entretien des élus avec la commission.

3.8.3.2 Commune du Blanc-Mesnil :

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

L'affichage « légal » (affiche jaune format A2) était en place et visible en différents points de la ville ainsi qu'à la Mairie sur les panneaux administratifs.

Des affiches « Grand Paris Express » faisant mention de cette enquête et des 4 réunions publiques ont été apposées sur tous les accès aux différents services de la mairie, dans les locaux des services municipaux tels que les Centres sportifs, les services jeunesse, centres de loisirs etc. et sur les panneaux d'affichage administratif.

L'exposition, constituée de 4 panneaux, a été mise en place dans un local dédié à l'enquête, proche du hall d'accueil. Le dossier était situé dans le même local.

Un rappel de l'enquête a été fait dans le journal municipal « Le Blanc-Mesnilois » du 6 au 23 octobre ainsi que dans celui du 24 octobre au 6 novembre.

Mention était également faite sur le site internet de la ville, dans « l'agenda des évènements » avec rappel des dates de permanences.

Les permanences :

Le dossier est resté à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans un bureau situé près du hall d'accueil, avec un fléchage qui permettait aisément de s'y rendre, le registre était conservé au service urbanisme et accessible sur simple demande (un affichage précisait cette possibilité).

Le commissaire-enquêteur a pu vérifier lors de chaque permanence que le dossier était complet.

C'est dans ce local également que se sont tenues les 3 permanences :

Lundi 13 octobre de 8h45 à 11h45

Jeudi 6 novembre de 14h à 17 h

Vendredi 21 novembre 2014 de 8h45 à 11h45.

La mairie, d'habitude ouverte le samedi uniquement pour certains services, a étendu cette ouverture à la consultation du dossier d'enquête et à une permanence

Le commissaire-enquêteur a pu vérifier lors de chaque permanence que le dossier était complet.

9 observations ont été portées sur le registre avec, notamment les contributions d'un habitant, d'une association locale de défense des habitants et d'une association départementale et environnementale.

Lors des permanences le commissaire enquêteur a reçu individuellement 3 personnes venues vérifier le tracé du tunnel et l'implantation de la gare ou interroger sur les projets communaux, notamment immobiliers, consécutifs à la création de la gare.

Les permanences se sont déroulées sans incident.

Entretien avec le maire :

Il n'y a pas eu de demande d'entretien des élus avec la commission.

3.8.3.3 Commune de Drancy :

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

L'affichage « légal » (affiche jaune format A2) était en place et visible en différents points de la ville ainsi qu'à la Mairie sur les panneaux administratifs.

Des affiches « Grand Paris Express » faisant mention de cette enquête et des 4 réunions publiques ont été apposées sur tous les accès aux différents services de la mairie, dans les locaux des services municipaux tels que les Centres sportifs, les services jeunesse, centres de loisirs etc. et sur les panneaux d'affichage administratif.

L'exposition, constituée de 4 panneaux, a été mise en place, dans un premier temps au service urbanisme, aux services administratifs de la ville et, dans un second temps, à la demande de la commission d'enquête dans un local situé proche du hall d'accueil de l'hôtel de ville, cet endroit étant plus accessible pour le public. Le dossier était situé au même endroit.

Le commissaire-enquêteur a pu vérifier lors de chaque permanence que le dossier était complet.

Le journal municipal « Drancy immédiat » n° 282 du 16 au 31 octobre faisait une présentation de l'enquête avec un rappel des permanences.

Mention était également faite sur le site internet de la ville.

Les permanences :

Le dossier est resté à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, dans le hall de l'hôtel de ville, avec un fléchage dès l'entrée et des hôtesses informées, ce qui permettait aisément la consultation. Le registre était également disponible sur un bureau mis à disposition, aux horaires d'ouverture de la mairie. C'est dans ce local également que se sont tenues les 3 permanences :

Mercredi 15 octobre 2014 de 14h à 17h

Jeudi 6 novembre 2014 de 9h à 12h

Samedi 22 novembre 2014 de 9h à 12h

2 observations ont été portées sur le registre. En fait peu de personnes sont venues car la commune ne sera pas desservie par une gare, seul un accès à la gare du Bourget est prévu.

Lors des permanences le commissaire enquêteur a reçu individuellement trois personnes venues, pour l'une, vérifier le tracé et pour les deux autres, évoquer leurs inquiétudes quant à la proximité de la gare de triage.

Les permanences se sont déroulées sans incident.

Entretien avec le maire :

Il n'y a pas eu de demande d'entretien de la part des élus avec la commission.

3.8.3.4 – Commune du Bourget

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

L'affichage « légal » (affiche jaune format A2) était en place et visible en différents points de la ville ainsi qu'à la Mairie sur les panneaux administratifs.

Des affiches « Grand Paris Express » faisant mention de cette enquête et des 4 réunions publiques ont été apposées sur tous les accès aux différents services de la mairie, dans les locaux des services municipaux tels que les Centres sportifs, les services jeunesse, centres de loisirs etc. et sur les panneaux d'affichage administratif.

L'exposition, constituée de 4 panneaux, a été mise en place dans le hall d'accueil. Le dossier était situé au même endroit.

Le journal municipal « Le Bourget en direct » n° 64 de novembre faisait une présentation de l'enquête en indiquant les dates de permanences. Mention était également faite sur le site internet de la ville, avec rappel des dates de permanences.

Les permanences :

Le dossier est resté à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, dans le hall de l'hôtel de ville, avec un fléchage dès l'entrée et des hôtesses informées, ce qui permettait aisément la consultation. Le registre était également disponible sur un bureau mis à disposition, aux horaires d'ouverture de la mairie. C'est dans ce local également que se sont tenues les 3 permanences :

Jeudi 16 octobre de 8h45 à 11h45

Mercredi 12 novembre de 14h à 17h

Lundi 24 novembre 2014 de 8h45 à 11h45.

Le commissaire-enquêteur a pu vérifier lors de chaque permanence que le dossier était complet

10 observations ont été portées sur le registre, notamment une délibération du conseil municipal.

Lors des permanences le commissaire enquêteur a reçu individuellement plusieurs dizaines de personnes venues vérifier le tracé du tunnel et s'enquérir des conséquences des travaux.

Des personnes venues à l'initiative du CORIGAT ont exprimé leur inquiétude quant à la proximité de la gare de triage.

Les permanences se sont déroulées sans incident.

Entretien avec le maire :

Monsieur CAPO-CANELLAS, sénateur-maire du Bourget, a reçu le président de la commission d'enquête, et Annie LE FEUVRE commissaire enquêteur en charge des permanences au Bourget, le 25 novembre, au Sénat.

Au cours de cet entretien, Monsieur CAPO-CANELLAS a tenu à apporter son soutien de principe au projet de métro du Grand Paris express qui est un levier puissant du développement économique du territoire ; mais il a fait part de son inquiétude quant aux perturbations que les travaux pourraient apporter sur la qualité de vie des riverains et les

impacts sur la circulation. Il estime en particulier que la circulation des bus doit être impérativement maintenue rue Chevalier de la Barre. Il a aussi émis des réserves quant à la réalisation d'un entonnement EST de la Gare du Bourget qu'il lui semble nouveau et pour lequel il souhaite obtenir plus d'informations. Il a fait part à la commission d'une délibération du conseil municipal qui a été déposée au registre d'enquête la veille en reprenant et complétant les remarques exposées au cours de cet entretien.

3.8.4 – Déroulement des permanences dans le secteur de M. Pierre PONTHUS

3.8.4.1. Commune de La Courneuve

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

Bien qu'annoncé à l'hôtel de ville dans l'arrêté préfectoral, il a été décidé en accord entre la mairie et la commission d'enquête qu'il était plus opérant que le dossier soit déposé au centre administratif situé à 100 m et que le commissaire enquêteur y reçoive le public. En effet c'est au centre administratif que l'essentiel de la population se déplace quotidiennement ; par contre une signalétique renforcée a été installée à l'hôtel de ville ainsi qu'un panneau d'exposition complémentaire ne laissant aucune ambiguïté sur le lieu du déroulement de l'enquête.

L'affichage « légal » (affiche jaune format A2) était en place et visible en différents points de la ville ainsi qu'au Pôle Administratif de la Mairie et à l'hôtel de ville sur les panneaux administratifs.

Des affiches « Grand Paris Express » faisant mention de cette enquête et des 4 réunions publiques ont été apposées sur tous les accès à la Mairie et au Pôle Administratif de la Mairie ainsi que sur les panneaux d'affichage administratif.

Des dépliants ont été mis à la disposition du public dans les présentoirs de la Mairie et du Pôle Administratif de la Mairie.

L'exposition, constituée de 4 panneaux, a été mise en place dans le hall d'accueil du Centre Administratif de la Mairie.

Le dossier à enquête publique était consultable dans une salle de réunion situé au quatrième étage fléché. Par contre, le registre était déposé à la réception du Pôle Administratif de la Mairie à la disposition du public, lorsque le commissaire enquêteur n'était pas là.

Le commissaire-enquêteur a pu vérifier lors de chaque permanence que le dossier était complet.

Le journal municipal « LA COURNEUVE INFOS» du 27 octobre 2014 indique en première page le lancement de l'enquête publique et la réunion publique du 4 novembre.

Le site internet de la Ville de LA COURNEUVE a également repris ces informations pendant plusieurs semaines.

Les permanences :

Le dossier est resté à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans la salle de réunion du 4ème étage avec un fléchage permettant aisément de s'y rendre. C'est dans ce local également que se sont tenues les 3 permanences de la semaine, le registre étant disponible auprès de la réception du Pôle Administratif de la Mairie, en l'absence du commissaire enquêteur.

Les dates des permanences ont été :

le lundi 13 octobre de 9h à 12h

le mercredi 12 novembre de 14h à 17h

le lundi 24 novembre de 9h à 12h

Les permanences se sont déroulées sans incident.

7 observations seulement ont été portées sur le registre.

En outre, un entretien avec le Maire Gilles POUX a été organisé le 3 novembre 2014.

Entretien avec le maire :

Le président de la commission d'enquête publique et le commissaire enquêteur Pierre PONTHUS ont pu s'entretenir le 3 novembre avec M. Gilles POUX, Maire de LA COURNEUVE accompagné d'une collaboratrice.

Ce dernier s'est déclaré très favorable à ce projet qui permet la liaison avec le Tram T1 et la ligne RER B à proximité.

Il souhaite proposer un programme d'habitations de type HLM aux abords de la future gare « Six Routes ».

Le PLU sera refondu à cette occasion et le conseil municipal se réunira en décembre pour en délibérer.

Pour la réalisation de la ligne de métro 16, il pense qu'il n'y aura pas plus de 42 expropriations.

Cette rencontre a été, en outre, l'occasion d'évoquer l'organisation de la réunion publique qui devait se tenir le lendemain 4 novembre.

3.8.4.2- Commune d'Aubervilliers :

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

L'affichage « légal » (affiche jaune format A2) était en place et visible en différents points de la ville ainsi qu'à la Mairie sur les panneaux administratifs.

Des affiches « Grand Paris Express » faisant mention de cette enquête et des 4 réunions publiques ont été apposées sur tous les accès à la Mairie ainsi que sur les panneaux d'affichage administratif.

Des dépliants ont été mis à la disposition du public dans les présentoirs de la Mairie.

L'exposition, constituée de 4 panneaux, a été mise en place dans le hall d'accueil de la Mairie.

Le dossier à enquête publique était consultable dans la salle de réunion du rez-de-chaussée fléché. Par contre, le registre était déposé à la réception de la Mairie à la disposition du public, lorsque le commissaire enquêteur n'était pas là.

Le commissaire-enquêteur a pu vérifier lors de chaque permanence que le dossier était complet.

Le journal municipal « La lettre d'information » du 15 septembre 2014 indique le lancement de l'enquête publique et des dates de permanence et des réunions publiques. Le site de la Ville d'AUBERVILLIERS qui reprend la lettre d'information a reproduit ces informations pendant plusieurs jours avec un lien vers la Préfecture donnant les détails de l'enquête publique.

Les permanences :

Le dossier est resté à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans la salle des élus du rez-de-chaussée avec un fléchage permettant aisément de s'y rendre. C'est dans ce local également que se sont tenues les 3 permanences de la semaine, le registre étant disponible auprès de la réception de la Mairie, en l'absence du commissaire enquêteur.

Les dates des permanences ont été :

le mercredi 15 octobre de 9h à 12h

le mardi 18 novembre de 14h à 17h

le vendredi 21 novembre de 9h à 12h

Les permanences se sont déroulées sans incident.

Il n'y a pas eu d'observations portées sur le registre.

Ceci s'explique par le fait que ce projet n'impacte le territoire de la ville d'Aubervilliers que sur une longueur totale d'environ 375 m, même si ce territoire est concerné par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris et par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Entretien avec le maire :

Aucune demande d'entretien n'a été formulée par les élus de la commune

3.8.4.3 – Commune de Saint-Denis :

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

L'affichage « légal » (affiche jaune format A2) était en place et visible en différents points de la ville ainsi qu'au Centre Administratif de la Mairie sur les panneaux administratifs.

Des affiches « Grand Paris Express » faisant mention de cette enquête et des 4 réunions publiques ont été apposées sur tous les accès au Centre Administratif de la Mairie et sur les panneaux d'affichage administratif.

Des dépliants ont été mis à la disposition du public dans des présentoirs. Les stocks ont été rapidement épuisés.

L'exposition, constituée de 4 panneaux, a été mise en place dans le hall d'accueil du Centre Administratif de la Mairie et le dossier mis à enquête publique était consultable avec le registre dans un bureau situé au deuxième étage fléché, sauf le samedi où ce dossier était déposé avec le registre dans le local du rez-de-chaussée, puisque seuls les bureaux du Centre Administratif situés à proximité du hall d'accueil sont ouverts ce jour-là.

Le commissaire-enquêteur a pu vérifier lors de chaque permanence que le dossier était complet.

Le journal municipal « Le Journal de Saint-Denis » du 18 septembre 2014 indiquait en première page le lancement de l'enquête publique par décision du Préfet de Région avec mention des dates de l'enquête.

Le site de la Ville de Saint Denis a également repris ces informations pendant plusieurs semaines.

Les permanences :

Le dossier est resté à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans un bureau situé au deuxième étage avec un fléchage permettant aisément de s'y rendre. C'est dans ce local également que se sont tenues les 2 permanences de la semaine, le local du rez-de-chaussée ayant été aménagé pour tenir la permanence du samedi matin.

Le registre était disponible avec le dossier sur place.

Les dates des permanences ont été :

le lundi 13 octobre de 14h à 17h

le vendredi 14 novembre de 9h à 12h

le samedi 22 novembre de 9h à 12h

Le Président de la commission est venu le vendredi 14 novembre en doublon afin d'optimiser l'écoute du public et de participer à son information.

4 observations ont été portées sur le registre. Un courrier du Maire de Saint Denis, Monsieur Paillard, en date du 24 novembre, a été versé au dossier.

Peu de public s'est présenté aux permanences.

Les permanences se sont déroulées sans incident.

Entretien avec le maire :

Le président de la commission d'enquête et Michel LAGUT commissaire-enquêteur se sont entretenu le 21 novembre avec M. Didier PAILLARD, Maire de Saint-Denis .

Ce dernier a souhaité que la ligne 14 soit réalisée dans les meilleurs délais en désapprouvant le délai de retard de deux ans annoncé par la RATP.

Il a fait part de son désir de voir la collectivité publique retrouver la maitrise foncière de la totalité des terrains utiles au projet. Il a redit son désir de voir le franchissement des voies ferrées de la gare sous forme d'une « gare pont » afin de permettre l'accessibilité du quartier Pleyel vers les quartiers environnants.

Enfin il soutient le projet d'un arrêt du Transilien H à la station Saint-Denis Stade de France et souhaite le repositionnement de l'un au moins des puits de ventilation.

Il met également en garde la société du GPE sur la croissance démographique de sa ville plus importante qu'elle n'a été calculée, en indiquant qu'à son avis, la capacité des lignes 16 et 17 sont plus proches de celles de la ligne 14 avec 1000 voyageurs par train que celles qui ont été indiquées de 500 voyageurs par train.

3.8.4.4 – Commune de Saint-Ouen:

Affichages et autres mesures de communication prises par la ville :

L'affichage « légal » (affiche jaune format A2) était en place et visible en différents points de la ville ainsi qu'au Centre Administratif de la Mairie sur les panneaux administratifs.

Des affiches « Grand Paris Express » faisant mention de cette enquête et des 4 réunions publiques ont été apposées sur tous les accès à la Mairie et au Centre Administratif de la Mairie ainsi que sur les panneaux d'affichage administratif.

Des dépliants ont été mis à la disposition du public dans les présentoirs du Centre Administratif de la Mairie.

L'exposition, constituée de 4 panneaux, a été mise en place dans le hall d'accueil du Centre Administratif de la Mairie et le dossier mis à enquête publique était consultable dans un bureau situé au deuxième étage fléché tout à fait accessible. Le registre était déposé dans le bureau voisin, en l'absence du commissaire enquêteur, accessible par toute personne venue consulter le dossier.

Le journal municipal « Le Journal de Saint-Ouen-sur-Seine» du 13 octobre 2014 indiquait en première page le lancement de l'enquête publique par décision du Préfet de Région avec mention de la durée de l'enquête et des dates de permanences.

Le site internet de la Ville de Saint-Ouen-sur-Seine a également repris ces informations pendant le mois d'octobre.

Les permanences :

Le dossier et le registre sont restés à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans le bureau du deuxième étage avec un fléchage permettant aisément de s'y rendre. C'est dans ce local également que se sont tenues les 3 permanences de la semaine.

Le commissaire-enquêteur a pu vérifier lors de chaque permanence que le dossier était complet.

Les dates des permanences étaient le :

jeudi 16 octobre de 15h à 18h

le samedi 15 novembre de 9h à 12h

le lundi 24 novembre de 15h à 18h

4 observations ont été portées sur le registre.

Les permanences se sont déroulées sans incident.

Peu de public s'est présenté aux permanences.

Il a surtout fait part de son désir de faciliter la sortie de la future station vers le quartier des Docks en pleine expansion, de surveiller les abords de la gare, et de remettre en question le tracé de la ligne du Blanc Mesnil vers le Bourget Aéroport au lieu du Bourget RER ;

Entretien avec le maire :

Aucune demande d'entretien n'a été formulée par les élus de la commune.

3.9. – DEROULEMENT DES REUNIONS PUBLIQUES

Compte tenu de l'importance de l'opération et de la nécessité d'informer le plus possible le public en vue de recueillir ses observations, la commission a estimé, dès le début de sa réflexion qu'il était indispensable d'organiser des réunions publiques en les répartissant tout au long du tracé du projet.

Après contacts pris par le président de la commission auprès des maires qui se sont tous déclarés disponibles pour accueillir ces manifestations, il a été décidé de retenir 4 lieux de rencontre avec le public (La Courneuve, Noisy le Grand, Chelles, Sevran).

L'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête a donc officialisé ces dispositions et la publicité a pu en être faite immédiatement.

Les lieux et dates de ces réunions publiques sont rappelés ci-dessous :

COMMUNES	LIEU	ADRESSE	DATES	HORAIRE
LA COURNEUVE (93)	Salle des fêtes de l'Hôtel de ville	Avenue de la République	04/11/2014	20h00
NOISY LE GRAND (93)	Espace Michel SIMON	36 rue de la République	13/114/2014	20h00
CHELLES (77)	Centre culturel	Place des Martyrs de Chateaubriand	18/11/2014	20h00
SEVRAN (93)	Salle des fêtes	9 rue Gabriel Péri	20/11/2014	20h00

La Société du Grand Paris a pris en charge l'organisation de ces réunions en liaison avec les mairies et la commission d'enquête.

Les salles choisies présentaient à chaque fois des conditions d'accueil tout à fait satisfaisantes ; des expositions très complètes y étaient présentées.

Ces réunions étaient animées par un modérateur M. DUFOUR de « haut & clair communication ». Le président de la commission avait rencontré celui-ci le 2 septembre pour mettre au point le déroulé des réunions ; Son soucis était de s'assurer que le public pourrait y trouver une information complète de la part de la SGP et poser toutes les questions qui leur paraitraient opportunes. La commission estime que ces réunions ont répondu à cet

objectif, même si sans doute plus de personnes encore auraient souhaitées s'exprimer, mais il semble que tous les sujets ont pu être exprimés très librement.

Le déroulé des réunions était toujours le suivant :

- Accueil des participants par l'animateur/modérateur
- Mot d'accueil du maire de la commune
- Présentation par le modérateur de la tribune présidée par M. LINET président de la commission d'enquête. Y étaient présent M. YVIN président de la SGP ou M. BENSE membre du directoire, assistés de M. BENTOUTA, et des directeurs de projets MM PINDAT et DUCLAIROIR ou leurs adjoints.
- Introduction de la réunion par le Président de la commission pour rappeler les attentes de la commission
- Présentation du projet par les différents responsables de la SGP
- Echange avec le public
- Conclusions par le président de la SGP puis par le président de la commission.

Conformément aux prescriptions à l'article 7 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête des comptes rendus de ces réunions ont été adressés par courriers au maître d'ouvrage et au préfet (**pièces jointes 19 et 20**). Ces comptes rendus figurent ci-après en annexes N°3 à 6 au rapport d'enquête.

3.10. – RECUEIL DES REGISTRES

L'enquête publique s'est achevée comme prévu le 24 novembre 2014 à l'heure de fermeture des services dans chaque lieu d'enquête.

Afin de faciliter le regroupement des 19 registres d'enquête le président de la commission, en liaison avec la préfecture de la région d'Île de France, autorité organisatrice de l'enquête, a donné son accord pour que la Société du Grand Paris procède à celui-ci. Les registres ont ainsi pu être rassemblés à la préfecture de région dès le lendemain 25 novembre. Le président de la commission s'est rendu le 27 novembre au matin à la préfecture de région pour vérifier la régularité de cette phase, clore officiellement chaque registre et faire des copies de ces registres, préférant que les originaux restent en préfecture.

Le 28 novembre au matin, lors d'une réunion de la commission d'enquête, il a remis une copie de ces registres aux membres de la commission pour qu'ils en fassent l'analyse.

3.11. – PROCES VERBAL DE SYNTHESE

Conformément à l'arrêté d'ouverture d'enquête le procès-verbal de synthèse des observations recueillies a été remis au président de la Société du Grand Paris dans les 8 jours de la réception des registres par la commission soit le 4 décembre 2014 la lettre d'accompagnement de ce procès-verbal figure en **pièce jointe 15** au présent rapport d'enquête et le procès-verbal figure lui-même en pièce **annexe N°1** au rapport d'enquête ; La commission a estimé, en accord avec le maître d'ouvrage, qu'il serait opportun qu'elle produise une analyse plus détaillé des observations en formulant ses propres questions permettant à celui-ci de donner un avis circonstancié

Ce nouveau document a été remis le 12 décembre 2014 à l'ensemble des cadres de la Société du Grand Paris. Il a fait l'objet de commentaires détaillés de la part du président de la commission qui a répondu en outre aux questions des participants

A l'issue de cette remise M. YVIN a estimé, compte tenu de l'ampleur des thèmes évoqués, qu'il lui faudrait environ 4 semaines pour fournir son mémoire en réponse

Dès lors, le président de la commission d'enquête lui a indiqué qu'il demanderait au préfet de la région d'Île de France-préfet de Paris de reporter le rendu du rapport de la commission au 9 février 2015 estimant que la commission devrait disposer d'un minimum de 3 semaines pour établir ce rapport.; M. YVIN s'est déclaré favorable à ce report pour la qualité du travail de chacun**.**

3.12. – MEMOIRE EN REPONSE

Comme elle s'y était engagée la Société du Grand Paris a remis son mémoire en réponse le 19 janvier au cours d'une réunion à laquelle participaient le président de la commission et son suppléant Michel LAGUT. Les équipes de la SGP ont expliqué le contenu de leurs réponses thème par thème. Les représentants de la commission n'ont pas manqué d'évoquer plus précisément les sujets qu'elle avait repérés comme le positionnement de certains ouvrages annexes, les bruits et vibrations, ou encore les dégâts liés aux travaux, de façon à éclaircir ces thèmes. Ce mémoire figure en pièce jointe 16 au présent rapport

3.13. – DEPASSEMENT DU DELAI DE REMISE DU RAPPORT

Compte tenu de l'importance des observations faites par le public au cours de l'enquête, la commission et la SGP ont partagé l'idée que le délai de remise du rapport devait être prolongé pour permettre à la SGP de répondre dans les meilleures conditions au procès-verbal de la commission.

Le 12 décembre 2014 le président de la commission a adressé un courrier au préfet de la région d'île de France-préfet de Paris, autorité organisatrice de l'enquête pour solliciter le report de ce délai en application des articles L.123-15 et R.123-19 du code de l'environnement. Ce courrier figure en pièce jointe 17 au présent rapport.

Le président du tribunal administratif de Paris et le président du directoire de la SGP ont reçu copie de ce courrier.

Le préfet a donné son accord au président de la commission le 23 décembre 2014. Ce courrier figure en pièce jointe 18 au présent rapport d'enquête.

3.14. – REUNIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission d'enquête s'est réunie à 12 reprises, notamment :

Le 12 Août 2014 ; la première réunion de la commission a été en partie consacrée à la définition et à la répartition des tâches entre les commissaires enquêteurs ; le président en a profité pour rappeler les règles, notamment déontologiques qui s'imposent aux membres de la commission ;

Le 29 septembre 2014 ; les commissaires enquêteurs ont notamment paraphé les 38 registres d'enquête (2 par lieux d'enquête) ;

Le 3 novembre 2014 ; un point d'étape a été fait à la moitié de l'enquête pour faire un bilan des 3 premières semaines, confronter les perceptions de chacun sur le déroulement de l'enquête et préparer les réunions publiques ;

Le 17 novembre 2014 ; à une semaine de la fin de l'enquête, alors que les thèmes des observations exprimées étaient très perceptibles ; ceux-ci ont été arrêtés en vue de préparer le travail d'analyse dès la fin de l'enquête.

Le 28 novembre 2014 ; copies des registres ont été remis par le président aux membres et le planning de travail a été établi ;

Le 4 décembre 2014 ; a été finalisé le procès-verbal de synthèse des observations recueillies à l'enquête avant d'être remis au président de la Société du Grand Paris.

Le 26 janvier 2015 ; la réunion qui s'est tenue toute la journée a été un moment important du travail des commissaires enquêteurs pour débattre de la rédaction finale des appréciations de la commission et déterminer la nature des recommandations qui seraient faites.

Le 2 février 2015 ; a été finalisé le rapport définitif de la commission.

Le président de la commission a convoqué des réunions de travail intermédiaires qui se sont révélées indispensables pour harmoniser l'action de ses membres.

Fait à Paris le 02 février 2015

Marcel. LINET – Président



Michel LAGUT – Membre



Alain CHARLIAC – Membre



Annie LE FEUVRE – Membre



Pierre PONTHUS – Membre



4 - PIECES ANNEXES

PREAMBULE

Six annexes font parties intégrantes du présent rapport :

L'annexe N°1 constitue le procès-verbal de synthèse de l'ensemble des observations et courriers recueillis au cours de cette enquête reparties selon 13 thèmes et 6 sous-thèmes et remis au président du directoire de la Société du Grand Paris le 4 décembre 2014 ;

L'annexe N°2 est une analyse détaillée de ces mêmes observations et courriers accompagnée des questions de la commission d'enquête et remise et commentée au président de la Société du grand Paris le 12 décembre 2014.

L'annexe N°3 est le compte-rendu de la réunion publique du 4/11/2014 à La Courneuve

L'annexe N°4 est le compte-rendu de la réunion publique du 13/11/2014 à Noisy Le Grand

L'annexe N°5 est le compte-rendu de la réunion publique du 18/11/2014 à Chelles

L'annexe N°6 est le compte-rendu de la réunion publique du 20/11/2014 à Sevran

ANNEXE 1 –PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS

Dans cette étude la commission d'enquête a récapitulé l'ensemble des observations, courriers et pétitions recueillis au cours de l'enquête publique relative au projet de Ligne 16 : Noisy-Champs – St Denis Pleyel (Ligne Rouge), Ligne 17 : Le Bourget RER - St Denis Pleyel (Ligne Rouge), Ligne 14 : Mairie de St Ouen - St Denis Pleyel (Ligne Bleue) du Grand Paris Express recueillis dans les 16 communes et dans les 3 préfectures concernées

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnet	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres Problèmatiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
NOISY LE GRAND																										
1			LEPOIVRE	Information du passage du GPE Ligne 15 sous son terrain (Pacellaire)																						X
2			Anonyme	Pollution automobile - Activité tertiaire sur la ligne 15 - Demande le déplacement du Conseil de la SGP vers Clichy ou Sevran pour favoriser l'emploi									X													
3			DJOKO Emeric	Equipement des gares - Création d'un espace vélos dans les rames de métro - Prévoir des stations de 108m en prévision d'une augmentation de fréquentation des cette ligne - Conception des gares en vue de limiter les fraudes.	X							X										X	X				
4			Anonyme	Information trop floue et services injoignable par rtéléphone - Ouverture le samedi											X											

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres Problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
5			Groupe PS M. JAUTEE	La ligne 16 complétera l'offre de transport rapide et moderne et s'inscrit parfaitement dans le développement économique et urbain de la ville																				X		
6			Délibération du CM N°14/204 du 19/11/14	Avis favorable sous réserve de l'interopérabilité entre les ligne 15 sud et 15 nord soit en gare de Noisy-Champs - que les trx des gares 11-15 et 16 se fassent en concomitance - que les moyens techniques soient mis en œuvre pour permettre la création en souterrain d'un nombre de places de stationnement conséquent pour mpermettre l'acueil des usagers du GPE, - que l'implantation d'un site de remisage de la ligne 11 ne se fasse pas sur son territoire - que la charge des ouvrages rendu nécessaires par la réalisation du GPE ne reviennent pas aux collectivités locales								X										X		X		X		

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication-Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
7			Europe écologie les verts	Avis favorable sous réserve de l'interopérabilité entre les ligne 15 sud et 15 nord soit en gare de Champigny - Le plus grand soing doit être apporté à la connexions des autres modes de mobilité - Demande la création de parking à vélos sécurisés - Et une adéquation fine du parc de stationnement,								X											X		X		
CHAMPS SUR MARNE																										
	1		M, PECQUERY	S'inquiete des désordres possible sur son pavillon son térrain est sujet au gonflement retrait des argiles					X																		
	2		M. Mme DEMASSE	Stationnement autour des gares								X										X				
	3		Mme. Vandame	S'inquiète à propos de l'évacuation des déblais, circulation des camions quid des chaussées																						
	4		M. DRIEUX	Traification unique voire gratuite - Liaison de rabatement vers les gares plus important								X									X					
1			BOUZANNE	Concomitance des travaux lignes 15 et 16				X		X																
2			BENEVENT	Ligne 11																						X
3			HAESLER	Nuisances sonore, chantier, indemnisation, revente du bien				X	X	X				X												

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6				
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
4			GTACP de Marne et Chantereine M. THILL	Interrogations sur les caractéristiques de base du projet, environnement de la gare de Chelles et l'avenir des quartiers concernés - et sur les etudes d'impact et le traitement des risques, sur la réalisation des travaux et les mesures d'accompagnement prises,	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X				X				X				
GOURNAY SUR MARNE																										
	1		M. PLOTON	Quid de la revente des biens suite aux travaux de la SGP										X												
	2		M. MERCIER	Quid du Stationnement engendré par l'affluence supplémentaire de voyageurs																		X				
	3		M. RICAUD	Nuisances sonores et vibratoires				X	X	X																
1			Mme PROVOST	Tracé de la ligne sous chaussée plutôt que sous les habitations, demande d'approfondir le tunnel audelà de 30m pour limiter les nuisances sonores et vibratoires voire le choix du tracé "etude d'impact page 83 fig 3,4,9		X			X															X			
2			M. PAGIS	Nuisances sonores et vibratoires approfondissement du tunnel		X			X																		
3			M. PROVOST	Tracé de la ligne par Puits 73, rue des Mimosas, Place Churchill et av Gal Leclerc		X																	X				
4			G. ROSSAT	Nuisances vibratoires en phase travaux et d'exploitation, approfondissement du tunnel				X	X																		

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
5			Anonyme	Manque de précision dans les schémas et cartes du tracé													X								
6			Anonyme	Nuisance sonores et vibratoires				X	X																
7			M. KRANTZ	Indemnisation																					X
8			M. MERCIER	Tracé ligne, orientation gare de Noisy, pollution de l'air à proximité des ouvrages annexes	X	X					X														
9			M. FRICQUET	Tracé et profondeur du tunnel, nuisance en exploitation		X			X																
10			M. DEBOUT	Nuisances en phase travaux et exploitation Impact sur les batiments				X	X																
11			M. MOYSAN	Nuisances en phase travaux et exploitation Impact sur les batiments, Valeur du bien après travaux				X	X					X											
12			M. RIDOLLIER	Nuisances en phase travaux et exploitation Impact sur les batiments				X	X																
13			M. DESERMANT	Nuisances en phase travaux et exploitation Impact sur les batiments				X	X															X	
14			M. DEMETS	Nuisance en phase travaux – Pollution				X		X	X														

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6					
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
15			M. LOISEAU	Tracé de la ligne de Noisy à Chelles et gare dans le triage - Economiquement opération déraisonnable - Faire fonctionner correctement ce qui existe déjà.	X	X																				
16			M BOURNOT	Demande l'application de la loi N° 93-1418 du 31/12/93 et de son décret d'application N° 94-1159 du 26/12/94 en prévoyant les mesures nécessaires à la protection des personnes lorsque les travaux sont proches d'écoles et de centres de loisirs - Et des biens concernant les pollutions physiques sonores et vibratoires sur l'emprise de la SGP en prévoyant dans tout le faiseau un état des lieux de chaque propriété - Voire la possibilité de placement de la grille de ventilation de l'ouvrage du terrain de boule sur l'emprise du parking de la poste,			X	X	X	X				X												
17			M. FEMONT	Demande que la SGP prenne contact avant avant travaux sa maison ayant la particularité d'être construite sur un lit de graviers sans fondations											X											
18			Anonyme	Grace au GPE le déplacementn inter-banlieu sera facilité																				X		

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
19			M. DAIRE	Contre la déterioration de EBC du centre ville (Terrain de boules) et déclassement de cette zone alors que l'article L130-1 du CU ne l'autorise pas,												X										
20			M. SCHELGEL Maire de Gournay sur Marne	Demande un état des lieux à la parcelle pour chacun des propriétaire impacté par la tracé selon une procédure contradictoire - Impact paysagé au niveau des ouvrages annexes ainsi que des nuisances sonores générées.					X		X				X									X		
CHELLES																										
1			M. DECURY	Sorties de gare vers le centre ville									X													
2			M. DHOTE	Emplacement exact du puits rue Victor Hogo			X																			
3			Mme. LAFABREGUE	Demande le changement du système des voies de chantier, circulation des camions de déblais lors des travaux						X	X												X			
	1		M. LE GUEN	Nuissances sonores du au chantier						X																
	2		M. MIATTI	Accéssibilité aux PMR								X														
	3		M. POTIER	Nuissances sonores pendant les travaux				X																		
	4		M. BELINE	Nuisances chantiers						X																
	5		M. CHERON	Pourquoi pas la gare dans l'ancienne gare de triage	X																					

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
	6		M. DELIGNY	Une sortie Gare directe vers le centre ville								X														
	7		M, MILLARD	Une rocade en banlieu enfin…																			X			
4			Anonyme	Nuissances sonores au niveau des puits			X		X																	
5			MARIEY	Déplacement de la gare sur l'Aulnoy	X						X											X		X		
6			GAYAUD	Souhaite que le tunnel ne passe pas sous sa maison		X																				
7			DESTHUILLIERS	Dédomagement du tréfond - Nuisances sonores		X			X					X													
8			M. POTIER	souhaite connaitre au plus vite la situation de sa maison eu égard à une acquisition éventuelle										X													

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
9			M. DESTHUILLIERS	Quelles garanties offre la SGP pour remédier aux désordres à venir concernant la stabilité d'un immeuble dans l'axe du projet - si elle existe sera-t-elle decennale ou trentenaire - Sera-t-il fait des relevés contadictoiresd'altimetrie pour décéler les mouvement de terrain et des immeubles - Demande de rencontrer un ingénieur acousticien afin d'obtenir des garanties sur la non prolifération des bruits en periode d'exploitation - Achat du tréfond à partir de quelle cote NGF - Restera-t-il la possibilité de construire sur pieux audessus du metro.					X					X	X												X
10			Mme EVEN	Demande à être informe des nuisances en phase d'exploitation - Etat des lieux et dédommagement prévu - Durée des travaux - Précision du tracé,		X								X	X											
11			LEFORT	Demande si les variantes sont définitivement abandonnées		X																				
12			Anonyme	Quels recours et dédommagement si dégradation de l'habitat pendant et après les travaux										X												
13			M. LIENART	Inventaire des points d'eau incomplet - Exploitation industrielle de la source Chantereine																						X

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6					
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
14			Mme. MAZEL	Terminus de la ligne 15 et début de la ligne 16 à la gare de Chelles - Correspondance courte en gare de Noisy - Possibilité d'allongement de la gare pour des trains de 6 voitures - Contre l'augmentation du pouvoir de stationnement - Choix d'un gestionnaire français voire Parisien (RATP)	X																			X		X
15			Anonyme	Gènes pendant les travaux - concertation permanente				X							X											
16			M. FOLLET (SAGE)	Stationnement à revoir - Demande de déplacement de l'emprise Gare - Possibilité de nuisances Chantier ,	X					X														X		
17			M. Mme MEILLET	Demande le déplacement de la gare de Chelles et le tracé de la ligne sur un autre endroit que sur leur patrimoine foncier	X	X																				
18			Assos ADEQUA	S'inquête du transport des déchets issus de la gare de Montfermeil et de son transit par Chelles - Elle se focalise sur le développement économique qui semble oublié - et demande iune étude complémentaire pour que le changement de ligne se fasse à Chelles plutôt qu'a Noisy - S'inquête également sur l'importance des rampes que devront escalader les trains,		X				X			X		X									X		

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
19			M. JOLY	Mécontentement sur la propreté des trotoirs laissée après des travaux préliminaire de forage de reconnaissance,																						X
20			Mme GOUVERNEUR	Scandalisée des démolition rue Chilperic - Demande le relogement avec les même conditions - Propose de déplacer la gare sur la gare de triage-	X																					
21			M. HABIB	Tracé définitif du tracé - Nuisances - Circulation - Stationnement -Doute sur l'utilité de ce tronçon,		X		X	X	X																
22			M. FEVRE	Demande: le réaménagement de la totalité des espaces verts - de fixer des objectifs sonores contraignants pourn les puits et équipement proches des zone de calmes et/ou espaces verts et de créer des écrans végétalisés pour cacher les instalations du GPE - Constate et regrete que dans le dossier il est fait mentionde plusieurs points limites tel que Les rampe aux masimum de ce que peut supporter le matériel – Occupation de 4 voyageurs au M² - limite à l'augmentation de fréquebnce par lexistence du tronc commun 16/17 - limite de 800m entre puits d'évacuation qui lui semble trop longue – Qualité des instalations de secours sous dimentionnées			X				X	X															

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
23			M. BOURGEOIS	S'inquiète sur une demande de permis de construire sur les parcelles N° 541/539/533 pour un ensemble immobilié rue Etienne Bourgeois qui serait édifié sur micros pieux d'une quinzaine de mettres de profondeur dont le tunnel pourrait impacter par des nuisances sonores ou autres.																						
24			M. Mme SEYROUX	Désire être contracté dès le début des travaux et demande l'emplacement exact du puits rue Victor Hugo			X																		
25			M. BOSC	A Quand les tracés définitif - Des expropriations sont elles prévues au Sud de la ligne SNCF - Les localisations des puits sont-elles définitives - Nuisances en travaux et en exploitation - Impacts environnementaux - Risques pour les maisons au dessus du tube - Concertations à l'avancement du chantier,		X	X	X	X	X	X				X										

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
26			M. MARIETTE et M. BOYER	A Quand les tracés définitifs - Y aura-t-il des référés préventifs et référés constat pour les zones considérées comme non sensibles – Auprès de quels organismes pourront être envoyés les recours possibles - La Zone d'urbanisme dans un rayon de 400m sera gérée par la SGP est-ce que la population Chelloise sera consultée - Le parc du souvenir sera impacté par les travaux quelles compensations de remise en état sont prévues,		X					X				X												
27			M. DESTHUILLIERS	Nuisances sonores et vibratoires, quelles conséquences pour une cave à vin et son contenu - demande l'avis d'un expert eucologue,					X																		
28			**Mme. DUPONT**	**Quelles garanties offre la SGP pour remédier aux désordres à venir concernant la stabilité d'un immbl dans l'axe du projet - si elle existe sera-t-elle décennale ou trentenaire - Sera-t-il fait des relevés contadicto-iresd'altimetrie pour décéler les mouvements de terrain et des immeu - Demande de rencontrer un ing. acousticien afin d'obtenir des garanties sur la non prolifération des bruits en période d'exploitation - Achat du tréfonds à partir de quelle cote NGF - Restera-t-il la possibilité de construire sur pieux au-dessus**					**X**						**X**												

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
29			Mme. SCHNEIDER	I nformation et accéssibilité aux Sourds et Mal voyants											X											X
30			ARQPR	Le public Chellois sera -t-il consulté et pourra-t-il donner son avis sur les décisions de la SGP en ce qui concerne l'urbanisme dans les 400m en abscence de CDT - Les permis de construire délivré seront-ils valable après le tracé définitif - existera-t-il des servitudes sur les terrains situés au dessus du tracé - Information du public concernant l''avancement des travaux - Organisme centralisateur des réclamations potentielles sur le bruit, odeurs et circulatoires - Y aura-t-il a Chelles une personne référente clairement identifiée et relation avec la SGP et le public Chellois, - demande d'unétat des lieux préliminaire										X	X												X
31			BAUDET	Pose une question sur le matériel et engins utilisés : fera-t-il travailler les entreprises françaises																						X

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6					
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
32			Mme ZANGA	Quand le tracé definitif sera connu - quand les travaux commencent sur l'avenue G Nast quand se termineront-ils - quels jours et quelles heures pour les trx - Incidence des travaux sur les pavillons – Ou seront déposé les deblais quel plan de circulationn prévu - réparation des chaussées après trx - ou seront situés les centrales à béton et ou seront les atreliers de maintenance,	X		X			X																	
33			AUT - FNAUT Ile de France	Interconnexion ferroviaire entre les réseaux existants et le GPE - Interconnexion multimodale des la gare St Denis Pleyel - Emplacement de la Gare à l'est du faisseau ferroviaire - Correspondance avec les lignes D et H - Interconnexions entre les differentes lignes de la Gare de St Denis Pleyel,	X							X															
MONTFERMEIL																											
1			Annonyme	une très bonne chose																				X		
2			Annonyme	indispensable de désenclaver - bravo !																				X		

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
3			Association IDFE environnement	déplore que la ligne 15 ne soit achevée qu'en 2015, regrette que la ligne 15 ne soit pas faite sous le mode d'un tramway qui aurait couté moins cher, conteste le tracé de la ligne 17 dont le Tracé et le creusement est amorcé au Bourget, propose une modification dans l'emplacement de la gare de St Denis, demande que tous les quais des gares puissent accueillir des trains de 2 fois 4 voitures soit 144 métres, évacuation des déblais par voie fluviale afin de limiter la circulation des camions, desire connaitre où se fera la frabrication des voussoirs et leur acheminement par voie d'eau, demande que la gare de clichy-montfermeil soit positionnée plus loin de la forêt de Bondy, nécessité pour les villes ayant des puits de ventilation d'élaborer un PPRI, pour les bruits, mettre des aménagement pour les puits de ventilation, choix du béton sur lequel seront posés les rails,	X		X	X	X	X	X		X											X			X

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
4			Environnement 93 union des associations d'environnement de seine saint denis	demande prolongement du T4 de bondy a Noisy, contre le CDG express, mettre la ligne 16 sur tramway, supprimer l'aéroport du Bourget et créer une ligne de Bus BHNS d'Aulnay à Villiers le Bel. Déplacement de la gare de Clichy afin de l'éloigner de la forêt de Bondy, nécessité de clarifier le rôle de la SGP dans le cadre de l'aménagement des 800 mètres autour des nouvelles gares. Penses que les réunions publiques n'ont pas rempli leur missions, car donnait trop la parole aux élus, est joint en annexe le communiqué de presse de la SGP concernant l'opération "CRETEIL"	X								X		X			X					X			X
5			Communauté d'agglo Clichy-Montfermeil	exprime son accord sur le GPE, mais soulève 3 points qui n'ont pas reçu de réponse positive : 1- le dimensionnement des quais qui devrait atteindre 108 mètres, 2- création d'un second accès directement depuis la station Romain Rolland du T4 vers les quais du métro (en souterrain) 3 - création d'un parking d'au moins 300 places. Emet par ailleurs 2 points de vigilance 1- amenagement autour de la gare 2- les travaux de la gare ne doivent pas géner les riverains.				X		X	X		X									X		X		

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6					
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
6			Martine S	demande un grand parking gratuit, la protection des lieux comme la forêt de Bondy, les églises, musées, sur la tarification avoir un titre de transport unique valable sur les différents mode de transport, prévoir aussi un parking "Vélo" et des pistes cyclables, et de pouvoir transporter les vélos dans le métro.							X									X	X		X		
7			Environnement Dhuis et Marne	demande que soient précisés les impacts liés au projet de construction de la gare et les mesures de compensation d'espaces naturels, demande des engagements fermes garantissant la protection de toutes urbanisation de la Dhuis et de la partie de la forêt de Bondy située à proximité. pour lezs puits techniques, demande quelles seront les mesures de compensation pour la consomation d'espaces naturels.			X				X		X											X		
8			J. BIDAUX	Avis très favorable																				X		
9			M. HENRIET	habitant à 120 mètres d'un puits de ventilasion se pose la question du bruit… et quel en sera le niveau sonore																				X		

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
10			Rénovation Urbaine	soins particuliers apportés à l'aménagement des alentours de la Gare de Clichy-Montfermeil, demande l'implantation d'un parking d'au moins 300 places ainsi qu'un soins tout particulier a apporter en phase chantier afin de contraindre au minimum les riverains.				X		X			X									X		X		
CLICHY SOUS BOIS																										
				AUCUNE OBSERVATIONS																						
LIVRY GARGAN																										
1			ORDON	Signale la présence d'immeuble de grande hauteur construits sur des pieux au 8 rue du Pressoir à LIVRY GARGAN		X																			X	
2			Annonyme	Contre le projet de tracé car passe sous des propriétés privées																				X	
3			Annonyme	contre car présence d'argile quid des vibrations liées aux passages des trains, tracé passe sous une école primaire		X			X															X	
4			Annonyme	ligne passe sous des habitations et des ecoles qui va payer l'entretien des rails ?		X												X							

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
5			A. MAGNE	La ville de Livry Gargan est la grande oubliée par les transports en commun, pas de gare à Livry, le T4 fait pour clichy et Montfermeil, et le Tzen sur la RN3 ne vient même pas à Gargan, de plus aucun parking prévu dans les nouvelles gares,	X							X										X				X
6			S. PAULY	idem observation précédente	X							X										X				X
7			Anonyme	des réserves compte tenu des travaux en sous sol avec quelles conséquences sur les immeubles, il aurait fallu présenter des plans plus précis.	X			X		X								X								
8			G BERNARD	une gare aurait du être prévue à Livry Gargan ce qui aurait désenclavé le secteur, et même les nouvelles dessertes de bus qui seront mises en place ne pourront pas rendre le même service qu'une gare.	X																					
9			G. REY et N. ALIBAUD	Résidants du 5-7 rue Eugène Massé, avec sortie du parking Allée des Bosquets souahiteraient connaitre l'emplacement du puits prévu dans le secteur.			X																			
SEVRAN																										
1			RODRIGUES Chrisitane	le tracé passerait sous sa maison et un puits de sécuité est prévu dans le secteur, demande quand elle sera informée ?		X									X											

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
2			PIATEK Stanislas	S'inquiête des nuisance sonores et vibratoires et des concéquenses sur sa maison - profondeur du tunnel		X		X	X																
3			FROMENT Agnès	S'inquiête des nuisance sonores et vibratoires et des concéquenses sur sa maison - profondeur du tunnel		X		X	X																	
4			FROMENT Agnès	Contre le projet tant que le RER B ne fonctionnera pas correctement																					X	X
5			HEBERT Jean-Pierre	S'inquiete du plan de circulation pendant les travaux				X																		
6			Anonyme	mention Bien pour la procédure																			X			
7			ESCOLA Gilbert	Circulation des bus et auto, positionnement du stationnement, propose une altérnative au plan de circulation actuel	X							X										X				
8			GUENE Alain	Positionnement de la gare de Sevran - Propose de la déplacer à proximité du "Pont Ballanger	X							X										X	X			
9			RONDEAU Michel	Amélioration des réseaux existants - Création d'un SMI à Mitry-Mory - Contre le CDG express - etablir un tarif unique pour tous les transports d'Ile de France - Création d'activités - Concertation plus prise en compte - Transport des déblais par voies ferrées,				X		X					X						X					X
10			WENTZEL Bernard	Conteste l'accès dans le Bois des Sœurs - et propose de faire cet accès sur la "corne libre " - Nuisance du chantier vis-à-vis des chaussées,	X					X	X												X		X	

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
11			S, GUYON	I mpact lors de la construcion de la gare de Sevran Livry sur la circulation du RER B				X																		
12			A, DANCOISNE	non au logements sociaux, demande plus d'entreprises et des infrastrucutes supplémentaires pour faire face à l'augmentation de la population.									X													X
13			D, DELASALLE	non aux logements sociaux, demande plus d'entreprises et des infrastructures supplémentaires pour faire face à l'augmentation de la population.									X													X
14			Anonyme	non logement sociaux, plus d'emplois, non hausse d'impots, amélioration RER B									X													X
15			R, PECHBERTY	Plus de logement sociaux									X													X
16			M Mme RENOULT	contre implantation d'un batiment coté parc des sœurs souhaitent seulement un accès type métro	X						X	X														

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
17			Anonyme	Pour mise en place d'ascenseur et contre accès coté parc des sœurs - crainte de nuisances sonores	X						X	X														
18			Mme GROUX	opposée sortie parc des sœurs, amplitude des circulations des camions, installer dans la gare existante des rampes pour handicapés, passage élargi pour les bagages poussettes…	X					X																X
19			M. Mme RENOULT	contre accès parc des sœurs, à mettre ailleurs	X																		X			
20			A. FROMENT	non aux logements, oui aux emplois, pourquoi des puits d'aération en zone Rouge classée dangereuse sur le Bourget ?			X						X													
21			Mme FIGONI	Tracé peut-il être modifié ? Les phénomènes vibratoires seront-ils nuls lors des travaux et lors de la mise en service, absence d'enquête sur les déplacements, d'où sortent les estimations ?		X		X	X																	
22			C. CHAUVET	Profil du tunnel à l'approche de Sevran pas assez précise, se pose des questions sur les rampes… évacuation des gravats préciser quel type de camions. Nuisances		X				X																

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
23			M. Mme BENE	évacuation des gravats par train, pas par camion, plan de circulation, demande mise en place comité de suivi, problème liés au RER B				X		X					X										
24			M. PATRY	contre accès parc des sœurs, évacuation des gravats par train, contre CGD Express, méliorer le RER B, aménagement autour des gares .	X			X		X			X													
27			S. GATIGNON	chantiers ne doivent pas nuire aux usagers du RER B, mettre en place une information spécifique à destination des riverains, favoriser l'embauche locale pour réalisation des travaux.						X					X									X		
AULNAY SOUS BOIS																										
1			C. LEFEVRE	1/ le plan du tracé n'est pas assez détaillé 2/ la fragilité du sous-sol (gypse) est-elle prise en compte ? 3/ prolongement dans le Val-d'Oise ? 4/ indemnisations pour les nuisances (phoniques)					X		X							X								
2			Anomyme	N'a pas l'intention de quiter sa maison malgré le passage d'un promoteur acheteur de son bien																						X
3			Anomyme	S'inquiète de l'impact des travaux du GPE sur son batiment																						

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
4			M. SUAUDEAU	Proposition de liaison de la ligne 16 de la gare de Blanc Mesnil à la Gare de La Courneuve en passant par la gare de Le Bourget aéroport - Suppréssion de la Gare "Triangle de Gonesse" sur la ligne 17 - Qui n'apporte pas de réduction du trafic aérien, qui consomme des espaces agricoles, qui n'apporte pas d'emploi, et n'apporte pas d'amélioration du trafic automobile,		X																				X
25			G. GRATACAP	référés préventifs sur les batis et niveau sonores auprès des gares ?					X					X												
26			Anonyme	propose des arrêts de Bus …																						X
5			M. CUZON	Conteste la nécessité des gares du Blanc Mesnil et de La Courneuve - Conteste la nécessité de construction de logements au travers des CDT et la consomation d'espaces naturels et agricoles - Demande l'amélioration du RER B et la suppréssion des gares d'Europa City et de la modification de la trajectoire de la 16 par Aulnay pour économiser 600 000 millions d'€uros,	X	X							X													

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes												13						AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
6			M. DESESQUELLE	Exélente présentation du sujet - Tracé présenté OK - Pas d'impact sur l'environnement niveau Aulnay																			X		
7			Sauvons nos Pavillons	Risques sanitaires liés à l'entreposage de matieres toxiques auprès des gares de Blanc-mesnil, Drancy et Le Bourget - L'urbanisation dans les 800m autour des gares incompatible avec les risques sanitaires - Impacts sur le parc J; Duclos - Sécurisation des gares - Plan d'intervention en cas d'inondation des gares,							X		X													
8			Collectif pour le triangle de Gonesse	Demande la modification du tracé de la ligne 16 de Sevran-Beaudottes par Aulnay Europe Le Blanc Mesnil, Le Bourget Aéroport, Le Bourget RER B et La Courneuve six routes,																					
9			Anonyme	Dépollution du quartier du Baillet à Drancy - Réduction des périmètres de protection après cette dépollution,																					X

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
BLANC MESNIL																										
		1	CORIGAT	soulève le problème du projet d'implantation de la gare du Bourget à proximité de la gare de triage qui accueille le transport de matières dangereuses et toxiques (déchets nucléaires et chlore) Est joint le porter à connaissance.	X								X											X		
2			J. ATTARD	suggestion de modifier le tronçon en proposant "Le Bourget Aéroport" à "Le Blanc-Mesnil et relier ainsi plus directement la ligne 17. Une proposition de tracé est jointe.		X																		X	X		
3			Mme CARPICO	Les risques d'inondation ont-ils été pris en compte							X																

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
4			Mme RUSSO	Sécurité dans les gares - Les risque de la gare de triage ont-ils été pris en compte - Prix du foncier en baisse peut-être une aubaine pour les investisseurs - y aura-t-il des expropriations -										X												
5			M. et Mmme RUSSO	Sécurité dans les gares - Les risque de la gare de triage ont-ils été pris en compte - Prix du foncier en baisse peut-être une aubaine pour les investisseurs - y aura-t-il des expropriations -										X												
LE BOURGET																										
1			P. LE MEN	impact des vibrations. Activité d'enregistrement de musique classique. Remise en cause éventuelle de son activité et de ses investissements.						X		X														
2			J.J ABECASSIS	habitant sur le tracé, se pose le problème des nuisances sonores et autres						X		X														
3			Anonyme	traitement des transports de produits chimiques																						X
4			M. DZALBA LYNDIS	Prpose de rallonger la ligne 7 jusqu'au Bourget pour minimiser les trx																						X

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6					
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
5			M. ROBERT	Propose de rallonger la ligne 7 jusqu'au Musée de l'air																						X
6			Conseil municipal de "Le Bourget"	Emet un avis favorable sous réserve de veiller à la qualité des correspondances entre les différentyes lignes de transport en commun, de réaliser une gare emblematique au Bourget permettant la réalisatuion d'une opération d'ensemble de pôle d'échange, - demande à SGP d'apporter des précisions quant à la réalisation des travaux et à l'évacuation des déblais, ainsi que la nature et les contraintes et des ouvrages réalisés,						X		X										X				
7			Blanc Mesnil Ecologie	Demande la prise en compte de "l'Energie grise" nécessaire à la construction des infrastructures et du matériel roulant - De l'embouteillage de la circulation durant les trx - de l'impact climatique pendant et après les trx - les concéquences environnementales des lieux de dépots des déblais - La totale garanties des nappes phréatiques - La garantie des batis - La qualité de l'air dans le métro - et la préservation des terres cultivables, - Sécurité des personnes suite au porté à connaissance du préfet du 22/04/2013 concernant la zone dangereuse autour des gares de Drancy-Le Bourget - Le Blanc Mesnil,				X	X		X														

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
8			M. CABANEL	La construction de la gare est en contradiction avec le porté à connaissance du préfet du 22/04/2013 concernant la zone dangereuse autour des gares de Drancy-Le Bourget - Le Blanc Mesnil - En plus du danger cela porte préjudice à la valeur de mon patrimoine,									X													
9			Trac CORIGAT	Tract accompane de 12 signatures - Soulève le problème du projet d'implantation de la gare du Bourget à proximité de la gare de triage qui accueille le transport de matières dangereuses et toxiques (déchets nucléaires et chlore) Est joint le porter à connaissance.	X								X											X		
10			Anonyme	Dénonce une construction immobilière dans la zone des 620m autour des gares Drancy- Le Bourget - Le Blanc-Mesnil - suite au porté à connaissance du Préfet en 2013 et déplore la dévaluation du foncier										X												

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6					
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
LA COURNEUVE																										
1			M. Stephane Raffara	Le passage de la rivière le CROULT (canalisé en 1957) a-t-il été pris en considération notamment sous l'avenue Henri Barbusse ? Le travail du tunnelier se fera-t-il le week-end et les jours fériés ? Comment limiter les nuisances sonores lors du passage du métro en dessous des maisons		X			X						X												
2			Mme. Le Grill	a-t-on tenu compte de la rivière souterraine ?							X															
3			Mme. Chantal Gouard	L a rivière souterraine CROULT passe en dessous du jardin de ma résidence. A-t-on pris en considération son tracé ? A-t-on prévu des toilettes dans les gares ? Seront-elles payantes ?							X											X				

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
4			Mme Nelly Raffara	quelle incidence sur le droit de construire dans mon enclos une fois le projet mis en place ? Ne souhaite pas l'évacuation des déchets par l'avenue Henri Barbusse par le pont entre la rue Louise et l'avenue Henri Barbusse, car trop de bruit et de vibrations déjà maintenant ? quid du rajout de circulation autour des gares ? parkings supplémentaires aux abords de la gare sécurisés et avec badges d'accès ? caméras de surveillance autour des gares ? WC et magasins dans la gare ou autour ? tarif unique pour le grand Paris ? guichets billets réparables instantanément en cas de panne ? augmentation des couts si retard ?						X				X													
5			M. Marelar	taxes d'habitation et taxes foncières vont-elles augmenter dans les années à venir ? De quel ordre de grandeur ? Refuse le projet car pas d'utilité de me déplacer avec cetype de ligne																				X	X

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
6			Mme Le GRILL	Réduire la fraude de certains usagers - Taxes foncières réduites si meilleur contrôle des tickets achetés ? Quelle sécurité autour de la future Gare La Courneuve six routes ? Toilettes payantes dans les gares ?																						X
7			Mme. Chantal Gouard	Problème de trefond ? - Problème de vibration et de stabilité des immeubles - Sécurité aux abords des gares - Impact sur les taxes foncières et locales																						X
		1	Maire d'Ezanville	Arrêt transilien ligne H en gare de St Denis Stade de France et correspondance via une passerelle avec St Denis Pleyel du SGP								X												X		
DRANCY																										
1			M. TRIBAUDOT	S'étonne de la non information aux populations des dangers que représente la gare de triage en terme de constructibilité, alors que le porté à connaissance du prefet en interdit la construction - S'interroge sur les manques de moyens qu'ont les services de secours et sur le manque d'information à la population											X											

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
2			Comité des usagers du RER B	Reste dubitatif quant à l'utilité et à la destination de la ligne 16 pour la désaturation des lignes existantes								X													
AUBERVILLIERS																										
				AUCUNE OBSERVATION																						
SAINT DENIS																										
1			M. Alain Masson	accessibilité aux voitures des résidents ; est-il prévu des places à tarif réduit ? Peut-on élargir les rues d'accès à la future gare (rue Pleyel, rue du Docteur Finot, boulevard d'Ornano) ? les nuisances sonores et vibrations de la ligne 14 seront-elles aussi importantes que celles de la ligne 13 actuellement, notammement au niveau du Boulevard Anatole France ? - voir réponse RATP du 16/04/2014 –					X			X										X					

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	Autres problématiques	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba		Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
2			Mme Françoise Amestoy	le stationnement en surface et en sous-sol sera-t-il à tarif réduit pour les résidents ? la circulation alternative des vélos sera-t-elle effective au voisinage des gares ? Avec panneaux et marquage au sol ? Existera-t-il des parkings à vélo près de la gare ? pollution de l'air : peut-on éviter l'accès à la A86 qui développerait le traffic voiture ? Peut-on limiter la vitesse de la circulation à 30 km/heure sachant que près de la gare il y a beaucoup d'écoles et que cela réduirait la pollution et augmenterait la sécurité ... Il faut alonger le parcours des trams vers Paris				X		X		X										X				
3			Mme AIT AOUDA	Demande la déviation de la ligne pour qu'elle ne passe pas sous son immeuble 21 Bd Ornano St Denis		X																					
4			Mme VANDENBRUSSCHE	Demande qu'il y ait des ilôts piétonniersdans les rues Sorin-Renouillières et Tunisà cause de l'augmentation du trafic engendré par de St Denis Pleyel									X														

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
		1	Maire de St Denis	Respect des calendriers annoncés pour la ligne 14 - S'inquiète de remontée des références foncières des zones libérée après travaux et demande que ces tarrains soit rétrocédé à la collectivité de St Denis - Demande le franchissement des voies ferrée sous forme d'une "gare pont" habité, - Prolongement du T8 - Création d'un arrêt de la ligne 11 à St Denis Stade de France - Affiner la position des ouvrages pour un impact minimal - Déplacement du puits OA631 à l'ouest de la gare Pleyel dans le square des Acobates vers la parcelle cirque/ base arière des médiathèques - l'impact des surfaces et la période de travaux des puits OA 332 et 334 et de minimiser l'impact sur la circulation - quantifier le tonnage des déblais à évacuer par camions et voie d'eau,			X			X		X	X													X		

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
SAINT OUEN																										
1			M. Gérard CHABOT	**Propose la gestion unique pour tout le GPE - la gestion des automates distributeurs de billets, dépannage dans l'heure. Les prévisons de trafic doivent tenir compte l'augmentation démographique - Prévoir dès maintenant l'allongement des quais en prévision d'une augmentation des usagers - Ne pas omettre l'entretien la modernisation et le prolongement du réseau actuel,**																		X	X				
2			Mme. Claude Austerlitz	*Peut-on prévoir une sortie de la ligne 14 vers le quartier des Docks qui se développe ?*								X														
3			Mme Sanchez	*comment assurer la sécurité autour de la zone de la gare St-Denis Pleyel ? Quels chemins pour l'évacuation des déchets ? Sécurité des piétons avec pistes cyclables autour gare ? Sur parcelle 227 à Saint Ouen où sera implantée un puits SGP planter des arbres pour lutter contre la pollution de l'air... installer commerces de bouche autour de la gare car actuellement commerces inexistants ...installer toilettes dans les gares ...commerces accessibles sans tickets de transport ...*			X				X		X										X				

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
4			M. Cottin-Gautier	souhaite tracé ligne 16 passant par Le Blanc-Mesnil puis Le Bourget Aéroport et Le Bourget RER : gain de 1,5 km de tunnel (car pas de ligne 16 entre le Blanc-Mesnil et Le Bourget) et déplacement entonnement ligne 17 de le Bourget RER à Le Bourget Aéroport ; permettre l'augmentation de la longueur des quais des gares ligne 16 pour Saint Denis Pleyel, La Courneuve et Le Bourget RER, en ayant un tracé de ligne rectiligne à l'approche de ces 3 gares. Se gharder la possibilité d'utiliser des trains six voitures entre ces trronçons et de faire des gares de 108m à St Denis pleyel et La couirneuve six routes	X	X						X												X			
COURRIERS RECUS EN PREFECTURES																										
		1	Mme SANCHI	Ce projet est une très bonne chose pour les habitants de proximité																				X		
		2	Maire de Bouffémont	interconnecter la ligne H avec le GPE par la création d'un arrêt en gare de Saint'Denis Pleyel								X														

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
		3	anonyme	quai de 54 m au lieu de 108 m sur la ligne 15: problème en cas de grosse affluence; fusionner la ligne 16 et 17 compte tenu du centre de maintenance unique à Aulnay; Qu'est ce qui est prévu pour revaloriser le Quartier des Beaudottes qui ne trouve pas sa solution en construisant des logements sociaux; profondeur du tunnelier à Sevran? quel raccordement ferroviaire pour accéder au centre de maintenace d'Aulnay		X						X	X													
		4	Maire d'Ezanville	Arrêt transilien ligne H en gare de St Denis Stade de France et correspondance via une passerelle avec St Denis Pleyel du SGP								X												X		
		5	Maire de Bessancourt	Arrêt transilien ligne H en gare de St Denis Stade de France et correspondance via une passerelle avec St Denis Pleyel du SGP								X												X		

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6					
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
		6	Conseil général du Val de Marne	les rames de la ligne 15 doivent être des rames longues et non composées de 2 rames courtes comme celles de la 16 et 17. Expliciter le calendrier de réalisation du SMR/SMI d'Aulnay sous Bois compte tenu de l'accélaration de la Ligne 17. Confirmer le PCC LIGNES 15,16, 17 à Champigny. Expliquer la compatibité de faire transiter des trains de la ligne 16 vers la ligne 15 à Noisy- Champs si les exploiatnts sont différents. Réservé sur l'éventualité d'une offre dégradée entre Champigny-centre et Noisy-Champs via-Villiers-Champigny par rapport au reste de la ligne 15 sud.			X													X		X		X			
		7	Maire de Taverny	Arrêt transilien ligne H en gare de St Denis Stade de France et correspondance via une passerelle avec St Denis Pleyel du SGP								X												X		
		8	Maire d'Eaubonne	Interconnexion de la ligne H avec le GPE en gare de St Denis Pleyel								X														
		9	Maire de Luzarches	Interconnexion de la ligne H avec le GPE								X														

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
		10	CG du Val d'Oise	Demande une connexion sans rupture de charge entre les lignes 15 et 17 - Une interconnexion de la ligne H et des lignes 14-15-16-17 - Et une accélération de la ralisation de la ligne 17 à l'horizon 2024								X														
		11	Maire de Frepillon	Interconnexion de la ligne H avec le GPE								X														
		12	Maire du Plessis Bouchard	Interconnexion de la ligne H avec le GPE								X														
		13	Député de Pontoise	Interconnexion de la ligne H avec le GPE								X														
		14	CG de Seine et Marne	Assurer le financement de l'amélioration des correspondances à Chelles entre le RER E, la Ligne P et la Ligne 16; Garantir le financement des équipements d'intermodalité (gares-routières, parc-relais, parvis, stationnements vélos) pour une mise en service dès 2023. De façon plus générale assurer les interconnexions et aménagements nécessaires aux correspondances avec le réseau éxistant (Transilien P et K RER B et E); limiter les impacts des travaux sur les riverains et la circulation. Demande des objectifs chiffrés précis sur le réemploi et la valorisation des déblais; Exclure les carrières de Villegagnon et Pécy des sites potentiels d'accueil des déblais.						X	X	X									X		X			

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6					
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
		15	Maire de Saint-Prix	Interconnexion de la ligne H avec le GPE								X														
		15 b	M. Lo Casio	tapis roulant entre métro ligne 13 Carrefour Pleyel et gare Saint-Denis-Pleyel								X														
		15 t	M. Piccioto	projet non concerté et inutile											X											
		16	Maire du Bourget	réaliser une gare emblématique; garantir la qualité de vie des riverains pendant les travaux et la fonctionnalité des voies existantes; reservé sur l'entonnement EST			X	X																X		
		17	Maire de Montfermeil	demande la réalisation d'un parking-relais de 300 places minimum																	X		X			
		18	Maire d'Ecouen	Interconnexion de la ligne H avec le GPE																						
		19	M. C. Parigot	le gain apporter par le GPE pour améliorer le bien être ne doit pas anhilé par la construction de nouveaux logements; Préserver les espaces naturels;							X															
		20	Maire de Mours	courrier arrivé après la fin de l'enquête																						

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
		21	Société l'air de la beauté	le projet met en cause la zone de chalandise dans les phases de travaux; par ailleurs le projet risque à terme d'impacter la structure économique; demande à être associée au processus de pilotage du projet;									X		X											
		22	J Meneau Asso.Saint-Denis transport	S'interroge sur la contribution des lignes 14, 16 et 17 sud à la désaturation de la ligne 13; pourquoi le tunnelier de la ligne 14 jusqu'à la Mairie de saint-Ouen ne pourrait-il pas continuer en direction deSaint-Denis Pleyel? Demande une liaison souterraine pour relier les staions carrefour Pleyel et saint-Denis Pleyel.								2								X						
		23	D. Mouranche	remplacé le projet par un tram-train; ne réaliser que la ligne 17entre saint-Denis-Pleyel et le Bourget ou Aulnay-Europe et faire partir le tram-train du grand Est d'une gare de la Ligne 17. revoir le pôle Saint-Denis Pleyel demsuré.																			X			
		24	F. Schneider	mieux prendre en compte les personnes déficientes visuelles ou auditives																		X				

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																			AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13									
																	1	2	3	4	5	6			
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	Mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
		25	copro Le Relais Du Roy	Quelles précautions la SGP prend - t-elle en cas de désordres dans les structures de immeubles; s'interroge sur les incidences de l'achat en tréfond sur l'évolution future de l'immeuble				X	X																	
		26	J.F. Bacon Front de gauche Sevran	s'interroge sur l'évacuation des déblais: tenir compte de l'état de la voirie; présence de nombreux enfants sur le trajet des camions; contraintes pour les commerces; gène pour les riverains; privilégier l'utisation des voies ferrées; objectifs contradictoires entre CDG-Express et l'amélioration de la ligne B nord du RER. Demande la constitution d'un comité de suivi associant tous les acteurs communaux.Profiter de ce nouveau mé tro pour revoir la tarification				X		X					X					X	X					

Observations			Nom	Commentaires	Thèmes																				AVIS		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13										
																	1	2	3	4	5	6					
N° de l'Observation Ecrite	N° de l'Observation Orale	N° du Courrier	Nom du pétitionnaire	Résumé de l'observation et/ou compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête, développées dans l'observation ou le courrier	Positionnement Gares	Tracé Ligne	Ouvrages annexes	Nuisances Phase de travaux	Nuisances Phase d'exploitation	Nuisances Chantiers	Impact Paysage et Environnent	Accessibilité et interconnexion	Dev Econo autour des Gares	Impact Foncier	Communication- Concertation	mise en compatibilité Doc Urba	Autres problématiques	Contenu du dossier	Financement rentabilité	Phasage des lignes SGP	Tarification	Equipements	Contre proposition	FAVORABLE	DEFAVORABLE	Hors sujet
		27	Plaine-Commune	*demande que la ligne 14 soit prolongée à Saint-Denis-Pleyel rapidement; ainsi que la mise en service du Tronçon Pleyel/la Défense.améliorer des rabbatements vers la Courneuve 6 routes; assurer le franchissement des voies entre l'avenue François Mitterrand et Pleyel; créer une nouvelle gare sur la ligne H en correspondance avec GPE, RER D et la Ligne 13; prolonger le T8; restructurer la Gare de Saint-Denis-Pleyel; revoir fondamentalement la tarification des transports.*								X	X								X			X			
				Resultat	30	30	16	33	33	33	25	43	25	18	22	1		4	2	5	7	21	13	35	7	31

TOTAL des Observations 196

TOTAL des Occurences 348

Total Contre Propositions 13

ANNEXE 2

ANALYSE DETAILLEE DES OBSERVATIONS

Au terme de l'enquête publique qui s'est déroulée du 13 octobre au 24 novembre 2014, la commission d'enquête a établi à l'attention du maître d'ouvrage le présent procès-verbal faisant suite à un premier document de synthèse remis le 04 décembre 2014 à Monsieur le président de la Société du Grand Paris.

Ce procès-verbal reprend l'essentiel des observations ou contre-propositions qui ont été formulées dans les registres d'enquête déposés dans les 19 lieux d'enquête ou envoyées au président de la commission.

Celles-ci ont été regroupées par thème et de façon la plus factuelle possible. D'ailleurs pour en faciliter la lecture la commission n'a pas souhaité reformuler de façon redondante ces propres observations tout au long des thèmes ; Par contre elle souhaite que le maître d'ouvrage apporte, de manière exhaustive, des réponses aux différents sujets abordés.

Par ailleurs, la commission a regroupé en fin de thèmes des questions complémentaires qu'elle a estimé devoir mettre en exergue compte tenu de l'importance qu'elles révèlent à ses yeux. Ce sont aussi parfois des sujets qui ont été évoqués au cours des nombreuses rencontres qu'elle a suscitées et notamment les réunions publiques.

D'une manière générale il a pu être constaté que malgré un effort tout à fait exceptionnel de publicité, dépassant très largement les obligations légales, un nombre relativement limité de visiteurs est venu consulter les dossiers mis à leur disposition et, parmi ceux-ci, une faible proportion a formulé un avis sur les registres. En dehors des réunions publiques qui ont rassemblé environ 800 personnes, ce sont au total environ 200 personnes qui se sont exprimées sur les registres évoquant quelques 350 sujets.

Globalement il peut être constaté que le plus grand nombre de visiteurs se déclarent oralement ou par écrit très favorables au projet de nouveau métro, regrettant même qu'il ne se soit pas fait plus tôt et qu'il faille attendre encore 9 années avant sa mise en service dans cette partie du territoire.

Ceux qui sont les plus impactés par la proximité d'une future gare ou le passage du tunnel sous leur propriété demandent à être rassurés, d'une part, sur les dispositions qui seront prises pour que les travaux perturbent à minima leur vie quotidienne et d'autre part, pour que les incidences notamment phoniques soient à terme inexistantes en exploitation.

Le sujet du stationnement et de l'engorgement des centres villes aux abords des nouvelles gares n'est pas non plus étranger à leurs préoccupations.

THEME N°1

POSITIONNEMENT, FONCTIONNALITES DES GARES

Dans ce thème on retrouve les observations qui ont trait à l'emplacement des gares à leur accès, à leur dimensionnement ; ce thème est en outre à rapprocher de certaines observations du thème n°2 concernant le tracé de la ligne

Le positionnement des gares

M CHERON (observation orale n°5 à Gournay sur Marne) s'interroge sur l'emplacement de la Gare de Chelles ; « pourquoi ne pas l'avoir mise sur la gare de triage ? »

Mme GOUVERNEUR (observation n°20 - registre de Chelles) impactée par le projet Boulevard Chilpéric, demande aussi pourquoi la gare n'est pas réalisée sur la gare de triage.

Mme MARIEY (observation n°5 – registre de Chelles) estime « il eut été si judicieux d'effectuer ces travaux dans le quartier de l'Aulnoy »*. Cela n'aurait pas impacté les beaux pavillons ou immeuble du Boulevard Chilpéric.*

M. LOISEAU (observation n°15 – registre de Gournay/Marne) est opposé au projet pour des raisons essentiellement économiques; il aurait préféré toutefois la gare de triage de Chelles qui aurait occasionné moins de nuisances.

M. FOLLET (observation n°16 – registre de Chelles) pense que la réalisation de la gare de Chelles aurait pu être envisagée sous le parc épargnant ainsi plusieurs expropriations.

DOCT. et Mme MEILLET (observation n°17 – registre de Chelles) estime que la solution retenue pour l'implantation de la gare relève d'une solution de facilité qui ne tient pas suffisamment compte du caractère historique de ce secteur. Elle ne fera qu'aggraver les problèmes de circulation en centre-ville et porte atteinte aux milieux naturels et au cadre de vie.

IDFE (observation n°3 - registre de Montfermeil) fait des propositions précises de déplacement de la gare Saint-Denis Pleyel et sur plus généralement sur le mode de transport envisagé pour la ligne 16. Celles-ci sont reprises dans le sous-thème 6 contre-propositions.

FNAUT ILE DE FRANCE (observation n°33 – registre de Chelles) concernant la gare de Saint-Denis Pleyel cette association regrette que ce soit le site situé à l'ouest du faisceau ferroviaire qui a été privilégié pour son implantation compte tenu des difficultés qu'elle va entrainer pour assurer la correspondance entre les lignes D et H et GPE. Elle demande en conséquence que des aménagements et équipements spécifiques soient particulièrement étudiés pour pallier ces difficultés.

MM. MAGNE, PAULY et BERNARD (observations n°5, 6 et 8 – registre de Livry-Gargan) déplorent qu'une gare du GPE ne soit pas prévue plutôt au centre de la commune et non pas en limite de celle-ci.

M. ESCOLA (observation n°7 – registre de Sevran) il faut désenclaver la future gare de Sevran-Livry

M. GUENE (observation n°8 – registre de Sevran) la Gare de Sevran-Livry est mal positionnée. Il faut étudier la possibilité de la déplacer à proximité du pont Robert Bellanger, ou près de la gare RER B côté Mitry.

M. CUZON (observation n°5 – registre d'Aulnay-sous-Bois) estime que les gares « complémentaires » de Blanc-Mesnil et La Courneuve sont contestables. « Les gares prévues au Bourget, à Aulnay, Sevran – Beaudottes, Sevran – Livry et Clichy- Montfermeil doivent être des mailles à se raccorder et non des gares de cabotage à 20 kilomètres de Paris ».

LE CORIGAT ainsi que M.et Mme RUSSO (observation n°1 et 5 – registre du Blanc – Mesnil et observation n°9 (12 signatures) - registre du Bourget) estiment que l'implantation de la nouvelle gare GPE du Bourget passe par le règlement préalable de la question de la dangerosité potentielle de la gare de triage de Drancy/le Bourget/le Blanc-Mesnil.

Le dimensionnement des gares et des quais

Mme MAZEL (observation n°14 – registre de Chelles) en se déclarant très favorable au projet aurait préféré que le terminus de la ligne 15 se situe à Chelles plutôt qu'à Noisy. Elle espère que dans ces conditions la correspondance 15/16 sera très courte. Elle demande si les quais seront assez longs pour accueillir en cas de nécessité des trains de 6 voitures.

M. DJOKO (observation n°3 – registre de Noisy le Grand) en se déclarant favorable au projet aurait préféré que par anticipation les gares furent prévues pour accueillir des rames de 108 m.

M. THILL GT ACP de Marne et Chantereine (observation n°4 – registre de Champs sur marne) s'interroge sur le dimensionnement des quais accueillant des trains de seulement 54 m qui seront très chargés aux heures de pointe et sur les dispositions constructives offertes à terme de rallonger les quais si la faculté d'augmenter la fréquence des trains s'avérait insuffisante.

IDFE (observation n°3 – registre de Montfermeil) demande (point 4) que toutes les gares soient prévues pour accueillir des trains de 2X4 voitures soit 144 m.

M. COTTIN – GAUTIER (observation n°4 – registre de Saint-Ouen) suggère 2 contre-propositions dont l'une évoque plus précisément le tracé et l'autre le dimensionnement des quais : ces sujets sont évoqués dans le sous-thème n° 6 contre-propositions.

Les accès aux gares

M. WENTZEL et Mme PATRY (observations n° 10 et 24 – registre de Sevran) sont défavorables à une entrée de la gare GPE de Sevran-Livry sur le parc des Sœurs.

M. et Mme RENOULT (observations n°16 et 19 – registre de Sevran) demande que l'entrée de la gare GPE de Sevran-Livry côté parc des Sœurs soit limitée à une simple entrée de métro. Ne pas toucher aux arbres.

Anonyme (observation n°17 – registre de Sevran) conteste l'entrée GPE du parc des Sœurs.

Mme GROUX (observation n°18 – registre de Sevran) est contre l'entrée de la gare GPE du côté du parc des Sœurs, mais souhaite par contre une rampe handicapés pour accéder à la Gare du RER de ce même côté.

M. KEITA (courrier n°3 - registre préfecture de région) propose qu'un autre emplacement soit prévu à la Gare Sevran-Beaudottes à part celui de la rue Raoult Dautry.

Questions complémentaires posées par la commission d'enquête sur ce thème

1) La commission demande à la SGP d'expliquer précisément les motifs qui l'ont conduit à ne pas envisager de retenir le site de la Gare de triage de Chelles-Vaires pour implanter la future gare de Chelles du GPE.

2) De façon plus générale il est demandé à la SGP de se prononcer sur les demandes de modification des emplacements des gares

3) La commission souhaite que la SGP lui donne tous les éléments d'appréciation qui ont conduit à renoncer à des rames de 108 m pour les lignes 16 et 17 a contrario de ce qui est prévu sur la ligne 15 ; Des mesures conservatoires pourraient-elles être envisagées pour réserver l'avenir si la fréquentation devait dépasser à terme les projections ?

4) La commission demande si il est envisageable de créer des quais plus longs et /ou plus larges à la gare de Saint-Denis Pleyel pour répondre à l'affluence de public qui s'y agglutinera lors des manifestations importantes au stade de France.

THEME N°2

LE TRACE DE LA LIGNE

On retrouve dans ce thème l'essentiel des remarques formulées sur le tracé des lignes 14 nord, 16 et 17 sud, mais parfois également celui de la ligne 17 nord qui dépasse l'objet de la présente enquête mais dont les incidences ne sont pas forcément étrangères à celles-ci.
Ces remarques peuvent être en outre, communes avec celles concernant le positionnement des gares et pourront le cas échéant être examinées en parallèle du thème n°1

M. et Mme PROVOST (observation n°1 et 3 - registre de Gournay sur Marne) formule l'avis suivant : « nous nous interrogeons sur les raisons qui font passer le tracé du futur métro ligne 16 nord sous les habitations plutôt que sous les voies de circulation ; pourquoi faire le puits de ventilation n°73 sur un rond-point si petit, alors que la Place des Pyramides est plus grande et dans l'axe de l'avenue des princes et de la traversée de Gournay sur Marne ; à une profondeur d'environ 30m, le tunnel passerait sous notre maison avec sous-sol. Afin d'éviter tout risque de détérioration et de nuisances pendant les travaux et ensuite pendant l'exploitation de la ligne de métro, augmenter la profondeur du tunnel limiterait/supprimerait les risques de nuisances…..Enfin, pourquoi ne pas choisir une des variantes 3-4-9 de la page 83 de l'étude d'impact ?
Pourquoi ne pas privilégier la ligne droite vers Chelles à partir du puits n°73 par la rue des Mimosas, la place Churchill et l'avenue du Général Leclerc.
M. MERCIER (observation n°8 - registre de Gournay sur Marne) estime que « pour une exploitation et maintenance du matériel ferroviaire (usure) un tracé plus rectiligne semble le plus efficient, alors que la schématique au départ de la gare de Noisy-Champs le tunnel part en oblique à gauche et ensuite à droite sur la ville de Gournay en direction de la gare de Chelles. L'ouvrage d'art de la ligne 16 connexion ligne 15 RER A est-il bien orienté ? »
M et Mme FRIQUET –ROUX (observation n°9 - registre de Gournay sur Marne) s'interrogent également sur le tracé du tunnel.
M. GAYAUD (observation n°6 - registre de Chelles) ne souhaite pas que le tunnel passe sous sa maison.
M. LEFORT (observation n°11 - registre de Chelles) demande si les variantes du tracé sont définitivement abandonnées.
M. BOSC et la COPROPIETE LE VILLANDRY (observations n°25 et 26 - registre de Chelles) interrogent : quand le tracé exact sera-t-il porté à la connaissance du public et par quels moyens ?
PLUSIEURS INTERVENANTS (observations n°1, 2, 3, 4 - registre de Livry Gargan) se déclarent opposés au tracé qui impacte des zones d'anciennes carrières et passe sous des habitations privées ou des écoles.

PLUSIEURS INTERVENANTS (observations n°1, 2, 3 - registre de Sevran) concernés directement par le passage du tunnel sous leurs habitations souhaitent être informés plus précisément.

M. CHAUVET (observation n°22 registre de Sevran) souhaite que le profil en long à l'approche de la station Sevran-Beaudottes soit précisé ; il lui semble possible de l'optimiser pour éviter l'effet « cuvette ».

M. SUAUDEAU (observation n°4 registre d'Aulnay-sous-Bois) propose un tracé différent de la ligne 16 consécutif à sa proposition d'abandonner la réalisation de la Gare « Triangle de Gonesse » sur la ligne 17 nord. Cette proposition est reprise dans le sous-thème n°6 contre-propositions.

Mme ATTARD (observation n°2 registre de Blanc-Mesnil) et M. COTTIN-GAUTIER (observation n°4 registre de Saint-Ouen) suggèrent de remplacer le tronçon qui va de « Le Bourget RER » à « Le Blanc-Mesnil » par un tronçon plus court qui irait de « Le Bourget Aéroport » à « Le Blanc-Mesnil » ». Cette proposition est reprise dans le sous-thème n°6 contre-propositions.

M. RAFFARA (observation n°1 registre de La Courneuve) attire l'attention sur la proximité de la rivière Croult (canalisée en 1957) qui passe sous la rue Henri Barbusse.

Mme AIT AOUDIA (observation n°3 registre de Saint-Denis) souhaite que le tracé soit modifié pour éviter de passer sous son immeuble.

Questions complémentaires posées par la commission d'enquête sur ce thème

1) La SGP voudra bien apporter tous les arguments nécessaires pour démontrer que la solution consistant à connecter la ligne 16 à la ligne 17 à « Aéroport du Bourget » plutôt qu'à Le Bourget RER n'est pas souhaitable.

2) La gare de « Le Bourget RER » se situera dans un secteur assez proche de la gare de triage de Drancy – Le Bourget fréquentée régulièrement par des trains transportant des matières dangereuses ; Ce sujet n'est certes pas nouveau, mais sachant qu'un nouvel afflux de voyageurs transitera par cette nouvelle gare, la commission souhaite connaitre de quelle manière la SGP a pris en compte cette donnée.

THEME 3

OUVRAGES ANNEXES

Ce thème relate les observations relatives aux :

- Ouvrages annexes découlant d'une obligation réglementaire et technique :
- Puits de ventilation et de désenfumage
    - Installations nécessaires à la future exploitation de la ligne :
    - Site de maintenance des infrastructures (SMI)
    - Site de maintenance et de remisage (SMR)

Ce thème fait l'objet d'observations de la part du public et au cas particulier de certains élus. Elles s'expriment soit :

Ponctuellement :

- Lorsque l'impact de l'ouvrage concerne directement un bien propre
- Lorsque l'implantation de l'ouvrage semble contraire à la sécurité ou au confort des riverains.

Implicitement :

- Lorsque les intéressés demandent un tracé alternatif pour ne pas subir les nuisances que généreraient le passage du tunnel et/ou l'implantation de ces ouvrages.

Mme DHOTE (observation N° 2 – registre de Chelles) - demande si le puits d'accès de la rue Victor Hugo à Chelles se trouve sur les terrains viabilisés par la municipalité ou bien ailleurs sur un terrain où se trouvent des garages.

M. FEVRE (observation N° 22 – registre de Chelles) – demande l'application des mesures prévues page 329 de la pièce G (MC1, MC2, MC3 et MC4) pour ce qui concerne le puits implanté dans la zone du Montguichet et qu'en tout état de cause le niveau de bruit de ces installations ne pourra excéder 30dB(A).

M. et Mme SEYROUX (observation N° 24 – registre de Chelles) – demande l'emplacement exact du puits de la rue Victor Hugo.

M. BOSC (observation N° 25 – registre de Chelles) – demande si la localisation des puits d'aération est définitive.

Mme ZAMGA (observation N° 32 – registre de Chelles) – « A quoi ressembleront les puits – Comment sera gérée les pollutions à la sortie des puits (son, odeurs, chaleur,…) – combien de temps un puits servira-t-il au déblaiement de la terre durant les travaux »

IDFE – M. REDON (observation N° 3 – Point N°10 – registre de Montfermeil) –A lecture du résumé non technique de l'étude d'impact, IDFE émet plusieurs remarques:

*« *La réalisation des 205 km du réseau souterrain entraîne la création de 20 millions de m3 de déblais dont une faible partie seulement peut être réemployée (terres et pierres non transformées), le reste étant dirigé soit vers des installations ISDI « dûment autorisées (Installations de Stockage de Déchets Inertes), soit vers des installations de traitement des terres polluées, soit vers du remblaiement de carrières. Ces mouvements de terre devront être surveillés, contrôlés à tous moments pas les services concernés (DRIEE).*

** Les communes comportant gares ou puits de ventilation n'ont pas toutes élaboré un PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) sur leur territoire; or ces communes courent des risques au moins durant les travaux du fait de l'interférence avec certaines nappes ou plans d'eau.*

** Concernant les nuisances sonores liées aux puits de ventilation comportant des appareils électromécaniques de ventilation forcée, des aménagements devront être faits pour atténuer le bruit de ces dispositifs.*

** Concernant les vibrations et bruits solidiens, il est écrit qu'une semelle anti-vibratile sera dans la voie entre le rail et la plateforme; IDFE comprend que la voie sera posée sur radier béton sans ballast, d'où une quantité de béton nécessaire importante pour la réalisation des 205 km de tunnel équipés. Le choix des composants de ce béton n'est pas neutre: la voie sur radier béton peut être très bruyante (réalisations anciennes comme le tunnel entre Aulnay et Villepinte ligne RER B ou entre Porte de Clichy et Mairie de Saint Ouen ligne RER C) ou relativement silencieuse (tunnel sous la Manche); ce point est repris page 73 «engagements du maître d'ouvrage ».*

GROUPE DE TRAVAIL DE L'ANCIEN CONSEIL PARTICIPATIF DE MARNE & CHANTEREINE (observation N° 4 – registre de Champs sur Marne – Question N°17) - s'inquiète des dommages causés par ces ouvrages et quelles voies de recours existera-t-il en cas de désordre.

Mme FROMENT (observation N° 20 – registre de Sevran) – « Est-il normal de prévoir des puits d'aération sur une zone Rouge classée dangereuse sur Le Bourget »

M. PAILLARD Maire de Saint DENIS (courrier N° 1 – registre de ST Denis) – « Un puits OA631 prévu à l'ouest de la gare Pleyel est actuellement positionné à cheval sur l'entrée principale de l'unique espace vert d'un quartier urbain dense cumulant les fonctions résidentiel et d'activité économique tertiaire. Le positionnement du puits prévu à l'ouest de la gare Pleyel obère l'utilisation d'une partie du square, de son accès principal et du trottoir »

« Saint-Denis demande à Société du Grand Paris d'étudier sérieusement le déplacement de cet ouvrage d'art prévu dans le square des Acrobates vers la parcelle Cirque / base arrière des médiathèques située à proximité immédiate du faisceau ferré. Un échange entre la Société du Grand Paris et Réseaux ferrés de France est nécessaire pour tenir compte dans cette étude du scénario maximaliste des arrêts de la ligne H dans les deux sens, impactant potentiellement le terrain Fratellini »

La commune de Saint DENIS demande également que les terrains non utilisés après travaux soient rétrocédés à la collectivité de Saint DENIS.

Mme SANCHEZ (observation N° 3 – registre de St Ouen) – « Sur la parcelle N°227 St Ouen il est prévu un puits, qui va jouxter la propriété – en faire un espace planté pour limiter la pollution de l'air – prévoir l'insonorisation des installations »

M. REY et Mme ALIBAUD (observation N° 9 – registre de Livry-Gargan) – Résidants des 5-7 rue Eugène Massé, avec sortie du parking Allée des Bosquets souhaiteraient connaitre l'emplacement du puits prévu dans le secteur.

M. LE BOURNOT (observation N° 16 – registre de Gournay sur Marne) – propose « voir la possibilité de mettre la grille de ventilation sur le terrain de boule + emprise sur le terrain PTT »

M. RONDEAU (observation N° 9 – registre de Sevran) – propose, entre autre, de créer un SMI sur Mitry-Mory comme il en existe sur la partie sud à Palaiseau.

LE PRESIDENT DU CG DU VAL DE MARNE (courrier N°6 – registre Préfecture) - prend acte de la mise en service du SMR et SMI sur le site PSA d'Aulnay et souhaite que l'accélération du calendrier de la ligne 17 à 2024 annoncé par le Premier ministre soit explicitée. Il s'interroge en outre sur la coexistence de plusieurs PCC à Rosny-sous-Bois et Champigny sur Marne.

M. LE MAIRE DE LA COMMUNE DU BOURGET (courrier N° 16 – registre Préfecture) - émet un avis réservé concernant l'entonnement Est et DEMANDE à la Société du Grand Paris d'apporter des précisions quant à l'organisation des travaux et l'évacuation des déblais, ainsi que la nature des contraintes et des ouvrages réalisés.

Questions complémentaires posées par la commission d'enquête sur ce thème

1) De façon générale il est demandé à la SGP de se prononcer sur les demandes de modification des emplacements des puits de ventilation.

2) La commission s'interroge sur les inconvénients engendrés par la mise en service différé du SMR d'Aulnay entrainant de ce fait le report provisoire de toute la maintenance des lignes 15 et 16 sur le seul site de Champigny ; elle souhaiterait savoir si des mesures pourraient être prises pour que ce SMR soit mis en service plus tôt.

THEME N° 4

LES NUISANCES SONORES ET VIBRATOIRES EN PHASE TRAVAUX

Ce thème relate plus particulièrement les observations relatives aux conséquences des travaux en sous-sol lors de la construction du tunnel :

- l'impact du passage du tunnelier quant au bruit et aux vibrations ;
- les conséquences des forages sur le bâti, notamment quant aux risques d'effondrement, de fissures ;
- les éventuelles indemnisations et possibilités de recours ;

Nombre de ces remarques identiques qui soucient les riverains de l'ouvrage pourraient faire l'objet d'une réponse globale mais circonstanciée de la part du maître d'ouvrage.

Ce thème est en outre à rapprocher du thème n°6 qui concerne les travaux liés aux chantiers de surface, les observations étant souvent liées et les inquiétudes proches.

M et Mme HAESLER (observation n° 3 – registre de Champs-sur-Marne) attirent l'attention de la SGP « sur les nuisances sonores et du chantier sachant que notre pavillon … est situé exactement sur le tracé. Que compte faire la SGP pour limiter ces nuisances. D'autre part, nous espérons que l'indemnisation des dégâts (fissures, éboulements, etc..) sera prévue et à la hauteur des désagréments et quel est l'indice qui permettra de les évaluer (intervention des assurances ?) »

Groupe de travail de l'ancien conseil participatif de Marne et Chantereine – M. Pierre-Louis THILL (observation n° 4 – registre de Champs-sur-Marne).

Du dossier remis, ressortent les échanges du groupe de travail et les engagements de la SGP. Au-delà de ces échanges, des questionnements demeurent quant à la réalisation des travaux et les mesures d'accompagnement prises :

En ce qui concerne la prévention des vibrations et la prévention des bruits :

. Etablir un »point zéro » avant le début des travaux, et informer la population des points et méthodes de mesures effectivement mis en place ?

. Informer la population concernée de la cartographie réalisée avec le niveau de nuisance supplémentaire maximum que les études prévoient, dans chacune des zones ?

. Traiter les dépassements éventuels pendant les travaux (précisions sur les mesures correctives envisagées) »

. Rendre à la « zone calme » altérée du Montguichet son statut d'origine, ou minimiser l'altération ?

Quelle autorité indépendante sera chargée de l'arbitrage, en cas de différent et en cas de dépassements des normes ou des engagements, entre la SGP, la municipalité, les citoyens et les associations ? »

M. G. ROSSAT (observation n° 4 – registre de Gournay-sur-Marne

« Réserves concernant les nuisances de vibration lors de la construction du tunnel par le tunnelier (fissures, bruit) … »

Anonyme (observation n° 6 – registre de Gournay-sur-Marne) « Quid des nuisances sonores + vibratoires lors de la construction + impact »

Mme Ginette DEBOUT (observation n° 10 – registre de Gournay-sur-Marne) « Quelles sont les nuisances pour les riverains jours et nuit pour la création … de la ligne 16 ? »

M. Francis MOYSAN (observation n° 11 – registre Gournay-sur-Marne) « Bruit, vibrations, recours en cas de problèmes sur le pavillon (fissures, etc) … »

M. et Mme RIDOLLIER (observation n° 12 – registre de Gournay-sur-Marne) « sommes soucieux des nuisances à venir et des impacts. »

M. DERMANT (observation n° 13 – registre de Gournay-sur-Marne) « sommes inquiets des nuisances, la gêne, le bruit surtout …, en bref non ! »

M. Michel LE BOURNOT (observation n° 16 – registre de Gournay-sur-Marne) rappelle les obligations légales relatives à la coordination des chantiers et également une protection des biens (mesures vibratoires à prévoir pendant le chantier, études sismiques et vibratoires, prévision de mesures conservatoires, état des lieux à prévoir, pose de repères test à prévoir sur les biens impactés par le chantier.

Anonyme (observation n° 4 – registre de Chelles) « les nuisances sonores au niveau des puits ? »

M. Lucien FOLLET (observation n° 16 – registre de Chelles) « … Les nuisances occasionnées par le métro du Grand Paris Express, vibrations, odeurs, seront prises en considération par les aménageurs, avec une prévision de dédommagement …»

M. HABIB (observation n° 21 – registre de Chelles) s'inquiète des conséquences de l'implantation des puits (ou ouvrages techniques) quant aux nuisances induites : bruits, vibrations ? Quels sont les moyens de protection dont disposeront les riverains ?

Copropriété « Le Villandry », représentée par son président M. P. Mariette (observation n° 26 – registre de Chelles)

M. Mariette s'interroge sur les nuisances prévisibles pendant les travaux de réalisation de la ligne et demande auprès de quel organisme les recours ou procédures seront possibles. Il demande de prévoir un organisme « centralisateur » des réclamations potentielles.

M. Stanislas PIATEK, Mme Agnès FROMENT (observations n° 2 et 3 – registre de Sevran)

« Le tunnel du GPE va passer sous mon pavillon. Quelles seront les conséquences en ce qui concerne le bruit, est-ce que le sol va s'effondrer (réf. Clichy, Sevran) ? Sur les fondations et les murs… »

M. Bernard WENTZEL – président du Comité des Usagers de la ligne RER B – Sevran – (observation n° 10 – registre de Sevran)

« … Les vibrations qu'occasionnera le tunnelier ne sont pas sans risques, dans un sous-sol incertain. Des pavillons, voire des immeubles comme les résidences du Baliveau ne sont pas à l'abri de turbulences… »

Mme FIGON (observation n° 21 – registre de Sevran) « … y a-t-il une assurance que les phénomènes vibratoires seront nuls pour les habitations lors des travaux … »

Anonyme (observation n° 1 – registre d'Aulnay-sous-Bois) « Résidents dans la rue Vercingétorix, nous nous inquiétons de l'impact … du Grand Paris Express sur les sols. »

M. Pierre LE MEN (observation n° 1 – registre du Bourget) s'inquiète de l'impact des vibrations sur son activité d'enregistrement de musique classique.

M. J.J. ABECASSIS (observation n° 2 – registre du Bourget) aimerait connaître les nuisances sonores et autres qui pourraient être occasionnés par les travaux souterrains.

BLANC-MESNIL ECOLOGIE, représentée par sa vice-présidente Mme A.M. Delmas (observation n° 7 – registre du Bourget).

Dans un courrier, l'association interroge sur « …La totale garantie sur la prise en charge d'éventuelles fissures sur le bâti… »

Mme Nelly RAFFARA (observation n° 4 – registre de La Courneuve) se soucie de savoir de ce qui sera de la solidité des fondations d'une construction faite sur son terrain, postérieurement aux travaux de la ligne de métro.

Se soucie également du bruit supplémentaire et des vibrations.

Copropriété LE RELAIS DU ROY, représentée par Mme DUPONT, présidente du conseil syndical (courrier n° 25 – registre de la préfecture de la région IDF)

Le métro passe sous l'immeuble du 7 av. Etienne Bourgeois à Chelles. Cet immeuble est construit sur semelles filantes. La copropriété s'inquiète des travaux qui font envisager des désordres à venir, eu égard au terrain peu stable.

« … quelle garantie offre le Grand Paris, ou la société qui construira, pour remédier aux désordres à venir concernant la stabilité de l'immeuble cité ? Si garantie il y a, sera-t-elle décennale ou trentenaire ? Le Grand Paris prend-il une assurance « dommage ouvrage » facile à faire jouer sans se lancer dans de la procédure s'il y a des dommages constatés ? »

THEME N° 5

LES NUISANCES SONORES ET VIBRATOIRES EN PHASE EXPLOITATION

Ce thème rassemble les observations concernant les nuisances qui pourraient survenir du fait de la présence de la ligne notamment :

- Le bruit, les vibrations dues à la circulation des trains,
- Le bruit et les odeurs qui pourraient survenir au droit des puits de ventilation
- Les éventuelles indemnisations qui pourraient être obtenues en dédommagement

Nombre de ces remarques identiques qui soucient les riverains de l'ouvrage pourraient faire l'objet d'une réponse globale mais circonstanciée de la part du maître d'ouvrage.

M. Pierre-Louis THILL (animateur du GT ACP de Marne Chantereine) (Courrier n°1 – Registre de Champs sur Marne) évoque 3 thèmes :

1- La prévention des vibrations objet de sa question n°9 :

« La Société du Grand Paris s'est engagée à réduire autant que possible ces nuisances potentielles consécutives aux vibrations dans la conception et la réalisation des infrastructures du Grand Paris Express.

La S.G.P. a retenu une méthodologie pour évaluer ces nuisances et vérifier la pertinence des simulations, et précise les solutions qu'elle mettra en œuvre pour ce projet.

La S.G.P. s'est également engagée, dans la perspective de l'enquête publique, à renforcer les informations et engagements relatifs à (entre autres), la prévention des vibrations en phase travaux et lors de l'exploitation.

La S.G.P. doit faire réaliser des études de propagation dans toutes les zones sensibles et à revenir vers les habitants avec les résultats.

La S.G.P. a enfin prévu, avant le creusement du tunnel, d'installer des capteurs le long du tracé, qui serviront à détecter les éventuels impacts des travaux sur les constructions, en cas de mouvements de sols.

Quelle organisation sera concrètement mise en place sur le tracé chellois, au-delà des déclarations d'intention exposées dans le Dossier d'enquête Publique, pour :

Etablir un « point zéro » avant le début des travaux, et informer la population des points et méthodes de mesures effectivement mis en place ?

Informer la population concernée de la cartographie réalisée avec le niveau de nuisance supplémentaire maximum que les études prévoient, dans chacune des zones ?

Traiter les dépassements éventuels pendant les travaux (précisions sur les mesures correctives envisagées), puis en exploitation (précisions sur les mesures correctives envisagées, possibilités d'indemnisations ou d'aide aux travaux…) ? »

2- La prévention des bruits, objet de sa question n°10 :

« La Société du Grand Paris fait état des importantes nuisances potentielles en terme de bruit générées par le chantier, dresse un panorama détaillé des mesures de réduction de bruit possibles, mais se retranche derrière la nécessité d'études à venir pour mieux connaître le « niveau de bruit ambiant avant-projet » pour proposer des mesures plus détaillées.

Quelle organisation sera concrètement mise en place sur le tracé chellois, au delà des déclarations d'intention exposées dans le Dossier d'enquête Publique, pour :

Etablir un « point zéro » avant le début des travaux, et informer la population des points et méthodes de mesures effectivement mis en place ?

Informer la population concernée de la cartographie réalisée avec le niveau de nuisance supplémentaire maximum que les études prévoient, dans chacune des zones ?

Traiter les dépassements éventuels pendant les travaux (précisions sur les mesures correctives envisagées), puis en exploitation (précisions sur les mesures correctives envisagées, possibilités d'indemnisations ou d'aide aux travaux…) ?

Rendre à la « zone calme » altérée du Montguichet son statut d'origine, ou minimiser l'altération ?

Quelle autorité indépendante sera chargée de l'arbitrage, en cas de différent et en cas de dépassements des normes ou des engagements, entre la S.G.P, la municipalité, les citoyens et les associations ?

3- La prévention des risques géologiques ou anciennes carrières, objet de sa question n°12

« D'après la S.G.P., sur la commune de Chelles, seul le puits de ventilation P63 et sa base chantier sont soumis à des aléas modérés liés à divers risques géologiques. Des prescriptions réglementaires relatives au futur PPRN seront à respecter, qui seront « imposées aux tiers ».

Quelle organisation concrète sera mise en place pour informer et contacter la population en droit de réclamer un référé préventif, qui pourrait être lésée ou dont les biens pourraient être endommagés pendant la réalisation des travaux, ou après la mise en service (vibrations et dommages conséquences de l'exploitation par exemple), pour constater le dommage, proposer des mesures correctives ou des indemnisations, et quelles voies de recours seront possibles en cas de désaccord ? »

M et Mme PROVOST (observation n°1 – registre de Gournay) estime que « pour éviter tout risque de détérioration et de nuisance pendant les travaux et ensuite pendant l'exploitation de la ligne de métro, augmenter la profondeur du tunnel limiterait/supprimerait les risques de vibration et de nuisances sonores pendant l'exploitation, de même qu'il convient de mettre en place un système de roulement des wagons performant »

M. PAGIS (observation n°2 – registre de Gournay) est d'accord « sous réserve des nuisances sonores et vibrations au passage des trains et à l'évacuation de l'air par les bouches d'aération (tunnel +++ profond) »

G ROSSAT (observation n°4 – registre de Gournay) émet des « réserves concernant les nuisances lors de l'utilisation de la ligne et demande s'il est possible de faire passer la ligne plus profond »

M et Mme FRIQUET-ROUX (observation n° 9 – Registre de Gournay) demandent « quelles seront les gênes suite à l'exploitation pour les riverains de nuit comme de jour »

Mme DEBOUT (observation n° 10 – registre de Gournay) demande « quelle seront les nuisances pour les riverains jour et nuit pour la création et l'exploitation de la ligne 16 »

M MOYSAN (observation n° 11 – registre de Gournay) « Bruit, vibrations, recours en cas de problème sur le pavillon »

M et Mme RIDOLLIER (observation n° 12 – registre de Gournay) « sont soucieux des nuisances à venir et des impacts »

M et Mme DESERMANT (observations n° 13 – registre de GOURNAY) « sont inquiets des nuisances, de la gêne du bruit surtout et après avec le bruit du métro, en bref NON »

M. LEBOURNOT (observation n° 16 – registre de Gournay) dans le cadre de la protection des biens « demande si des études sismiques et vibratoires ont été réalisées pendant la phase étude –le Coordonnateur d'étude doit s'assurer de la non transmission de risques liés à l'exploitation de l'ouvrage- Est-il prévu à la mise en service et en exploitation de l'ouvrage une étude d'impact sur les biens situés dans la zone impactée ? demande si un état des lieux avec les propriétaires des biens situés au-dessus de l'ouvrage a été programmé ?

M. SCHLEGEL (observation n°20 – registre de Gournay) M. le maire de cette ville indique dans son courrier que « si aucune gare ne verra le jour sur la commune de Gournay sur Marne, le passage de la ligne 16 sous son territoire implique la création ce deux puits d'aération, qui pourraient défigurer durablement le paysage gournaysien. Aussi, sera-t-il particulièrement attentif à ces engagements, afin que leurs nuisances soient réduites au minimum, tant au niveau de leur impact au sol, que par leur apparence ou au niveau sonore

Anonyme (observation n° 4 – registre de Chelles) « les nuisances sonores au niveau des puits »

M. DESTHUILLIERS (observations n° 7 et 9 et 27– registre de Chelles) souhaite « connaitre la profondeur du tunnel en cote NG7, une étude sur le bruit dans son appartement situé au 7 rue E. Bourgeois, une étude des vibrations et bruits au passage des trains, et désire savoir s'il pourra construire un immeuble sur le terrain et donc forer des pieux pour les fondations, et s'il ne peut pas mettre de fondations profondes, calcul du dédommagement »

« Sur le bruit et autres nuisances, souhaite rencontrer un ingénieur acousticien pour avoir toutes les explications aux questions qu'il est en droit de se poser et avoir toutes les garanties qu'il n'y aura pas de bruit dans l'immeuble du au passage des trains ».

« Possède en sous-sol une cave contenant des grands vins qui ne supporteraient pas les vibrations, il demande quelles sont les mesures prises par le Grand Paris pour éviter toutes vibrations ».

Mme DUPONT (observation n°28 – registre de Chelles) se pose la question « à propos du bruit et des nuisances serait-t-il possible rencontrer un ingénieur acousticien pour avoir toutes les explications aux questions que l'on est en droit de se poser et avoir toutes les garanties que nous n'aurons pas de bruit dans l'immeuble du au passage des trains ? »

D. EVEN (observation n°10 – registre de Chelles) questionne : « Etant directement concernée par le tracé gare de Chelles vers gare de Champs à l'étude, je désire être informée des nuisances à craindre autant bruit que vibrations, les constats à faire en amont, les dédommagements prévus ? »

Y. BOSC (observation n°25 – registre de Chelles) demande : « quelle est la nature des nuisances pendant les travaux et une fois les travaux achevés ? Plus généralement quels sont les impacts sur l'environnement, la nature des sols sera-t-elle modifiée ?

Mme HABIB (observation n°21 – registre de Chelles) demande « quelles seront les nuisances entrainés par ces ouvrages pensant la construction et pendant l'exploitation, bruits, vibrations et de quels moyens de protection disposeront les riverains ? »

IDFE – environnement – (observation n°3 – registre de Montfermeil) – cette association indique : « Concernant les nuisances sonores liées aux puits de ventilation comportant des appareils électromécaniques de ventilation forcée, des aménagements devront être faits pour atténuer le bruit de ces dispositifs.

Concernant les vibrations et bruits solidien, il est écrit qu'une semelle anti-vibratile sera dans la voie entre le rail et la plateforme ; IDFE comprend que la voie sera posée sur radier béton sans ballast, d'où une quantité de béton nécessaire importante pour la réalisation des 205

km de tunnel équipés. Le choix des composants de ce béton n'est pas neutre: la voie sur radier béton peut être très bruyante (réalisations anciennes comme le tunnel entre Aulnay et Villepinte ligne RER B ou entre Porte de Clichy et Mairie de Saint Ouen ligne RER C) ou relativement silencieuse (tunnel sous la Manche); ce point est repris page 73 « engagements du maître d'ouvrage ».

Anonyme (observations n° 3 et 4 – registre de Livry-Gargan) s'interroge « sur les vibrations occasionnées par le passage des trains, plus particulièrement sur les conséquences qu'elles pourraient avoir sur les études et l'avenir des enfants car le tunnel passe sous l'école primaire Jacob »

M. PIATEK et Mme FROMENT (observations n°2 et 3 - registre de Sevran) signalent « le tunnel du grand Paris va passer sous mon pavillon, quelles seront les conséquences en ce qui concerne le bruit ? ».

Mme FIGON (observation n°21 – registre de Sevran) – demande « y a-t-il une assurance que les phénomènes vibratoires seront nuls pour les habitations lors des travaux et lors de la mise en service de la ligne ? ».

G. GRATACAP (observation n°25 – registre de Sevran) s'interroge « sur le niveau sonore attendu pour les riverains et en particulier ceux qui sont proches des gares, une étude a-t-elle été réalisée ? »

C. LEFEVRE (observation n°2 – registre d'Aulnay sous-bois) – pose la question « quelles indemnisations en cas de nuisances phoniques ? »

P. LE MEN (observation n° 1 – registre du Bourget) – se pose la question de savoir « si la ligne peut avoir une incidence au niveau sonore et vibratoire sur l'ensemble de la zone……. Et même de manières ponctuelles, En effet, l'enregistrement de musique classique – notamment- nécessite des conditions optimales de silence en enregistrement, toute vibration même ponctuelle serait de nature à réduire cette activité à néant et par la même l'investissement colossal réalisé dans l'acquisition du bâti et de ses travaux ».

M. ABESCASSIS (observation n°2 – registre du Bourget) habitant au 54 avenue Jean Jaurès, souhaite connaitre les nuisances sonores et autres qui pourraient concerner son habitation.

Blanc Mesnil écologie (observation n°7 – registre du Bourget) souhaite « connaitre l'impact sur le réchauffement climatique pendant la construction et pendant l'utilisation. Ainsi que la totale garantie sur la prise en charge d'éventuelles fissures sur le bâti »

M. RAFFARA (observation n° 1 – registre de La Courneuve) demande « si le métro passe sous ma maison, y aura-t-il des précautions supplémentaires pour éviter les nuisances (tremblements, bruits… ».

M. MASSON (observation n° 1 – registre de Saint-Denis) évoque « les nuisances sonores et vibration actuelles de la ligne de métro n°13 il demande s'il y aura également des vibrations sur la ligne 14 au niveau du Boulevard Anatole France »

Mme AMESTOY (observation n°2 – registre de Saint-Denis) « appréhende le passage des métros sous sa maison et les vibrations induites »

Question complémentaire posée par la commission d'enquête sur ce thème

Les bruits induits par le passage des métros en période d'exploitation inquiètent les riverains des puits de ventilation. Est-il envisageable de doter ces puits de pièges à sons de façon systématique ?

THEME N° 6

LES NUISANCES DUES AUX CHANTIERS

Ce thème relate les observations relatives :

- aux nuisances dues aux bases de chantiers qui affectent principalement l'environnement de surface (bruit, production de poussières, odeurs, etc…)
- à l'acheminement des matériaux de construction
- à l'évacuation des déblais et ses conséquences.

Ce thème est à rapprocher du thème n° 4 qui concerne les travaux liés forages, les observations étant souvent liées et les inquiétudes proches.

Mme VANDAME (observation orale n° 3 – registre de Champs-sur-Marne) s'inquiète à propos de l'évacuation des déblais, de la circulation des camions ainsi que de la chaussée.

M. Christian BOUZANE (observation n° 1 – registre de Champs-sur-Marne) s'interroge sur le phasage des différents projets de réalisation : ligne 15 et 16 ; il souhaiterait « un phasage plus précis des travaux de part et d'autre de la future gare … pour limiter l'impact des chantiers pour la commune (nuisances sonores, circulation des poids lourds d'enlèvement des déchets, etc » en raison, notamment, du « retard pris pour le début des travaux de la ligne 15, le respect du début de ceux de la ligne 16, la construction de la future gare, laissent présager une concomitance de l'ensemble des ouvrages ».

M et Mme HAESLER (observation n° 3 – registre de Champs-sur-Marne) « …Les engins de chantier seront-ils stationnés à proximité des pavillons ? »

Groupe de travail de l'ancien conseil participatif de Marne et Chantereine – M. Pierre-Louis THILL (observation n° 4 – registre de Champs-sur-Marne)

Du dossier remis, ressortent les échanges du groupe de travail et les engagements de la SGP. Au-delà de ces échanges, des questionnements demeurent quant à la réalisation des travaux et les mesures d'accompagnement prises :

En ce qui concerne l'évacuation des déblais et/ou l'approvisionnement en matières premières

« 1 -Choix du transport fluvial ou ferroviaire

« La Société du Grand Paris évoque des études en cours sur la possibilité de l'évacuation des déblais de chantier vers la voie d'eau au niveau de la Marne …. mais « dans sa réponse à une question de la Préfecture de Seine-et-Marne, affirme au contraire que le transport par camions reste dans tous les cas nécessaires. Par ailleurs, dans la Pièce G4.1 : Annexe –

Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais, au § planification de l'évacuation des déblais, p. 31 à 38, il n'y a pas d'analyse comparative à ce stade des avantages/inconvénients des différentes solutions et des raisons du choix retenu (la route) ; en particulier, la solution d'évacuer par voie ferrée à partir du site de l'ancien SERNAM qui serait alimenté par bande transporteuse, n'a pas été traitée.

L'affichage d'études sur un choix encore possible vers un autre mode d'évacuation que les camions, n'est-il donc qu'un leurre destiné à éviter ou reporter des questions sur ce point très sensible pour la population au cours de l'enquête publique ? »

2 – flux logistiques prévisibles et modalités retenues

Le Groupe de travail rappelle que la SGP a établi un Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais, en affiche avec précision le planning prévisionnel des travaux qui s'accompagneront de déblais, leur volume, les modalités d'évacuation et les nuisances prévisibles pour les riverains mais constate que les itinéraires d'évacuation ne sont pas encore précisés.

Rappel est fait des différentes phases et interrogation « au cas où les nuisances … seraient supérieures à ce qui est prévu par la SGP … quelle organisation sera mise en place, tant au niveau de l'habitant que de la municipalité, pour constater les gênes ou les dommages, proposer des mesures correctives, et quelles voies de recours seront possibles en cas de désaccord ? »

Rappel est fait que les capacités annuelles de stockage de déchets de chantier qui sont indiquées dans le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais pour les principales installations seine-et-marnaises susceptibles de les accueillir.

Le PREDEC (Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux public) qui sera adopté en 2015 confirme l'arrêt de l'extension des décharges en Seine-et-Marne.

« … Si ces évolutions étaient entérinées, comment la SGP redéfinirait sa stratégie d'évacuation des déchets de chantiers ? Comment faire coïncider Predec et Schéma d'évacuation prévu dans l'enquête publique ? »

3 – spécificité du traitement des terres polluées

« La zone de la gare de Chelles est très clairement identifiée dans le Dossier d'enquête Publique comme affectée d'une pollution significative et avérée préexistante .. . Quelles sont les mesures concrètes qui seront mises en place par la SGP (mesures opérationnelles et information) pendant le chantier pour collecter, traiter et évacuer les déblais souillés ? »

Mme Jacqueline DEMETS (observation n° 14 – registre de Gournay-sur-Marne) « Gêne des camions, bruit, pollution, etc.. »

M. Michel LE BOURNOT (observation n° 16 – registre de Gournay-sur-Marne) rappelle les obligations légales relatives à la coordination des chantiers et demande une vigilance concernant la protection des personnes (risques du chantier sur la voie publique, mise en péril de la vie des citoyens et prévoir les mesures nécessaires).

Mme Muriel LAFABREGUE (observation n° 3 – registre de Chelles) s'oppose à l'installation de la voie de circulation réservée aux engins de chantier du Grand Paris sur le Boulevard Chilpéric, cette voie, qui constitue un site remarquable est par ailleurs nécessaire à l'exercice de sa profession d'architecte.

Mme Lafabrègue propose un autre emplacement pour cette voie.

« Essayez d'imaginer ce que deviendraient les habitants du boulevard Chilpéric si ils étaient cernés par : à l'EST, l'accès des camions, à l'OUEST le chantier de la nouvelle gare, au SUD les voies ferrées et au NORD la voie de chantier. Nous deviendrions « insulaires »

Anonyme (observation n° 15 – registre de Chelles) évoque le problème de gênes pour les habitants pendant les travaux

M. Lucien FOLLET (observation n° 16 – registre de Chelles)

«… Reste les déchets extraits du percement du tunnel :

Le trou d'extraction du tunnel principal est à Champs-sur-Marne, c'est donc la voie rapide et l'autoroute qui seront retenus pour le transport des terres et des boues. Tout de même le Port de Gournay est étudié pour le transport en péniche. Des camions transiteront depuis Chelles en direction de Villeparisis et de la Francilienne, il faut être vigilant sur les pollutions possibles, poussières et liquides de ces transports sur tous les trajets…«

M. Laurent JOLY (observation n° 19 – registre de Chelles) signale les dégâts occasionnés à son mur de clôture lors d'un forage. Il joint à son courrier des photos attestant de ces dégâts.

M. HABIB (observation n° 21 – registre de Chelles)

«… Les travaux de creusement du tunnel et le dégagement des déblais seront très longs, contraignants et préjudiciables aux chellois. La circulation actuelle est déjà très difficile et l'état de certaines routes très mauvais. Qui supportera les coûts de remise en l'état ?... »

Anonyme (Observation n°6 – registre de Gournay) « quid des nuisances sonores + vibrations lors de la construction + impacts »

M. Yannick BOSC (observation n° 25 – registre de Chelles) s'interroge sur la nature des nuisances pendant les travaux.

Mme ZANGA (observation n° 32 – registre de Chelles) pose un certain nombre de questions relatives aux chantiers dus à la création de la ligne :

sur l'organisation horaire des travaux, sur la durée d'utilisation d'un puits au déblaiement de la terre durant les travaux, sur les lieux de dépôt de la terre extraite, sur le trajet des camions, sur la budgétisation de remise en état des routes dégradées suite au passage des camions de terre, sur le lieu des centrales à béton.

IDFE (Ile-de-France Environnement) représentée par sa présidente, Mme D. Duval (observation n° 3 – registre de Montfermeil)

Dans le point 7 du courrier IDFE expose : « la réalisation des travaux tel que prévue entraînera une noria de camions pour le transport des terres d'excavation. Le flux de camions sera d'autant plus important que les points d'attaque sont multiples : pas moins de six tunneliers seront utilisés pour cette seule section et les puis d'accès sont pour la plupart éloignés des voies d'eau. IDFE demande que l'organisation des chantiers soit revue, de façon que les puits d'attaque soient situés à proximité des voies d'eau (canal Saint-Denis, canal de l'Ourcq, canal de Chelles, la Marne) quitte à créer des ports provisoires. L'évacuation des déblais et l'alimentation du chantier souterrain doivent être faites par le tunnel nouvellement créé au fur et à mesure de sa progression de manière à minimiser considérablement la circulation des camions en surface : ce procédé a été utilisé maintes fois, notamment pour la réalisation du tunnel sous la Manche ; 40 km séparaient les puits d'attaque centraux. »

Le point 8 porte sur « la réalisation du tunnel nécessitera une grande quantité de voussoirs : il est souhaitable que ce chantier soit à proximité immédiate de la voie d'eau, voire des puits d'attaque, pour acheminer ces voussoirs ou les matériaux pour leur fabrication jusqu'aux puits d'attaque par ce moyen de transport. »

Le point 10 porte sur la surveillance et le contrôle nécessaires de la DRIEE des déblais et de leur (s) destination (s).

La Communauté d'Agglomération Clichy-Montfermeil (observation n° 5 – registre de Montfermeil) rappelle que les travaux relatifs à la réalisation de la gare soient le moins contraignants possible afin que les habitants ne subissent davantage de désagréments au quotidien, désagréments déjà présents dans les différents chantiers ininterrompus dans ce périmètre.

Projet de Rénovation Urbaine de Clichy-sous-Bois/Montfermeil (observation n° 10 – registre de Montfermeil)

Il est rappelé le travail partenarial avec la SGP et les acteurs de territoire et il est souhaité que ce partenariat se poursuive notamment « …par la prise en compte de la phase chantier et de son impact sur le fonctionnement du quartier et de la vie des habitants : travail sur des

dispositifs permettant de contraindre le moins possible l'accès aux résidences, aux commerces et équipements… »

M. Jean-Pierre HEBERT – (observation n° 5 – registre de Sevran)

« Une autre préoccupation est le plan de circulation des véhicules pendant toute la durée des travaux… »

M. Michel RONDEAU – (observation n° 9 – registre de Sevran)

« … Travaux : évacuation des terres et apport des matériaux à prévoir par wagon et voie ferrée et non par une multitude de camions traversant la ville. »

M. Bernard WENTZEL – président du Comité des Usagers de la ligne RER B – Sevran – (observation n° 10 – registre de Sevran)

« … Le creusement du tunnel va entraîner une masse considérable de gravats qu'il va falloir évacuer par une noria de poids lourds qui vont, non seulement encombrer les voies de la ville, mais défoncer à loisir des chaussées dont la fragilité est flagrante, … »

M. Stéphane GUYON – (observation n° 11 – registre de Sevran)

« La construction de la gare Sevran-Livry aura-t-elle des impacts importants sur le trafic du RER B et sur les accès à la gare RER ? »

Mme GROUX (observation N° 18 – registre de Sevran) pose le problème de l'amplitude de circulation des camions de retrait des remblais qu'elle souhaite ramenée entre 8 h et 18 h.

M. Claude CHAUVET (observation n° 22 – registre de Sevran)

« … Evacuation des gravats des 2 gares de Sevran : préciser avec quel type de camions et en conséquence la fréquentation des circulations et leur tracé : toutes les 10 mn ou toutes les 2 mn. Les nuisances des voisins ne sont pas les mêmes sur ces périodes de 4 mois .»

M. et Mme BENE - Mme Maryse PATRY (observations n° 23 et 24 – registre de Sevran) s'inquiètent de l'évacuation des gravats, demandent que cela se fasse par train et non par camions, la circulation de la ville étant déjà saturée et les chaussées n'étant pas en état de résister.

M. Stéphane GATIGNON, maire de Sevran (observation n° 27 – registre de Sevran) souligne sa préoccupation « pour que les deux chantiers d'implantations des gares soient conduits sans perturbations supplémentaires pour les usagers de la ligne B… »

M. Pierre LE MEN (observation n° 1 – registre du Bourget) s'inquiète de l'impact des vibrations sur son activité d'enregistrement de musique classique.

M. Vincent CAPO-CANELLAS, maire du Bourget (courrier n° 16 – registre de la préfecture de la région IDF) et délibération du conseil municipal du 13 novembre 2014 également déposée (observation n°6 registre du Bourget)

Dans cet avis, sont évoqués, notamment, les problèmes liés aux travaux :

« …la période de travaux sera longue et intense sur 3 zones de chantier qui vont générer un flux très important de camions, à proximité d'habitations, dans des rues qui ne sont pas calibrées pour le passage de poids lourds, il est nécessaire que la SGP apporte des garanties à la Ville du Bourget quant aux phases opérationnelles et les voiries utilisées,

… la rue Chevalier de la Barre est indispensable à la circulation des bus et des piétons qui doit être maintenue pendant le chantier de la SGP,

… émet un avis réservé concernant l'entonnement EST et demande à la Société du Grand Paris d'apporter des précisions quant à l'organisation des travaux et l'évacuation des déblais… »

BLANC-MESNIL ECOLOGIE, représentée par sa vice-présidente Mme A.M. Delmas (observation n° 7 – registre du Bourget) interroge sur : « … les embouteillages pendant la phase de chantier… »

Mme Nelly RAFFARA (observation n° 4 – registre de La Courneuve) se soucie également de l'évacuation des déchets et de son parcours. Est-ce que l'avenue Henri-Barbusse est concernée ?

Le Président du Conseil Général de Seine-et-Marne (courrier n° 14 – registre de la préfecture de la région IDF), parmi, ses observations, demande que des mesures soient prises afin de limiter les impacts des travaux de la gare de Chelles sur les riverains et la circulation routière.

Il demande en outre la plus grande vigilance sur l'utilisation de certaines carrières de Seine et Marne qui si elles recevaient des déchets pollués pourraient impacter les eaux potables d'1 million de franciliens. Il demande en particulier que les carrières de Villegagnon et Pécy soient exclues des sites potentiels définitifs d'accueil de déchets inertes.

M. Jean François BACON, président du groupe Sevran solidaire et citoyen (courrier n° 26 – registre de la préfecture de la région IDF) présente les observations suivantes quant à l'évacuation des déblais :

« 8 000 camions sont prévus pour évacuer les déblais des deux gares, soit 16 000 mouvements. Un volume de 18 à 20 m3 et un poids de 27,5 à 30 tonnes par camion nécessiteraient l'emploi de camions de chantier de fort gabarit. »

M. Bacon présente le calcul des volumes de déblais qui lui semble optimiste et alerte la commission d'enquête sur l'état de la voirie, les problèmes d'évacuation des déblais quant à la proximité de différentes écoles, des difficultés pour les commerces et la gêne occasionnée pour les riverains et réitère le besoin « …d'une évacuation des déblais par voie ferrée ; solution qui n'encombrerait pas les voies routières de 8 000 camions ou plus, et solution moins polluante… »

Questions complémentaires posées par la commission d'enquête sur ce thème

1) Le département de la Seine-Saint-Denis est le siège de cavités importantes, sur plusieurs étages laissées par les anciennes carrières de gypse, à des profondeurs le plus souvent correspondantes avec le passage du tunnel voire au-dessus ou au-dessous. La SGP peut-elle préciser les mesures spécifiques qui seront prises en liaison avec l'inspection générale des carrières pour palier ses difficultés (modification du tracé qui pourrait d'ailleurs sortir de la bande des 100m, comblement…)

2) Le trafic des camions de transport des terres à évacuer va à l'évidence poser des difficultés inéluctables dans des milieux urbains relativement denses. Toutes les solutions ont-elles été envisagées pour minimiser l'impact sur le confort des habitants ? (par exemple transport par tapis vers des réseaux ferrés proches…)

3) Le stockage des déchets est en outre un sujet important compte tenu des volumes concernés. Les risques de saturation des capacités de stockage sont patents notamment en Seine et Marne ; La commission souhaite savoir plus précisément comment a été pris en considération le projet de plan régional de gestion des déchets de chantier (PREDEC) en cours d'enquête publique.

THEME N°7

LES IMPACTS PAYSAGERS ET ENVIRONNEMENTAUX

Ce thème relate les observations relatives à :

- L'environnement paysager et les milieux naturels.

Les observations recueillies montrent le souci des habitants de conserver les parcs et jardins existants avec leur flore, et leur patrimoine culturel le cas échéant et de se prémunir autant que faire se peut contre la pollution.

- L'environnement urbain et économique.

Dans cette rubrique les observations portent sur les projets d'urbanisation, sur les conséquences des travaux pour l'activité commerciale et la main d'œuvre locale.

M. LEFEVRE - (observation N° 1 - registre d'Aulnay sous-bois) - Demande si une étude des sols a été faite compte tenu de l'importante teneur en gypse du sous-sol au nord d'Aulnay.

SAUVONS NOS PAVILLONS (observation N° 7 – registre d'Aulnay Sous-Bois) – « Avez-vous pensé à ne pas toucher les atouts paysagers et environnementaux du site du parc jacques Duclos, ferme et serres municipales, école, pole en cours de construction »

M. MERCIER - (observation N° 8 - registre de Gournay sur Marne) - Demande si une étude d'impact a été faite aux environs des ouvrages annexes concernant la pollution par micro poussières, particules fines, composants organiques volatils et métaux lourds.

Mme DEMETS - (observation N° 14 - registre de Gournay sur Marne) s'interroge sur la gêne engendrée par les camions et par leur pollution.

M. DAIRE – (observation N° 19 – registre de Gournay sur Marne) – rappelle que dans la note de l'autorité environnementale :

- Qu'aucune réflexion particulière sur les émissions générées par les puits de ventilation n'est conduite alors que « Tout comme dans les gares et les tunnels, les zones proches des puits de ventilation peuvent également atteindre lors de conditions météorologiques défavorables des concentrations élevées en particules fines. Lors de la conception du projet, un enjeu important sera donc de localiser les puits de ventilation de manière stratégique afin d'éviter l'exposition des personnes aux concentrations de particules fines élevées sur des durées prolongées» (page 338, pièce G.I).

- Recommande de récapituler, caractériser et de localiser les consommations d'espaces naturels, agricoles et forestiers découlant d'une part du chantier, d'autre part du régime permanent, et de préciser quantitativement et qualitativement les mesures compensatoires.

M. SCHLEGEL Maire de Gournay sur Marne – (observation N° 20 – registre de Gournay sur Marne) – « Si aucune gare ne verra le jour sur la commune de Gournay-sur-Marne, le passage de la ligne 16 sous notre territoire implique la création de deux puits d'aération, qui pourraient défigurer durablement le paysage Gournaysien. Aussi, nous serons particulièrement attentifs à ces aménagements, afin que leurs nuisances soient réduites au minimum, tant au niveau de leur impact au sol, que par leur apparence ou au niveau sonore »

Mme LAFABREGUE (observation N° 3 - registre de Chelles) - S'interroge sur le bienfondé de l'itinéraire des camions de déblais, proposé par SGP, qui isolerait son entreprise et propose un itinéraire par la rue A. Besson qui serait moins contraignant pour les habitants du quartier et les promeneurs du parc.

Mme MARIEY (observation N° 5 - registre de Chelles) - est contre l'emplacement de la gare tel qu'il est défini dans le dossier et propose de le transférer dans le quartier de l'Aulnoy afin de valoriser ce nouveau quartier.

M. FEVRE – (Observation N° 22 – registre de Chelles) – « Remise en état du milieu naturel sur le site du Montguichet, la remise en état après travaux sera validée avec l'AEV. » « Une colonisation naturelle des espèces sur site pourra être proposée, en fonction du risque d'implantation d'espèces exotiques. Le cas échéant, un semis d'espèces indigènes locales pourra être proposé. »

M. BOSC – (observation N° 25 – registre de Chelles) – demande la nature des impacts sur l'environnement et si la nature des sols sera modifiée.

COPROPRIETE « LE VILLANDRY » - (observation N°26 – registre de Chelles) – « Pendant tes travaux de réalisation puis d'exploitation du tunnel, de la gare, des puits d'aération ... des nuisances (bruits, odeurs, circulation routière,….) sont prévisibles. Auprès de quel(s) organisme(s) des recours ou procédures seront-ils possibles?

Est-il possible de prévoir un organisme "centralisateur" des réclamations potentielles?

Le Parc du Souvenir Emile Fouchard sera impacté par ces travaux: abattage d'arbres, passage de camions. Quelle surface maximale potentielle du chantier ? Quelles concertations (avec les associations environnementales et les riverains) sont prévues pour déterminer objectivement, la remise « en l'état » de ce parc ? ».

IDFE – M. REDON – (observation N° 3 – Point N°10 – registre de Montfermeil) - Il est indispensable de respecter les espaces de nature (ex: Forêt de Bondy) et de ne pas empiéter sur eux pour créer des zones de remisage par exemple »

ENVIRONNEMENT 93 – (observation N° 4 – registre de Montfermeil) – Protection des espaces naturels et agricoles «Les espaces naturels et agricoles ne doivent pas être considérés comme des réserves foncières mais comme des éléments vitaux de l'aménagement futur de la région» ; leur protection est essentielle. La gare de Clichy-Montfermeil doit être construite plus près du centre-ville de Clichy et ne pas influencer par ses impacts le site Natura2000 de la Forêt de Bondy. Les nouvelles dessertes de transports ne peuvent donner prétexte à des projets démesurés comme celui appelé »Central Park» sur les communes de la Courneuve/Dugny/Stains/Saint-Denis/Garges-Lès-Gonesse.

La Société du Grand Paris affirme n'avoir aucun impact sur les espaces Natura2000 situés à proximité des gares et infrastructures associées à la construction de la ligne 16.

La dépendance de la construction de logements à la réalisation des gares dans un rayon de 800 mètres, est pourtant totalement intégrée dans le processus de l'enquête publique et rappelé avec force à l'occasion des réunions publiques entrainant des impacts directs et indirects sur les espaces naturels. Le président du directoire de la Société du Grand Paris l'a par ailleurs rappelé régulièrement dans ses interventions; ce sont 138 km2 disponibles en foncier dans un rayon de 800 mètres autour des 69 gares prévues dans le projet du Grand Paris Express; la première opération immobilière annoncée le mercredi 5 novembre par la SGP à la gare de Créteil-l 'Echât, est bien la préfiguration d'une frénésie d'urbanisation, qui se manifeste d'ores et déjà avant l'arrivée des transports.

L'étude d'impact des gares est donc parfaitement incomplète dans l'enquête publique aussi bien pour la densification du tissu urbain que pour la consommation d'espaces naturels et agricoles: l'enquête publique doit préciser explicitement la protection des espaces naturels et agricoles dans le rayon de 800 mètres autour des gares.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CLICHY/MONTFERMEIL – (Observation N° 5 – registre de Montfermeil) – « Points de vigilance - Le premier aspect concerne l'aménagement du parvis de la gare et de ses accès, et plus généralement son intégration dans le secteur central du PRU. L'aménagement de ce secteur, dernière grande étape du Projet de Rénovation Urbaine, est stratégique pour nos deux villes, au regard des multiples enjeux qu'il concentre. Il est donc primordial que l'intervention de la Société du Grand Paris se fasse en coordination étroite avec les acteurs du territoire et que les contraintes du site soient bien prises en compte. »

MARTINE S. – (observation N° 6 – registre de Montfermeil) – demande de prévoir la préservation de la forêt de Bondy ainsi que des différents lieux historiques –Eglise, Musée, Parc des cèdres.

ENVIRONNEMENT DHUIS ET MARNE 93 – (observation N° 7 – registre de Montfermeil) – demande : Que soit précisé les impacts liés au déroulement du projet de chantier et les mesures de compensation pour la consommation d'espaces naturels ainsi que des engagements fermes garantissant la protection de toute urbanisation de la Dhuis et de la partie de la forêt régionale de Bondy à proximité de la gare.

M. LEMEN - (observation N° 1 - registre de Le Bourget) - S'interroge sur les nuisances sonores et vibratoires engendrées par le GPE sur son entreprise d'Enregistrement sonore et Edition musicale.

M. ABECASSIS - (observation N° 2 - registre de Le Bourget) - aimerait connaitre les nuisances sonores et autres qui pourraient concerner son appartement situé au 5eme étage du 54 av J. Jaurès.

Mme DELMAS – BLANC MESNIL ECOLOGIE – (observation N° 7 – registre de Le Bourget) – Demande des réponses aux questions suivantes :

-La prise en compte de l'énergie grise nécessaire pour la construction des infrastructures et du matériel roulant,

-Les embouteillages pendant la phase de chantier, source de surconsommation et de pollution accrue,

-L' impact sur le réchauffement climatique pendant la construction et pendant son utilisation,

-Les conséquences environnementales des lieux de dépôt des déblais de millions de m3,

-La totale garantie de la préservation à très long terme des nappes phréatiques et notamment celle du Blanc-Mesnil qui est bue quotidiennement dans notre ville. Nous puisons notre eau dans le sous-sol,

-La totale garantie sur la prise en charge d'éventuelles fissures sur le bâti,

-La qualité de l'air dans le métro notamment les particules fines et les métaux lourds,

Mme AMESTOY (observation N° 2 - registre de Saint Denis) bien qu'étant hors sujet son observation sur les pollutions en général et sur le parcours de l'A86 et la limitation de la vitesse à 30km/h, pourrait rejoindre l'éventuelle pollution que produirait le GPE.

Mmes GRILL et GOUARD (observation N° 2 et 3 - registre de La Courneuve) s'inquiètent de savoir si la SGP a tenu compte de la rivière souterraine du CROULT.

GROUPE DE TRAVAIL DE L'ANCIEN CONSEIL PARTICIPATIF DE MARNE & CHANTEREINE : - (observation N° 4 – registre de Champs sur Marne - Questions 14 et 15) – S'interroge sur l'implantation d'un ouvrage annexe dans le secteur du Monguichet et de son émergence dans un EBC et demande quelques précisions, une précision est aussi

demandée sur l'organisation de l'évacuation des déblais dans la zone de la gare de Chelles et son incidence sur le parc Emile Fouchard.

M. WENTZEL (observation N° 10 - registre de Sevran) – s'inquiète de la présence de gypse et des conséquences éventuelles dues à ce minerai – ainsi que de la dégradation du parc des Sœurs par l'emprise d'une émergence de gare.

M. et Mme RENOULT (observation N° 16 - registre de Sevran) – s'inquiète de la dégradation du Parc des Sœur par l'emprise d'une émergence gare dans celui-ci.

Anonyme (observation N° 17 - registre de Sevran) - s'inquiète de la dégradation du Parc des Sœur par l'emprise d'une émergence gare dans celui-ci.

CORIGAT – (observation N° 1 – registre de Le Blanc Mesnil) – demande la suspension du porté à connaissance préfectoral du 22 avril 2013 et la nomination d'un médiateur concernant les dangers potentiels de la gare de triage du Bourget-Drancy.

Mme. CARPICO – (observation N° 3 – registre de Le Blanc Mesnil) – « Avez-vous pensé aux risques inondations des gares actuelles et futures ? Est-il prévu d'installer des portillons automatiques hermétiques en cas d'inondation »

M le Président du Conseil général du Val de Marne – (courrier N°14 – registre préfecture) – « Le Département considère que ces sites situés dans le périmètre de la nappe de Champigny ne sont pas appropriés pour recevoir des déchets inertes si le caractère inerte de ces derniers n'est pas démontré par des analyses systématiques sur les remblais. En effet, ces matériaux seront au contact immédiat d'une nappe qui alimente en eau potable 1 million de franciliens. Par précaution, en raison d'un risque sanitaire existant, ces sites doivent être écartés.

Le Département demande par ailleurs que les carrières de Villegagnon et Pécy soient exclues des sites potentiels définitifs d'accueil de déchets inertes. »

M. PARIGOT – (courrier N° 19 – registre préfecture) – demande : « Nous devons absolument préserver les bois de notre commune, les espaces verts, les poches Vertes ici et là sur notre territoire, les jardins familiaux, les, espaces verts dans chaque quartier ... Sur Champs sur Marne, ne détruisons pas les bois entre le quartier bois de Grâce et la ligne RER A, les bois le long de la D199, le long de l'avenue Général de Gaulle, le long du boulevard qui relie la D 199 à l'autoroute A4, sauvegardons aussi l'AFP A, les jardins familiaux .. »

THEME N°8

L'ACCESSIBILITE MULTIMODALE ET LES INTERCONNEXIONS

Ce thème a fait l'objet d'un nombre important de remarques de la part du public et des institutions. Elles ont été regroupées par sujets de préoccupation :

L'accessibilité multimodale des gares

Dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris sont décrits les principales caractéristiques du réseau GPE, en particulier les questions d'accessibilité des personnes et des véhicules aux gares, en tenant compte du fonctionnement actuel des transports et du report envisagé du mode de transport automobile vers les transports en commun.

Les observations recueillies des personnes et des collectivités locales reposent ces questions sous un jour pratique devant amener un certain nombre de réponses de la part de la SGP.

Accessibilité des personnes

M. MIATTI (observation orale n° 2 – ville de Chelles) s'interroge sur les facilités offertes aux personnes à mobilité réduite.

La piétonisation des rues

Mme VANDENBUSSCHE : (observation n° 3 – registre de Saint-Denis) demande « qu'il y ait des ilots piétonniers dans les rues Sorin, Renouillières et Tunis à cause de l'augmentation du trafic routier qui arrivera avec la nouvelle gare SNCF St-Denis Pleyel»

Accessibilité des véhicules

Parkings voitures et élargissement des chaussées

M. MASSON (observation n° 1 – registre Saint-Denis) estime que l'accessibilité des gares par les voitures doit se faire en fonction des possibilités de parkings-voitures ; *il demande* « combien de places » *seront réservés pour les résidents. Il souhaite voir «* l'élargissement des rues Pleyel, du Docteur Finot et du Boulevard Ornano », *car il pense aux embouteillages vers les gares. Pour les cyclistes, Il souhaite des garages sécurisés pour les vélos et les poussettes.*

ANONYME (observation orale n° 2 – Ville de Champs sur Marne) s'interroge sur les possibilités de stationnement près des gares.

M. DJOKO (observation n°3 – registre Noisy Le Grand) souhaite savoir « si toutes les nouvelles gares et gares en correspondance avec le RTGP seront équipées dès l'origine de

stations pour vélos sécurisés (de type Véligo par exemple, développé par le STIF) pour inciter les nouveaux utilisateurs de cette ligne à accéder aux gares en vélo plutôt qu'en voiture, notamment par des personnes résidant dans un rayon de 2km maximum autour des nouvelles gares. »

Il estime que les rames du RTGP « devraient pouvoir intégrer dès l'origine un espace vélos (de même que pour les poussettes ou les UFR) pour les cyclistes, comme il est aujourd'hui possible pour eux d'utiliser leur vélo à bord des rames de RER et Transilien hors heure de pointe ». Il estime qu'il faudrait des quais de 180 m pour éviter dans le futur l'agrandissement des gares devant tenir compte du trafic. Il indique enfin que « pour limiter la fraude et améliorer le service aux voyageurs, le guichet des gares devrait être situé au niveau des lignes de contrôle des billets, comme cela se fait à toutes les stations de métro à Stockholm. »

MME AMESTOY (observation n°2 –registre de Saint Denis) regrette « que la plupart de nos habitations n'ont pas de garage ». Elle aimerait « pouvoir profiter de places à tarif réduit pour les véhicules». Elle indique « qu'il est impératif que parmi les voies d'accès aux nouvelles gares, il y ait des pistes cyclables ». Elle demande « qu'il y ait une signalisation correspondante (panneaux) ainsi que des parkings à vélo. » Elle entend par « piste cyclables : un couloir de circulation propre aux véhicules non motorisé ». Elle craint que l'accès à la A86 ne risque d'aggraver la pollution de l'air. Elle souhaite aussi limiter la vitesse de la circulation à 30 km/heure pour des questions de pollution et de sécurité mais aussi par ce qu'il y a « près de la gare une école maternelle, primaire et un collège, sans parler des Ecoles supérieures de kiné, ortho et ingénieurs ».

Entrées / sorties de gares :

M. DELIGNY (observation orale n° 6 de Chelles) estime qu'il faudrait une sortie de gare en direction du centre-ville (côté Mairie) qui ne peut être que bénéfique pour le commerce de la « Résistance ».

ANONYME (courrier n° 3 – registre Préfecture de Paris) pose la question de savoir ce qui est prévu pour revaloriser le Quartier des Beaudottes à Sevran, qui ne trouve pas sa solution en construisant des logements sociaux;

M. ESCODA (observation n°7 - registre Sevran) pense que « laisser la gare de Sevran-Livry en impasse lui semble très dangereux. *». En effet, «* la nouvelle gare va considérablement obstruer ce cul de sac ». *La circulation bus, voiture, piétons etc. dans cette impasse lui semble impossible. « Même en élargissant le pont du canal, cela ne changera rien au niveau de la circulation. La solution existe pourtant en désenclavant ce secteur par une voie qui*

longerait le canal par l'est et qui le traverserait pour rejoindre le grand rond-point au niveau du golf. Trois voies : une pour les bus en sens unique et deux pour l'accès au parking. »

M. GUENE (observation n°8 - registre Sevran) propose que le positionnement de la gare de Sevran soit revu. Il pense que « le débat d'idées à propos de la gare de Sevran/ Livry est insuffisamment développé ». Il pense que « le trou de la gare devrait se faire à la place de l'ancien pôle de tranquillité à proximité du "Pont Ballanger ». Il suggère aussi « une implantation plus côté Mitry (côté Parc Poudrerie) ».

M Mme RENOULT (observation n°16 - registre Sevran) contestent l'implantation de la gare coté « parc des sœurs », à cause de la disparition des arbres. Ils souhaitent seulement un accès de type métro sans construction béton.

ANONYME (observation n°17 - registre Sevran) souhaite mise en place d'ascenseur pour PMR et est contre accès coté parc des sœurs avec crainte de nuisances sonores

Mme. AUSTERLITZ (observation n°2- registre Saint Ouen) espère une sortie de la ligne 14 vers le quartier des Docks qui se développe ?

Evacuation des personnes en cas d'incendie

M. FEVRE (observation n° 22 - § sécurité incendie – registre Chelles) :: « comparons au tunnel sous la Manche » Pour le tunnel sous la Manche, les liaisons entre tunnel ferroviaire et tunnel de service sont réalisées tous les 375 m. Pour le métro parisien, on a une station environ tous les 400 m. le GPE n'offre une évacuation que tous les 800 m. Il demande « en combien de temps, les aménagements du GPE permettent-ils de mettre à l'abri la totalité des voyageurs d'une rame à l'heure de pointe en tenant compte de la largeur des quais latéraux du tunnel et de l'encombrement au pied de l'escalier ?»

Aménagement à venir des quartiers

GTACP de Marne et Chantereine - M. THILL (observation n° 4 - registre Champs sur Marne).

Il s'agit d'un dossier avec préambule et 23 questions. Le dossier traite dans une première partie de l'emplacement de la gare de Chelles, de l'environnement de la gare et de l'avenir des quartiers concernés. Dans une deuxième partie, il questionne sur l'impact et le traitement des risques identifiés, sur la réalisation des travaux et les mesures d'accompagnement prises.

La question 5 porte sur l'intermodalité avec le réseau routier et les parcs de stationnement aux abords des gares : « les solutions retenues par la SGP à ce problème (…pas de nouveau parking, pas d'aménagement majeur de la gare routière) semblent ne reposer que sur l'évaluation du STIF que 49 % des utilisateurs de la gare viendraient à pied ou en

vélo…Au cas où il s'avèrerait très vite que les estimations de répartition du STIF sont erronées, ou que les flux internes et externes à la gare ne seraient pas conformes aux prévisions, quels scénarios de secours ou de repli ont été étudiés entre la SGP, la Municipalité, les Municipalités voisines et quels financements seraient associés . »

La question 6 sur l'accessibilité et la sécurité aux abords et à l'intérieur des gares interpelle : « quel processus permettra d'associer les utilisateurs actuels et futurs de la gare, les commerçants, la municipalité ou les autres collectivités locales pour valider les options du cabinet d'architecte » …

La question 8 porte sur la correspondance avec le réseau ferré existant

« La SGP a affirmé en réunion publique que l'augmentation de flux de voyageurs (triplement , de 17000 aujourd'hui à 45000 demain, se reporterait essentiellement en flux interne à la gare, correspondant entre la ligne P et ligne 16 : quels nouveaux scénarios seraient envisagés (agrandissement des gares existantes ou en chantier) ?

Quelle capacité possibilités d'aménagements d'espace de correspondances nouveaux subsiste ? Quelles seraient les conséquences sur les aménagements directement liés aux flux de circulation interne et externes ? Quelle concertation serait organisée par SGP avant toute prise de décision dimensionnante, sous quelle forme, comment la population y serait associée, quels types de financement pourraient être envisagées ? »

Les interconnexions avec les autres modes de transport

Avec les lignes du RER

LE CONSEIL GENERAL DE SEINE ET MARNE (courrier n°14 - registre de la Préfecture de Paris) demande à ce que soit garantie les interconnexions et les équipements d'intermodalité en Seine et Marne en particulier à Chelles entre le RER E, la Ligne P et la future ligne 16 du métro. Il souhaite que soient garantis le financement et la réalisation des équipements d'intermodalité (gares-routières, parc-relais, parvis, stationnements vélos) pour une mise en service dès 2023.

LE COMITE DES USAGERS DU RER B (observation n°2– registre Drancy) reste dubitatif quant à l'utilité et à la destination de la ligne 16 pour la désaturation des lignes existantes alors que la ligne B Nord est toujours saturée.

LE CONSEIL MUNICIPAL DE NOISY-LE-GRAND (Délibération du CM N°14/204 du 19/11/14) (observation n°6– registre Drancy) rappelle l'avis favorable donné au projet de la SGP, sous réserve de réponses de la SGP concernant :

- *l'interopérabilité entre les lignes 15 sud et 15 nord en gare de Noisy-Champs,*

- *les travaux pour les lignes 11, 15 et 16 se fassent en concomitance,*

- *les moyens techniques soient mis en œuvre pour permettre la création en souterrain d'un nombre de places de stationnement conséquent pour permettre l'accueil des usagers du GPE,*

- *l'implantation d'un site de remisage de la ligne 11 ne se fasse pas sur son territoire, que la charge des ouvrages rendus nécessaires par la réalisation du GPE ne reviennent pas aux collectivités locales.*

Avec les lignes SNCF : ligne H

AUT - FNAUT Ile de France (observation n°33 – registre Chelles), se prononce clairement pour un site à l'est du faisceau ferroviaire, afin de pouvoir faciliter le passage entre la ligne ferroviaire H et du RER D et les lignes de métro 15,16 et 17. Dans l'hypothèse où le site Ouest serait définitivement retenu, elle demande au maitre d'ouvrage d'amender son projet et de répondre au sujet de :

- *la mécanisation des accès des quais des lignes D et H vers la passerelle reliant la gare Saint Denis-Pleyel à la gare Stade de France Saint-Denis*

- *la couverture de la passerelle*

- *la mécanisation de la passerelle*

- *la mise en place d'ascenseurs à la gare Saint-Denis Pleyel pour permettre de passer du niveau + 40 m au niveau 0 des quais des métros*

En fait, lors du débat public, le projet de la future gare du GPE à l'ouest du faisceau ferroviaire avait été préféré à celui du projet à l'est, « au détriment de la qualité des correspondances mais au profit des projets locaux d'urbanisme portés par la Communauté d'Agglomération de Plaine-Commune et la Mairie de Saint-Denis*. »*

LES MAIRES de BOUFFEMONT (courrier n°2), D'EZANVILLE (courrier n°4), de BESSANCOURT (courrier n°5), de TAVERNY (courrier n°7), D'EAUBONNE (courrier n°8), de LUZARCHES (courrier n°9), de FREPILLON (courrier n°11), du PLESSIS BOUCHARD (courrier n°12), de PONTOISE (courrier n°13), de SAINT-PRIX (courrier n°15), le CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE (courrier n°10), dans le registre de la Préfecture de Paris, souhaitent l'arrêt du Transilien ligne H en gare de St Denis Stade de France avec une correspondance via la passerelle avec St Denis Pleyel du SGP.

LE CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL D'OISE (courrier n°10 - registre Préfecture de Paris) émet des réserves sur le projet de nouveau métro en demandant que la connexion entre les lignes 15, 16, 17 soit préservée de façon à assurer à terme la liaison directe entre Roissy et

La Défense sans rupture de charge. Il demande en outre la possibilité de débranchement de la ligne 16 en Gare du Bourget, permettant de doubler la fréquence de la Ligne 17 de Pleyel à Roissy en cas de forte affluence."

ANONYME (courrier n° 3 – registre Préfecture de Paris) préfère « un quai plus long (108 m comme pour la ligne 15) au lieu de 54 m sur la ligne 14 pour résoudre le problème de grosse affluence ». *Il souhaite savoir pour le centre commun de maintenance à Aulnay le raccordement ferroviaire pour y accéder.*

M. LO CASIO (courrier n° 15bis – registre Préfecture de Paris) demande un tapis roulant entre métro ligne 13 Carrefour Pleyel et gare Saint-Denis-Pleyel.

PLAINE-COMMUNE (courrier n°27 – registre Préfecture de Paris) demande que la ligne 14 soit prolongée à Saint-Denis-Pleyel dans les meilleurs délais, ainsi que la mise en service du Tronçon Pleyel / la Défense. Elle demande l'.amélioration des rabattements vers la gare « La Courneuve « 6 routes » et veut s'assurer du franchissement des voies entre l'avenue François Mitterrand et Pleyel avec la création d'une nouvelle gare (ou d'un arrêt ?) sur la ligne H, en correspondance avec le métro GPE, la ligne RER D et la Ligne 13. Elle demande de prolonger le T8 pour rejoindre la ligne 15 Est et le RER B à la Gare de La Plaine-Stade de France et au-delà jusqu'à Paris.

LA MAIRIE DE SAINT DENIS (courrier n° 1 – registre Saint-Denis) soutient la création d'un arrêt de la ligne H du Transilien à la station St-Denis Stade de France du RER D. Ceci permettra la correspondance avec la future Gare Pleyel avec 250 000 voyageurs quotidiens. Elle demande le franchissement des voies ferrées à la gare de St-Denis-Pleyel sous forme d'une "gare pont" habitée. Il faut aussi une optimisation de la desserte de Pleyel par l'A86.

Elle demande le respect des calendriers annoncés pour la ligne 14. Elle souhaite aussi que le tracé du T8, soit inscrit sur les cartes projet de la SGP et du STIF et qu'il soit prolongé entre la porte de Paris et la future gare Rosa Parks de la Porte d'Aubervilliers. La T8 doit être en service en 2022.

Elle demande que la position des ouvrages ait un impact minimal : le déplacement du puits OA631 (à l'ouest de la gare Pleyel) du square des « Acrobates » vers la parcelle cirque/ base arrière des médiathèques. Il faut positionner au mieux les deux puits : OA 332 et 334 pour minimiser l'impact sur la circulation. Il faut quantifier le tonnage des déblais à évacuer par camions et voie d'eau.

Avec les métros

M. BENEVENT (observation n°2 – registre Champs sur Marne) demande quand sera mise en place la ligne 11 de Rosny-Bois Perrier à Noisy-Champs ? Est-ce après 2023 compte-tenu de la complexité des travaux de jonction avec Noisy Champ ?

EUROPE ECOLOGIE LES VERTS (observation n°7 – registre Noisy le Grand) exprime un avis favorable, sous réserve de l'interopérabilité entre les lignes 15 sud et 15 nord en gare de Champigny « Le plus grand soin doit être apporté à la connexion des autres modes de mobilité : adéquation fine du parc de stationnement à la fréquentation de la gare, création de parkings à vélos sécurisés, dispositif de dépôt-minute… »

M. COTTIN-GAUTIER (observation n° 4 – registre de Saint Ouen) souhaite que le tracé de la ligne 16 passe par Le Blanc-Mesnil puis par Le Bourget Aéroport et ensuite Le Bourget RER. Il estime qu'il y a là un gain de percement de tunnel de 1,5 km (car pas de ligne 16 entre le Blanc-Mesnil et Le Bourget), ce qui entrainerait le déplacement de l'entonnement la ligne 17 à la gare Le Bourget Aéroport.

J MENEAU ASSO.SAINT-DENIS TRANSPORT (courrier n°22 – registre Préfecture de Paris) s'interroge sur la contribution des lignes 14, 16 et 17 sud à la désaturation de la ligne 13. Il souhaite qu'une liaison souterraine relie les stations Carrefour-Pleyel à la gare Saint-Denis Pleyel.

Avec les Bus, avec les trams

LE CONSEIL MUNICIPAL DU BOURGET (observation n°6–registre Le Bourget) émet un avis favorable sous réserve de veiller à la qualité des correspondances entre les différentes lignes de transport en commun ; il souhaite voir se réaliser une gare emblématique au Bourget permettant un pôle d'échange entre les lignes 16, 17, le RER B et la future tangentielle Légère Nord ; il demande à SGP d'apporter des précisions quant à la réalisation des travaux et à l'évacuation des déblais, ainsi que la nature et les contraintes et des ouvrages réalisés.

A. MAGNE (observation n°5 – registre Livry-Gargan) estime que : La ville de Livry Gargan : 42 000 habitants, est la grande oubliée par les transports en commun. Pas de gare à Livry, la gare de Sevran-Livry est sur Sevran. Le débranchement du T4 est négatif pour Livry mais positif pour Clichy et Montfermeil. Quant au futur Tzen. 3, il s'arrêtera en fait à Pavillon s/bois. La RN3 ne vient même pas à Gargan. De plus aucun parking n'est prévu dans les nouvelles gares.

S. PAULY (observation n°6 – registre Livry-Gargan) : a les mêmes observations que l'observateur précédent.

Question complémentaire posée par la commission d'enquête sur ce thème

1) Le stationnement des voitures aux abords des nouvelles gares est un sujet récurrent ; plus de places de parking attirent inévitablement plus de voitures et plus d'embouteillages aux heures de pointe dans ces secteurs centraux des villes , mais les lignes 16 et 17 vont drainer des voyageurs péri-urbains dont le seul mode transport est le plus souvent la voiture ; les cas des gares de Chelles, de Noisy-Champs, de Clichy-Montfermeil sont des exemples parmi d'autres de sources de difficultés prévisibles. La SGP, en liaison avec le STIF, voudra bien apporter des éléments complémentaires sur les solutions envisagées en matière de places de parking ou de solutions de rabattement par transports publics. Comment l'augmentation éventuelle du nombre de bus aux abords des nouvelles gares a-t-elle été envisagée ? Quelles installations finales (mini gares routières, quais…) ? Les surfaces prévues pour les nouvelles gares ont-elles été calculées pour contenir éventuellement ces installations ?

THEME N°9

LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET URBAIN AUTOUR DES GARES

Anonyme – (observation n°2 – registre de Noisy le Grand) s'exprime ainsi : « qu'en est-il de l'activité tertiaire, industrielle, services publics qui se trouve principalement au sud (Palaiseau) et à l'Ouest de la Défense. »

« Le conseil du Grand Paris ne pourrait-il pas se trouver à Clichy-sous-Bois ou Sevran, car cela apporterait des emplois, notamment des centaines d'employés de la fonction publique territoriale, des entreprises pourraient s'installer et non disparaître (PSA) ; cela justifierait mieux le sens de ce projet de transport. Sinon à quoi répond -il précisément ? N'oublions pas que la paralysie du RER A sous-dimensionné avec la population qui s'accroit.

M. Pierre-Louis THILL (Animateur du GT ACP de Marne-Chantereine) (observation n°4 – registre de Champs sur Marne) dans la question n°1 évoque la valorisation urbaine des gares : il estime qu'en l'absence de CDT la société du Grand Paris dispose de pouvoirs très importants pour l'avenir des alentours de la gare de Chelles. Il demande que la SGP présente avec précision, notamment, les axes et la forme de ces projets (habitat et emplois), le mode de financement de ces projets, leur forme administrative, leur mode d'intégration dans les documents d'urbanisme.

Mme DECUREY (observation n°1 registre de Chelles) demande si une sortie de la gare de Chelles est prévue vers le centre-ville, pour le bénéfice des commerçants.

ASSOCIATION ADEQUA (observation n°18 registre de Chelles) « se focalise sur le développement économique qui lui paraît oublié et signale que si l'option « Triage » n'a pas été traitée avec suffisamment de conviction, au moins la variante qui consiste à reporter la liaison L15/L16 à Chelles mérite une étude complète et contradictoire »

IDFE (observation n°3 registre de Montfermeil) estime qu' « il est préférable de viser l'ARRET de l'étalement urbain en densifiant les villes notamment autour des gares ! La réalisation du GPE ne doit pas permettre la création de nouvelles agglomérations ni l'étalement d'agglomérations existantes…pour exemple IDFE demande que la gare de Clichy-Montfermeil soit davantage éloignée de la forêt de Bondy afin de soustraire celle-ci à l'appétit des bâtisseurs… »

Environnement 93 (observation n°4 registre de Montfermeil) s'inquiète de la densification envisagée dans un périmètre de 800 m autour des gares et demande que soit explicitement prévue la protection des espaces naturels et agricoles dans ce périmètre.

En De Ma 93 (observation n°7 registre de Montfermeil) « demande des engagements fermes garantissant la protection de toute urbanisation de la Dhuis et de la partie de la forêt régionale de Bondy à proximité de la gare. »

La directrice du PRU de Clichy-sous-Bois/Montfermeil (observation n°10 registre de Montfermeil) insiste sur la forte adéquation entre le GPE et le projet de rénovation urbaine en renforçant le rôle important de centralité du plateau. Ceux-ci constituent un enjeu stratégique dans la réussite de la transformation du quartier. Le partenariat engagé avec tous les acteurs dont la SGP doit se poursuivre.

Mme DANCOINE, Mme DELASALLE, Mme PECHBERTY, Mme FROMENT et un anonyme (observations n°12, n° 13, n°14, n°15 et n°20 registre de Sevran) demandent que soit préférée l'installation d'entreprises créant de l'emploi plutôt que des logements sociaux trop nombreux à Sevran.

Mme PATRY (observation n°24 registre de Sevran) demande que l'on prenne le temps nécessaire pour discuter et débattre de l'aménagement avec les habitants.

M. CUZON (observation n°5 registre d'Aulnay-sous-Bois) déplore d'une façon générale que ces nouvelles gares soient un prétexte à l'urbanisation.

L'association SAUVONS NOS PAVILLONS (observation n°7 registre d'Aulnay-sous-Bois) revient sur l'enquête publique qui a porté sur le CDT du Bourget qui s'est déroulé l'an passé, Elle estime que l'urbanisation autour des futures gares n'est pas compatible avec les risques d'explosion liés au transport de produits dangereux à la gare de triage de Drancy – le Bourget.

Le CORIGAT (observation n°1 registre de Blanc-Mesnil et observation n°9 registre du Bourget) tout en se déclarant favorable au projet de métro du Grand Paris Express et au développement économique qui lui est lié, estime que celui-ci « ne pourra pas se mettre en œuvre tant que les dangers potentiels dont est porteuse la gare de triage et qui remettent en cause la sécurité publique ne seront pas levés ». il demande « la suspension du porter à connaissance du 22 avril 2013 et la nomination d'un médiateur ».

M. le MAIRE DE SAINT-DENIS (courrier n°1 registre de Saint-Denis) note que l'amélioration des transports en commun générée par la réalisation de trois lignes de métro à Saint-Denis, qui appartient dorénavant à l'un des territoires le plus dynamique d'Ile de France, permettra un gain en liberté de se déplacer et ainsi accéder au bassin d'emploi, aux loisirs et à la culture.

Mme SANCHEZ (observation n°3 registre de Saint-Ouen) estime que la gare doit apporter un mieux au quartier PLEYEL notamment avec l'installation, de commerces de bouche.

M. KEITA (courrier n°3 registre préfecture de région) estime que concernant le développement économique et commercial à Sevran la construction de logements sociaux ne va pas résoudre les problèmes et demande ce qui y est prévu pour revaloriser le secteur.

Mme DRUZGALA (courrier n°3 préfecture de région) alerte sur le risque qu'une commercialisation sans concertation de la gare pourrait fragiliser l'offre commerciale extérieure et transformer le centre-ville et plus largement l'ensemble du territoire en ville dortoir.

Questions complémentaires posées par la commission d'enquête sur ce thème

1) Des études ont-elles déjà été engagées pour mesurer les besoins commerciaux à l'intérieur des gares ? un travail participatif aura-t-il lieu avec les représentants des commerçants et des usagers ?

2) Il est à prévoir une perte d'exploitation pour les commerçants impactés par les chantiers. Comment celle-ci peut-elle être évaluée et quelles mesures sont envisagées en matière d'indemnisation ?

3) La réussite de ce projet passe à l'évidence par une excellente collaboration entre tous les acteurs, notamment les collectivités territoriales et les acteurs économiques représentés en particuliers par les chambres consulaires. Quels moyens sont prévus pour assurer la coordination indispensable exigée, par exemple avec les contrats de développement territorial. A titre d'exemple le CDT « territoire de la culture et de la création » de Plaine Commune qui affirme un taux de croissance de 18% en 15 ans en matière d'emplois est impacté au premier chef.

THEME N° 10

LES IMPACTS FONCIERS

Ce thème relate les observations portées sur le registre concernant :

Le dédommagement pour le tréfonds lorsque le tunnel passe sous les habitations,

L'indemnisation en cas de problèmes survenant lors de la construction du tunnel (affaissement, fissures, etc.)

La dévalorisation des biens suite à la présence du tunnel sous les habitations,

La nécessité de faire au préalable des référés préventifs,

La maitrise des prix du foncier eu égard à la présence des nouvelles gares,

M et Mme HAESLER (observation n°3 – registre de Champs sur marne) posent la question de savoir « sur quoi vous basez vous pour indemniser le tréfonds ? Nous espérons quand même obtenir une indemnisation financière suite à tous les désagréments sachant que nous devons vendre notre pavillon d'ici 2 à 3 ans et que le prix de vente du pavillon ne soit pas à la hauteur du prix du marché ; »

M. Pierre-Louis THILL (Animateur du GT ACP de Marne Chantereine) (observation n°4 – registre de Champs sur Marne) demande en question n° 4 « quels dispositifs seront concrètement mis en place et sous quelle responsabilité pour maitriser l'évolution des prix du foncier, en particulier en l'absence de Contrat de Développement Territorial, »

M. Pierre-Louis THILL (Animateur du GT ACP de Marne Chantereine) (observation n°4 – registre de Champs sur Marne) évoque, dans sa question n°12, la prévention des risques géologiques liés à la présence d'anciennes carrières :

« D'après la S.G.P., sur la commune de Chelles, seul le puits de ventilation P63 et sa base chantier sont soumis à des aléas modérés liés à divers risques géologiques. Des prescriptions réglementaires relatives au futur PPRN seront à respecter, qui seront imposées aux tiers.

Quelle organisation concrète sera mise en place pour informer et contacter la population en droit de réclamer un référé préventif, qui pourrait être lésée ou dont les biens pourraient être endommagés pendant la réalisation des travaux, ou après la mise en service (vibrations et dommages conséquences de l'exploitation par exemple), pour constater le dommage, proposer des mesures correctives ou des indemnisations, et quelles voies de recours seront possibles en cas de désaccord ?

M. Pierre-Louis THILL (Animateur du GT ACP de Marne Chantereine) (observation n°4 – registre de Champs sur Marne évoque, dans sa question n°16, les impacts fonciers, les

acquisitions de parcelles (terrains en surface), les recours en cas de désordre à la voirie, aux terrains ou au bâti

« La démarche de la Société du Grand Paris semble avoir été de contacter de manière individuelle les propriétaires qui lui semblent directement concernés par la réalisation du chantier, pour les expropriations.

Par contre, le tracé n'étant pas encore définitivement arrêté (dans la bande d'incertitude de 50 m), les propriétaires concernés par l'acquisition de leur tréfonds, ou les habitants directement à proximité qui pourraient être impactés lors de la réalisation des travaux ou dans la phase d'exploitation, ne sont a priori pas encore identifiés.

Quelle organisation concrète sera mise en place pour informer et contacter la population en droit de réclamer un référé préventif, qui pourrait être lésée ou dont les biens pourraient être endommagés (pendant les travaux - tunnelier par exemple), ou après la mise en service (vibrations conséquences de l'exploitation par exemple), pour constater le dommage, proposer des mesures correctives ou des indemnisations, et quelles voies de recours seront possibles en cas de désaccord ? »

M. MOYSAN (observation n° 11 – registre de Gournay) souhaite savoir si « son pavillon aura la même valeur après les travaux suite aux nuisances, bruit, etc.… »

M. LEBOURNOT (observation n°16 – registre de Gournay) s'interroge sur les mesures prises en ce qui concerne la protection des biens :

« S'enquérir si des mesures vibratoires sont prévues pendant le chantier,

Demander si des études sismiques et vibratoires ont été réalisées pendant la phase étude

Est-il prévu à la mise en en service et en exploitation de l'ouvrage une étude d'impact sur les biens situés dans la zone impactée,

Demander si des mesures conservatoires ont été prévues

Demander si un état des lieux avec les propriétaires des biens situés au-dessus de l'ouvrage a été programmé

Demander si avant l'ouverture du chantier des repères test sont prévus d'être posés sur les bien impactés par le chantier »

M. DESTHUILLIERS (observation n° 7 – registre de Chelles) a écrit « le tunnel passe sous le 9 avenue Etienne Bourgeois, j'aimerai connaitre le dédommagement pour le tréfonds »

M. DESTHUILLIERS (observation n° 9 – registre de Chelles) et Mme DUPONT, Présidente de la Copropriété du ROY (Observation n°28 – registre de Chelles) résidant au 7 avenue Etienne Bourgeois, s'interrogent sur le fait que « les travaux vont forcément engendrer des

tassements différentiels au moment de la confection du tube car nous sommes dans l'eau et dans les sables de Beauchamp. Le terrain est donc peu stable, il faut donc malheureusement envisager des désordres à venir.

Quelle garantie offre le Grand Paris ou la société qui construira, pour remédier aux désordres à venir concernant la stabilité de l'immeuble cité et si garantie il y a sera-t-elle décennale ou trentenaire ?

Le Grand Paris prend-il une assurance dommage ouvrage facile à faire jouer sans se lancer dans de la procédure s'il y a des dommages constatés ?

Sera-t-il fait un relevé contradictoire d'altimétrie pour déceler les mouvements de terrains et ceux de l'immeuble ?

Au sujet de l'achat du tréfonds, le Grand Paris achètera à partir de quelle profondeur ? Cote donnée en cote NGF.

De plus pourra-t-on toujours construire au-dessus du métro et au besoin forer des pieux pour les fondations ? Si non, comment sera chiffrée la perte de valeur du terrain ?

M. POTIER (observation n°8 – registre de Chelles) Habite au 55 bis rue Victor Hugo à Chelles et a peur d'être exproprié suite à l'implantation d'un puits de ventilation à cette adresse, en effet ces renseignements auraient été donnés par la mairie lors des discussions avec un acheteur potentiel de sa maison, la transaction n'ayant pu de ce fait aboutir.

Il souhaiterait donc obtenir rapidement des éclaircissements sur ces informations qui en fait ne seraient pas exactes.

D. EVEN – (Observation n°10 – registre de Chelles – Habite au 58 Quai Auguste Prévôt) Pense être directement concernée par le tracé du tunnel et souhaiterait connaitre les constats à faire en amont, les dédommagements prévus

Anonyme : (observation n° 12 – registre de Chelles) pose la question « si des dégradations des habitats sont constatés au cours ou après les travaux des tunnels, quels seront les recours ayant droit aux particuliers afin d'être dédommagés des dégâts subis ».

Association ARQPR – (Observation n° 30 – registre de Chelles) s'interroge sur la gestion des nuisances « L'enquête publique fait état, pendant la phase travaux, puis exploitation, de nuisances de bruit, odeurs, vibrations. Aucun relevé de mesures de ces nuisances n'existe dans l'enquête. Comment les riverains pourront démontrer des nuisances si aucun point zéro n'existe ? »

L'état des lieux, l'enquête publique évoque la possibilité, dans les zones sensibles, de référés préventifs, et/ou de référés constats, Quelles sont ces zones sensibles ? quelles

procédures pour ces référés ? Qui finance ces procédures ? D'une manière générale, un état des lieux contradictoires AVANT et APRES travaux peut-il être réalisé ? A la charge de qui ?

Mme ZANGA (Observation n°32 – registre de Chelles) pose la question : « Vers qui pourra-t-on se retourner en cas de dégradation de nos biens ? »

M. Georges GRATACAP (observation n°25 – registre de Sevran) demande « le bâti : comment seront préservés les constructions le long du tunnel mais aussi aux abords immédiats (huissiers ?) »

M. RAFFARA (observation n°1 – registre de La Courneuve) demande « si le métro passe sous ma maison, vous rachetez le tréfonds, cela fera-t-il perdre de la valeur à mon bien ? »

Mme RAFFARA (observation n°4 – registre de La Courneuve) – demande : « personnellement je me soucie de savoir s'il y aura une incidence sur mon droit de construire sur mon terrain et, si la construction a lieu après la fin du tunnel qu'en sera-t-il de la solidité des fondations et des vibrations ? »

Anonyme : (observation n° 1 – registre d'Aulnay sous-bois) « Résidents de la rue Vercingétorix nous nous inquiétons de l'impact des travaux du Grand Paris sur les sols… »

Questions complémentaires posées par la commission d'enquête sur ce thème

1) La SGP pourrait-elle mieux expliciter son implication dans la maitrise du foncier autour des gares et la part qu'elle prendra dans les aménagements urbains.

2) A la fin des chantiers de nombreuses emprises devenues inutiles seront évacuées par le maître d'ouvrage et ses entreprises contractantes ; Comment et à qui la SGP envisage-t-elle de rétrocéder ces terrains ?

THEME N°11

LA COMMUNICATION ET LA CONCERTATION

Ce thème relate les observations relatives à la communication faite par la Société du Grand Paris pour porter le projet soumis à l'enquête publique à la connaissance du public, à la concertation préalable et les suggestions pour la mise en œuvre d'actions tout au long de la poursuite du projet.

Les observations ont appuyé la nécessité, pour les habitants et des associations, d'être régulièrement informés et consultés lors des différentes étapes.

Anonyme (observation n° 4 – registre de Noisy-le-Grand)

Qui déplore que l'information soit trop floue et de pas avoir la possibilité d'une liaison téléphonique qui serait souhaitée accessible le samedi pour les personnes qui travaillent.

M. Pierre-Louis THILL, animateur du Groupe de Travail « Gare GPE Chelles » (observation n° 4 – registre de Champs-sur-Marne) a posé diverses questions qui sont justifiées par l'imprécision du dossier d'enquête publique, du fait du stade d'avant-projet et souhaite que les modalités de concertation soient prévues avec la municipalité et les habitants et les solutions de recours en cas de désaccord.

M. FEMONT (observation n° 17 – registre de Gournay-sur-Marne) souhaite être contacté personnellement avant le début des travaux.

M. Eric SCHLEGEL, maire de Gournay-sur-Marne (observation n° 20 du registre de Gournay-sur-Marne)

« … il apparaît vital d'organiser, par le biais de Plans Généraux en complète concertation avec la Ville, ces futurs chantiers … »

M. Etienne DESTHUILLIERS (courrier n° 27 – registre de Chelles) s'interroge sur les conséquences des vibrations sur sa cave constitué de vins de grand âge et de grande valeur et, à cet effet, souhaiterait l'expertise d'un expert en vin.

Mme Danièle EVEN (observation n° 10 – registre de Chelles) souhaite être informée des nuisances à craindre en matière de bruit, de vibrations, sur les constats et indemnisations éventuels.

Anonyme (observation n° 15 du registre de Chelles) souhaite que le suivi des travaux soit fait en concertation avec les résidents.

Association ADEQUA (observation n° 19 – registre de Chelles)

« … les habitants doivent donner leur avis … la forme de la participation devra assurer une véritable prise en compte de tous les avis. »

M. Yannick BOSC (observation n° 25 – registre de Chelles) souhaite être tenu régulièrement au courant de l'avancée du chantier.

Copropriété «Le Villandry», représentée par M. Pierre Mariette, président du conseil syndical (contact : M. Boyer) (observation n° 26 du registre de Chelles)

« … La population chelloise sera-t-elle consultée pour donner son avis sur les choix de la SGP ? »

Au sujet du Parc du Souvenir : « … Quelles concertations (avec les associations environnementales et les riverains) son prévues pour déterminer objectivement la remise « en l'état » de ce parc ? »

Copropriété LE RELAIS DU ROY, représentée par Mme DUPONT (observation n° 28 – registre de Chelles) souhaiterait rencontrer un ingénieur acousticien pour avoir toutes les explications aux questions que l'on est en droit de se poser et avoir toutes les garanties que nous n'aurons pas de bruit dans l'immeuble dû au passage des trains ?

Association des Riverains du Quartier Poste-Résistance (ARQPR) (observation n° 30 – registre de Chelles)

« … Comment serons-nous informés du tracé définitif du tunnel et de l'emplacement précis des puits et ouvrages annexes ?

Lorsqu'ils seront fixés, de quels calendriers et procédures disposeront les propriétaires et riverains concernés pour exercer, si nécessaire des recours ? »

ENVIRONNEMENT 93 Union des associations d'environnement de Seine-Saint-Denis représentée par son président, M. Francis REDON (observation n° 3 – registre de Montfermeil)

Pour l'association, « …les réunions publiques ont confirmé l'absence d'information des riverains concernés par le tracé du métro : l'impact de la construction des infrastructures, gares ou ouvrages techniques. Les moyens mis en œuvre pour informer tous les habitants affectés directement et concrètement ne sont pas à la hauteur de la publicité déployée pour démontrer l'utilité de ces nouveaux moyens de transport…Le processus d'enquête publique organisé depuis le 13 octobre n'a pas été suffisant pour que les habitants de ce territoire puissent s'approprier le projet… »

« … Ces réunions publiques … ne correspondaient pas aux objectifs de l'enquête elle-même … ont privé ainsi les habitants d'un moyen d'expression qui ne leur a pas souvent été accordé …)

Mme Christiane RODRIGUES (observation n° 1 – registre de Sevran) demande à quel moment elle sera informée du tracé définitif (passage du tunnel sous son habitation et puits à proximité)

M. Michel RONDEAU (observation n° 9 – registre de Sevran) propose de créer un comité où les habitants sont partie prenante des études et du suivi.

M. Bernard WENTZEL (observation n° 10 – registre de Sevran)

Demande que la population soit informée des turbulences nées des travaux ainsi que des études entreprises afin de rasséréner les inquiétudes et que les citoyens soient en droit d'exprimer des réserves.

M. Mme BENE (observation n° 23 – registre de Sevran)

« …L'avenir de Sevran doit se faire avec les sevranais. De la concertation est indispensable et pas de l'injonction une fois que tout est fait…. »

M. Stéphane GATIGNON, maire de Sevran (observation n° 27 – registre de Sevran) demande « …une vigilance à chaque étape du chantier en faveur d'une information spécifique à destination des riverains impactés par ces chantiers… »

M. Vincent CAPO-CANELLAS, maire du Bourget (courrier n° 16 – registre de la préfecture de la région IDF) accompagné de la délibération du conseil municipal du 13 novembre 2014 (courrier n° 6 – registre du Bourget) demande à la Société du Grand Paris d'apporter des précisions quant à l'organisation des travaux et l'évacuation des déblais ainsi que la nature des contraintes et des ouvrages réalisés.

Mme Agnès TRIBAUDOT (observation n° 1 – registre de Drancy) s'inquiète de l'absence totale d'information aux populations sur les mesures de secours et les dispositions de protection et d'évacuation des dangers éventuels issus du transport de produits toxiques à la gare de triage.

M. PICCIOTO (observation n° 15ter – registre de la préfecture de la région IDF)

« … Le compromis du 26.01.2011 n'a fait l'objet d'aucune consultation, la pertinence du GPE n'a pas été interrogée… simulacre de concertation préalable… le dialogue inexistant biaise tout débat… »

SOCIETE L'AIR DE LA BEAUTE, représentée par sa gérante Mme Fabienne DRUZGALA (observation n° 21 – registre de la préfecture de la région IDF)

« … La conception et le suivi des phases de travaux sans plus de concertation et d'une simple information rendent difficile toute gestion prévisionnelle… Nous demandons que notre commerce et les autres commerces du centre-ville indispensables à l'offre commerciale déjà minimale soient inscrits dans le processus de pilotage de ce projet. Nous estimons que chaque établissement de la zone d'achalandage doit être convié puisqu'il s'agit de la vie de l'entreprise… »

En conclusion la société s'exprime ainsi : « …nous vous demandons d'inscrire les moyens d'une réelle participation dans les processus et le suivi du projet de chaque commerçant et prestataire de services de proximité indépendant pour permettre à ceux-ci de se projeter dans ce projet d'avenir et d'assurer la pérennité de leurs activité à court et moyen terme… »

M. Jean-François BACON, président du groupe Sevran solidaire et citoyen (observation n° 26 – registre de la préfecture de la région IDF) propose « … qu'un comité de suivi soit formellement mis en place sur le périmètre de la commune de Sevran ; celui-ci devrait pouvoir interroger les acteurs du projet et prendre l'initiative de réunions publiques au plus près du terrain pour prendre en compte les préoccupations des riverains… ce comité de suivi devrait comprendre des habitants et des professionnels résidant ou exerçant sur le territoire de la commune, des représentants des associations ainsi que des représentants des forces politiques représentées au conseil municipal... »

Questions complémentaires posées par la commission d'enquête sur ce thème

1) Si le projet est majoritairement accepté par le public, celui-ci reste inquiet de l'information qui sera prodiguée tout au long de son déroulement. Il souhaite, en outre, être un acteur de cette opération à la fois dans son intérêt bien compréhensible mais aussi pour sa réussite. La SGP pourrait-elle développer l'action qu'elle envisage de mettre en œuvre à ces titres pendant les 9 prochaines années ?

2) Comment seront associés le plus en amont possible tous les services concernés (gestionnaires des routes, concessionnaires…)

3) La commission souhaiterait connaître un planning plus précis de l'opération faisant apparaître les zones à risque de dérapage du calendrier et les mesures de recalage que le maître d'ouvrage a prévu selon les différentes périodes.

THEME N° 12

LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

M. DAIRE (observation N° 19 – registre de Gournay sur Marne) conteste le bienfondé du déclassement total de l'EBC du centre-ville de Gournay sur Marne (Terrain de pétanque) dans la mesure où l'emprise finale du puits de ventilation n'occupera que 40 à 50m². (Voir MECDU de Gournay sur Marne)

M. Pierre-Louis THILL (Animateur du GT ACP de Marne Chantereine) (observation n°4 registre de Champs sur Marne) estime notamment dans sa question n° 4 que les propositions de nouvelles rédactions du PLU de Chelles par la société du Grand Paris comprennent des aménagements dérogatoires largement en faveur de SGP, et même une soustraction aux règles d'alignement. Il interroge sur la concertation préalable et les compensations envisagées.

THEME N° 13

LES AUTRES PROBLEMATIQUES

Sous thème n° 1 – le contenu du dossier

Anonyme (observation N° 5 - registre de Gournay sur Marne) – (Observation N) 7 – registre de Livry-Gargan) - M. LEFEVRE (Observation N° 1 - registre d'Aulnay-Sous-Bois) – ENVIRONNEMENT 93 – (Observation N° 4 – registre de Montfermeil) et de nombreuses personnes à l'oral se sont plaintes du manque de détail des cartes présentées sur le tracé de la ligne ne permettant pas de repérer leur terrain et vérifier si ils étaient ou non directement impactés.

Sous thème n° 2 – le financement du projet

Anonyme (observation N° 4 - registre de Livry-Gargan)- s'interroge sur le financement de l'entretien des rails ?

M le PRESIDENT du CG 94 (courrier n°14 - registre préfecture de région) souhaite que la provision financière afférente aux aménagements des correspondances entre le RER E, la Ligne P et la future ligne 16 à Chelles soit intégrée au projet.

Question complémentaire posée par la commission d'enquête sur ce thème

L'utilité publique d'un projet se mesurant notamment en faisant le bilan de son coût eu égard aux avantages attendus, la commission souhaiterait disposer d'éléments comparatifs concernant le coût investissement à prévoir par rapport à des opérations de même nature au plan national voire international.

Sous thème n° 3 – le phasage des lignes dans le temps

M. BOUZANNE (observation N° 1 - registre de Champs sur Marne) - s'interroge sur la concomitance des travaux entre la ligne 16 et la ligne 15 et des retards déjà pris par cette dernière et demande qu'un phasage plus précis soit mis en place.

M. le Maire de Saint-Denis – (courrier N° 1 – registre de Saint-Denis) – «Prolonger la ligne 14 dans les meilleurs délais, en dépit des efforts déployés ces dernières années pour limiter les désagréments de la ligne 13, la congestion perdure sur une ligne tellement fréquentée qu'elle en devient impraticable. A ce titre, la Ville de Saint-Denis compte sur le respect du calendrier volontariste de prolongement de la ligne 14 décidé par l'Etat et la Région pour dé-saturer la ligne 13. La ligne 14 doit ouvrir dans un premier temps ses deux nouvelles stations en 2017 à Saint-Ouen (Clichy-Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen). Elle offrira une

alternative pour les voyageurs de branche nord de la ligne 13. C'est une avancée sociale indispensable, pour mettre fin à la maltraitance quotidienne des voyageurs de la ligne la plus bondée du métro parisien.

Saint-Denis désapprouve par conséquent les récentes annonces par le Président de la RATP d'un retard de deux ans sur la mise en service de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen. Ces annonces sont inacceptables. La première étape du prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13 doit être réalisée dans le délai prévu de 2017.

L'Etat et la Région ont annoncé que la ligne 14 rejoindrait Saint-Denis au pôle de Pleyel sept ans plus tard, c'est à dire à l'horizon 2023. Sept années pour la réalisation d'une station supplémentaire, décisive pour délester la ligne 13, est un délai insupportable sur lequel nous souhaitons alerter les acteurs du projet. Tout doit être fait, également dans un souci d'optimiser les dépenses publiques, pour accélérer ce second prolongement de la ligne 14 à Pleyel.

La réalisation du tunnel en une fois contribuera à prolonger la ligne 14 dans les meilleurs délais en réalisant des économies d'échelle. Dans la mesure où tous, techniciens et élus, s'accordent sur ce point, la ville de Saint-Denis demande à l'Etat et la Région de décider d'une accélération de la ligne 14 à Pleyel.

M. le Président du Conseil général du Val de Marne (courrier N° 6 – registre préfecture) – Demande à SGP de s'expliquer sur les propos du premier ministre concernant l'accélération du calendrier pour la réalisation de la ligne 17 Nord avec un horizon de mise en service fixé en 2024 .Et demande que le calendrier de la réalisation du SMR/SMI d'Aulnay sous-bois soit explicité.

Association Saint Denis Transport – (courrier N° 22 – registre préfecture) – A noté que lors de la réunion publique du 4/11/14 à La Courneuve, il a été indiqué qu'un point d'étape serait réalisé en 2015, afin de savoir s'il serait possible d'accélérer la réalisation de la ligne 14 nord, en lien avec le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la station Mairie de St Ouen.

Sous thème 4 – la tarification

Ce thème rassemble les quelques questions posées au sujet de la tarification applicable à cette ligne. Celles-ci concernent surtout le STIF.

Martine S. – (observation n°6 – registre de Montfermeil) demande de « prévoir un ticket commun pour une durée de temps de transport défini -1h ou plus- entre le tramway T4 permettant de passer d'un mode de transport à un autre, afin de développer le transport collectif/transport automobile »

M. RONDEAU – (observation n°9 – Registre de Sevran) demande « d'établir un tarif unique - zone 1 et 2- pour tous les transports Ile de France ».

M. CHABOT – (observation n°1 – registre de Saint-Ouen) s'interroge sur la gestion des automates de ventes « que la maintenance des automates puisse assurer un service en panne ou un dépannage dans l'heure ».

JF. BACON (Président front de gauche Sevran) – (Courrier n°26) a écrit au sujet du tarif des transports franciliens :

« A juste titre, la Société du Grand Paris met en exergue que la longueur des voies qui vont être construites en rocade est comparable à celle du métro parisien.

La majorité du Conseil Régional d'Ile de France s'était engagée à mettre en place le tarif unique du Pass Navigo avant son renouvellement.

Pour atteindre l'objectif de réduire les inégalités entre résidents des petite et moyenne couronnes et habitants de la ville-capitale, il convient de réaliser l'unité tarifaire.

Nous demandons que soient enregistrée cette observation : le lancement des travaux du Grand Paris Express doit être l'occasion d'établir le Pass Navigo à tarif unique pour l'ensemble de la région Ile de France, au niveau du Pass des zones 1 et 2 ».

P. BRAOUEZEC (Président de Plaine Commune) – Courrier n°27) demande :

«(…) Une vraie réforme de la tarification des transports car la logique concentrique actuelle n'est plus adaptée aux bassins de vie des populations.

Dans cette attente, nous demandons prioritairement le classement de la gare de Pierrefitte-Stains en zone 3 et le classement de la gare de Saint-Denis en zone 2, dans un souci d'équité entre lignes de transports et pour les habitants d'une même commune ».

Sous-thème n°5 : les équipements

Ont été rassemblés dans ce sous-thème, les sujets qui préoccupent au quotidien les usagers des gares tant dans leur fonctionnement interne qu'à leurs abords immédiats.

au niveau de la gare : équipements d'intermodalité

Dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris sont décrites les principales caractéristiques du réseau GPE, en particulier sont analysées les questions d'équipements dans les gares, en tenant compte des discussions avec les exploitants et les municipalités chargées de l'aménagement des quartiers en bordure des gares.

Les observations recueillies des personnes et des collectivités locales reposent des questions sous un jour pratique, ce qui devrait amener un certain nombre de réponses de la part de la SGP.

Accessibilité des personnes à mobilité réduite, aux personnes en situation de handicap

M. MIATTI (observation orale n° 2 – registre Chelles) demande quelles peuvent-être les facilités offertes aux personnes à mobilité réduite ?

MME SCHNEIDER (courrier n° 14 – registre Préfecture de Paris) demande de mieux prendre en compte les personnes déficientes visuelles ou auditives, avec pour les malentendants profonds un affichage lumineux pour les alertes annoncées lors de soucis de trafic et des informations lisibles pour des personnes ayant une diminution de l'acuité visuelle (exemple de la ligne 14 où les informations écrites sur plexiglas ne sont pas lisibles par les déficients visuels.)

Sécurité des personnes

Mme SANCHEZ (observation n°3 – registre Saint Ouest) demande comment assurer la sécurité autour de la gare St-Denis Pleyel ? Et comment assurer la sécurité des piétons avec pistes cyclables autour de la gare ?

Equipements d'intermodalités :

CONSEIL GENERAL DE SEINE ET MARNE (courrier n° 14 – registre Préfecture de Paris) demande à la SGP, au STIF et à la Région Ile de France et à l'Etat, « de garantir le financement et la réalisation des équipements d'intermodalité (gares routières, parc-relais, parvis, stationnement vélos, cheminement piétons et cycles) dimensionnés pour le réseau à terme et qu'ils soient opérationnels dans leur intégralité dès la mise en service de la ligne 16 en 2023 »

LE CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE « LE BOURGET " (observation n° 6 – registre Le Bourget) émet un avis favorable sous réserve de veiller à la qualité des correspondances entre les différentes lignes de transport en commun, avec la réalisation d'une gare emblématique au Bourget permettant la réalisation d'une opération d'ensemble de pôle d'échange ; il « attend des positionnements plus clairs de la part des acteurs concernés sur les espaces d'intermodalité, garantissant des espaces bien calibrés et de qualité entre les infrastructures comme le prolongement des quais du RER B ou la correspondance en programmation de la ligne 7. »

Voies de raccordement

CONSEIL GENERAL DU VAL DE MARNE (courrier n° 6 – registre Préfecture de Paris) : note que des voies ascenseurs sont prévues au niveau de la gare de Noisy-Champs pour permettre le passage de trains entre les lignes 16 et 15 sud…cette configuration pourrait permettre en heures creuses à des trains de la ligne 16 de poursuivre sur la ligne 15 ; Il souhaiterait que soit précisée la compatibilité de cette proposition avec la possibilité d'avoir des exploitants différents et est réservé sur la coexploitation potentielle de la ligne 15 ;

Toilettes

Mme GOUARD (observation n°1 – registre La Courneuve) estime qu'il est nécessaire de prévoir des toilettes dans les gares ? « Seront-elles payantes ? »

Mme SANCHEZ (observation n°3 – registre Saint Ouest) demande de prévoir d'installer des toilettes dans les gares

Distributeur de billets

M. CHABO (observation n°1 – registre Saint Ouest) souhaite l'allongement des quais en prévision d'une augmentation des usagers - propose la gestion unique pour tout le GPE des automates distributeurs de billets, ce qui permettrait le dépannage dans l'heure. Les prévisions de trafic doivent tenir compte l'augmentation démographique

aux abords de la gare : (gares routières, parvis, stationnement voitures et vélos)

ANONYME (observation orale n° 2 – registre Champs sur Marne) demande quel sera le stationnement des voitures autour des gares.

ANCIEN CONSEIL PARTICIPATIF DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MARNE ET CHANTEREINE - M. THILL (observation n°4 – registre Champs sur Marne) : s'interroge sur les hypothèses retenues par la SGP sur les flux de circulation à l'abord des futures gares, basés sur les estimations du STIF (par exemple, maintien du parking de 550 places à Chelles sans extension prévue, alors qu'il y aurait 45 000 voyageurs par jour…)

M. le MAIRE DE MONTFERMEIL (courrier n° 17 – registre Préfecture de Paris) demande la réalisation d'un parking-relais de 300 places minimum pour la future gare de Clichy-Montfermeil.

M. MERCIER (observation orale n° 2 – registre Gournay) s'interroge sur les capacités de stationnement près des gares qui seraient nécessaires pour absorber l'affluence supplémentaire de voyageurs.

A. MAGNE (observation n°5 – registre Livry-Gargan) fait observer que la ville de Livry Gargan est la grande oubliée par les transports en commun. Il n'y a pas de gare à Livry ; le

T4 est fait pour Clichy et Montfermeil et le Tzen sur la RN3 ne vient même pas à Gargan…de plus aucun parking n'est prévu avec les nouvelles gares…

S. PAULY (observation n°6 – registre Livry-Gargan) souscrit aux mêmes observations que la personne précédente.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION de CLICHY-MONTFERMEIL (observation n°5 – registre Montfermeil) exprime son accord sur le GPE, mais soulève 3 points qui n'ont pas reçu de réponse positive :

1. le dimensionnement des quais des gares de la ligne 16 devrait atteindre 108 mètres au lieu des 54 m prévus

2 la création d'un second accès depuis la station « « Romain Rolland » du T4 vers les quais du métro par un souterrain

3. la création d'un parking d'au moins 300 places étant donné les rabattements depuis les communes voisines.

Elle émet par ailleurs 2 points de vigilance

1. l'aménagement du parvis autour de la gare et de ses accès et son intégration dans le secteur central du PRU.

2. les travaux de la gare ne doivent pas gêner les riverains et l'exploitation des transports en commun (en particulier le tramway) soit assurée sans interruption.

Mme Martine SZTERENBORG (observation n°5 – registre Montfermeil) demande un grand parking gratuit, la protection des lieux comme la forêt de Bondy, les églises, musées, sur la tarification avoir un titre de transport unique valable sur les différents modes de transport, prévoir aussi un parking "Vélo" et des pistes cyclables, et de pouvoir transporter les vélos dans le métro.

RENOVATION URBAINE DE CLICHY SOUS-BOIS (observation n°10 – registre Montfermeil) espère des soins particuliers apportés à l'aménagement des alentours de la Gare de Clichy-Montfermeil avec des activités :

- *commerciales (centre commercial A. France, marché forain),*
- *culturelles (Villa Médicis)*
- *sportives (complexe Vidal)*

Elle porte une attention particulière à l'aménagement du parvis de la gare et de ses accès qui seront en interface avec la gare de la ligne 16 et le tramway T4. Elle demande l'implantation d'un parking d'au moins 300 places.

CONSEIL MUNICIPAL DE NOISY-LE GRAND (Délibération du CM N°14/204 du 19/11/14)

(observation n°6 – registre de Noisy le Grand) : donne un avis favorable sous réserve :

- *de l'interopérabilité entre les lignes 15 sud et 15 nord soit en gare de Noisy-Champs*
- *que les travaux des gares 11-15 et 16 se fassent en concomitance –*
- *« que les moyens techniques soient mis en œuvre pour permettre la création en souterrain d'un nombre de places de stationnement conséquent pour permettre l'accueil des usagers du GPE »,*
- *que l'implantation d'un site de remisage de la ligne 11 ne se fasse pas sur son territoire*

M. MASSON (observation n°6 – registre de Saint Denis) demande « l'accessibilité aux voitures des résidents » IL demande s'il est prévu des places à tarif réduit.

Mme SANCHEZ (observation n°3 – registre Saint Ouest) estime qu'il serait nécessaire de : « prévoir d'installer des commerces de bouche autour de la gare », car actuellement les commerces sont inexistants. « Il faut que les commerces de bouche soient accessibles sans ticket de transport ... »

Stationnement pour véhicules à 2 roues

ANCIEN CONSEIL PARTICIPATIF DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MARNE ET CHANTEREINE - M. THILL (observation n°4 – registre Champs sur Marne) : (remarque n° 45) … » indique que pour éviter un engorgement des axes aux abords des gares, les autres moyens d'accès en dehors de la voiture comme : bus, vélos et chemins piétonniers doivent être pris en considération.

M. DJOKO (observation n°3 – registre Noisy le Grand) : s'inquiète de savoir si toutes les gares seront équipées de stations sécurisées pour les poussettes et les véhicules à 2 roues (vélos de type Véligo développé par la STIF). Il souhaite la création d'un espace « vélos » dans les rames de métro. Il souhaite des guichets avec une vision sur les distributeurs pour limiter les fraudes.

Mme AMESTOY (observation n°2 – registre Saint Denis) demande à ce que le stationnement en surface et en sous-sol soit à tarif réduit pour les résidents. Elle souhaite la circulation alternative de vélos au voisinage de la gare St-Denis Pleyel avec panneaux et marquage au sol.

Sous thème n°6 – les contre-propositions

Plusieurs intervenants ne se limitent pas à faire des remarques sur le projet mais émettent des contre-propositions plus précises qui méritent une attention particulière et sur lesquelles la commission d'enquête souhaite que la Société du Grand Paris apporte des éléments de réponse plus spécifiques.

Concernant le positionnement des gares :

Gare de Saint-Denis Pleyel ;

IDFE (observation n°3 registre de Montfermeil) exprime l'idée suivante : « La gare de Saint-Denis-Pleyel, terminus de la ligne 14, origine prévue des lignes 16/17 sud, gare de passage de la ligne 15 et correspondance avec la ligne 13 et le RER d (et potentiellement la Ligne h) doit être revue et corrigée ….IDFE suggère donc de réaliser au carrefour Pleyel …une gare de passage des lignes 14 et 15 …et de reporter le terminus de la ligne 14 à l'est des lignes RFF/SNCF et au sud de l'A86 à un emplacement très proche du Grand Stade de France… A cet emplacement, seraient construites la gare de passage de la ligne 15 et la gare d'origine de la ligne 16/17 au sud…. IDFE suggère aussi de construire les installations des lignes 16/17 sud et 15 l'une au-dessus de l'autre… »

Gare de Chelles :

PLUSIEURS INTERVENANTS (registres de Chelles et de Gournay), pour de multiples raisons, contestent le positionnement de la gare du nouveau métro en centre-ville de Chelles et propose qu'elle soit déplacée sur le site de la gare de triage.

Concernant le tracé du tronçon Le Blanc-Mesnil-Le Bourget

M. COTTIN – GAUTIER (observation n°4 – registre de Saint-Ouen) évoque 2 contre-propositions dont l'une portant le n°1 et évoque plus précisément le tracé (voir ce thème n°2) et une autre sur le dimensionnement des quais ainsi libellé :

« n°1 : - maintenir la création d'une gare Le Blanc-Mesnil comme retenu par l'acte motivé et le dossier de la présente enquête publique, - Revenir dans les secteur du Bourget aux tracés initiaux présentés au débat public, - amorcer le tronc commun des lignes 16 et 17 dès la gare Le Bourget Aéroport, - construire à le Bourget RER une gare à 4 voies avec plan de voies et quais semblable à celui pour Le Bourget RER, - reconsidérer en conséquence l'emplacement des ouvrages annexes, ceux d'entonnement. » …

« n°2 : - réserver la possibilité d'allonger les quais de 54 mètres à 108 mètres pour les deux gares (Saint-Denis Pleyel et la Courneuve Six Routes) (trois gares si la contre-proposition

n°1 était retenue) des lignes 16 et 17 dont les voies à quai recevront les trains des deux lignes. »

M. SUAUDEAU (observation n°4 registre d'Aulnay-sous-Bois) propose un tracé différent de la ligne 16 consécutif à sa proposition argumentée d'abandonner la réalisation de la Gare « Triangle de Gonesse » sur la ligne 17 nord. Le tracé de la ligne 16 serait ainsi : Aulnay-Blanc Mesnil- Le Bourget Aéroport ; celui de la ligne 17 nord, Aulnay- Parc des expositions-Aéroport Charles de Gaulle évitant de passer par le triangle de Gonesse.

Sa proposition conduirait en outre dans ces conditions à s'interroger sur la pertinence du maintien de la ligne CDG express.

ANNEXE 3

COMPTE-RENDU REUNION PUBLIQUE DE LA COURNEUVE le 04/11/2014

Présents en tribune :

Marcel LINET, président de la commission d'enquête publique

Philippe YVIN, président du directoire de la Société du Grand Paris

Nadir BENTOUTA, directeur des relations territoriales de la Société du Grand Paris

Gilles PINDAT, directeur de projet de la Société du Grand Paris

Xavier DUCLAIROIR, directeur de projet de la Société du Grand Paris

INTRODUCTION

Nicolas DUFFOUR

Journaliste

Je suis journaliste indépendant et je vais avoir le plaisir de passer en votre compagnie cette réunion qui inaugure l'enquête publique sur les tronçons du « Grand Paris Express » compris entre Mairie de Saint-Ouen et Noisy-Champs.

Cette réunion d'information et d'échanges est organisée par la commission d'enquête publique, qui aura ensuite à se prononcer sur le projet. Le cadre juridique de cette enquête m'impose de vous informer que cette session est intégralement enregistrée.

Je cède la parole à Gilles POUX, Maire de La Courneuve, qui nous accueille ce soir ici à l'Hôtel de Ville.

Gilles POUX

Maire de La Courneuve

Je suis très honoré de vous accueillir ici à La Courneuve pour cette première rencontre organisée dans le cadre de l'enquête publique sur les futures lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud du « Grand Paris Express ». Nous sommes d'autant plus intéressés par ce projet que notre commune doit accueillir une gare. Il s'agit d'un projet d'avenir qui contribuera notablement à la réduction des distances et au rapprochement de nos territoires. Ce projet s'inscrit, par ailleurs, dans une dynamique tout à la fois sociale, urbaine et économique. Soyez certains que nous allons participer activement à la construction de ce projet et à l'enquête publique à

laquelle ce projet va donner lieu. Je me félicite de la qualité du dialogue instauré avec la Société du Grand Paris depuis le lancement. Je souhaiterais que ce dialogue se poursuive. Il en va de l'intérêt des populations qui résident sur nos territoires.

Diffusion d'un film de présentation du projet et des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud.

Marcel LINET

Président de la commission d'enquête publique

Je remercie préalablement Patrick BRAOUEZEC et Gilles POUX en leur qualité de Président de la Communauté d'agglomération de Plaine Commune et de Maire de La Courneuve. Ce dernier a accepté que la première des quatre réunions publiques se tienne sur le territoire de sa commune. Cette première réunion se tient sous l'égide de la commission d'enquête publique. Le projet qui nous réunit ce soir est d'envergure nationale et il justifie pleinement que nous utilisions toutes les possibilités offertes par la réglementation.

Le contexte dans lequel cette réunion se tient est donc celui du Grand Paris Express. A l'issue d'une période de concertation menée par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage de la réalisation des futures lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, la SGP a considéré que cette période était suffisamment avancée pour soumettre le projet à une déclaration d'utilité publique et ainsi permettre la réalisation du projet. Cette déclaration interviendra à l'issue de la concertation et de l'enquête que notre commission, désignée par le Tribunal administratif, effectuera. La commission est indépendante, que ce soit du maître d'ouvrage, des collectivités locales et de l'Etat. Elle rendra son rapport sur l'utilité publique de ce projet après avoir auditionné les personnes souhaitant formuler des observations à son endroit. Cet avis sera soit favorable, soit défavorable, soit favorable accompagné de réserves. Leur levée conditionnera bien évidemment la poursuite du projet.

Les membres de la commission d'enquête sont :

- M. Pierre Ponthus ;
- Mme Annie Le Feuvre ;
- M. Michel Lagut ;
- M. Alain Charliac.

M. Michel Gauthier a été désigné membre suppléant et il remplacera celui d'entre nous qui serait contraint de démissionner, quelle qu'en soit la raison. L'enquête publique court du 13 octobre au 24 novembre 2014. 19 lieux d'enquête publique ont été désignés. Il sera possible

d'y consulter le dossier du projet. Ces lieux d'enquête publique sont les mairies et les préfectures de la région Île-de-France et des départements de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne. Les commissaires enquêteurs effectueront 48 permanences. L'enquête a prévu que trois permanences soient organisées dans chacune des villes du tronçon. Tous les commissaires-enquêteurs se tiennent à votre disposition : je vous invite à les rencontrer et à dialoguer avec eux.

L'enquête publique prévoit enfin quatre réunions publiques qui se tiendront respectivement :

- à La Courneuve, ce mardi 4 novembre 2014 ;
- à Noisy-le-Grand, le jeudi 13 novembre 2014 ;
- à Chelles, le mardi 18 novembre 2014 ;
- à Sevran, le jeudi 20 novembre 2014.

Je vous invite à porter vos remarques sur les registres d'enquête car c'est sur la base de vos témoignages, notamment, que la commission rédigera son rapport. Compte tenu de mon devoir de réserve, je ne participerai pas aux échanges, sauf si vos questions portent spécifiquement sur l'enquête.

PRESENTATION DU PROJET

LE NOUVEAU GRAND PARIS

Le Nouveau Grand Paris des transports comprend 2 volets :

1. La modernisation et l'extension du réseau existant selon le plan de mobilisation de plus de 12 milliards d'euros convenu entre la région Ile-de-France, l'Etat, les départements et le STIF (dont 7 milliards à engager d'ici 2017). Cela comprend notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements de ligne de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER et l'amélioration des lignes de Transilien.
2. La création de nouvelles lignes de métro automatique, le Grand Paris Express. Le Premier ministre a confirmé, lors du comité interministériel du Grand Paris le 13 octobre dernier, la réalisation d'ici 2030 du Grand Paris Express avec un coût d'objectif arrêté à 22,625 milliards d'euros, aux conditions économiques de 2012.

En résumé, le Grand Paris Express se compose :

- Près de 200 kilomètres de nouveau métro
- 4 nouvelles lignes de métro automatique :

- Une rocade, la ligne 15, désaturant la zone dense
- 3 lignes pour la desserte des territoires en développement : ligne 16, ligne 17, ligne 18.
- Des prolongations de lignes de métro existants : ligne 14 au nord et au sud ; ligne 11 vers l'Est, de Mairie des Lilas à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier.
- 69 gares :
- Des correspondances avec les lignes existantes (tram, métro, Transilien, RER…) ;
- Connexion avec les aéroports de Roissy, Le Bourget et Orly ;
- Connexion avec les gares TGV.
- 2 millions de voyageurs par jour :
- Des trains d'environ 1000 voyageurs en capacité maximale sur le tronçon le plus chargé, une capacité adaptée sur les autres ;
- Une vitesse commerciale élevée de plus de 55km/h ;
- Un intervalle entre les trains réduit.

La réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express est estimée à 22,625 milliards d'euros.

Le périmètre des dépenses à la charge de la SGP est de 25, 525 milliards d'euros.

La SGP contribue en effet par ailleurs :

- au prolongement de la ligne 14 entre les stations Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen à hauteur de 55% du montant global de l'opération, soit 800 millions d'euros
- à l'adaptation des réseaux existants (une provision de 450 millions d'euros étant prévue à cet effet) ;
- Et au plan de mobilisation à hauteur de 650 millions d'euros ;
- Au projet Eole (RER E) à hauteur d'un milliard d'euros.

La réalisation des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud ont un coût de 3,860 milliards d'euros, incluant le foncier et le matériel roulant.

Pour financer ces projets, la Société du Grand Paris dispose de recettes fiscales affectées qui sont de 3 natures :

- une fraction de la taxe locale sur les bureaux (TLB) en Île-de-France qui est assise sur les surfaces à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage, de

stationnement. Indexée sur l'indice du coût de la construction, cette recette fiscale bénéficie d'une dynamique puissante.

- la taxe spéciale d'équipement (TSE), taxe additionnelle aux taxes locales dont le montant est fixé à 117 millions d'euros par an.

- une composante de l'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER) assise sur le matériel roulant exploité par la RATP, pour 60 millions d'euros par an.

Ainsi, la SGP perçoit plus de 500 millions d'euros de recettes fiscales affectées par an à partir de 2014.

Dans un deuxième temps, la SGP aura recours à l'emprunt, qu'elle remboursera grâce à trois types d'apports:

- Les recettes fiscales affectées,

- à compter des mises en services, des redevances d'usage payées par les exploitants (péages),

- des recettes complémentaires tirées notamment de l'exploitation commerciale des gares (publicité, commerce, etc.) ou d'autres services.

Le Grand Paris Express poursuit plusieurs objectifs :

Offrir des déplacements plus faciles, en irriguant le territoire en transports en commun

- Le Grand Paris Express étend le réseau francilien de transport en commun, en connectant les banlieues les unes aux autres.

- Il privilégie autant que possible les correspondances avec les transports existants.

- Alléger le trafic sur les lignes de transport en commun existantes :

- Il va décharger le réseau existant structuré en étoile. A horizon 2030, le Grand Paris Express va alléger la fréquentation des RER A et B de -15% à - 20% sur leur partie la plus chargée. De même, il contribuera à alléger la fréquentation sur les lignes 4, 6, 7 et 13, de l'ordre de -10% à -20% sur les secteurs les plus denses.

- Le Grand Paris permet aussi de soutenir le développement économique et l'emploi :

- Le Grand Paris Express va favoriser le rapprochement des lieux d'habitation et des emplois. Il va permettre un accès renforcé aux centres universitaires et de formation professionnelle, aux centres hospitaliers, aux pôles d'affaires comme la Défense ou Saint-Denis Pleyel et aux zones aéroportuaires.

- Cette accessibilité améliorée offre aux territoires une attractivité accrue pour le développement de nouvelles activités.

- En termes d'emplois, la réalisation du métro a d'abord un impact très conséquent en phase chantier. Les travaux seront réalisés en continu et à plusieurs endroits en même temps. Le Grand Paris Express contribuera ainsi à la création de 15 à 20 000 emplois directs et non délocalisables par an dans les travaux publics, les industries ferroviaires et le bâtiment.

- Au-delà de ces emplois directement liés aux travaux, l'arrivée du Grand Paris Express permettra de créer au moins 115 000 emplois supplémentaires grâce à la croissance supplémentaire engendrée par cette infrastructure.

En effet, le Grand Paris Express aura un impact majeur sur la croissance : on évalue à 70 milliards d'euros ses avantages socio-économiques induits.

Afin de faire bénéficier de ce grand appel d'air les populations en difficulté d'accès à l'emploi, la SGP intègre de façon systématique dans ses marchés des clauses d'insertion.

LES LIGNES 14 NORD, 16 et 17 SUD ET LEURS BENEFICES

Les lignes 14 Nord, 16 et 17 sud forment ce qu'on a fréquemment appelé « l'arc Grand Est », du Grand Paris Express, de Noisy-Champs à Mairie de Saint-Ouen en passant par Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER. Ce tronçon concerne 16 communes réparties sur la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne, et le Val d'Oise. C'est un réseau entièrement souterrain de 29 kilomètres qui comprend : l'achèvement du prolongement de la ligne 14 au nord entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel, le tronc commun des lignes 16 et 17 sud entre Saint-Denis Pleyel et le Bourget RER et la ligne 16 du Bourget RER jusqu'à son terminus à Noisy-Champs.

Les travaux débuteront dans le courant de l'année 2016, avec une mise en service à l'horizon 2023.

A l'ouverture de la ligne 16, les rames seront remisées et entretenues à Aulnay-sous-Bois, sur une partie des terrains PSA, à proximité de la future gare d'Aulnay.

Ce tronçon permet ainsi à près de 800 000 habitants de bénéficier d'une nouvelle offre de transport performante.

Pour l'Est de la Seine Saint-Denis, la ligne 16 permet de relier directement entre eux, sans passer par le centre de Paris, les pôles universitaires, d'emplois, de santé et d'habitat. Elle dessert près de 75 000 habitants des quartiers en politique de la ville. D'après les études de trafic, la fréquentation de la ligne 16 est estimée entre 150 000 et 200 000 voyageurs/jour.

Il s'agit de lignes de métro en correspondance avec tous les modes de transports.

7 gares sur les 9 nouvelles prévues, seront en correspondance avec les modes lourds :

- les lignes existantes : les RER B, D et E, la ligne P du Transilien, le tramway T1 ;
- ou les lignes en projet comme la Tangentielle Nord et le tramway T4.

La ligne 14, en correspondance avec le tronc commun 16-17 à Saint-Denis Pleyel, donnera accès directement au centre de Paris.

La ligne 15 sud, en correspondance à Noisy-Champs, donnera accès à 5 lignes de RER, 4 lignes de métros, un Transilien et un tramway.

Avec l'arrivée des gares du Grand Paris Express, le réseau d'autobus sera réaménagé par le STIF, de manière à favoriser l'accessibilité et les correspondances avec les gares.

L'intermodalité, qui consiste à combiner plusieurs modes de transports sur un même trajet, est un enjeu primordial pour la mobilité du 21ème siècle. La Société du Grand Paris est particulièrement attentive à l'accessibilité à ses gares par différents modes : modes doux, à savoir les vélos et les piétons, mais aussi les dépose-minutes, les aires de covoiturage…).

La ligne 16 offrira d'importants gains de temps, notamment vers les bassins d'emplois, les hôpitaux, les pôles universitaires et de formation et vers les zones aéroportuaires.

UN PROJET CONCERTE

Plusieurs acteurs et partenaires sont concernés dans la réalisation de cette infrastructure :

- La Société du Grand Paris, établissement public d'Etat créé en 2010, maître d'ouvrage du réseau de métro du Grand Paris Express : elle pilote la conception et la réalisation de ce futur métro et elle assure son financement.
- Le Syndicat des transports en Île-de-France, est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France : il finance, organise et coordonne l'ensemble des transports publics franciliens. Il assure également la maîtrise d'ouvrage de la Ligne 15 Est (entre St Denis Pleyel et Champigny centre) et partage la co-maîtrise d'ouvrage avec la RATP, pour le prolongement nord de la Ligne 14 (entre St Lazare et Mairie de St Ouen).
- La RATP, de par la loi du Grand Paris, sera le gestionnaire de l'infrastructure.
- Les partenaires institutionnels : les services de l'Etat, les collectivités territoriales et locales, ainsi que les entreprises des transports sont tous associés à la mise en œuvre du Grand Paris Express.
- Des temps d'échanges sont régulièrement organisés avec les habitants des territoires concernés.

Toutes les gares du Grand Paris Express font l'objet de comités techniques et comités de pilotage dédiés, qui rassemblent, à chaque fois, les maires, les services de l'Etat, les Présidents de communautés d'agglomération et les Conseils généraux, les représentants du STIF et les entreprises de transport (RFF, SNCF, RATP et ADP). Ces instances examinent, les meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales pour l'implantation et l'insertion des gares. Bien évidemment, en maîtrisant les contraintes de coûts, de délais et de risques.

La SGP intervient également à la demande des élus lors des bureaux et conseils municipaux. Elle répond également aux différentes interrogations des habitants, à l'occasion de réunions de quartier.

Lors de la concertation des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud qui s'est tenue en novembre et décembre 2013, 2 100 personnes ont participé aux 12 réunions publiques et près de 800 avis et questions ont été formulés. Cette concertation a fait ressortir un large consensus autour de la réalisation de ces lignes du Grand Paris Express.

Toute l'analyse de cette étape de concertation est détaillée dans le bilan de la concertation annexé au dossier d'enquête publique, consultable actuellement en mairie et en préfecture.

LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Quelles que soient les lignes 14, 16 ou 17, il s'agit d'un métro automatique :

- Confortable et sûr, équipé de vidéo protection et de façades de quais.
- Fréquent, pour réduire vos temps d'attente à quai :
  - Avec un train toutes les 3 à 4 minutes en heure de pointe sur la ligne 16,
  - Et un train toutes les 2 minutes en heure de pointe, à terme sur le tronc commun L16/L17.
- Rapide, afin d'optimiser les temps de parcours :
  - Avec une vitesse commerciale moyenne d'environ 65 km/h pour la ligne 16,
  - Et d'environ 45 km/h pour la ligne 14.
  - Régulier, piloté en temps réel par un poste de commandement centralisé qui supervisera toutes les installations, en particulier les gares.
  - Accessible à tous, avec des ascenseurs d'accès aux quais, et une plateforme du train au niveau du quai pour une meilleure autonomie des personnes à mobilité réduite.

Ces métros auront des capacités adaptées aux trafics.

Celui de la ligne 14 sera avec :

- un roulement « pneu » ;
- une largeur de type « métro parisien » de 2 mètres 45 ;
- avec des rames de 8 voitures pour une longueur totale de 120 m ;
- d'une capacité de l'ordre de 960 voyageurs pour une vitesse de pointe de 80 km/h.

Les lignes 16 et 17 auront un matériel identique à celui prévu pour la ligne 15 avec :

- un roulement « fer » ;
- une largeur de type « RER » d'environ 2 mètres 80 ;
- des rames de 3 voitures pour une longueur totale de 54 m ;
- et d'une capacité par train de l'ordre de 500 voyageurs pour une vitesse de pointe de 120 km/h.

Pour mémoire, la ligne 15 sera équipée de rames de 6 voitures, d'une longueur totale de 108 m et d'une capacité de l'ordre de 1000 voyageurs.

Les principaux ouvrages de l'infrastructure :

- Les gares : c'est la porte d'entrée du nouveau réseau de transport. Elles permettent principalement l'achat des titres de transport, leur validation, et l'accès aux quais dans de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et d'information.
- Le tunnel : invisible mais indispensable, avec un tracé conçu pour permettre aux trains de circuler à des vitesses élevées.
- 3 ouvrages souterrains spécifiques de raccordement de tunnels appelés entonnements.
- Les puits intermédiaires de sécurité. Ils permettent notamment l'accès des secours et la ventilation/désenfumage du tunnel.
- Un atelier pouvoir assurer la maintenance et le remisage des trains, l'entretien des voies et des caténaires. Pour les lignes 16 et 17, il s'agit de l'atelier prévu sur le site PSA d'Aulnay-sous-Bois.

Tous les architectes chargés de la conception architecturale des gares du projet sont maintenant désignés. Ils devront concevoir des gares accueillantes, qui portent l'identité du territoire et en même temps l'identité du réseau Grand Paris Express. Ainsi, chaque gare sera différente de sa voisine mais toutes les gares auront entre elles un air de famille.

La gare constituera un repère urbain, et aussi un lieu de vie, un espace ouvert sur la ville et sur ses activités. Plateforme multimodale, elle permettra de connecter le réseau ferré de transport en commun aux autres modes de transport (marche à pied, vélos, bus, voiture).

Le parcours depuis le parvis de la gare jusqu'aux quais, empruntant escaliers mécaniques, ascenseurs, paliers intermédiaires, devra être fluide et intuitif.

La méthode de chantier à ciel ouvert est mise en œuvre pour l'ensemble des gares, des entonnements, et une majorité des puits de sécurité de ce projet. Le principe consiste à réaliser, avant tout creusement, une paroi en béton armé étanche tout autour de l'ouvrage.

L'enceinte en béton armé, réalisée jusqu'au niveau de terrain imperméable, ou rendu étanche par des injections de fond de fouille, permet alors d'enlever l'eau et tout le terrain à l'intérieur du volume ainsi créé, en creusant depuis la surface. Cette technique est la plus sûre pour garantir la stabilité des bâtiments proches du chantier, car elle permet de bien tenir les terrains avant tout creusement, et évite l'abaissement des nappes d'eaux souterraines par pompage.

L'utilisation de tunnelier permet de réaliser l'infrastructure souterraine rapidement et en toute sécurité, tout en limitant au maximum les emprises en surface, et donc les gênes.

Chaque tunnelier est introduit dans un ouvrage appelé puits d'entrée qui permet également l'évacuation de tous les déblais de creusement.

Il est prévu de réaliser les 30 km de tunnel du projet à l'aide de 6 tunneliers.

Les puits de sécurités ont deux fonctions principales:

- l'accès des pompiers depuis la surface jusqu'au tunnel,
- la ventilation-désenfumage du tunnel.

Ils doivent être implantés tous les 800 m au plus, conformément à la réglementation en vigueur ce qui contraint fortement leur implantation. Ils se traduiront principalement sur l'espace public par une trappe d'accès des secours, une grille d'aération d'environ 40 m² ainsi que leurs voiries d'accès.

<u>Présentation du tracé (se référer à la pièce E du dossier d'enquête publique) :</u>

Le tunnel de la ligne 16 démarre de la commune de Champs-sur-Marne par un puits de départ de tunnelier. 3 puits de sécurité sont nécessaires pour rejoindre la gare de Chelles. Le tunnel croise la Marne et le Canal de Chelles et s'implante sous un tissu urbain essentiellement pavillonnaire.

La gare du Grand Paris Express de Chelles permet la correspondance avec le Transilien P et le RER E. Elle est implantée à proximité de la gare SNCF existante, du centre-ville et du parc du Souvenir Emile Fouchard.

Passé la gare de Chelles, le tracé s'oriente vers le nord-ouest pour rejoindre la gare Clichy-Montfermeil avec une distance d'inter-gare d'environ 4,1 km, nécessitant l'implantation de 5

puits de sécurité. Le tracé évolue essentiellement sous des zones pavillonnaires, des espaces non urbanisés, et des zones plus denses.

La gare de Clichy-Montfermeil servira donc de puits de sortie du tunnelier venant de Champs-sur-Marne au sud et du tunnelier venant d'Aulnay-sous-Bois au Nord.

Située dans la zone centrale du Programme de Rénovation Urbaine des communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, à proximité de la promenade de la Dhuis et de la forêt de Bondy, elle sera en correspondance avec le tramway T4.

Le tracé rejoint ensuite la gare de Sevran-Livry avec une distance d'inter-gare de 3,9 km environ nécessitant l'implantation de 4 puits de sécurité. Le tracé évolue sous diverses zones urbanisées (pavillonnaires, petits et grands collectifs) des communes de Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan et Sevran, le long de la forêt de Bondy classée Natura 2000 en évitant les principales carrières.

La gare Grand Paris Express Sevran-Livry est en interconnexion avec le RER B. Elle se situe donc à proximité immédiate de la gare SNCF existante entre le réseau ferré et le canal de l'Ourcq et entre le centre-ville et l'entrée du parc de la Poudrerie (classé aussi Natura 2000).

Passé la gare de Sevran-Livry, le tracé rejoint la gare Sevran-Beaudottes avec une courte distance d'inter-gare d'environ 1,5 km et un seul puits de sécurité intermédiaire.

La Gare Grand Paris Express Sevran-Beaudottes est en interconnexion avec le RER B. Elle est donc située à proximité de la gare SNCF existante et du centre commercial Beau Sevran, au pied du Parking d'Intérêt Régional en continuité de la gare routière.

Le tunnel s'incline ensuite vers l'ouest en direction de la gare Aulnay, pour s'axer sous l'ex-RN2, avec une distance d'inter-gare de l'ordre de 2,9 km nécessitant 3 puits intermédiaires de sécurité implantés sur la commune d'Aulnay-sous-Bois.

Le tracé évolue ici sous des voiries, des zones urbanisées de petits et grands collectifs mais aussi des espaces non urbanisées (complexe sportif).

La gare Aulnay située sur le terre-plein de l'Ex-RN2 en amont du rond-point de l'Europe servira donc de puits de départ de deux tunneliers.

Située au cœur des quartiers nord de la commune d'Aulnay-sous-Bois, dans un vaste Programme de Rénovation Urbaine notamment sur la ZAC des Aulnes, elle sera le moteur d'un nouveau pôle urbain et multimodal.

Le tracé s'incline ensuite vers le sud-ouest vers la gare Le Blanc-Mesnil en passant sous l'échangeur avec l'A3, avec une distance d'inter-gare de l'ordre de 2 km nécessitant l'implantation de 3 puits intermédiaires de sécurité.

Un ouvrage d'entonnement à l'est de la gare Aulnay est prévu pour permettre le raccordement de la ligne 16 à l'atelier de Maintenance et de remisage, déjà évoqué, situé plus nord sur les terrains PSA. I

La gare Le Blanc Mesnil est implantée en lisière du parc Jacques Duclos, à proximité du centre-ville, du quartier des Tilleuls et de la zone d'activités du Coudray. Cette nouvelle gare permettra l'amélioration de la desserte d'un secteur, aujourd'hui éloigné de tout mode lourd de transport en commun et la mise en valeur du parc Jacques Duclos.

Le tracé rejoint ensuite la gare Le Bourget RER avec une inter-gare de l'ordre de 3,5 km nécessitant 4 puits intermédiaires de sécurité et évoluant principalement sous un tissu urbain de type pavillonnaire ou sous de petits ou grands collectifs, un complexe sportif, des zones industrielles.

La carte présente, en bas à gauche, les 3 tunnels traversant la gare Le Bourget RER avec les 2 tunnels monovoie de la ligne 17 encadrant le tunnel de la ligne 16.

Un ouvrage d'entonnement du Bourget destiné au raccordement du tunnel de la Ligne 17 Nord vers Le Mesnil Amelot servira de puits de sortie du tunnelier en charge de creuser les 2 tunnels monovoie de la ligne 17.

La nouvelle gare Le Bourget RER s'implante dans le triangle formé par trois grandes infrastructures, RN2, RER, Grande Ceinture dans le prolongement des gares TLN et RER. Elle s'intègre dans un futur pôle multimodal majeur, accueillant à terme : une nouvelle gare routière, le Tram Express Nord, la ligne B du RER, les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express qui seront en correspondance quai à quai. Elle contribuera à la mutation urbaine et au développement du secteur.

En sortie de la gare Le Bourget RER, sur la commune de La Courneuve, un entonnement permet aux voies des lignes 16 et 17 de se rejoindre avant de poursuivre sur un tronc commun jusqu'à Saint-Denis Pleyel. Cet entonnement servira également de puits de sortie ou de puits d'entrée de certains tunneliers comme évoqué précédemment. La distance inter gare est de 2,9 km environ.

Le tronc commun des lignes 16 et 17 comporte 3 puits de sécurité jusqu'à la gare de La Courneuve « Six Routes » située à l'angle de l'Avenue Général Leclerc et de la rue de Saint-Denis, à proximité du Carrefour des Six Routes, qui permettra la correspondance avec le tramway T1 et plusieurs lignes de bus en provenance des communes voisines.

Sur le tronc commun des lignes 16 et 17, la distance inter-gare est de 3,2 km environ. 5 puits de sécurité sont nécessaires, dont l'un servira de puits d'entrée et un second de puits de sortie.

Ce secteur est également concerné par le prolongement de la ligne 14 depuis l'extrémité de l'arrière-gare de Mairie de Saint-Ouen. Cette partie de la ligne 14 nécessite trois puits de sécurité, dont un qui servira d'entrée de tunnelier et un second de puits de sortie.

La gare de Saint-Denis Pleyel sera desservie par les lignes 14, 16 et 17, ainsi qu'ultérieurement par la ligne 15. C'est une gare majeure du futur réseau du Grand Paris Express. En plus des correspondances entre ces 4 lignes du Grand Paris Express, elle permettra une correspondance avec le RER D via un franchissement à créer au-dessus des voies ferrées.

Les enjeux environnementaux

Dès les premières réflexions sur le projet, les enjeux environnementaux ont été pris en compte.

Il s'agissait d'inscrire le projet dans une démarche continue et itérative pour assurer son intégration environnementale dans les territoires.

Dans le cadre d'un projet souterrain de cette envergure, la bonne connaissance du sous-sol et des risques géologiques est indispensable. Des campagnes de sondages géotechniques ont ainsi été engagées depuis près de deux ans. Cette démarche permet d'identifier la nature du sous-sol, notamment les zones de gypse et d'anciennes carrières qui constitue l'un des enjeux environnementaux majeurs du projet.

Les nappes d'eaux souterraines représentent ainsi un enjeu environnemental majeur dans la conception du projet. Les méthodes constructives retenues permettront d'éviter les effets négatifs sur le fonctionnement de ces nappes. Il s'agit notamment du recours au tunnelier qui maintient les sols et les eaux en place, ou de la construction des ouvrages de gares avec la technique des parois moulées destinée à éviter tout rabattement de nappes.

Le territoire concerné par le projet comporte également des sites naturels protégés au titre de Natura 2000 comme les parcs du Sausset, George Valbon, de la Poudrerie, de la haute Ile, et la forêt régionale de Bondy. Le tracé retenu évite ces secteurs sensibles et les méthodes constructives retenues permettront ainsi de ne pas présenter d'incidences sur les zones humides et les mares de ces sites.

La construction du tunnel et des ouvrages souterrains va nécessiter l'évacuation des terres et déblais issus des phases de creusement. Dès le lancement du projet, la Société du Grand Paris s'est engagée dans une démarche en vue d'organiser la gestion des matériaux afin de

favoriser les transports alternatifs, comme la voie fluviale et la voie ferrée, et en vue d'assurer la répartition des flux de transport au plus près de leur zone de production dans des sites de stockages adaptés et autorisés.

Cette approche est traduite dans un Schéma Directeur d'Évacuation des Déblais et sa déclinaison opérationnelle sur le projet, joints au dossier d'enquête publique.

S'agissant des évacuations par la route, les itinéraires seront retenus dans les étapes ultérieures en concertation avec les élus. Il s'agit de rejoindre les axes de transport importants en assurant des nuisances réduites et la sécurité des habitants.

Limitation des nuisances

Afin de garantir que tout sera mis en œuvre pour limiter les nuisances, une réflexion sera menée à l'échelle de chaque chantier dans le cadre d'un plan de management environnemental.

Dès la phase d'avant-projet qui débute, il sera demandé aux maîtres d'œuvre, très en amont de la sélection des entreprises qui vont réaliser les travaux, d'identifier pour chaque chantier les possibles gênes et les moyens pour les supprimer ou les réduire.

En parallèle de ce travail sur la réduction des gênes, la Société du Grand Paris viendra expliquer le projet, recueillir et prendre en compte les avis, et mettra en place une communication adaptée à chaque chantier dans une logique de transparence, de proximité avec chaque territoire, et de manière continue et itérative, afin que les chantiers soient le mieux acceptés par tous les riverains.

Concrètement, et dès le début de l'année prochaine la Société du Grand Paris déterminera la sensibilité des bâtiments aux travaux à l'intérieur du fuseau et ajustera les méthodes en fonction des résultats. Des états des lieux pour les bâtiments concernés seront réalisés, afin que chacun puisse en disposer avant le démarrage du tunnelier. Enfin, pendant le creusement du tunnel, la stabilité de ces bâtiments sera contrôlée, et les paramètres de creusement seront adaptés pour éviter tout désordre.

Concernant la circulation des camions, la restriction de circulation entre 7 h et 20 h pourra être mise en place, de même que des laves-roues en sortie de chantier.

Enfin, concernant les bruits et les vibrations, que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation, nous appliquerons une méthodologie destinée à définir les secteurs sensibles, évaluer leur perception, définir et mettre en œuvre des mesures d'atténuation.

Concernant les vibrations en phase exploitation, liées au fonctionnement des trains, nous nous engageons dès à présent à la pose systématique de dispositifs anti-vibratiles adaptés.

Foncier

La Société du Grand Paris est chargée, pour les besoins de la réalisation du projet, d'acheter:

- D'une part, les parcelles privées impactées par les emprises de surface des ouvrages comme les gares, entonnements et puits de sécurité et de leur chantier,
- D'autre part, les volumes en sous-sol (appelés aussi tréfonds) occupés par les ouvrages souterrains comme le tunnel.

Afin de faciliter ces acquisitions, des rencontres individualisées avec les propriétaires et les occupants sont organisées avec pour objectif de privilégier avant tout les négociations amiables.

Dans l'hypothèse où des accords amiables ne pourraient être trouvés, des procédures d'expropriation seraient lancées, avec pour première étape une enquête parcellaire, tout en maintenant la poursuite des négociations amiables.

Les premières enquêtes parcellaires à venir sont prévues :

- Pour le secteur Saint-Denis-Pleyel / Le Bourget RER (gare inclue) et le tunnel de la Ligne 14, du 1er au 20 décembre prochain.
- Pour la gare de Chelles, courant janvier - février 2015.
- Pour les gares et ouvrages annexes qui seront stabilisés sur le reste du projet au 2ème trimestre 2015.

Le reste des emprises de surfaces et des tréfonds sera traité en 2016.

Planning directeur

Actuellement, la procédure de déclaration d'utilité publique avec notamment l'enquête publique en cours et qui s'achèvera le 24 novembre.

Les processus de maitrise foncière ont débuté l'année dernière et se poursuivront jusqu'au lancement des travaux ; et les différentes enquêtes parcellaires positionnées entre fin 2014 et début 2016.

La Société du Grand Paris devra ensuite obtenir, avant le démarrage des travaux, les autorisations concernant la loi sur l'eau, la protection des espèces (faune et flore), les installations classées… et les permis construire des gares qui seront en instruction courant 2016 .

Courant septembre, elle a lancé les études d'avant-projet de maitrise d'œuvre avec les ingénieurs et architectes désignés courant de l'été.

Les achats et les travaux débuteront début 2015 par le diagnostic archéologique préventif du site de la gare Aulnay, puis continueront dès que les acquisitions foncières le permettent et que les marchés sont signés.

En parallèle, les études et l'achat du matériel roulant auront été réalisés.

Les essais et la marche à blanc se tiendront à la mi-2023 et la mise en service des lignes 14 Nord / 16 / 17 Sud est prévue à l'horizon 2023.

ECHANGES AVEC LE PUBLIC

Éric DELABRE, habitant de La Courneuve

La ligne 14 Nord fait l'objet de très nombreux recours concernant les expropriations qui sont envisagées. Pensez-vous qu'il y en aura autant sur les lignes 16 et 17 ? L'échéance de 2023 pour les essais de la ligne 14 Nord sera-t-elle respectée ? Serait-il, par ailleurs, possible de mettre en service plus rapidement que ne l'a prévu Jean-Marc Ayrault la future ligne 15 ? L'ancien Premier ministre a rendu un arbitrage relatif à sa mise en service. Elle n'interviendrait pas avant 2030. La future gare de Saint-Denis Pleyel sera construite sur un terrain actuellement occupé par la société Rentacar, société de location de voitures. Avez-vous débuté la procédure d'expropriation la concernant ?

Christophe PIERCY, habitant de La Courneuve

Je me félicite de la mise en œuvre de ce Grand Paris Express, système de transport en rocade. Ce n'est pas en grossissant le tuyau, c'est-à-dire en augmentant la capacité du RER B ou D, que l'on résoudra le problème de saturation des transports franciliens. Il faut aussi repenser l'architecture complète du système de transport. La ligne 16 risque d'être la moins capacitaire alors que les besoins sont les plus importants. Est-il prévu d'allonger les quais de façon à ajouter une quatrième voiture aux rames actuelles ? La Courneuve n'est pas très éloignée du Bourget, commune sur le territoire de laquelle il est prévu d'édifier une nouvelle gare. Avez-vous anticipé l'arrivée probable de la ligne 7 du métro au Bourget afin que les correspondances entre la ligne 7 prolongée, la ligne 16, la ligne 17, le RER B ainsi que le Transilien s'y fassent de la meilleure façon possible ? Le projet prévoit qu'un tunnelier soit mis en service pour construire le tronçon souterrain de la ligne 14 Nord. Pourquoi ne pas utiliser le tunnelier qui sera utilisé pour la construction de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen ?

Philippe YVIN, président du directoire de la Société du Grand Paris

Les lignes sont construites indépendamment les unes des autres. Ce n'est pas parce qu'il y a du retard à un endroit qu'il y en aura à un autre. Il faut faire preuve de modestie au sujet du calendrier. Il prévoit un « objectif » de mise en service. Il est très difficile de dire, en novembre 2014, que les lignes vont être mises en service à telle ou telle date et ce n'est qu'au fur et à mesure que l'on affine ce calendrier. Sur les acquisitions foncières, le principe est d'agir à l'amiable, notamment sur les acquisitions en surface. Dans le cas où nous ne parvenons pas à un accord à l'amiable, la seule solution reste l'expropriation. Pour construire les tunnels, nous devons acquérir la propriété des sous-sols. Cela demande un très important travail pour la Société du Grand Paris. Quant à la question de la capacité du réseau, ayez conscience que le projet actuel est un projet extrêmement ambitieux. Il nous a fallu trouver un compromis sur les chantiers à engager prioritairement compte tenu des ressources pouvant être affectées à ce projet. Cela explique la configuration actuelle de ce futur réseau qui doit tenir compte des contraintes financières qui s'imposent à nous.

Xavier DUCLAIROIR, directeur de projet

Quant à l'utilisation du même tunnelier pour la ligne 14 Nord que celui utilisé pour le prolongement de cette ligne jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, je ne crois pas que ce scénario soit réalisable, principalement pour des raisons calendaires. Toutefois, nous avons, avec la RATP, convenu de faire un point d'étape l'année prochaine pour examiner la possibilité de réaliser le tunnel de la ligne 14 Nord dans la continuité des travaux du prolongement à Mairie de Saint-Ouen. Sachez cependant que ce scénario, qui reviendrait à confier un volume important de travaux supplémentaires à l'entreprise Bouygues déjà en charge du creusement du tunnel à Mairie de Saint-Ouen, pourrait aller à l'encontre des règles élémentaires de respect de la concurrence présidant aux marchés publics.

Julien MENEAU, habitant de Saint-Denis

Je représente l'Association Saint-Denis Transport. Je me félicite de l'intérêt porté par les Gouvernements à ce projet de Grand Paris Express. Ils ont réitéré leurs engagements en matière de financement, même si nous avons bien noté que le calendrier prévoyait des « horizons » en termes d'achèvement des travaux et de mise en service des lignes. Je ne comprends pas que l'achèvement de la ligne T8 ne figure pas sur la carte qui est projetée. Pouvez-vous prendre l'engagement qu'elle le sera bien ? Vous évoquez, par ailleurs, une hypothèse de désaturation comprise entre 10 % et 20 %, notamment sur la ligne 13 du fait de l'entrée en service des lignes 14 et 16. Sur quelles études vous basez-vous pour étayer

ces estimations ? Je suis favorable à la construction d'une liaison souterraine entre Saint-Denis Pleyel et Carrefour-Pleyel, afin que les usagers de la ligne 13, dont l'exploitation est précaire, qui descendent à cette dernière station ne rencontrent pas de difficultés pour se rendre à Saint-Denis. L'établissement de cette liaison contribuerait à sa désaturation.

Catherine LE GALL, Syndicat des Transports d'Île-de-France

La tarification appliquée sur le Grand Paris Express sera celle du réseau Ile-de-France, en vigueur en 2023, sur laquelle le STIF continue de travailler pour qu'elle soit la plus équitable possible. Le STIF fait des efforts importants pour faciliter l'accès aux transports, notamment avec le dézonage qui a été voté à son conseil en décembre 2011, sous conditions de ressources. Depuis septembre 2012, la tarification est « dézonée » pour les abonnés, les week-end et jours fériés, puis du 14 juillet au 15 août et depuis mars 2014 pendant les petites vacances scolaires.

Patrick BRAOUEZEC, Président de Plaine Commune

Lorsque la question de l'organisation d'un débat public sur le territoire de Plaine Commune s'est posée, notre choix s'est porté tout naturellement sur La Courneuve car la gare qui va s'y construire n'était originellement pas prévue. Nous sommes parvenus in fine à convaincre les acteurs de ce projet de l'utilité d'une telle gare. Il était donc symbolique que nous nous retrouvions ici ce soir. Quant à la question du foncier autour de la future gare Saint-Denis Pleyel, un travail est à accomplir sur son acquisition. Chacun s'accorde à dire que l'on va assister à une valorisation autour des nouvelles gares. Pour empêcher toute spéculation immobilière et foncière, nous nous sommes dotés d'outils nous permettant d'acquérir des terrains dont Plaine Commune ou la Société du Grand Paris auront a posteriori besoin, en particulier pour bâtir des logements sociaux, notamment dans une démarche à long terme. Je tiens à confirmer que la ligne T8 sera bien prolongée dans sa partie sud. Nous travaillons aussi à établir des liaisons avec tous les territoires qui ne sont pas directement desservis par le Grand Paris Express. C'est notamment le cas de la ville de Stains. A ce titre, l'établissement d'un cheminement piéton en surface au sein du projet urbain entre Carrefour-Pleyel et Saint-Denis Pleyel est une question qui mérite d'être posée. Il faudra, à ce titre, relever celle du franchissement des voies SNCF entre Carrefour-Pleyel et Saint-Denis Pleyel. Nous remercions la Société du Grand Paris d'avoir intégré au projet de la gare cette question du franchissement des voies SNCF.

Micheline LAPP, habitante de La Courneuve

Je m'interroge sur les conséquences du chantier sur les sous-sols de mon immeuble. Quelles garanties pouvez-vous nous apporter à ce sujet ?

Valérie CLEMENT, habitante de La Courneuve

Je doute que le calendrier de construction de la ligne 14 sera respecté au regard du retard qui a déjà été accumulé. Je suis persuadée que ce retard s'explique par des raisons financières. Disposez-vous des fonds permettant de mener à bien le projet du Grand Paris Express ? Il est prévu un puits d'entrée sur le terrain du stade Nelson Mandela, à proximité de la future station Saint-Denis Pleyel. Allez-vous le remplacer pour compenser son utilisation pour la construction du puits ?

Lionel CROIXMARIE, Conseiller général du Val-d'Oise

Je représente ici le Conseil général du Val-d'Oise. Nous ne sommes que concernés de loin par ce projet, mais il nous impacte directement par le jeu des correspondances. Nous avons deux demandes particulières à formuler. La première concerne l'établissement de liaisons directes entre La Défense et Roissy via une interopérabilité entre les lignes 15, 16 et 17. La seconde demande concerne la ligne H du Transilien qui ne bénéficie d'aucune correspondance avec le Grand Paris Express. Quel engagement la Société du Grand Paris peut-elle prendre à ce sujet ?

Xavier DUCLAIROIR

La procédure d'acquisition foncière des sous-sols ne change bien évidemment rien à la propriété de surface. Cela signifie que le propriétaire d'un terrain situé au-dessus du tunnel en conserve la propriété. Quant au tunnel, la technique utilisée pour le creusement est celle qui présente le plus de garantie vis-à-vis du risque d'effondrement. Le toit du tunnel sera, en moyenne, situé à 20 mètres sous la surface. Cela signifie que les trains passeront en moyenne à 30 mètres sous le sol. Par ailleurs, nous avons prévu, dans le cadre du projet, une enquête de vulnérabilité du bâti permettant d'identifier les constructions sensibles qui pourraient nécessiter des dispositions particulières à intégrer dans la conception du projet. Enfin, nous avons été interrogés sur le stade Nelson-Mandela. Il ne sera pas impacté par les

travaux puisque, en accord avec les occupants du site, nous n'intervenons que sur le terrain stabilisé situé le long de l'avenue du Stade de France.

Philippe YVIN

Concernant le financement du projet, la construction du futur « Grand Paris Express » représentera un coût global de 22,6 milliards d'euros auxquels s'ajoute une contribution de la Société du Grand Paris au plan de la Région sur les transports quotidiens, contribution estimée à 2,450 milliards d'euros et 450 millions d'euros consacrés à l'interconnexion des lignes futures et des lignes existantes.

Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis

Je me félicite des questions qui sont posées aujourd'hui, notamment sur la future gare du Bourget. Ce débat permet d'identifier les difficultés qui vont survenir de la construction du futur nœud de raccordement qui va émerger. Des enjeux de continuité entre les gares se poseront inévitablement. Les annonces récentes sur le retard de la ligne 14 interpellent, mais de telles annonces sont inévitables au regard de l'ampleur de ce projet. Il est lancé et plus rien ne pourra l'arrêter. Ce projet va profiter directement à la Seine-Saint-Denis dans la mesure où le système en rocade va réduire les distances et les temps de transport. Il est un certain nombre de villes de nos territoires pour qui ce projet va générer un changement très profond. C'est le cas notamment du carrefour de La Courneuve Les Six Routes. Il est prévu d'y construire une nouvelle gare. Elle donnera lieu à des aménagements urbains. In fine, ce projet va profiter aux habitants de Seine-Saint-Denis. Il va générer la création d'un nombre important d'emplois. Nous devons anticiper ces travaux importants par l'institution de parcours d'insertion et de formation adaptés.

Éric DELABRE, habitant de La Courneuve

Le Conseil général de Seine-Saint-Denis est l'un des plus endettés de France. Les prêts que la SGP entend négocier auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations seront-ils à taux fixe ou s'agira-t-il de prêts structurés ? Si je pose cette question, c'est que Bruxelles envisage à terme d'interdire les taux fixes. Par ailleurs, des mesures sont-elles prévues pour contrer le commerce de cannabis à la gare de Carrefour-Pleyel et pour empêcher que ce commerce n'importune pas les usagers du Grand Paris Express ?

Éric MAURICE, Adjoint au maire de La Courneuve en charge des Sports

Ce projet est l'un des plus ambitieux qu'il nous ait été donné de mettre en œuvre en Île-de-France. Le niveau d'exploitation du T1 ne permet plus de répondre aux besoins actuels. Je m'interroge sur la capacité de la SGP à peser dans le choix de l'exploitant.

Patrick BRAOUEZEC

Concernant le tramway T1, nous avons rencontré récemment la directrice du STIF. Elle nous a dit que le matériel serait renouvelé à partir du moment où nous procéderions aux travaux de rénovation des stations.

Philippe YVIN

Je rappelle que la RATP sera le gestionnaire d'infrastructures. C'est le STIF qui attribuera l'exploitation des lignes au terme d'une mise en concurrence. S'agissant des prêts qui seront souscrits par la Société du Grand Paris, ils seront « classiques ». Ceux souscrits auprès de la Caisse des Dépôts seront indexés sur le taux du Livret A. Ceux qui le seront auprès de la Banque européenne d'investissements le seront sur l'Euribor. Concernant la sécurité dans les gares, il s'agit pour la SGP d'un enjeu primordial. Notre équipe compte en son sein un commissaire divisionnaire. Il est prévu de doter le Grand Paris Express d'un système et d'équipements similaires à ceux qui existent déjà dans le métro parisien et qui ont fait la preuve de leur efficacité. Le principe de ces équipements est la « prévention situationnelle ».

CONCLUSION

Marcel LINET, président de la commission d'enquête publique

Je tiens à exprimer ma très grande satisfaction quant à la qualité de la présentation du projet par les représentants de la Société du Grand Paris et des questions posées. Celles-ci vont alimenter notre réflexion. Je vous invite à consulter les dossiers d'enquête publique qui sont dans les mairies et dans les préfectures ou sur le site web de l'enquête publique. Si vous souhaitez que vous observations soient prises en compte, il vous appartient de les porter sur les registres. Je voudrais terminer en évoquant les enquêtes parcellaires. Ne les évoquez pas pour le moment sur les registres de l'enquête publique. Elles ne seront prises en compte qu'à partir du 1er décembre 2014 et sur des registres spécifiques. Je précise toutefois que ce n'est pas notre commission qui gère les remarques sur ces enquêtes parcellaires.

ANNEXE 4

COMPTE-RENDU REUNION PUBLIQUE DE NOISY LE GRAND LE 13/11/2014

Présents en tribune :

Marcel LINET, président de la commission d'enquête publique

Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris

Nadir BENTOUTA, directeur des relations territoriales de la Société du Grand Paris

Gilles PINDAT, directeur de projet de la Société du Grand Paris

Marianne DESSERRIERES, responsable développement gare de la Société du Grand Paris

INTRODUCTION

Nicolas DUFFOUR

Journaliste

Cette réunion d'information et d'échanges, dans le cadre de l'enquête publique sur les tronçons du « Grand Paris Express » compris entre Mairie de Saint-Ouen et Noisy-Champs, est organisée par la commission d'enquête publique, qui aura ensuite à se prononcer sur le projet. Le cadre juridique de cette enquête m'impose de vous informer que cette session est intégralement enregistrée.

Michel MIERSMAN

1er adjoint au maire de Noisy-le-Grand

Michel PAJON, maire de Noisy-le-Grand, est malheureusement souffrant. Il m'a demandé de vous transmettre un message de bienvenue et regrette de ne pouvoir être parmi vous pour cette réunion publique, qu'il avait souhaitée.

Notre ville accueillera une des gares les plus importantes du Grand Paris Express, qui se situera à l'intersection des trois futures lignes. La stratégie et la dynamique de développement reposent sur des atouts et des choix politiques, notamment en termes d'aménagement, auxquels nous nous sommes tenus.

L'arrivée des trois lignes sera un atout supplémentaire pour notre ville et ses habitants, et aura des retombées économiques et en matière d'emploi.

Diffusion d'un film sur le projet du Grand Paris Express et sur ses tronçons 14 Nord, 16 et 17 Sud.

Marcel LINET

Président de la commission d'enquête publique

Le projet dont nous parlerons dépasse les attentes de la population de Noisy-le-Grand. Il nous semble que l'envergure nationale de ce projet justifie d'associer un maximum de personnes au processus d'enquête publique.

Après une période de concertation, le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, a considéré que ce projet pouvait être soumis aux dernières phases officielles pouvant conduire à la déclaration d'utilité publique.

Le préfet de la région Ile-de-France a donc décidé de lancer une enquête publique conduite par une commission d'enquête indépendante, qui devra rendre un avis sur l'utilité publique de ce projet, après avoir entendu toutes les personnes qui se sont exprimées.

La gare de Noisy-Champs, qui se situe à l'extrémité sud du projet, était comprise dans le projet de la ligne 15 Sud, qui a fait l'objet de l'enquête publique de 2013.

La présente enquête se déroule jusqu'au 24 novembre. Des registres sont mis à disposition du public pour qu'il formule ses observations dans les communes concernées. Les commissaires-enquêteurs sont également disponibles pour rencontrer le public.

Les quatre réunions publiques souhaitées par la commission se tiennent à La Courneuve, Noisy-le-Grand, Chelles et Sevran.

PRESENTATION DU PROJET

LE NOUVEAU GRAND PARIS

Le Nouveau Grand Paris des transports comprend 2 volets :

- La modernisation et l'extension du réseau existant selon le plan de mobilisation de plus de 12 milliards d'euros convenu entre la région Ile-de-France, l'Etat, les départements et le STIF (dont 7 milliards à engager d'ici 2017). Cela comprend notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements de ligne de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER et l'amélioration des lignes de Transilien.

- La création de nouvelles lignes de métro automatique, le Grand Paris Express. Le Premier ministre a confirmé, lors du comité interministériel du Grand Paris le 13 octobre dernier, la réalisation d'ici 2030 du Grand Paris Express avec un coût d'objectif arrêté à 22,625 milliards d'euros, aux conditions économiques de 2012.

En résumé, le Grand Paris Express se compose :

- Près de 200 kilomètres de nouveau métro
- 4 nouvelles lignes de métro automatique :
- Une rocade, la ligne 15, désaturant la zone dense
- 3 lignes pour la desserte des territoires en développement : ligne 16, ligne 17, ligne 18.
- Des prolongations de lignes de métro existants : ligne 14 au nord et au sud ; ligne 11 vers l'Est, de Mairie des Lilas à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier.
- 69 gares :
- Des correspondances avec les lignes existantes (tram, métro, Transilien, RER…) ;
- Connexion avec les aéroports de Roissy, Le Bourget et Orly ;
- Connexion avec les gares TGV.
- 2 millions de voyageurs par jour :
- Des trains d'environ 1000 voyageurs en capacité maximale sur le tronçon le plus chargé, une capacité adaptée sur les autres ;
- Une vitesse commerciale élevée de plus de 55km/h ;
- Un intervalle entre les trains réduit.

La réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express est estimée à 22,625 milliards d'euros.

Le périmètre des dépenses à la charge de la SGP est de 25, 525 milliards d'euros.

La SGP contribue en effet par ailleurs :

- au prolongement de la ligne 14 entre les stations Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen à hauteur de 55% du montant global de l'opération, soit 800 millions d'euros
- à l'adaptation des réseaux existants (une provision de 450 millions d'euros étant prévue à cet effet) ;
- Et au plan de mobilisation à hauteur de 650 millions d'euros ;

- Au projet Eole (RER E) à hauteur d'un milliard d'euros.

La réalisation des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud ont un coût de 3,860 milliards d'euros, incluant le foncier et le matériel roulant.

Pour financer ces projets, la Société du Grand Paris dispose de recettes fiscales affectées qui sont de 3 natures :

- une fraction de la taxe locale sur les bureaux (TLB) en Île-de-France qui est assise sur les surfaces à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage, de stationnement. Indexée sur l'indice du coût de la construction, cette recette fiscale bénéficie d'une dynamique puissante.

- la taxe spéciale d'équipement (TSE), taxe additionnelle aux taxes locales dont le montant est fixé à 117 millions d'euros par an.

- une composante de l'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER) assise sur le matériel roulant exploité par la RATP, pour 60 millions d'euros par an.

Ainsi, la SGP perçoit plus de 500 millions d'euros de recettes fiscales affectées par an à partir de 2014.

Dans un deuxième temps, la SGP aura recours à l'emprunt, qu'elle remboursera grâce à trois types d'apports:

- Les recettes fiscales affectées,

- à compter des mises en services, des redevances d'usage payées par les exploitants (péages),

- des recettes complémentaires tirées notamment de l'exploitation commerciale des gares (publicité, commerce, etc.) ou d'autres services.

Le Grand Paris Express poursuit plusieurs objectifs :

Offrir des déplacements plus faciles, en irriguant le territoire en transports en commun

- Le Grand Paris Express étend le réseau francilien de transport en commun, en connectant les banlieues les unes aux autres.

- Il privilégie autant que possible les correspondances avec les transports existants.

Alléger le trafic sur les lignes de transport en commun existantes :

- Il va décharger le réseau existant structuré en étoile. A horizon 2030, le Grand Paris Express va alléger la fréquentation des RER A et B de -15% à - 20% sur leur partie la plus chargée. De même, il contribuera à alléger la fréquentation sur les lignes 4, 6, 7 et 13, de l'ordre de -10% à -20% sur les secteurs les plus denses.

Le Grand Paris permet aussi de soutenir le développement économique et l'emploi :

- Le Grand Paris Express va favoriser le rapprochement des lieux d'habitation et des emplois. Il va permettre un accès renforcé aux centres universitaires et de formation professionnelle, aux centres hospitaliers, aux pôles d'affaires comme la Défense ou Saint-Denis Pleyel et aux zones aéroportuaires.

- Cette accessibilité améliorée offre aux territoires une attractivité accrue pour le développement de nouvelles activités.

- En termes d'emplois, la réalisation du métro a d'abord un impact très conséquent en phase chantier. Les travaux seront réalisés en continu et à plusieurs endroits en même temps. Le Grand Paris Express contribuera ainsi à la création de 15 à 20 000 emplois directs et non délocalisables par an dans les travaux publics, les industries ferroviaires et le bâtiment.

- Au-delà de ces emplois directement liés aux travaux, l'arrivée du Grand Paris Express permettra de créer au moins 115 000 emplois supplémentaires grâce à la croissance supplémentaire engendrée par cette infrastructure.

En effet, le Grand Paris Express aura un impact majeur sur la croissance : on évalue à 70 milliards d'euros ses avantages socio-économiques induits.

Afin de faire bénéficier de ce grand appel d'air les populations en difficulté d'accès à l'emploi, la SGP intègre de façon systématique dans ses marchés des clauses d'insertion.

LES LIGNES 14 NORD, 16 et 17 SUD ET LEURS BENEFICES

Les lignes 14 Nord, 16 et 17 sud forment ce qu'on a fréquemment appelé « l'arc Grand Est », du Grand Paris Express, de Noisy-Champs à Mairie de Saint-Ouen en passant par Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER. Ce tronçon concerne 16 communes réparties sur la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne, et le Val d'Oise. C'est un réseau entièrement souterrain de 29 kilomètres qui comprend : l'achèvement du prolongement de la ligne 14 au nord entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel, le tronc commun des lignes 16 et 17 sud entre Saint-Denis Pleyel et le Bourget RER et la ligne 16 du Bourget RER jusqu'à son terminus à Noisy-Champs.

Les travaux débuteront dans le courant de l'année 2016, avec une mise en service à l'horizon 2023.

A l'ouverture de la ligne 16, les rames seront remisées et entretenues à Aulnay-sous-Bois, sur une partie des terrains PSA, à proximité de la future gare d'Aulnay.

Ce tronçon permet ainsi à près de 800 000 habitants de bénéficier d'une nouvelle offre de transport performante.

Pour l'Est de la Seine Saint-Denis, la ligne 16 permet de relier directement entre eux, sans passer par le centre de Paris, les pôles universitaires, d'emplois, de santé et d'habitat. Elle dessert près de 75 000 habitants des quartiers en politique de la ville. D'après les études de trafic, la fréquentation de la ligne 16 est estimée entre 150 000 et 200 000 voyageurs/jour.

Il s'agit de lignes de métro en correspondance avec tous les modes de transports.

7 gares sur les 9 nouvelles prévues, seront en correspondance avec les modes lourds :

- les lignes existantes : les RER B, D et E, la ligne P du Transilien, le tramway T1 ;
- ou les lignes en projet comme la Tangentielle Nord et le tramway T4.

La ligne 14, en correspondance avec le tronc commun 16-17 à Saint-Denis Pleyel, donnera accès directement au centre de Paris.

La ligne 15 sud, en correspondance à Noisy-Champs, donnera accès à 5 lignes de RER, 4 lignes de métros, un Transilien et un tramway.

Avec l'arrivée des gares du Grand Paris Express, le réseau d'autobus sera réaménagé par le STIF, de manière à favoriser l'accessibilité et les correspondances avec les gares.

L'intermodalité, qui consiste à combiner plusieurs modes de transports sur un même trajet, est un enjeu primordial pour la mobilité du 21ème siècle. La Société du Grand Paris est particulièrement attentive à l'accessibilité à ses gares par différents modes : modes doux, à savoir les vélos et les piétons, mais aussi les dépose-minutes, les aires de covoiturage…).

La ligne 16 offrira d'importants gains de temps, notamment vers les bassins d'emplois, les hôpitaux, les pôles universitaires et de formation et vers les zones aéroportuaires.

UN PROJET CONCERTE

Plusieurs acteurs et partenaires sont concernés dans la réalisation de cette infrastructure :

- La Société du Grand Paris, établissement public d'Etat créé en 2010, maître d'ouvrage du réseau de métro du Grand Paris Express : elle pilote la conception et la réalisation de ce futur métro et elle assure son financement.
- Le Syndicat des transports en Île-de-France, est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France : il finance, organise et coordonne l'ensemble des transports publics franciliens. Il assure également la maîtrise d'ouvrage de la Ligne 15 Est (entre St Denis Pleyel et Champigny centre) et partage la co-maîtrise d'ouvrage avec la RATP, pour le prolongement nord de la Ligne 14 (entre St Lazare et Mairie de St Ouen).
- La RATP, de par la loi du Grand Paris, sera le gestionnaire de l'infrastructure.

- Les partenaires institutionnels : les services de l'Etat, les collectivités territoriales et locales, ainsi que les entreprises des transports sont tous associés à la mise en œuvre du Grand Paris Express.
- Des temps d'échanges sont régulièrement organisés avec les habitants des territoires concernés.

Toutes les gares du Grand Paris Express font l'objet de comités techniques et comités de pilotage dédiés, qui rassemblent, à chaque fois, les maires, les services de l'Etat, les Présidents de communautés d'agglomération et les Conseils généraux, les représentants du STIF et les entreprises de transport (RFF, SNCF, RATP et ADP). Ces instances examinent, les meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales pour l'implantation et l'insertion des gares. Bien évidemment, en maîtrisant les contraintes de coûts, de délais et de risques.

La SGP intervient également à la demande des élus lors des bureaux et conseils municipaux. Elle répond également aux différentes interrogations des habitants, à l'occasion de réunions de quartier.

Lors de la concertation des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud qui s'est tenue en novembre et décembre 2013, 2 100 personnes ont participé aux 12 réunions publiques et près de 800 avis et questions ont été formulés. Cette concertation a fait ressortir un large consensus autour de la réalisation de ces lignes du Grand Paris Express.

Toute l'analyse de cette étape de concertation est détaillée dans le bilan de la concertation annexé au dossier d'enquête publique, consultable actuellement en mairie et en préfecture.

LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Quelles que soient les lignes 14, 16 ou 17, il s'agit d'un métro automatique :

- Confortable et sûr, équipé de vidéo protection et de façades de quais.
- Fréquent, pour réduire vos temps d'attente à quai :
    - Avec un train toutes les 3 à 4 minutes en heure de pointe sur la ligne 16,
    - Et un train toutes les 2 minutes en heure de pointe, à terme sur le tronc commun L16/L17.
- Rapide, afin d'optimiser les temps de parcours :
    - Avec une vitesse commerciale moyenne d'environ 65 km/h pour la ligne 16,
    - Et d'environ 45 km/h pour la ligne 14.

- Régulier, piloté en temps réel par un poste de commandement centralisé qui supervisera toutes les installations, en particulier les gares.
- Accessible à tous, avec des ascenseurs d'accès aux quais, et une plateforme du train au niveau du quai pour une meilleure autonomie des personnes à mobilité réduite.

Ces métros auront des capacités adaptées aux trafics.

Celui de la ligne 14 sera avec :

- un roulement « pneu » ;
- une largeur de type « métro parisien » de 2 mètres 45 ;
- avec des rames de 8 voitures pour une longueur totale de 120 m ;
- d'une capacité de l'ordre de 960 voyageurs pour une vitesse de pointe de 80 km/h.

Les lignes 16 et 17 auront un matériel identique à celui prévu pour la ligne 15 avec :

- un roulement « fer » ;
- une largeur de type « RER » d'environ 2 mètres 80 ;
- des rames de 3 voitures pour une longueur totale de 54 m ;
- et d'une capacité par train de l'ordre de 500 voyageurs pour une vitesse de pointe de 120 km/h.

Pour mémoire, la ligne 15 sera équipée de rames de 6 voitures, d'une longueur totale de 108 m et d'une capacité de l'ordre de 1000 voyageurs.

Les principaux ouvrages de l'infrastructure :

- Les gares : c'est la porte d'entrée du nouveau réseau de transport. Elles permettent principalement l'achat des titres de transport, leur validation, et l'accès aux quais dans de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et d'information.
- Le tunnel : invisible mais indispensable, avec un tracé conçu pour permettre aux trains de circuler à des vitesses élevées.
- 3 ouvrages souterrains spécifiques de raccordement de tunnels appelés entonnements.
- Les puits intermédiaires de sécurité. Ils permettent notamment l'accès des secours et la ventilation/désenfumage du tunnel.

- Un atelier pouvoir assurer la maintenance et le remisage des trains, l'entretien des voies et des caténaires. Pour les lignes 16 et 17, il s'agit de l'atelier prévu sur le site PSA d'Aulnay-sous-Bois.

Tous les architectes chargés de la conception architecturale des gares du projet sont maintenant désignés. Ils devront concevoir des gares accueillantes, qui portent l'identité du territoire et en même temps l'identité du réseau Grand Paris Express. Ainsi, chaque gare sera différente de sa voisine mais toutes les gares auront entre elles un air de famille.

La gare constituera un repère urbain, et aussi un lieu de vie, un espace ouvert sur la ville et sur ses activités. Plateforme multimodale, elle permettra de connecter le réseau ferré de transport en commun aux autres modes de transport (marche à pied, vélos, bus, voiture).

Le parcours depuis le parvis de la gare jusqu'aux quais, empruntant escaliers mécaniques, ascenseurs, paliers intermédiaires, devra être fluide et intuitif.

La méthode de chantier à ciel ouvert est mise en œuvre pour l'ensemble des gares, des entonnements, et une majorité des puits de sécurité de ce projet. Le principe consiste à réaliser, avant tout creusement, une paroi en béton armé étanche tout autour de l'ouvrage.

L'enceinte en béton armé, réalisée jusqu'au niveau de terrain imperméable, ou rendu étanche par des injections de fond de fouille, permet alors d'enlever l'eau et tout le terrain à l'intérieur du volume ainsi créé, en creusant depuis la surface. Cette technique est la plus sûre pour garantir la stabilité des bâtiments proches du chantier, car elle permet de bien tenir les terrains avant tout creusement, et évite l'abaissement des nappes d'eaux souterraines par pompage.

L'utilisation de tunnelier permet de réaliser l'infrastructure souterraine rapidement et en toute sécurité, tout en limitant au maximum les emprises en surface, et donc les gênes.

Chaque tunnelier est introduit dans un ouvrage appelé puits d'entrée qui permet également l'évacuation de tous les déblais de creusement.

Il est prévu de réaliser les 30 km de tunnel du projet à l'aide de 6 tunneliers.

Les puits de sécurités ont deux fonctions principales:

- l'accès des pompiers depuis la surface jusqu'au tunnel,
- la ventilation-désenfumage du tunnel.

Ils doivent être implantés tous les 800 m au plus, conformément à la réglementation en vigueur ce qui contraint fortement leur implantation. Ils se traduiront principalement sur l'espace public par une trappe d'accès des secours, une grille d'aération d'environ 40 m² ainsi que leurs voiries d'accès.

Présentation du tracé (se référer à la pièce E du dossier d'enquête publique) :

Pour rappel, l'arrivée de la ligne 15 Sud à la gare Noisy-Champs par la tranchée couVerte encadrante, destinée à accueillir, au sud l'arrière gare en terminus de la ligne 16, et au nord l'arrière gare en terminus de la ligne 15 Sud avec à l'extrémité nord, le puits de départ du tunnelier de la ligne 16 en direction de la gare Chelles.

Le tunnel de la ligne 16 démarre de la commune de Champs-sur-Marne par un puits de départ de tunnelier. 3 puits de sécurité sont nécessaires pour rejoindre la gare de Chelles. Le tunnel croise la Marne et le Canal de Chelles et s'implante sous un tissu urbain essentiellement pavillonnaire.

La gare du Grand Paris Express de Chelles permet la correspondance avec le Transilien P et le RER E. Elle est implantée à proximité de la gare SNCF existante, du centre-ville et du parc du Souvenir Emile Fouchard.

Passé la gare de Chelles, le tracé s'oriente vers le nord-ouest pour rejoindre la gare Clichy-Montfermeil avec une distance d'inter-gare d'environ 4,1 km, nécessitant l'implantation de 5 puits de sécurité. Le tracé évolue essentiellement sous des zones pavillonnaires, des espaces non urbanisés, et des zones plus denses.

La gare de Clichy-Montfermeil servira donc de puits de sortie du tunnelier venant de Champs-sur-Marne au sud et du tunnelier venant d'Aulnay-sous-Bois au Nord.

Située dans la zone centrale du Programme de Rénovation Urbaine des communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, à proximité de la promenade de la Dhuis et de la forêt de Bondy, elle sera en correspondance avec le tramway T4.

Le tracé rejoint ensuite la gare de Sevran-Livry avec une distance d'inter-gare de 3,9 km environ nécessitant l'implantation de 4 puits de sécurité. Le tracé évolue sous diverses zones urbanisées (pavillonnaires, petits et grands collectifs) des communes de Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan et Sevran, le long de la forêt de Bondy classée Natura 2000 en évitant les principales carrières.

La gare Grand Paris Express Sevran-Livry est en interconnexion avec le RER B. Elle se situe donc à proximité immédiate de la gare SNCF existante entre le réseau ferré et le canal de l'Ourcq et entre le centre-ville et l'entrée du parc de la Poudrerie (classé aussi Natura 2000).

Passé la gare de Sevran-Livry, le tracé rejoint la gare Sevran-Beaudottes avec une courte distance d'inter-gare d'environ 1,5 km et un seul puits de sécurité intermédiaire.

La Gare Grand Paris Express Sevran-Beaudottes est en interconnexion avec le RER B. Elle est donc située à proximité de la gare SNCF existante et du centre commercial Beau Sevran, au pied du Parking d'Intérêt Régional en continuité de la gare routière.

Le tunnel s'incline ensuite vers l'ouest en direction de la gare Aulnay, pour s'axer sous l'ex-RN2, avec une distance d'inter-gare de l'ordre de 2,9 km nécessitant 3 puits intermédiaires de sécurité implantés sur la commune d'Aulnay-sous-Bois.

Le tracé évolue ici sous des voiries, des zones urbanisées de petits et grands collectifs mais aussi des espaces non urbanisées (complexe sportif).

La gare Aulnay située sur le terre-plein de l'Ex-RN2 en amont du rond-point de l'Europe servira donc de puits de départ de deux tunneliers.

Située au cœur des quartiers nord de la commune d'Aulnay-sous-Bois, dans un vaste Programme de Rénovation Urbaine notamment sur la ZAC des Aulnes, elle sera le moteur d'un nouveau pôle urbain et multimodal.

Le tracé s'incline ensuite vers le sud-ouest vers la gare Le Blanc-Mesnil en passant sous l'échangeur avec l'A3, avec une distance d'inter-gare de l'ordre de 2 km nécessitant l'implantation de 3 puits intermédiaires de sécurité.

Un ouvrage d'entonnement à l'est de la gare Aulnay est prévu pour permettre le raccordement de la ligne 16 à l'atelier de Maintenance et de remisage, déjà évoqué, situé plus nord sur les terrains PSA. I

La gare Le Blanc Mesnil est implantée en lisière du parc Jacques Duclos, à proximité du centre-ville, du quartier des Tilleuls et de la zone d'activités du Coudray. Cette nouvelle gare permettra l'amélioration de la desserte d'un secteur, aujourd'hui éloigné de tout mode lourd de transport en commun et la mise en valeur du parc Jacques Duclos.

Le tracé rejoint ensuite la gare Le Bourget RER avec une inter-gare de l'ordre de 3,5 km nécessitant 4 puits intermédiaires de sécurité et évoluant principalement sous un tissu urbain de type pavillonnaire ou sous de petits ou grands collectifs, un complexe sportif, des zones industrielles.

La carte présente, en bas à gauche, les 3 tunnels traversant la gare Le Bourget RER avec les 2 tunnels monovoie de la ligne 17 encadrant le tunnel de la ligne 16.

Un ouvrage d'entonnement du Bourget destiné au raccordement du tunnel de la Ligne 17 Nord vers Le Mesnil Amelot servira de puits de sortie du tunnelier en charge de creuser les 2 tunnels monovoie de la ligne 17.

La nouvelle gare Le Bourget RER s'implante dans le triangle formé par trois grandes infrastructures, RN2, RER, Grande Ceinture dans le prolongement des gares TLN et RER. Elle s'intègre dans un futur pôle multimodal majeur, accueillant à terme : une nouvelle gare routière, le Tram Express Nord, la ligne B du RER, les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express qui seront en correspondance quai à quai. Elle contribuera à la mutation urbaine et au développement du secteur.

En sortie de la gare Le Bourget RER, sur la commune de La Courneuve, un entonnement permet aux voies des lignes 16 et 17 de se rejoindre avant de poursuivre sur un tronc commun jusqu'à Saint-Denis Pleyel. Cet entonnement servira également de puits de sortie ou de puits d'entrée de certains tunneliers comme évoqué précédemment. La distance inter gare est de 2,9 km environ.

Le tronc commun des lignes 16 et 17 comporte 3 puits de sécurité jusqu'à la gare de La Courneuve « Six Routes » située à l'angle de l'Avenue Général Leclerc et de la rue de Saint-Denis, à proximité du Carrefour des Six Routes, qui permettra la correspondance avec le tramway T1 et plusieurs lignes de bus en provenance des communes voisines.

Sur le tronc commun des lignes 16 et 17, la distance inter-gare est de 3,2 km environ. 5 puits de sécurité sont nécessaires, dont l'un servira de puits d'entrée et un second de puits de sortie.

Ce secteur est également concerné par le prolongement de la ligne 14 depuis l'extrémité de l'arrière-gare de Mairie de Saint-Ouen. Cette partie de la ligne 14 nécessite trois puits de sécurité, dont un qui servira d'entrée de tunnelier et un second de puits de sortie.

La gare de Saint-Denis Pleyel sera desservie par les lignes 14, 16 et 17, ainsi qu'ultérieurement par la ligne 15. C'est une gare majeure du futur réseau du Grand Paris Express. En plus des correspondances entre ces 4 lignes du Grand Paris Express, elle permettra une correspondance avec le RER D via un franchissement à créer au-dessus des voies ferrées.

<u>Les enjeux environnementaux</u>

Dès les premières réflexions sur le projet, les enjeux environnementaux ont été pris en compte.

Il s'agissait d'inscrire le projet dans une démarche continue et itérative pour assurer son intégration environnementale dans les territoires.

Dans le cadre d'un projet souterrain de cette envergure, la bonne connaissance du sous-sol et des risques géologiques est indispensable. Des campagnes de sondages géotechniques ont ainsi été engagées depuis près de deux ans. Cette démarche permet d'identifier la

nature du sous-sol, notamment les zones de gypse et d'anciennes carrières qui constitue l'un des enjeux environnementaux majeurs du projet.

Les nappes d'eaux souterraines représentent ainsi un enjeu environnemental majeur dans la conception du projet. Les méthodes constructives retenues permettront d'éviter les effets négatifs sur le fonctionnement de ces nappes. Il s'agit notamment du recours au tunnelier qui maintient les sols et les eaux en place, ou de la construction des ouvrages de gares avec la technique des parois moulées destinée à éviter tout rabattement de nappes.

Le territoire concerné par le projet comporte également des sites naturels protégés au titre de Natura 2000 comme les parcs du Sausset, George Valbon, de la Poudrerie, de la haute Ile, et la forêt régionale de Bondy. Le tracé retenu évite ces secteurs sensibles et les méthodes constructives retenues permettront ainsi de ne pas présenter d'incidences sur les zones humides et les mares de ces sites.

La construction du tunnel et des ouvrages souterrains va nécessiter l'évacuation des terres et déblais issus des phases de creusement. Dès le lancement du projet, la Société du Grand Paris s'est engagée dans une démarche en vue d'organiser la gestion des matériaux afin de favoriser les transports alternatifs, comme la voie fluviale et la voie ferrée, et en vue d'assurer la répartition des flux de transport au plus près de leur zone de production dans des sites de stockages adaptés et autorisés.

Cette approche est traduite dans un Schéma Directeur d'Évacuation des Déblais et sa déclinaison opérationnelle sur le projet, joints au dossier d'enquête publique.

S'agissant des évacuations par la route, les itinéraires seront retenus dans les étapes ultérieures en concertation avec les élus. Il s'agit de rejoindre les axes de transport importants en assurant des nuisances réduites et la sécurité des habitants.

Limitation des nuisances

Afin de garantir que tout sera mis en œuvre pour limiter les nuisances, une réflexion sera menée à l'échelle de chaque chantier dans le cadre d'un plan de management environnemental.

Dès la phase d'avant-projet qui débute, il sera demandé aux maîtres d'œuvre, très en amont de la sélection des entreprises qui vont réaliser les travaux, d'identifier pour chaque chantier les possibles gênes et les moyens pour les supprimer ou les réduire.

En parallèle de ce travail sur la réduction des gênes, la Société du Grand Paris viendra expliquer le projet, recueillir et prendre en compte les avis, et mettra en place une communication adaptée à chaque chantier dans une logique de transparence, de proximité

avec chaque territoire, et de manière continue et itérative, afin que les chantiers soient le mieux acceptés par tous les riverains.

Concrètement, et dès le début de l'année prochaine la Société du Grand Paris déterminera la sensibilité des bâtiments aux travaux à l'intérieur du fuseau et ajustera les méthodes en fonction des résultats. Des états des lieux pour les bâtiments concernés seront réalisés, afin que chacun puisse en disposer avant le démarrage du tunnelier. Enfin, pendant le creusement du tunnel, la stabilité de ces bâtiments sera contrôlée, et les paramètres de creusement seront adaptés pour éviter tout désordre.

Concernant la circulation des camions, la restriction de circulation entre 7 h et 20 h pourra être mise en place, de même que des laves-roues en sortie de chantier.

Enfin, concernant les bruits et les vibrations, que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation, nous appliquerons une méthodologie destinée à définir les secteurs sensibles, évaluer leur perception, définir et mettre en œuvre des mesures d'atténuation.

Concernant les vibrations en phase exploitation, liées au fonctionnement des trains, nous nous engageons dès à présent à la pose systématique de dispositifs anti-vibratiles adaptés.

Foncier

La Société du Grand Paris est chargée, pour les besoins de la réalisation du projet, d'acheter D'une part, les parcelles privées impactées par les emprises de surface des ouvrages comme les gares, entonnements et puits de sécurité et de leur chantier,

D'autre part, les volumes en sous-sol (appelés aussi tréfonds) occupés par les ouvrages souterrains comme le tunnel.

Afin de faciliter ces acquisitions, des rencontres individualisées avec les propriétaires et les occupants sont organisées avec pour objectif de privilégier avant tout les négociations amiables.

Dans l'hypothèse où des accords amiables ne pourraient être trouvés, des procédures d'expropriation seraient lancées, avec pour première étape une enquête parcellaire, tout en maintenant la poursuite des négociations amiables.

Les premières enquêtes parcellaires à venir sont prévues :

- Pour le secteur Saint-Denis-Pleyel / Le Bourget RER (gare inclue) et le tunnel de la Ligne 14, du 1er au 20 décembre prochain.
- Pour la gare de Chelles, courant janvier - février 2015.
- Pour les gares et ouvrages annexes qui seront stabilisés sur le reste du projet au 2ème trimestre 2015.

Le reste des emprises de surfaces et des tréfonds sera traité en 2016.

Planning directeur

Actuellement, la procédure de déclaration d'utilité publique avec notamment l'enquête publique en cours et qui s'achèvera le 24 novembre.

Les processus de maitrise foncière ont débuté l'année dernière et se poursuivront jusqu'au lancement des travaux ; et les différentes enquêtes parcellaires positionnées entre fin 2014 et début 2016.

La Société du Grand Paris devra ensuite obtenir, avant le démarrage des travaux, les autorisations concernant la loi sur l'eau, la protection des espèces (faune et flore), les installations classées… et les permis construire des gares qui seront en instruction courant 2016 .

Courant septembre, elle a lancé les études d'avant-projet de maitrise d'œuvre avec les ingénieurs et architectes désignés courant de l'été.

Les achats et les travaux débuteront début 2015 par le diagnostic archéologique préventif du site de la gare Aulnay, puis continueront dès que les acquisitions foncières le permettent et que les marchés sont signés.

En parallèle, les études et l'achat du matériel roulant auront été réalisés.

Les essais et la marche à blanc se tiendront à la mi-2023 et la mise en service des lignes 14 Nord / 16 / 17 Sud est prévue à l'horizon 2023.

ECHANGES AVEC LE PUBLIC

Alain BRY, habitant de Noisy-le-Grand

Le délai de sept ans me semble court pour construire 30 kilomètres de tunnels.

Philippe GRUBER, habitant de Lognes

Au sujet du financement, les prévisions budgétaires et la réalité sont souvent différentes. Par ailleurs, quelle sera la profondeur de ce métro ?

Daniel SAINT-PIERRE, habitant de Noisy-le-Grand

Vous avez indiqué que la RATP serait chargée des infrastructures. Qui sera chargé de l'exploitation ?

Diga KONATE, habitant de Bobigny

Prévoyez-vous des quais de 108 mètres en prévision de l'augmentation du trafic ?

Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris

S'agissant des financements, les recettes nous ont été attribuées depuis 2010 par la loi de finances. Chacun souahiterait mener ce projet le plus rapidement possible, mais les dates retenues pour les mises en service permettent que le projet soit financièrement soutenable. L'argent proviendra d'emprunts auprès de grands prêteurs, notamment la BEI et la Caisse des dépôts et consignations.

Le STIF conduira l'appel d'offres pour la délégation de service public, et choisira s'il y aura un ou plusieurs exploitants en fonction des lignes.

Le dimensionnement des lignes 16 et 17 offre une bonne marge par rapport au nombre de voyageurs prévus. L'augmentation de l'offre s'effectuera en augmentant la fréquence des trains et non en allongeant les trains.

Gilles PINDAT, directeur de projet de la Société du Grand Paris

Le planning du projet est volontariste et ambitieux. Pour le tenir, l'enquête publique a été lancée tôt dans le processus. Les autorisations réglementaires ont été anticipées, ainsi que la maîtrise du foncier. Les reconnaissances géotechniques sont lancées depuis deux ans et vont s'intensifier. Les études en cours sur la ligne 15 Sud nous profitent également, car le matériel sera identique. Les travaux seront lancés à plusieurs endroits simultanément, avec six tunneliers.

Le tracé passera par la Plaine de France, le plateau de Clichy-Montfermeil, sous la Marne, sur le plateau de Noisy-le-Grand : sa profondeur sera donc variée en 10 et 50 mètres environ, avec une moyenne de 25 mètres sous le niveau du sol. Nous cherchons à remonter au niveau des gares pour éviter que les voyageurs soient obligés de descendre profondément.

René THIERRY, habitant de Gournay-sur-Marne

Quelle est la profondeur prévue dans les zones inondables ?

Pascal BERTON, habitant de Gournay-sur-Marne

Vous nous proposez un trajet qui fait le tour de Paris, alors que la plupart des voyageurs se rendent à Paris et à La Défense. Le trafic de la ligne A risque de s'intensifier.

Sébastien ADOBET, habitant de Champs-sur-Marne

Je m'inquiète de la solidité du sol. Comment se déroulera l'état des lieux des structures des bâtiments en surface ?

Didier BENSE

Il existe une complémentarité entre le projet de métro et d'autres projets. Le prolongement du RER E à La Défense soulagera le RER A et la ligne 1 du métro. Les estimations de trafic font toutes le constat d'un allègement de 15 à 20 % de la ligne existante. Les itinéraires en couronne permettent de gagner du temps.

Nous devons également nous préoccuper des lignes existantes, avec d'autres projets, notamment la modernisation des lignes RER et transilien.

La SGP finance ces 2 projets.

Gilles PINDAT

La question de l'eau n'est pas uniquement localisée à la Marne. Les méthodes constructives retenues et présentées précédemment permettent d'intégrer la présence d'eau dans des sous-sols.

Dans les zones inondables nous prévoyons soit des dispositifs pérennes, comme la surélévation des ouvrages soit des dispositifs de protections provisoires lors des crues. Les études d'avant-projet prennent en compte ces exigences.

Au sujet de l'état des lieux, nous allons confier à un prestataire la mission de faire état de la vulnérabilité des constructions voisines du tunnel. Sur les bâtiments sensibles, ou un risque de désordre lié aux travaux reste identifié, un état des lieux contradictoire définira l'état initial du bâtiment. Une vigilance particulière sera apportée aux éventuelles déformations du sol. Ces reconnaissances seront systématiquement faites sur les zones sensibles.

Sébastien ADOBET, habitant de Champs-sur-Marne

Quels sont les recours ?

Didier BENSE

Nous mettons tout en œuvre pour éviter les problèmes. Toutefois, l'état des lieux contradictoire vous protège. Si une fissure apparaît après le chantier, nous devrons intervenir.

Ce type de risque existe, mais n'est pas fréquent. Nous assumerons les responsabilités si nécessaire.

Serge SANTIN, habitant de Noisy-le-Grand

Envisagez-vous de commencer les travaux de la future gare de Noisy-Champs début ou fin 2016 ?

Claude LATTAUD, habitant de Gournay-sur-Marne

J'ai posé à plusieurs reprises dans d'autres débats la question des parkings, mais on ne m'a jamais répondu.

Pouvez-vous confirmer que les puits de sécurité à Gournay-sur-Marne se situeront vers le terrain de pétanque et sur la place du Bellay ?

À quelle profondeur se fera la traversée de la Marne ?

Par ailleurs, l'association « Gournay environnement », à laquelle j'appartiens, est satisfaite que la Haute Île ne soit pas impactée par ce projet.

Michel MIERSMAN, 1er adjoint au maire de Noisy-le-Grand

Nous demandons que les travaux liés aux différentes lignes soient réalisés de manière concomitante, pour éviter que des chantiers éclosent autour de la gare pendant dix ans.

Par ailleurs, la gare de Noisy-Champs drainera un nombre important de voyageurs, dont nombre s'y rendront en voiture : nous estimons donc que 2 000 places de stationnement seront nécessaires. La gestion de ces parkings ne devra cependant pas revenir aux collectivités, mais nous n'avons toujours pas reçu de réponse concrète. L'évolution

démographique qui accompagnera l'arrivée de ces trois nouvelles lignes devra être prise en compte.

En outre, nous restons opposés à l'interopérabilité de la ligne 15 à Champigny, qui pénalisera les usagers de la ligne 16.

Claire-Hélène COUX, directrice de projet de la ligne 15 sud-est de la Société du Grand Paris

Nous espérons commencer les travaux de la gare de Noisy-Champs à mi-2016.

S'agissant du stationnement, nous avons un projet d'installations superposées et nous nous sommes engagés à construire 300 places supplémentaires, en parking relais.

Nadir BENTOUTA, directeur des relations territoriales de la Société du Grand Paris

Je confirme l'emplacement des deux puits de sécurité à Gournay.

Gilles PINDAT

Nous avons estimé la traversée de la Marne à une vingtaine de mètres de profondeur, mais nous affinerons pendant la phase d'avant-projet.

S'agissant des parkings, une étude par gare a été effectuée par la SGP et les résultats ont été partagés avec le STIF. Il apparait opportun d'augmenter l'offre de parking pour les gares Clichy-Montfermeil, Sevran-Beaudottes et Le Bourget RER.

Jean-Claude MERCIER, habitant de Gournay-sur-Marne

Pourquoi le tracé comporte-t-il deux obliques entre Noisy-Champs et Chelles, alors que vous affirmez favoriser les lignes droites ?

Des études d'impacts ont-elles été menées au sujet des rejets dans l'air du puits de Gournay à proximité de locaux accueillant des enfants ?

Nous sommes en zone inondable : les cloisons sont-elles étanches ?

Fily CISSOKO, habitant de Noisy-le-Grand

Existe-t-il un risque de rupture de canalisation qui ralentirait les travaux ? Les sols sont gorgés d'eau.

Nicole TROTZIER, habitant de Champs-sur-Marne

Pendant les travaux de la gare de Noisy-Champs, pourra-t-on continuer à prendre le RER à Noisy-Champs et stationner des deux côtés de la gare ?

Eric FOURNIER, habitant de Gournay-sur-Marne

Pouvez-vous expliquer pourquoi deux types de roulements ont été choisis selon les lignes ?

Didier BENSE

Le pneu existe déjà sur la ligne 14 ; il est donc conservé sur l'extension de cette ligne. Il possède les inconvénients d'une vitesse limitée et d'une consommation d'énergie supérieure de 30 %. Le roulement fer permet de meilleures performances. En outre, l'offre industrielle est plus importante et les coûts sont donc inférieurs.

Gilles PINDAT

Le puits situé sur le terrain de pétanque a Gournay sur Marne est en zone inondable. Deux options s'offre à nous ; soit une surélévation de l'ouvrage de un à deux mètres, soit un ouvrage mieux intégré dans le paysage urbain avec de protections provisoires en cas de crue. Nous profitons des réflexions menées actuellement sur la zone des Ardoines et le long de la Seine pour la ligne 15 Sud.

Tous les puits ont une fonction d'accès aux secours. Un sur deux sera équipé d'un système de ventilation / désenfumage du tunnel, comme celui du terrain de pétanque. L'air rejeté est celui respiré par les voyageurs, et sera donc sain.

Frédéric WILLEMIN, directeur de l'Ingénierie environnementale de la Société du Grand Paris

Depuis longtemps, le Grand Paris travaille avec Airparif sur ce sujet. Les particules émises par le roulement sur les voies constituent un point de vigilance. La maintenance des équipements permettra de limiter ces émissions.

Gilles PINDAT

S'agissant des obliques du tracé, nous sommes contraints par l'orientation des gares de Chelles et de Noisy-Champs. Nous avons essayé de réaliser une courbe tendue, en prenant en compte le dénivelé important entre le coteau et la Marne.

Claire-Hélène COUX

La tranchée se trouve le long du Boulevard du Ru de Nesles, qui est courbe.

S'agissant de l'accès à la gare de Noisy-Champs, le RER A sera interrompu pendant un ou deux week-ends pendant les travaux des lignes 16 et 15. Nous travaillons avec la RATP pour construire un ouvrage latéral. Pendant le phasage chantier, la gare sera accessible en voiture par au moins un côté, et les bus devront pouvoir passer.

Emeric DJOKO, habitant de Noisy-le-Grand

Les gares seront-elles équipées de parkings à vélos sécurisés ? La ligne 16 pourra-t-elle accepter les vélos ?

Catherine LE GALL, représentante du STIF

Pour les vélos, il existe un système « Véligo », une consigne sécurisée réservée aux porteurs d'abonnements de transport. Le STIF a un objectif : installer 20 000 consignes d'ici 2020. En revanche, le STIF privilégiera l'accès des rames de métro aux voyageurs, et n'est pas favorables aux vélos embarqués (d'autant plus que les gares seront profondes et leurs accès avec des vélos peu aisés).

Antonio MARQUES, habitant de Gournay-sur-Marne

Cette rocade est indispensable, mais le projet global consiste à créer 70 000 logements en Ile-de-France, dont 5 000 à la cité Descartes, ce qui provoquera une densification de la population. Ce développement anarchique n'a pas de sens et m'inquiète.

Par ailleurs, se rendre à la gare à pied, à vélo ou en covoiturage n'est pas toujours possible, et s'y rendre en voiture est souvent deux à trois fois plus rapide. Les parkings devraient être gratuits et intégrés dans le projet.

Jean-Pierre MOURIERAS, habitant de Noisy-le-Grand

Qu'est-il prévu en cas de découVerte de vestiges historiques sur le tracé ?

Monsieur GEMIN, habitant de Noisy-le-Grand

Pendant les travaux à ciel ouvert, la circulation sur le boulevard du Ru de Nesles vers l'autoroute A4 sera-t-elle maintenue ?

Claire-Hélène COUX

Nous envisageons de placer la gare à côté du boulevard pour permettre la circulation, avec une restriction au niveau du pont. Des déviations partielles existeront cependant par moments.

Michel GODET, habitant de Noisy-le-Grand

Comment se passera l'évacuation des déblais ?

René THIERRY, habitant de Gournay-sur-Marne

Des nuisances sonores et vibratoires sont à craindre, notamment avec les puits de sécurité.

Gilles PINDAT

Nous ne devrions pas rencontrer de vestiges historiques à 30 mètres de profondeur, mais en surface, pour les gares, le planning pourrait être perturbé. Sur prescription de la direction régionale des affaires culturelles, des fouilles anticipées démarreront début 2015 sur le site d'Aulnay-sous-Bois, et nous négocions actuellement avec les propriétaires des terrains du site de la gare de Chelles pour pouvoir anticiper les diagnostiques archéologiques. L'histoire de la ville nous amène à penser que des vestiges mérovingiens seront vraisemblablement trouvés.

Frédéric WILLEMIN

Les 40 millions de tonnes de déblais qui seront extraits pourront être utilisés pour des aménagements, le remblaiement de carrières ou des projets routiers. Une enquête est en cours auprès des collectivités franciliennes pour recenser les projets d'aménagements qui nécessitent l'apport de matériaux.

Nous distinguons cependant les déblais de bonne qualité (les terres), et les déchets dangereux pollués par des activités industrielles, qui seront stockés dans des sites spécialisés.

La voie fluviale ou ferrée sera privilégiée pour le transport des déblais. A défaut, l'objectif sera de rejoindre au plus vite les axes autoroutiers et la gestion de chantier veillera à minimiser les nuisances.

En ce qui concerne les nuisances sonores, nous considérons pour chaque ouvrage les zones les plus sensibles au bruit. Les sites à proximité des puits de ventilation feront l'objet de mesures de bruit ambiant, et des dispositifs d'insonorisation seront adaptés pour respecter la réglementation.

CONCLUSION

Marcel LINET

La société du Grand Paris a fait une présentation de qualité et les questions ont été pertinentes. La société du Grand Paris a essayé d'y répondre le mieux possible. Je vous incite à rencontrer les commissaires enquêteurs et reformuler vos questions dans le registre d'enquête.

Vous pouvez également m'envoyer un courrier à la préfecture de région.

Une enquête parcellaire concernera Noisy-le-Grand à partir du 1er décembre, distincte de cette enquête publique. Des registres seront également disponibles à la mairie de Noisy-le-Grand.

ANNEXE 5

COMPTE-RENDU REUNION PUBLIQUE DE CHELLES LE 18/11/2014

Présents en tribune :

Marcel LINET, président de la commission d'enquête publique

Philippe YVIN, président du directoire de la Société du Grand Paris

Nadir BENTOUTA, directeur des relations territoriales de la Société du Grand Paris

Gilles PINDAT, directeur de projet de la Société du Grand Paris

Florence COQUAND, directeur de projet adjoint de la Société du Grand Paris

INTRODUCTION

Nicolas DUFFOUR

Journaliste

Mesdames et Messieurs, je suis journaliste indépendant, et je vais avoir le plaisir de passer en votre compagnie ce nouveau rendez-vous de l'enquête publique sur l'arc formé par le « Grand Paris Express » entre Mairie de Saint-Ouen et Noisy - Champs. Le cadre juridique de cette enquête m'impose de vous informer que cette session est intégralement enregistrée et qu'un photographe est présent dans la salle.

Brice RABASTE

Maire de Chelles

Je suis très heureux d'accueillir, au nom des Chellois, cette grande réunion d'enquête publique. Vous le savez, le Grand Paris est une chance pour nos territoires, et donne une véritable impulsion à notre région. C'est un honneur d'accueillir cette réunion ; c'est aussi une obligation, car Chelles est une ville importante, et vous êtes nombreux ce soir, ce dont je me félicite. La municipalité prendra toute sa part à la réussite du projet. Les travaux seront lourds et impacteront fortement la ville, car la gare se situe sur un territoire très contraint, près du Parc du Souvenir que nous souhaitons conserver. La Société du Grand Paris trouvera donc en la ville de Chelles et en ses élus un partenaire vigilant, à l'écoute et proche des Chellois, engagé dans la réussite de ce beau projet et la limitation de ses nuisances. Vous pouvez compter sur nous.

Diffusion d'un film de présentation du projet Grand Paris Express et des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud.

Marcel LINET

Président de la commission d'enquête publique

Je remercie tout d'abord Monsieur le Maire de Chelles de nous accueillir dans cette belle salle. Cette réunion est placée sous l'égide de la commission d'enquête et son organisation est encadrée par les textes. Après une période de concertation menée par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage de la réalisation des futures lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud du Grand Paris Express, celle-ci a considéré que le projet était suffisamment avancé pour être soumis aux dernières phases officielles. Le préfet a donc lancé une enquête publique après avoir demandé au Tribunal administratif de Paris de désigner une commission d'enquête. Celle-ci est totalement indépendante du maître d'ouvrage, des collectivités territoriales et de l'Etat. Au terme de cette procédure d'enquête et après avoir entendu ou lu les observations de toutes les personnes souhaitant formuler des observations, la commission devra se prononcer sur l'utilité publique du projet. Cet avis sera, soit favorable à la réalisation du projet, si la commission estime que ses avantages l'emportent largement sur ses inconvénients, soit défavorable, soit encore favorable accompagné de réserves – que le maître d'ouvrage devra lever.

Les membres de la commission d'enquête sont Madame Annie Le Feuvre et Messieurs Pierre Ponthus, Michel Lagut et Alain Charliac.

L'enquête publique se déroule du 13 octobre au 24 novembre 2014. Les 19 lieux d'enquête où sont déposés les dossiers figurent sur les affiches ou dans les avis publiés dans la presse. Il s'agit des villes que je viens de citer, ainsi que des préfectures de la région Ile-de-France et des départements de la Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne. Dans ces lieux sont mis à la disposition du public des registres d'enquête, où chacun peut inscrire ses observations. La commission s'appuiera sur ces remarques pour formuler son avis.

Les commissaires-enquêteurs se tiennent par ailleurs à la disposition du public lors de 48 permanences, dont les dates sont indiquées sur les affiches d'enquête publique. Je ne saurais trop vous recommander de les rencontrer pour leur faire part de vos observations.

Enfin, compte tenu du volume et de la complexité du dossier, la commission a estimé nécessaire la tenue de réunions publiques. Quatre réunions ont ainsi été programmées :

- à La Courneuve, mardi 4 novembre ;
- à Noisy-le-Grand, jeudi 13 novembre ;

- à Chelles, mardi 18 novembre ;
- à Sevran, jeudi 20 novembre.

Je précise qu'il n'appartient pas à la commission d'enquête de participer aux échanges, mais de les entendre pour conduire sa réflexion.

PRESENTATION DU PROJET

LE NOUVEAU GRAND PARIS

Le Nouveau Grand Paris des transports comprend 2 volets :

- La modernisation et l'extension du réseau existant selon le plan de mobilisation de plus de 12 milliards d'euros convenu entre la région Ile-de-France, l'Etat, les départements et le STIF (dont 7 milliards à engager d'ici 2017). Cela comprend notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements de ligne de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER et l'amélioration des lignes de Transilien.
- La création de nouvelles lignes de métro automatique, le Grand Paris Express. Le Premier ministre a confirmé, lors du comité interministériel du Grand Paris le 13 octobre dernier, la réalisation d'ici 2030 du Grand Paris Express avec un coût d'objectif arrêté à 22,625 milliards d'euros, aux conditions économiques de 2012.

En résumé, le Grand Paris Express se compose :

- Près de 200 kilomètres de nouveau métro
- 4 nouvelles lignes de métro automatique :
- Une rocade, la ligne 15, désaturant la zone dense
- 3 lignes pour la desserte des territoires en développement : ligne 16, ligne 17, ligne 18.
- Des prolongations de lignes de métro existants : ligne 14 au nord et au sud ; ligne 11 vers l'Est, de Mairie des Lilas à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier.
- 69 gares :
- Des correspondances avec les lignes existantes (tram, métro, Transilien, RER…) ;
- Connexion avec les aéroports de Roissy, Le Bourget et Orly ;
- Connexion avec les gares TGV.

- 2 millions de voyageurs par jour :

- Des trains d'environ 1000 voyageurs en capacité maximale sur le tronçon le plus chargé, une capacité adaptée sur les autres ;
- Une vitesse commerciale élevée de plus de 55km/h ;
- Un intervalle entre les trains réduit.

La réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express est estimée à 22,625 milliards d'euros.

Le périmètre des dépenses à la charge de la SGP est de 25, 525 milliards d'euros.

La SGP contribue en effet par ailleurs :

- au prolongement de la ligne 14 entre les stations Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen à hauteur de 55% du montant global de l'opération, soit 800 millions d'euros
- à l'adaptation des réseaux existants (une provision de 450 millions d'euros étant prévue à cet effet) ;
- Et au plan de mobilisation à hauteur de 650 millions d'euros ;
- Au projet Eole (RER E) à hauteur d'un milliard d'euros.

La réalisation des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud ont un coût de 3,860 milliards d'euros, incluant le foncier et le matériel roulant.

Pour financer ces projets, la Société du Grand Paris dispose de recettes fiscales affectées qui sont de 3 natures :

- une fraction de la taxe locale sur les bureaux (TLB) en Île-de-France qui est assise sur les surfaces à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage, de stationnement. Indexée sur l'indice du coût de la construction, cette recette fiscale bénéficie d'une dynamique puissante.

- la taxe spéciale d'équipement (TSE), taxe additionnelle aux taxes locales dont le montant est fixé à 117 millions d'euros par an.

- une composante de l'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER) assise sur le matériel roulant exploité par la RATP, pour 60 millions d'euros par an.

Ainsi, la SGP perçoit plus de 500 millions d'euros de recettes fiscales affectées par an à partir de 2014.

Dans un deuxième temps, la SGP aura recours à l'emprunt, qu'elle remboursera grâce à trois types d'apports:

- Les recettes fiscales affectées,
- à compter des mises en services, des redevances d'usage payées par les exploitants (péages),
- des recettes complémentaires tirées notamment de l'exploitation commerciale des gares (publicité, commerce, etc.) ou d'autres services.

Le Grand Paris Express poursuit plusieurs objectifs :

Offrir des déplacements plus faciles, en irriguant le territoire en transports en commun

- Le Grand Paris Express étend le réseau francilien de transport en commun, en connectant les banlieues les unes aux autres.
- Il privilégie autant que possible les correspondances avec les transports existants.

Alléger le trafic sur les lignes de transport en commun existantes :

- Il va décharger le réseau existant structuré en étoile. A horizon 2030, le Grand Paris Express va alléger la fréquentation des RER A et B de -15% à - 20% sur leur partie la plus chargée. De même, il contribuera à alléger la fréquentation sur les lignes 4, 6, 7 et 13, de l'ordre de -10% à -20% sur les secteurs les plus denses.

Le Grand Paris permet aussi de soutenir le développement économique et l'emploi :

- Le Grand Paris Express va favoriser le rapprochement des lieux d'habitation et des emplois. Il va permettre un accès renforcé aux centres universitaires et de formation professionnelle, aux centres hospitaliers, aux pôles d'affaires comme la Défense ou Saint-Denis Pleyel et aux zones aéroportuaires.
- Cette accessibilité améliorée offre aux territoires une attractivité accrue pour le développement de nouvelles activités.
- En termes d'emplois, la réalisation du métro a d'abord un impact très conséquent en phase chantier. Les travaux seront réalisés en continu et à plusieurs endroits en même temps. Le Grand Paris Express contribuera ainsi à la création de 15 à 20 000 emplois directs et non délocalisables par an dans les travaux publics, les industries ferroviaires et le bâtiment.
- Au-delà de ces emplois directement liés aux travaux, l'arrivée du Grand Paris Express permettra de créer au moins 115 000 emplois supplémentaires grâce à la croissance supplémentaire engendrée par cette infrastructure.

En effet, le Grand Paris Express aura un impact majeur sur la croissance : on évalue à 70 milliards d'euros ses avantages socio-économiques induits.

Afin de faire bénéficier de ce grand appel d'air les populations en difficulté d'accès à l'emploi, la SGP intègre de façon systématique dans ses marchés des clauses d'insertion.

LES LIGNES 14 NORD, 16 et 17 SUD ET LEURS BENEFICES

Les lignes 14 Nord, 16 et 17 sud forment ce qu'on a fréquemment appelé « l'arc Grand Est », du Grand Paris Express, de Noisy-Champs à Mairie de Saint-Ouen en passant par Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER. Ce tronçon concerne 16 communes réparties sur la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne, et le Val d'Oise. C'est un réseau entièrement souterrain de 29 kilomètres qui comprend : l'achèvement du prolongement de la ligne 14 au nord entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel, le tronc commun des lignes 16 et 17 sud entre Saint-Denis Pleyel et le Bourget RER et la ligne 16 du Bourget RER jusqu'à son terminus à Noisy-Champs.

Les travaux débuteront dans le courant de l'année 2016, avec une mise en service à l'horizon 2023.

A l'ouverture de la ligne 16, les rames seront remisées et entretenues à Aulnay-sous-Bois, sur une partie des terrains PSA, à proximité de la future gare d'Aulnay.

Ce tronçon permet ainsi à près de 800 000 habitants de bénéficier d'une nouvelle offre de transport performante.

Pour l'Est de la Seine Saint-Denis, la ligne 16 permet de relier directement entre eux, sans passer par le centre de Paris, les pôles universitaires, d'emplois, de santé et d'habitat. Elle dessert près de 75 000 habitants des quartiers en politique de la ville. D'après les études de trafic, la fréquentation de la ligne 16 est estimée entre 150 000 et 200 000 voyageurs/jour.

Il s'agit de lignes de métro en correspondance avec tous les modes de transports.

7 gares sur les 9 nouvelles prévues, seront en correspondance avec les modes lourds :

- les lignes existantes : les RER B, D et E, la ligne P du Transilien, le tramway T1 ;
- ou les lignes en projet comme la Tangentielle Nord et le tramway T4.

La ligne 14, en correspondance avec le tronc commun 16-17 à Saint-Denis Pleyel, donnera accès directement au centre de Paris.

La ligne 15 sud, en correspondance à Noisy-Champs, donnera accès à 5 lignes de RER, 4 lignes de métros, un Transilien et un tramway.

Avec l'arrivée des gares du Grand Paris Express, le réseau d'autobus sera réaménagé par le STIF, de manière à favoriser l'accessibilité et les correspondances avec les gares.

L'intermodalité, qui consiste à combiner plusieurs modes de transports sur un même trajet, est un enjeu primordial pour la mobilité du 21ème siècle. La Société du Grand Paris est particulièrement attentive à l'accessibilité à ses gares par différents modes : modes doux, à savoir les vélos et les piétons, mais aussi les dépose-minutes, les aires de covoiturage…).

La ligne 16 offrira d'importants gains de temps, notamment vers les bassins d'emplois, les hôpitaux, les pôles universitaires et de formation et vers les zones aéroportuaires.

UN PROJET CONCERTE

Plusieurs acteurs et partenaires sont concernés dans la réalisation de cette infrastructure :

- La Société du Grand Paris, établissement public d'Etat créé en 2010, maître d'ouvrage du réseau de métro du Grand Paris Express : elle pilote la conception et la réalisation de ce futur métro et elle assure son financement.
- Le Syndicat des transports en Île-de-France, est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France : il finance, organise et coordonne l'ensemble des transports publics franciliens. Il assure également la maîtrise d'ouvrage de la Ligne 15 Est (entre St Denis Pleyel et Champigny centre) et partage la co-maîtrise d'ouvrage avec la RATP, pour le prolongement nord de la Ligne 14 (entre St Lazare et Mairie de St Ouen).
- La RATP, de par la loi du Grand Paris, sera le gestionnaire de l'infrastructure.
- Les partenaires institutionnels : les services de l'Etat, les collectivités territoriales et locales, ainsi que les entreprises des transports sont tous associés à la mise en œuvre du Grand Paris Express.
- Des temps d'échanges sont régulièrement organisés avec les habitants des territoires concernés.

Toutes les gares du Grand Paris Express font l'objet de comités techniques et comités de pilotage dédiés, qui rassemblent, à chaque fois, les maires, les services de l'Etat, les Présidents de communautés d'agglomération et les Conseils généraux, les représentants du STIF et les entreprises de transport (RFF, SNCF, RATP et ADP). Ces instances examinent, les meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales pour l'implantation et l'insertion des gares. Bien évidemment, en maîtrisant les contraintes de coûts, de délais et de risques.

La SGP intervient également à la demande des élus lors des bureaux et conseils municipaux. Elle répond également aux différentes interrogations des habitants, à l'occasion de réunions de quartier.

Lors de la concertation des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud qui s'est tenue en novembre et décembre 2013, 2 100 personnes ont participé aux 12 réunions publiques et près de 800

avis et questions ont été formulés. Cette concertation a fait ressortir un large consensus autour de la réalisation de ces lignes du Grand Paris Express.

Toute l'analyse de cette étape de concertation est détaillée dans le bilan de la concertation annexé au dossier d'enquête publique, consultable actuellement en mairie et en préfecture.

LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Quelles que soient les lignes 14, 16 ou 17, il s'agit d'un métro automatique :

- Confortable et sûr, équipé de vidéo protection et de façades de quais.
- Fréquent, pour réduire vos temps d'attente à quai :
    - Avec un train toutes les 3 à 4 minutes en heure de pointe sur la ligne 16,
    - Et un train toutes les 2 minutes en heure de pointe, à terme sur le tronc commun L16/L17.
- Rapide, afin d'optimiser les temps de parcours :
    - Avec une vitesse commerciale moyenne d'environ 65 km/h pour la ligne 16,
    - Et d'environ 45 km/h pour la ligne 14.
    - Régulier, piloté en temps réel par un poste de commandement centralisé qui supervisera toutes les installations, en particulier les gares.
    - Accessible à tous, avec des ascenseurs d'accès aux quais, et une plateforme du train au niveau du quai pour une meilleure autonomie des personnes à mobilité réduite.

Ces métros auront des capacités adaptées aux trafics.

Celui de la ligne 14 sera avec :

- un roulement « pneu » ;
- une largeur de type « métro parisien » de 2 mètres 45 ;
- avec des rames de 8 voitures pour une longueur totale de 120 m ;
- d'une capacité de l'ordre de 960 voyageurs pour une vitesse de pointe de 80 km/h.

Les lignes 16 et 17 auront un matériel identique à celui prévu pour la ligne 15 avec :

- un roulement « fer » ;
- une largeur de type « RER » d'environ 2 mètres 80 ;
- des rames de 3 voitures pour une longueur totale de 54 m ;

- et d'une capacité par train de l'ordre de 500 voyageurs pour une vitesse de pointe de 120 km/h.

Pour mémoire, la ligne 15 sera équipée de rames de 6 voitures, d'une longueur totale de 108m et d'une capacité de l'ordre de 1000 voyageurs.

Les principaux ouvrages de l'infrastructure :

- Les gares : c'est la porte d'entrée du nouveau réseau de transport. Elles permettent principalement l'achat des titres de transport, leur validation, et l'accès aux quais dans de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et d'information.
- Le tunnel : invisible mais indispensable, avec un tracé conçu pour permettre aux trains de circuler à des vitesses élevées.
- 3 ouvrages souterrains spécifiques de raccordement de tunnels appelés entonnements.
- Les puits intermédiaires de sécurité. Ils permettent notamment l'accès des secours et la ventilation/désenfumage du tunnel.
- Un atelier pouvoir assurer la maintenance et le remisage des trains, l'entretien des voies et des caténaires. Pour les lignes 16 et 17, il s'agit de l'atelier prévu sur le site PSA d'Aulnay-sous-Bois.

Tous les architectes chargés de la conception architecturale des gares du projet sont maintenant désignés. Ils devront concevoir des gares accueillantes, qui portent l'identité du territoire et en même temps l'identité du réseau Grand Paris Express. Ainsi, chaque gare sera différente de sa voisine mais toutes les gares auront entre elles un air de famille.

La gare constituera un repère urbain, et aussi un lieu de vie, un espace ouvert sur la ville et sur ses activités. Plateforme multimodale, elle permettra de connecter le réseau ferré de transport en commun aux autres modes de transport (marche à pied, vélos, bus, voiture).

Le parcours depuis le parvis de la gare jusqu'aux quais, empruntant escaliers mécaniques, ascenseurs, paliers intermédiaires, devra être fluide et intuitif.

La méthode de chantier à ciel ouvert est mise en œuvre pour l'ensemble des gares, des entonnements, et une majorité des puits de sécurité de ce projet. Le principe consiste à réaliser, avant tout creusement, une paroi en béton armé étanche tout autour de l'ouvrage.

L'enceinte en béton armé, réalisée jusqu'au niveau de terrain imperméable, ou rendu étanche par des injections de fond de fouille, permet alors d'enlever l'eau et tout le terrain à l'intérieur du volume ainsi créé, en creusant depuis la surface. Cette technique est la plus sûre pour garantir la stabilité des bâtiments proches du chantier, car elle permet de bien tenir

les terrains avant tout creusement, et évite l'abaissement des nappes d'eaux souterraines par pompage.

L'utilisation de tunnelier permet de réaliser l'infrastructure souterraine rapidement et en toute sécurité, tout en limitant au maximum les emprises en surface, et donc les gênes.

Chaque tunnelier est introduit dans un ouvrage appelé puits d'entrée qui permet également l'évacuation de tous les déblais de creusement.

Il est prévu de réaliser les 30 km de tunnel du projet à l'aide de 6 tunneliers.

Les puits de sécurités ont deux fonctions principales:

- l'accès des pompiers depuis la surface jusqu'au tunnel,
- la ventilation-désenfumage du tunnel.

Ils doivent être implantés tous les 800 m au plus, conformément à la réglementation en vigueur ce qui contraint fortement leur implantation. Ils se traduiront principalement sur l'espace public par une trappe d'accès des secours, une grille d'aération d'environ 40 m² ainsi que leurs voiries d'accès.

Présentation du tracé (se référer à la pièce E du dossier d'enquête publique) :

Le tunnel de la ligne 16 démarre de la commune de Champs-sur-Marne par un puits de départ de tunnelier. 3 puits de sécurité sont nécessaires pour rejoindre la gare de Chelles. Le tunnel croise la Marne et le Canal de Chelles et s'implante sous un tissu urbain essentiellement pavillonnaire.

La gare du Grand Paris Express de Chelles permet la correspondance avec le Transilien P et le RER E. Elle est implantée à proximité de la gare SNCF existante, du centre-ville et du parc du Souvenir Emile Fouchard.

Passé la gare de Chelles, le tracé s'oriente vers le nord-ouest pour rejoindre la gare Clichy-Montfermeil avec une distance d'inter-gare d'environ 4,1 km, nécessitant l'implantation de 5 puits de sécurité. Le tracé évolue essentiellement sous des zones pavillonnaires, des espaces non urbanisés, et des zones plus denses.

La gare de Clichy-Montfermeil servira donc de puits de sortie du tunnelier venant de Champs-sur-Marne au sud et du tunnelier venant d'Aulnay-sous-Bois au Nord.

Située dans la zone centrale du Programme de Rénovation Urbaine des communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, à proximité de la promenade de la Dhuis et de la forêt de Bondy, elle sera en correspondance avec le tramway T4.

Le tracé rejoint ensuite la gare de Sevran-Livry avec une distance d'inter-gare de 3,9 km environ nécessitant l'implantation de 4 puits de sécurité. Le tracé évolue sous diverses zones urbanisées (pavillonnaires, petits et grands collectifs) des communes de Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan et Sevran, le long de la forêt de Bondy classée Natura 2000 en évitant les principales carrières.

La gare Grand Paris Express Sevran-Livry est en interconnexion avec le RER B. Elle se situe donc à proximité immédiate de la gare SNCF existante entre le réseau ferré et le canal de l'Ourcq et entre le centre-ville et l'entrée du parc de la Poudrerie (classé aussi Natura 2000).

Passé la gare de Sevran-Livry, le tracé rejoint la gare Sevran-Beaudottes avec une courte distance d'inter-gare d'environ 1,5 km et un seul puits de sécurité intermédiaire.

La Gare Grand Paris Express Sevran-Beaudottes est en interconnexion avec le RER B. Elle est donc située à proximité de la gare SNCF existante et du centre commercial Beau Sevran, au pied du Parking d'Intérêt Régional en continuité de la gare routière.

Le tunnel s'incline ensuite vers l'ouest en direction de la gare Aulnay, pour s'axer sous l'ex-RN2, avec une distance d'inter-gare de l'ordre de 2,9 km nécessitant 3 puits intermédiaires de sécurité implantés sur la commune d'Aulnay-sous-Bois.

Le tracé évolue ici sous des voiries, des zones urbanisées de petits et grands collectifs mais aussi des espaces non urbanisées (complexe sportif).

La gare Aulnay située sur le terre-plein de l'Ex-RN2 en amont du rond-point de l'Europe servira donc de puits de départ de deux tunneliers.

Située au cœur des quartiers nord de la commune d'Aulnay-sous-Bois, dans un vaste Programme de Rénovation Urbaine notamment sur la ZAC des Aulnes, elle sera le moteur d'un nouveau pôle urbain et multimodal.

Le tracé s'incline ensuite vers le sud-ouest vers la gare Le Blanc-Mesnil en passant sous l'échangeur avec l'A3, avec une distance d'inter-gare de l'ordre de 2 km nécessitant l'implantation de 3 puits intermédiaires de sécurité.

Un ouvrage d'entonnement à l'est de la gare Aulnay est prévu pour permettre le raccordement de la ligne 16 à l'atelier de Maintenance et de remisage, déjà évoqué, situé plus nord sur les terrains PSA. I

La gare Le Blanc Mesnil est implantée en lisière du parc Jacques Duclos, à proximité du centre-ville, du quartier des Tilleuls et de la zone d'activités du Coudray. Cette nouvelle gare permettra l'amélioration de la desserte d'un secteur, aujourd'hui éloigné de tout mode lourd de transport en commun et la mise en valeur du parc Jacques Duclos.

Le tracé rejoint ensuite la gare Le Bourget RER avec une inter-gare de l'ordre de 3,5 km nécessitant 4 puits intermédiaires de sécurité et évoluant principalement sous un tissu urbain de type pavillonnaire ou sous de petits ou grands collectifs, un complexe sportif, des zones industrielles.

La carte présente, en bas à gauche, les 3 tunnels traversant la gare Le Bourget RER avec les 2 tunnels monovoie de la ligne 17 encadrant le tunnel de la ligne 16.

Un ouvrage d'entonnement du Bourget destiné au raccordement du tunnel de la Ligne 17 Nord vers Le Mesnil Amelot servira de puits de sortie du tunnelier en charge de creuser les 2 tunnels monovoie de la ligne 17.

La nouvelle gare Le Bourget RER s'implante dans le triangle formé par trois grandes infrastructures, RN2, RER, Grande Ceinture dans le prolongement des gares TLN et RER. Elle s'intègre dans un futur pôle multimodal majeur, accueillant à terme : une nouvelle gare routière, le Tram Express Nord, la ligne B du RER, les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express qui seront en correspondance quai à quai. Elle contribuera à la mutation urbaine et au développement du secteur.

En sortie de la gare Le Bourget RER, sur la commune de La Courneuve, un entonnement permet aux voies des lignes 16 et 17 de se rejoindre avant de poursuivre sur un tronc commun jusqu'à Saint-Denis Pleyel. Cet entonnement servira également de puits de sortie ou de puits d'entrée de certains tunneliers comme évoqué précédemment. La distance inter gare est de 2,9 km environ.

Le tronc commun des lignes 16 et 17 comporte 3 puits de sécurité jusqu'à la gare de La Courneuve « Six Routes » située à l'angle de l'Avenue Général Leclerc et de la rue de Saint-Denis, à proximité du Carrefour des Six Routes, qui permettra la correspondance avec le tramway T1 et plusieurs lignes de bus en provenance des communes voisines.

Sur le tronc commun des lignes 16 et 17, la distance inter-gare est de 3,2 km environ. 5 puits de sécurité sont nécessaires, dont l'un servira de puits d'entrée et un second de puits de sortie.

Ce secteur est également concerné par le prolongement de la ligne 14 depuis l'extrémité de l'arrière-gare de Mairie de Saint-Ouen. Cette partie de la ligne 14 nécessite trois puits de sécurité, dont un qui servira d'entrée de tunnelier et un second de puits de sortie.

La gare de Saint-Denis Pleyel sera desservie par les lignes 14, 16 et 17, ainsi qu'ultérieurement par la ligne 15. C'est une gare majeure du futur réseau du Grand Paris Express. En plus des correspondances entre ces 4 lignes du Grand Paris Express, elle

permettra une correspondance avec le RER D via un franchissement à créer au-dessus des voies ferrées.

Les enjeux environnementaux

Dès les premières réflexions sur le projet, les enjeux environnementaux ont été pris en compte.

Il s'agissait d'inscrire le projet dans une démarche continue et itérative pour assurer son intégration environnementale dans les territoires.

Dans le cadre d'un projet souterrain de cette envergure, la bonne connaissance du sous-sol et des risques géologiques est indispensable. Des campagnes de sondages géotechniques ont ainsi été engagées depuis près de deux ans. Cette démarche permet d'identifier la nature du sous-sol, notamment les zones de gypse et d'anciennes carrières qui constitue l'un des enjeux environnementaux majeurs du projet.

Les nappes d'eaux souterraines représentent ainsi un enjeu environnemental majeur dans la conception du projet. Les méthodes constructives retenues permettront d'éviter les effets négatifs sur le fonctionnement de ces nappes. Il s'agit notamment du recours au tunnelier qui maintient les sols et les eaux en place, ou de la construction des ouvrages de gares avec la technique des parois moulées destinée à éviter tout rabattement de nappes.

Le territoire concerné par le projet comporte également des sites naturels protégés au titre de Natura 2000 comme les parcs du Sausset, George Valbon, de la Poudrerie, de la haute Ile, et la forêt régionale de Bondy. Le tracé retenu évite ces secteurs sensibles et les méthodes constructives retenues permettront ainsi de ne pas présenter d'incidences sur les zones humides et les mares de ces sites.

La construction du tunnel et des ouvrages souterrains va nécessiter l'évacuation des terres et déblais issus des phases de creusement. Dès le lancement du projet, la Société du Grand Paris s'est engagée dans une démarche en vue d'organiser la gestion des matériaux afin de favoriser les transports alternatifs, comme la voie fluviale et la voie ferrée, et en vue d'assurer la répartition des flux de transport au plus près de leur zone de production dans des sites de stockages adaptés et autorisés.

Cette approche est traduite dans un Schéma Directeur d'Évacuation des Déblais et sa déclinaison opérationnelle sur le projet, joints au dossier d'enquête publique.

S'agissant des évacuations par la route, les itinéraires seront retenus dans les étapes ultérieures en concertation avec les élus. Il s'agit de rejoindre les axes de transport importants en assurant des nuisances réduites et la sécurité des habitants.

Limitation des nuisances

Afin de garantir que tout sera mis en œuvre pour limiter les nuisances, une réflexion sera menée à l'échelle de chaque chantier dans le cadre d'un plan de management environnemental.

Dès la phase d'avant-projet qui débute, il sera demandé aux maîtres d'œuvre, très en amont de la sélection des entreprises qui vont réaliser les travaux, d'identifier pour chaque chantier les possibles gênes et les moyens pour les supprimer ou les réduire.

En parallèle de ce travail sur la réduction des gênes, la Société du Grand Paris viendra expliquer le projet, recueillir et prendre en compte les avis, et mettra en place une communication adaptée à chaque chantier dans une logique de transparence, de proximité avec chaque territoire, et de manière continue et itérative, afin que les chantiers soient le mieux acceptés par tous les riverains.

Concrètement, et dès le début de l'année prochaine la Société du Grand Paris déterminera la sensibilité des bâtiments aux travaux à l'intérieur du fuseau et ajustera les méthodes en fonction des résultats. Des états des lieux pour les bâtiments concernés seront réalisés, afin que chacun puisse en disposer avant le démarrage du tunnelier. Enfin, pendant le creusement du tunnel, la stabilité de ces bâtiments sera contrôlée, et les paramètres de creusement seront adaptés pour éviter tout désordre.

Concernant la circulation des camions, la restriction de circulation entre 7 h et 20 h pourra être mise en place, de même que des laves-roues en sortie de chantier.

Enfin, concernant les bruits et les vibrations, que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation, nous appliquerons une méthodologie destinée à définir les secteurs sensibles, évaluer leur perception, définir et mettre en œuvre des mesures d'atténuation.

Concernant les vibrations en phase exploitation, liées au fonctionnement des trains, nous nous engageons dès à présent à la pose systématique de dispositifs anti-vibratiles adaptés.

<u>Foncier</u>

La Société du Grand Paris est chargée, pour les besoins de la réalisation du projet, d'acheter D'une part, les parcelles privées impactées par les emprises de surface des ouvrages comme les gares, entonnements et puits de sécurité et de leur chantier,

D'autre part, les volumes en sous-sol (appelés aussi tréfonds) occupés par les ouvrages souterrains comme le tunnel.

Afin de faciliter ces acquisitions, des rencontres individualisées avec les propriétaires et les occupants sont organisées avec pour objectif de privilégier avant tout les négociations amiables.

Dans l'hypothèse où des accords amiables ne pourraient être trouvés, des procédures d'expropriation seraient lancées, avec pour première étape une enquête parcellaire, tout en maintenant la poursuite des négociations amiables.

Les premières enquêtes parcellaires à venir sont prévues :

- Pour le secteur Saint-Denis-Pleyel / Le Bourget RER (gare inclue) et le tunnel de la Ligne 14, du 1er au 20 décembre prochain.
- Pour la gare de Chelles, courant janvier - février 2015.
- Pour les gares et ouvrages annexes qui seront stabilisés sur le reste du projet au 2ème trimestre 2015.

Le reste des emprises de surfaces et des tréfonds sera traité en 2016.

Planning directeur

Actuellement, la procédure de déclaration d'utilité publique avec notamment l'enquête publique en cours et qui s'achèvera le 24 novembre.

Les processus de maitrise foncière ont débuté l'année dernière et se poursuivront jusqu'au lancement des travaux ; et les différentes enquêtes parcellaires positionnées entre fin 2014 et début 2016.

La Société du Grand Paris devra ensuite obtenir, avant le démarrage des travaux, les autorisations concernant la loi sur l'eau, la protection des espèces (faune et flore), les installations classées… et les permis construire des gares qui seront en instruction courant 2016 .

Courant septembre, elle a lancé les études d'avant-projet de maitrise d'œuvre avec les ingénieurs et architectes désignés courant de l'été.

Les achats et les travaux débuteront début 2015 par le diagnostic archéologique préventif du site de la gare Aulnay, puis continueront dès que les acquisitions foncières le permettent et que les marchés sont signés.

En parallèle, les études et l'achat du matériel roulant auront été réalisés.

Les essais et la marche à blanc se tiendront à la mi-2023 et la mise en service des lignes 14 Nord / 16 / 17 Sud est prévue à l'horizon 2023.

ECHANGES AVEC LE PUBLIC

Denis BRUN, habitant de Chelles

Qui sera le gestionnaire des matériels roulants ? Comment sera définie la tarification ? Quelle maîtrise la commune aura-t-elle des territoires voisins de la gare, pour éviter la spéculation ? Enfin, quelle sera ou serait la part du logement social ?

Pierre-Louis THILL, habitant de Chelles

Je m'exprime au nom du groupe de travail de l'agglomération Marne et Chantereine. Nous souhaitons savoir :

- quels sont les grands axes des projets d'aménagement communs entre la ville de Chelles et la SGP ;
- quand et comment ils seront présentés à la population ;
- comment ils seront financés ;
- comment les contraintes du Grand Paris Express seront intégrées au nouveau PLU (Plan Local d'Urbanisme) ;
- sous quelle forme administrative ou juridique ces projets seront contractés avec la municipalité.

Olivier LABREUIL, habitant de Chelles

La priorité de nombreux habitants n'est pas de se rendre dans le sud de l'Ile-de-France, mais à Paris. Nous attendons par conséquent le prolongement du RER E vers l'ouest, mais aussi vers Meaux, pour pouvoir prendre des trains directs Chelles-Paris.

Par ailleurs, je ne comprends pas bien le tracé de la ligne 15, qui varie selon vos schémas.

Enfin, je regrette que la ligne circulaire ne passe pas par Chelles. Pourquoi ne pas déplacer la coupure entre les lignes 15 et 16 de Champs-sur-Marne à Chelles ?

Philippe YVIN, président de directoire de la Société du Grand Paris

Pour la ligne 14, l'exploitant sera, de droit, la RATP (qui exploite déjà la partie existante de la ligne) ; en vertu des directives européennes, l'exploitation des autres lignes sera ouVerte à la concurrence. En revanche, la gestion des infrastructures sera assurée, pour des raisons de sécurité, par le département « GI » (Gestionnaire d'Infrastructure) de la RATP.

Concernant l'aménagement autour des gares, la SGP peut mener des projets, mais ne le fera qu'à la demande des collectivités locales.

Enfin, le tracé du réseau a fait l'objet de multiples hypothèses puis de nécessaires choix, à l'issue de longues discussions.

Catherine LE GALL, représentante du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

La tarification appliquée sur le Grand Paris Express sera celle du réseau Ile-de-France, en vigueur en 2023, sur laquelle le STIF continue de travailler pour qu'elle soit la plus équitable possible. Le STIF fait des efforts importants pour faciliter l'accès aux transports, notamment avec le dézonage qui a été voté à son conseil en décembre 2011, sous conditions de ressources. Depuis septembre 2012, la tarification est « dézonée » pour les abonnés, les week-end et jours fériés, puis du 14 juillet au 15 août et depuis mars 2014 pendant les petites vacances scolaires.

Jean-Pierre FEVRE, association Adequa, habitant de Chelles

La SGP est parfois autoritaire, notamment dans sa réécriture du PLU ; elle laisse aussi des imprécisions et des zones d'ombres dans ce projet. Ainsi, elle avoue parfois la fragilité de l'exploitation, mentionnant par exemple une rampe, à Noisy-le-Grand, « aux limites de ce que peut supporter le matériel ».

Chelles, qui devait être une gare emblématique du projet, n'est plus qu'une gare mineure, et se voit traitée comme un simple réservoir de main-d'œuvre, au service des centres économiques du Grand Paris. Le projet de la SGP doit être revu ; les élus peuvent reprendre la main en s'appuyant sur la population.

Francis REDON, association Environnement 93, habitant de Gagny

Vous parlez d'évolution potentielle de l'occupation des sols. A La Courneuve, un projet intitulé « Central Park en Seine-Saint-Denis » amputera une zone Natura 2000, ce qui est inadmissible. De même, il serait bon de déplacer la gare de Montfermeil de 400 mètres, afin de l'éloigner de la forêt de Bondy, laquelle risque d'être une nouvelle fois amputée par les promoteurs.

André BOYER, habitant de Chelles

L'enquête publique manque de précision, tant sur l'impact des travaux sur le Parc du souvenir que sur les flux de circulation autour de la gare de Chelles ou les bruits et

vibrations. Quand et comment le public aura-t-il connaissance des études finales ? Quels seront les consultations et les recours possibles en cas de désaccord ou de nuisance ?

Philippe YVIN

La concertation se poursuivra tout au long du chantier, avec les élus locaux et les associations. Je précise que nous évitons les zones Natura 2000. Quant au projet Central Park, il ne concerne absolument pas la SGP.

L'évacuation des déblais sera régie par un schéma directeur, que nous actualiserons à chaque étape du projet.

Gilles PINDAT, directeur de projet de la Société du Grand Paris

La gare Clichy-Montfermeil du Grand Paris Express se situera à plus de 200 mètres de la forêt de Bondy. Nous prenons toutes les dispositions pour préserver cet espace naturel.

Les prochains rendez-vous avec le public interviendront à l'occasion :

- des enquêtes parcellaires ;
- de l'enquête publique liée à la loi sur l'eau ;
- des permis de construire des gares.

Didier COTTIN, habitant de Paris

Quel sort sera réservé aux contre-propositions émanant de particuliers ?

Marcel LINET, président de la commission d'enquête publique

Les propositions portées sur les registres seront examinées de très près.

Marcel HEIN, habitant de Chelles

Le projet de la SGP, déjà figé, est particulièrement flou sur la question des nuisances liées à l'évacuation des déblais par de nombreux camions. Monsieur le Maire, vous en remettez-vous à la SGP sur ce problème ?

Laura DAVID, habitante de Chelles

Le métro passera sous ma maison : quels sont les recours si des fissures apparaissent ? Par ailleurs, je n'ai pas compris vos explications sur les tréfonds et les enquêtes parcellaires.

Laurence BRISOU, commerçante et habitante de Chelles

Des parkings sont-ils prévus autour de la nouvelle gare ? Quel est l'intérêt de cette nouvelle infrastructure pour le cœur de ville de Chelles et l'activité économique ?

Gilles PINDAT

L'objectif est que le tunnel, creusé à 30 mètres de profondeur, n'ait aucun impact sur la superstructure. La discontinuité géologique existe cependant : nous avons donc prévu d'identifier les zones sensibles, dans lesquelles sera effectué un état de vulnérabilité du bâti. Nous prendrons alors contact avec les propriétaires concernés pour un état des lieux contradictoire. Si des désordres surviennent après le passage du tunnelier, ils seront constatés, réparés et les propriétaires seront dédommagés.

Quant aux tréfonds, il s'agit des volumes situés sous votre parcelle. Vous en êtes propriétaire : la SGP doit donc acquérir une part de ce volume si le tunnel passe sous votre terrain.

Pour l'accès aux gares du Grand Paris Express, nous privilégions les transports en commun et les autres modes doux. La gare de Chelles dispose d'un parking de 550 places et d'un réseau autobus très développé. Elle n'a pas été identifiée dans l'étude menée par la SGP comme nécessitant une agrandissement du parc de rabattement, risquant notamment de congestionner la circulation du centre-ville.

Jacques TEULIÉ, habitant de Chelles

Comment les routes de Chelles, en fort mauvais état, vont-elles supporter le trafic des camions lors des travaux ?

Roland VERHAEGHE, Chelles

On annonce 45 000 voyageurs, soit un triplement du flux actuel. Quelle sera la part des nouveaux flux entrants et sortants en gare de Chelles ?

Marie AUBRY-BRÉCHAIRE, urbaniste, habitante de Torcy

Pourriez-vous préciser quelles sont les réflexions engagées sur les projets d'aménagement autour de la gare de Chelles ?

Marc DORBON, habitant de Chelles

La ventilation des puits de sécurité créera-t-elle une nuisance sonore ?

Philippe YVIN

A ce jour, la Société du Grand Paris et la ville de Chelles n'ont pas prévu de projet d'aménagement commun.

Frédéric WILLEMIN, Directeur de l'ingénierie environnementale de la Société du Grand Paris

L'objectif est que le bruit supplémentaire induit par les puits de ventilation ne dépasse pas 3 à 5 décibels. Ils seront équipés de dispositifs d'insonorisation afin de protéger les habitations les plus proches.

Gilles PINDAT

A l'horizon 2035, le flux de voyageurs de la gare augmentera de façon significative entre 50 et 80 % par rapport à 2010 mais avec une très forte progression du flux de correspondance, interne à la gare.

Brice RABASTE, maire de Chelles

Le rôle de la municipalité sera de veiller au bon déroulement des travaux et de relayer auprès de la Société du Grand Paris les préoccupations des Chellois. Ainsi, les questions du parking, de la préservation de l'urbanisme et du logement doivent être prises en compte. La ville de Chelles est déterminée à garder la maîtrise de son territoire et à préserver un cadre de vie agréable : le Grand Paris ne doit pas être une contrainte pour nos habitants, mais une chance pour nos territoires.

CONCLUSION

Marcel LINET

Je remercie la Société du Grand Paris pour cette information nourrie, et l'assemblée pour la richesse de ses questions. Je vous invite à nouveau à porter vos observations sur les registres d'enquête, afin que la commission d'enquête puisse les prendre en compte, interroger la Société du Grand Paris et formuler son avis sur cette opération.

ANNEXE 6

COMPTE-RENDU REUNION PUBLIQUE DE SEVRAN LE 20/11/2014

Présents en tribune :

Marcel LINET, président de la commission d'enquête publique

Philippe YVIN, président du directoire de la Société du Grand Paris

Nadir BENTOUTA, directeur des relations territoriales de la Société du Grand Paris

Gilles PINDAT, directeur de projet de la Société du Grand Paris

Florence COQUAND, directeur de projet adjoint de la Société du Grand Paris

INTRODUCTION

Nicolas DUFFOUR

Journaliste

Je suis journaliste indépendant et je vais avoir le plaisir de passer en votre compagnie cette réunion qui est la quatrième à se tenir dans le cadre de l'enquête publique sur les tronçons du « Grand Paris Express » compris entre Mairie de Saint-Ouen et Noisy-Champs, tronçons correspondant aux futures lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud. Les trois premières se sont respectivement tenues à La Courneuve, à Noisy-le-Grand et à Chelles.

Cette réunion d'information et d'échanges est organisée par la commission d'enquête publique, qui aura ensuite à se prononcer sur le projet. Le cadre juridique de cette enquête m'impose de vous informer que cette session est intégralement enregistrée et qu'elle donnera lieu à un compte-rendu.

Je cède à présent la parole à Stéphane Gatignon, Maire de Sevran, qui nous accueille ici ce soir.

Stéphane GATIGNON

Maire de Sevran, Conseiller régional d'Île-de-France

Cette enquête publique est à la fois un aboutissement et un commencement dans la mesure où nous parlons depuis longtemps du Grand Paris Express. Je vous remercie d'avoir choisi la ville de Sevran pour tenir cette dernière réunion publique. Je tiens à saluer les élus des villes environnantes, que ce soit Aulnay-sous-Bois ou Livry-Gargan. Ce n'est pas la première fois que nous accueillons une telle réunion : d'autres projets compliqués ont donné lieu à des enquêtes publiques. Je pense bien sûr au « CDG Express ». J'espère que nos débats se dérouleront sereinement. Je me réjouis d'ailleurs que les habitants soient nombreux à être venus ce soir.

Diffusion d'un film sur le projet du Grand Paris Express et sur ses tronçons 14 Nord, 16 et 17 Sud.

Marcel LINET

Président de la commission d'enquête publique

Je remercie préalablement Stéphane Gatignon, Maire de Sevran. Ce dernier a accepté que la dernière des quatre réunions publiques se tienne sur le territoire de sa commune. Cette réunion se tient sous l'égide de la commission d'enquête publique. Le projet qui nous réunit ce soir est d'envergure nationale et il justifie pleinement que nous utilisions toutes les possibilités offertes par la réglementation.

Le contexte dans lequel cette réunion se tient est donc celui du Grand Paris Express. A l'issue d'une période de concertation menée par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage de la réalisation des futures lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud, la SGP a considéré que le projet était suffisamment avancé pour le soumettre à une déclaration d'utilité publique et ainsi permettre sa réalisation. Cette déclaration interviendra à l'issue de la concertation et de l'enquête que notre commission, désignée par le Tribunal administratif, effectuera. La commission est indépendante, que ce soit du maître d'ouvrage, des collectivités locales et de l'Etat. Elle rendra son rapport sur l'utilité publique de ce projet après avoir auditionné les personnes souhaitant formuler des observations à son endroit. Cet avis sera soit favorable,

soit défavorable, soit favorable accompagné de réserves. Leur levée conditionnera bien évidemment la poursuite du projet.

Les membres de la commission d'enquête sont :

- M. Pierre Ponthus ;
- Mme Annie Le Feuvre ;
- M. Michel Lagut ;
- M. Alain Charliac.

L'enquête publique court du 13 octobre au 24 novembre 2014. 19 lieux d'enquête publique ont été désignés. Il sera possible d'y consulter le dossier du projet. Ces lieux d'enquête publique sont les mairies et les préfectures de la Région Île-de-France et des départements de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne. Les commissaires-enquêteurs effectueront 48 permanences. L'enquête a prévu que trois permanences soient organisées dans chacune des villes du tronçon. Tous les commissaires-enquêteurs se tiennent à votre disposition : je vous invite à les rencontrer et à dialoguer avec eux.

Je vous invite également à porter vos remarques sur les registres d'enquête car c'est sur la base de vos témoignages, notamment, que la commission rédigera son rapport. Compte tenu de mon devoir de réserve, je ne participerai pas aux échanges, sauf si vos questions portent spécifiquement sur l'enquête.

PRESENTATION DU PROJET

LE NOUVEAU GRAND PARIS

Le Nouveau Grand Paris des transports comprend 2 volets :

- La modernisation et l'extension du réseau existant selon le plan de mobilisation de plus de 12 milliards d'euros convenu entre la région Ile-de-France, l'Etat, les départements et le STIF (dont 7 milliards à engager d'ici 2017). Cela comprend notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements de ligne de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER et l'amélioration des lignes de Transilien.
- La création de nouvelles lignes de métro automatique, le Grand Paris Express. Le Premier ministre a confirmé, lors du comité interministériel du Grand Paris le 13 octobre dernier, la réalisation d'ici 2030 du Grand Paris Express avec un coût d'objectif arrêté à 22,625 milliards d'euros, aux conditions économiques de 2012.

En résumé, le Grand Paris Express se compose :

- Près de 200 kilomètres de nouveau métro
- 4 nouvelles lignes de métro automatique :
- Une rocade, la ligne 15, désaturant la zone dense
- 3 lignes pour la desserte des territoires en développement : ligne 16, ligne 17, ligne 18.
- Des prolongations de lignes de métro existants : ligne 14 au nord et au sud ; ligne 11 vers l'Est, de Mairie des Lilas à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier.
- 69 gares :
- Des correspondances avec les lignes existantes (tram, métro, Transilien, RER…) ;
- Connexion avec les aéroports de Roissy, Le Bourget et Orly ;
- Connexion avec les gares TGV.
    - 2 millions de voyageurs par jour :
- Des trains d'environ 1000 voyageurs en capacité maximale sur le tronçon le plus chargé, une capacité adaptée sur les autres ;
- Une vitesse commerciale élevée de plus de 55km/h ;
- Un intervalle entre les trains réduit.

La réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express est estimée à 22,625 milliards d'euros.

Le périmètre des dépenses à la charge de la SGP est de 25, 525 milliards d'euros.

La SGP contribue en effet par ailleurs :

- au prolongement de la ligne 14 entre les stations Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen à hauteur de 55% du montant global de l'opération, soit 800 millions d'euros
- à l'adaptation des réseaux existants (une provision de 450 millions d'euros étant prévue à cet effet) ;
- Et au plan de mobilisation à hauteur de 650 millions d'euros ;
- Au projet Eole (RER E) à hauteur d'un milliard d'euros.

La réalisation des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud a un coût de 3,860 milliards d'euros, incluant le foncier et le matériel roulant.

Pour financer ces projets, la Société du Grand Paris dispose de recettes fiscales affectées qui sont de 3 natures :

- une fraction de la taxe locale sur les bureaux (TLB) en Île-de-France qui est assise sur les surfaces à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage, de stationnement. Indexée sur l'indice du coût de la construction, cette recette fiscale bénéficie d'une dynamique puissante.

- la taxe spéciale d'équipement (TSE), taxe additionnelle aux taxes locales dont le montant est fixé à 117 millions d'euros par an.

- une composante de l'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER) assise sur le matériel roulant exploité par la RATP, pour 60 millions d'euros par an.

Ainsi, la SGP perçoit plus de 500 millions d'euros de recettes fiscales affectées par an à partir de 2014.

Dans un deuxième temps, la SGP aura recours à l'emprunt, qu'elle remboursera grâce à trois types d'apports:

- Les recettes fiscales affectées,

- à compter des mises en services, des redevances d'usage payées par les exploitants (péages),

- des recettes complémentaires tirées notamment de l'exploitation commerciale des gares (publicité, commerce, etc.) ou d'autres services.

Le Grand Paris Express poursuit plusieurs objectifs :

Offrir des déplacements plus faciles, en irriguant le territoire en transports en commun

- Le Grand Paris Express étend le réseau francilien de transport en commun, en connectant les banlieues les unes aux autres.

- Il privilégie autant que possible les correspondances avec les transports existants.

Alléger le trafic sur les lignes de transport en commun existantes :

- Il va décharger le réseau existant structuré en étoile. A horizon 2030, le Grand Paris Express va alléger la fréquentation des RER A et B de -15% à - 20% sur leur partie la plus chargée. De même, il contribuera à alléger la fréquentation sur les lignes 4, 6, 7 et 13, de l'ordre de -10% à -20% sur les secteurs les plus denses.

Le Grand Paris permet aussi de soutenir le développement économique et l'emploi :

- Le Grand Paris Express va favoriser le rapprochement des lieux d'habitation et des emplois. Il va permettre un accès renforcé aux centres universitaires et de formation

professionnelle, aux centres hospitaliers, aux pôles d'affaires comme la Défense ou Saint-Denis Pleyel et aux zones aéroportuaires.

- Cette accessibilité améliorée offre aux territoires une attractivité accrue pour le développement de nouvelles activités.

- En termes d'emplois, la réalisation du métro a d'abord un impact très conséquent en phase chantier. Les travaux seront réalisés en continu et à plusieurs endroits en même temps. Le Grand Paris Express contribuera ainsi à la création de 15 à 20 000 emplois directs et non délocalisables par an dans les travaux publics, les industries ferroviaires et le bâtiment.

- Au-delà de ces emplois directement liés aux travaux, l'arrivée du Grand Paris Express permettra de créer au moins 115 000 emplois supplémentaires grâce à la croissance supplémentaire engendrée par cette infrastructure.

En effet, le Grand Paris Express aura un impact majeur sur la croissance : on évalue à 70 milliards d'euros ses avantages socio-économiques induits.

Afin de faire bénéficier de ce grand appel d'air les populations en difficulté d'accès à l'emploi, la SGP intègre de façon systématique dans ses marchés des clauses d'insertion.

LES LIGNES 14 NORD, 16 et 17 SUD ET LEURS BENEFICES

Les lignes 14 Nord, 16 et 17 sud forment ce qu'on a fréquemment appelé « l'arc Grand Est », du Grand Paris Express, de Noisy-Champs à Mairie de Saint-Ouen en passant par Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER. Ce tronçon concerne 16 communes réparties sur la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne, et le Val d'Oise. C'est un réseau entièrement souterrain de 29 kilomètres qui comprend : l'achèvement du prolongement de la ligne 14 au nord entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel, le tronc commun des lignes 16 et 17 sud entre Saint-Denis Pleyel et le Bourget RER et la ligne 16 du Bourget RER jusqu'à son terminus à Noisy-Champs.

Les travaux débuteront dans le courant de l'année 2016, avec une mise en service à l'horizon 2023.

A l'ouverture de la ligne 16, les rames seront remisées et entretenues à Aulnay-sous-Bois, sur une partie des terrains PSA, à proximité de la future gare d'Aulnay.

Ce tronçon permet ainsi à près de 800 000 habitants de bénéficier d'une nouvelle offre de transport performante.

Pour l'Est de la Seine Saint-Denis, la ligne 16 permet de relier directement entre eux, sans passer par le centre de Paris, les pôles universitaires, d'emplois, de santé et d'habitat. Elle

dessert près de 75 000 habitants des quartiers en politique de la ville. D'après les études de trafic, la fréquentation de la ligne 16 est estimée entre 150 000 et 200 000 voyageurs/jour.

Il s'agit de lignes de métro en correspondance avec tous les modes de transports.

7 gares sur les 9 nouvelles prévues, seront en correspondance avec les modes lourds :

- les lignes existantes : les RER B, D et E, la ligne P du Transilien, le tramway T1 ;
- ou les lignes en projet comme la Tangentielle Nord et le tramway T4.

La ligne 14, en correspondance avec le tronc commun 16-17 à Saint-Denis Pleyel, donnera accès directement au centre de Paris.

La ligne 15 sud, en correspondance à Noisy-Champs, donnera accès à 5 lignes de RER, 4 lignes de métros, un Transilien et un tramway.

Avec l'arrivée des gares du Grand Paris Express, le réseau d'autobus sera réaménagé par le STIF, de manière à favoriser l'accessibilité et les correspondances avec les gares.

L'intermodalité, qui consiste à combiner plusieurs modes de transports sur un même trajet, est un enjeu primordial pour la mobilité du 21ème siècle. La Société du Grand Paris est particulièrement attentive à l'accessibilité à ses gares par différents modes : modes doux, à savoir les vélos et les piétons, mais aussi les dépose-minutes, les aires de covoiturage…).

La ligne 16 offrira d'importants gains de temps, notamment vers les bassins d'emplois, les hôpitaux, les pôles universitaires et de formation et vers les zones aéroportuaires.

UN PROJET CONCERTE

Plusieurs acteurs et partenaires sont concernés dans la réalisation de cette infrastructure :

- La Société du Grand Paris, établissement public d'Etat créé en 2010, maître d'ouvrage du réseau de métro du Grand Paris Express : elle pilote la conception et la réalisation de ce futur métro et elle assure son financement.
- Le Syndicat des transports en Île-de-France, est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France : il finance, organise et coordonne l'ensemble des transports publics franciliens. Il assure également la maîtrise d'ouvrage de la Ligne 15 Est (entre St Denis Pleyel et Champigny centre) et partage la co-maîtrise d'ouvrage avec la RATP, pour le prolongement nord de la Ligne 14 (entre St Lazare et Mairie de St Ouen).
- La RATP, de par la loi du Grand Paris, sera le gestionnaire de l'infrastructure.
- Les partenaires institutionnels : les services de l'Etat, les collectivités territoriales et locales, ainsi que les entreprises des transports sont tous associés à la mise en œuvre du Grand Paris Express.

- Des temps d'échanges sont régulièrement organisés avec les habitants des territoires concernés.

Toutes les gares du Grand Paris Express font l'objet de comités techniques et comités de pilotage dédiés, qui rassemblent, à chaque fois, les maires, les services de l'Etat, les Présidents de communautés d'agglomération et les Conseils généraux, les représentants du STIF et les entreprises de transport (RFF, SNCF, RATP et ADP). Ces instances examinent, les meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales pour l'implantation et l'insertion des gares. Bien évidemment, en maîtrisant les contraintes de coûts, de délais et de risques.

La SGP intervient également à la demande des élus lors des bureaux et conseils municipaux. Elle répond également aux différentes interrogations des habitants, à l'occasion de réunions de quartier.

Lors de la concertation des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud qui s'est tenue en novembre et décembre 2013, 2 100 personnes ont participé aux 12 réunions publiques et près de 800 avis et questions ont été formulés. Cette concertation a fait ressortir un large consensus autour de la réalisation de ces lignes du Grand Paris Express.

Toute l'analyse de cette étape de concertation est détaillée dans le bilan de la concertation annexé au dossier d'enquête publique, consultable actuellement en mairie et en préfecture.

LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Quelles que soient les lignes 14, 16 ou 17, il s'agit d'un métro automatique :

- Confortable et sûr, équipé de vidéo protection et de façades de quais.
- Fréquent, pour réduire vos temps d'attente à quai :
  - Avec un train toutes les 3 à 4 minutes en heure de pointe sur la ligne 16,
  - Et un train toutes les 2 minutes en heure de pointe, à terme sur le tronc commun L16/L17.
  - Rapide, afin d'optimiser les temps de parcours :
  - Avec une vitesse commerciale moyenne d'environ 65 km/h pour la ligne 16,
  - Et d'environ 45 km/h pour la ligne 14.
  - Régulier, piloté en temps réel par un poste de commandement centralisé qui supervisera toutes les installations, en particulier les gares.

- Accessible à tous, avec des ascenseurs d'accès aux quais, et une plateforme du train au niveau du quai pour une meilleure autonomie des personnes à mobilité réduite.

Ces métros auront des capacités adaptées aux trafics.

Celui de la ligne 14 sera avec :

- un roulement « pneu » ;
- une largeur de type « métro parisien » de 2 mètres 45 ;
- avec des rames de 8 voitures pour une longueur totale de 120 m ;
- d'une capacité de l'ordre de 960 voyageurs pour une vitesse de pointe de 80 km/h.

Les lignes 16 et 17 auront un matériel identique à celui prévu pour la ligne 15 avec :

- un roulement « fer » ;
- une largeur de type « RER » d'environ 2 mètres 80 ;
- des rames de 3 voitures pour une longueur totale de 54 m ;
- et d'une capacité par train de l'ordre de 500 voyageurs pour une vitesse de pointe de 120 km/h.

Pour mémoire, la ligne 15 sera équipée de rames de 6 voitures, d'une longueur totale de 108 m et d'une capacité de l'ordre de 1000 voyageurs.

Les principaux ouvrages de l'infrastructure :

- Les gares : c'est la porte d'entrée du nouveau réseau de transport. Elles permettent principalement l'achat des titres de transport, leur validation, et l'accès aux quais dans de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et d'information.
- Le tunnel : invisible mais indispensable, avec un tracé conçu pour permettre aux trains de circuler à des vitesses élevées.
- 3 ouvrages souterrains spécifiques de raccordement de tunnels appelés entonnements.
- Les puits intermédiaires de sécurité. Ils permettent notamment l'accès des secours et la ventilation/désenfumage du tunnel.
- Un atelier pouvoir assurer la maintenance et le remisage des trains, l'entretien des voies et des caténaires. Pour les lignes 16 et 17, il s'agit de l'atelier prévu sur le site PSA d'Aulnay-sous-Bois.

Tous les architectes chargés de la conception architecturale des gares du projet sont maintenant désignés. Ils devront concevoir des gares accueillantes, qui portent l'identité du territoire et en même temps l'identité du réseau Grand Paris Express. Ainsi, chaque gare sera différente de sa voisine mais toutes les gares auront entre elles un air de famille.

La gare constituera un repère urbain, et aussi un lieu de vie, un espace ouvert sur la ville et sur ses activités. Plateforme multimodale, elle permettra de connecter le réseau ferré de transport en commun aux autres modes de transport (marche à pied, vélos, bus, voiture).

Le parcours depuis le parvis de la gare jusqu'aux quais, empruntant escaliers mécaniques, ascenseurs, paliers intermédiaires, devra être fluide et intuitif.

La méthode de chantier à ciel ouvert est mise en œuvre pour l'ensemble des gares, des entonnements, et une majorité des puits de sécurité de ce projet. Le principe consiste à réaliser, avant tout creusement, une paroi en béton armé étanche tout autour de l'ouvrage.

L'enceinte en béton armé, réalisée jusqu'au niveau de terrain imperméable, ou rendu étanche par des injections de fond de fouille, permet alors d'enlever l'eau et tout le terrain à l'intérieur du volume ainsi créé, en creusant depuis la surface. Cette technique est la plus sûre pour garantir la stabilité des bâtiments proches du chantier, car elle permet de bien tenir les terrains avant tout creusement, et évite l'abaissement des nappes d'eaux souterraines par pompage.

L'utilisation de tunnelier permet de réaliser l'infrastructure souterraine rapidement et en toute sécurité, tout en limitant au maximum les emprises en surface, et donc les gênes.

Chaque tunnelier est introduit dans un ouvrage appelé puits d'entrée qui permet également l'évacuation de tous les déblais de creusement.

Il est prévu de réaliser les 30 km de tunnel du projet à l'aide de 6 tunneliers.

Les puits de sécurités ont deux fonctions principales:

- l'accès des pompiers depuis la surface jusqu'au tunnel,
- la ventilation-désenfumage du tunnel.

Ils doivent être implantés tous les 800 m au plus, conformément à la réglementation en vigueur ce qui contraint fortement leur implantation. Ils se traduiront principalement sur l'espace public par une trappe d'accès des secours, une grille d'aération d'environ 40 m² ainsi que leurs voiries d'accès.

<u>Présentation du tracé (se référer à la pièce E du dossier d'enquête publique) :</u>

Le tunnel de la ligne 16 démarre de la commune de Champs-sur-Marne par un puits de départ de tunnelier. 3 puits de sécurité sont nécessaires pour rejoindre la gare de Chelles.

Le tunnel croise la Marne et le Canal de Chelles et s'implante sous un tissu urbain essentiellement pavillonnaire.

La gare du Grand Paris Express de Chelles permet la correspondance avec le Transilien P et le RER E. Elle est implantée à proximité de la gare SNCF existante, du centre-ville et du parc du Souvenir Emile Fouchard.

Passé la gare de Chelles, le tracé s'oriente vers le nord-ouest pour rejoindre la gare Clichy-Montfermeil avec une distance d'inter-gare d'environ 4,1 km, nécessitant l'implantation de 5 puits de sécurité. Le tracé évolue essentiellement sous des zones pavillonnaires, des espaces non urbanisés, et des zones plus denses.

La gare de Clichy-Montfermeil servira donc de puits de sortie du tunnelier venant de Champs-sur-Marne au sud et du tunnelier venant d'Aulnay-sous-Bois au Nord.

Située dans la zone centrale du Programme de Rénovation Urbaine des communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, à proximité de la promenade de la Dhuis et de la forêt de Bondy, elle sera en correspondance avec le tramway T4.

Le tracé rejoint ensuite la gare de Sevran-Livry avec une distance d'inter-gare de 3,9 km environ nécessitant l'implantation de 4 puits de sécurité. Le tracé évolue sous diverses zones urbanisées (pavillonnaires, petits et grands collectifs) des communes de Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan et Sevran, le long de la forêt de Bondy classée Natura 2000 en évitant les principales carrières.

La gare Grand Paris Express Sevran-Livry est en interconnexion avec le RER B. Elle se situe donc à proximité immédiate de la gare SNCF existante entre le réseau ferré et le canal de l'Ourcq et entre le centre-ville et l'entrée du parc de la Poudrerie (classé aussi Natura 2000).

Passé la gare de Sevran-Livry, le tracé rejoint la gare Sevran-Beaudottes avec une courte distance d'inter-gare d'environ 1,5 km et un seul puits de sécurité intermédiaire.

La Gare Grand Paris Express Sevran-Beaudottes est en interconnexion avec le RER B. Elle est donc située à proximité de la gare SNCF existante et du centre commercial Beau Sevran, au pied du Parking d'Intérêt Régional en continuité de la gare routière.

Le tunnel s'incline ensuite vers l'ouest en direction de la gare Aulnay, pour s'axer sous l'ex-RN2, avec une distance d'inter-gare de l'ordre de 2,9 km nécessitant 3 puits intermédiaires de sécurité implantés sur la commune d'Aulnay-sous-Bois.

Le tracé évolue ici sous des voiries, des zones urbanisées de petits et grands collectifs mais aussi des espaces non urbanisées (complexe sportif).

La gare Aulnay située sur le terre-plein de l'Ex-RN2 en amont du rond-point de l'Europe servira donc de puits de départ de deux tunneliers.

Située au cœur des quartiers nord de la commune d'Aulnay-sous-Bois, dans un vaste Programme de Rénovation Urbaine notamment sur la ZAC des Aulnes, elle sera le moteur d'un nouveau pôle urbain et multimodal.

Le tracé s'incline ensuite vers le sud-ouest vers la gare Le Blanc-Mesnil en passant sous l'échangeur avec l'A3, avec une distance d'inter-gare de l'ordre de 2 km nécessitant l'implantation de 3 puits intermédiaires de sécurité.

Un ouvrage d'entonnement à l'est de la gare Aulnay est prévu pour permettre le raccordement de la ligne 16 à l'atelier de Maintenance et de remisage, déjà évoqué, situé plus nord sur les terrains PSA. I

La gare Le Blanc Mesnil est implantée en lisière du parc Jacques Duclos, à proximité du centre-ville, du quartier des Tilleuls et de la zone d'activités du Coudray. Cette nouvelle gare permettra l'amélioration de la desserte d'un secteur, aujourd'hui éloigné de tout mode lourd de transport en commun et la mise en valeur du parc Jacques Duclos.

Le tracé rejoint ensuite la gare Le Bourget RER avec une inter-gare de l'ordre de 3,5 km nécessitant 4 puits intermédiaires de sécurité et évoluant principalement sous un tissu urbain de type pavillonnaire ou sous de petits ou grands collectifs, un complexe sportif, des zones industrielles.

La carte présente, en bas à gauche, les 3 tunnels traversant la gare Le Bourget RER avec les 2 tunnels monovoie de la ligne 17 encadrant le tunnel de la ligne 16.

Un ouvrage d'entonnement du Bourget destiné au raccordement du tunnel de la Ligne 17 Nord vers Le Mesnil Amelot servira de puits de sortie du tunnelier en charge de creuser les 2 tunnels monovoie de la ligne 17.

La nouvelle gare Le Bourget RER s'implante dans le triangle formé par trois grandes infrastructures, RN2, RER, Grande Ceinture dans le prolongement des gares TLN et RER. Elle s'intègre dans un futur pôle multimodal majeur, accueillant à terme : une nouvelle gare routière, le Tram Express Nord, la ligne B du RER, les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express qui seront en correspondance quai à quai. Elle contribuera à la mutation urbaine et au développement du secteur.

En sortie de la gare Le Bourget RER, sur la commune de La Courneuve, un entonnement permet aux voies des lignes 16 et 17 de se rejoindre avant de poursuivre sur un tronc commun jusqu'à Saint-Denis Pleyel. Cet entonnement servira également de puits de sortie

ou de puits d'entrée de certains tunneliers comme évoqué précédemment. La distance inter gare est de 2,9 km environ.

Le tronc commun des lignes 16 et 17 comporte 3 puits de sécurité jusqu'à la gare de La Courneuve « Six Routes » située à l'angle de l'Avenue Général Leclerc et de la rue de Saint-Denis, à proximité du Carrefour des Six Routes, qui permettra la correspondance avec le tramway T1 et plusieurs lignes de bus en provenance des communes voisines.

Sur le tronc commun des lignes 16 et 17, la distance inter-gare est de 3,2 km environ. 5 puits de sécurité sont nécessaires, dont l'un servira de puits d'entrée et un second de puits de sortie.

Ce secteur est également concerné par le prolongement de la ligne 14 depuis l'extrémité de l'arrière-gare de Mairie de Saint-Ouen. Cette partie de la ligne 14 nécessite trois puits de sécurité, dont un qui servira d'entrée de tunnelier et un second de puits de sortie.

La gare de Saint-Denis Pleyel sera desservie par les lignes 14, 16 et 17, ainsi qu'ultérieurement par la ligne 15. C'est une gare majeure du futur réseau du Grand Paris Express. En plus des correspondances entre ces 4 lignes du Grand Paris Express, elle permettra une correspondance avec le RER D via un franchissement à créer au-dessus des voies ferrées.

Les enjeux environnementaux

Dès les premières réflexions sur le projet, les enjeux environnementaux ont été pris en compte.

Il s'agissait d'inscrire le projet dans une démarche continue et itérative pour assurer son intégration environnementale dans les territoires.

Dans le cadre d'un projet souterrain de cette envergure, la bonne connaissance du sous-sol et des risques géologiques est indispensable. Des campagnes de sondages géotechniques ont ainsi été engagées depuis près de deux ans. Cette démarche permet d'identifier la nature du sous-sol, notamment les zones de gypse et d'anciennes carrières qui constitue l'un des enjeux environnementaux majeurs du projet.

Les nappes d'eaux souterraines représentent ainsi un enjeu environnemental majeur dans la conception du projet. Les méthodes constructives retenues permettront d'éviter les effets négatifs sur le fonctionnement de ces nappes. Il s'agit notamment du recours au tunnelier qui maintient les sols et les eaux en place, ou de la construction des ouvrages de gares avec la technique des parois moulées destinée à éviter tout rabattement de nappes.

Le territoire concerné par le projet comporte également des sites naturels protégés au titre de Natura 2000 comme les parcs du Sausset, George Valbon, de la Poudrerie, de la haute

Ile, et la forêt régionale de Bondy. Le tracé retenu évite ces secteurs sensibles et les méthodes constructives retenues permettront ainsi de ne pas présenter d'incidences sur les zones humides et les mares de ces sites.

La construction du tunnel et des ouvrages souterrains va nécessiter l'évacuation des terres et déblais issus des phases de creusement. Dès le lancement du projet, la Société du Grand Paris s'est engagée dans une démarche en vue d'organiser la gestion des matériaux afin de favoriser les transports alternatifs, comme la voie fluviale et la voie ferrée, et en vue d'assurer la répartition des flux de transport au plus près de leur zone de production dans des sites de stockages adaptés et autorisés.

Cette approche est traduite dans un Schéma Directeur d'Évacuation des Déblais et sa déclinaison opérationnelle sur le projet, joints au dossier d'enquête publique.

S'agissant des évacuations par la route, les itinéraires seront retenus dans les étapes ultérieures en concertation avec les élus. Il s'agit de rejoindre les axes de transport importants en assurant des nuisances réduites et la sécurité des habitants.

Limitation des nuisances

Afin de garantir que tout sera mis en œuvre pour limiter les nuisances, une réflexion sera menée à l'échelle de chaque chantier dans le cadre d'un plan de management environnemental.

Dès la phase d'avant-projet qui débute, il sera demandé aux maîtres d'œuvre, très en amont de la sélection des entreprises qui vont réaliser les travaux, d'identifier pour chaque chantier les possibles gênes et les moyens pour les supprimer ou les réduire.

En parallèle de ce travail sur la réduction des gênes, la Société du Grand Paris viendra expliquer le projet, recueillir et prendre en compte les avis, et mettra en place une communication adaptée à chaque chantier dans une logique de transparence, de proximité avec chaque territoire, et de manière continue et itérative, afin que les chantiers soient le mieux acceptés par tous les riverains.

Concrètement, et dès le début de l'année prochaine la Société du Grand Paris déterminera la sensibilité des bâtiments aux travaux à l'intérieur du fuseau et ajustera les méthodes en fonction des résultats. Des états des lieux pour les bâtiments concernés seront réalisés, afin que chacun puisse en disposer avant le démarrage du tunnelier. Enfin, pendant le creusement du tunnel, la stabilité de ces bâtiments sera contrôlée, et les paramètres de creusement seront adaptés pour éviter tout désordre.

Concernant la circulation des camions, la restriction de circulation entre 7 h et 20 h pourra être mise en place, de même que des laves-roues en sortie de chantier.

Enfin, concernant les bruits et les vibrations, que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation, nous appliquerons une méthodologie destinée à définir les secteurs sensibles, évaluer leur perception, définir et mettre en œuvre des mesures d'atténuation.

Concernant les vibrations en phase exploitation, liées au fonctionnement des trains, nous nous engageons dès à présent à la pose systématique de dispositifs anti-vibratiles adaptés.

Foncier

La Société du Grand Paris est chargée, pour les besoins de la réalisation du projet, d'acheter D'une part, les parcelles privées impactées par les emprises de surface des ouvrages comme les gares, entonnements et puits de sécurité et de leur chantier,

D'autre part, les volumes en sous-sol (appelés aussi tréfonds) occupés par les ouvrages souterrains comme le tunnel.

Afin de faciliter ces acquisitions, des rencontres individualisées avec les propriétaires et les occupants sont organisées avec pour objectif de privilégier avant tout les négociations amiables.

Dans l'hypothèse où des accords amiables ne pourraient être trouvés, des procédures d'expropriation seraient lancées, avec pour première étape une enquête parcellaire, tout en maintenant la poursuite des négociations amiables.

Les premières enquêtes parcellaires à venir sont prévues :

- Pour le secteur Saint-Denis-Pleyel / Le Bourget RER (gare inclue) et le tunnel de la Ligne 14, du 1er au 20 décembre prochain.
- Pour la gare de Chelles, courant janvier - février 2015.
- Pour les gares et ouvrages annexes qui seront stabilisés sur le reste du projet au 2ème trimestre 2015.

Le reste des emprises de surfaces et des tréfonds sera traité en 2016.

Planning directeur

Actuellement, la procédure de déclaration d'utilité publique avec notamment l'enquête publique en cours et qui s'achèvera le 24 novembre.

Les processus de maitrise foncière ont débuté l'année dernière et se poursuivront jusqu'au lancement des travaux ; et les différentes enquêtes parcellaires positionnées entre fin 2014 et début 2016.

La Société du Grand Paris devra ensuite obtenir, avant le démarrage des travaux, les autorisations concernant la loi sur l'eau, la protection des espèces (faune et flore), les

installations classées… et les permis construire des gares qui seront en instruction courant 2016 .

Courant septembre, elle a lancé les études d'avant-projet de maitrise d'œuvre avec les ingénieurs et architectes désignés courant de l'été.

Les achats et les travaux débuteront début 2015 par le diagnostic archéologique préventif du site de la gare Aulnay, puis continueront dès que les acquisitions foncières le permettent et que les marchés sont signés.

En parallèle, les études et l'achat du matériel roulant auront été réalisés.

Les essais et la marche à blanc se tiendront à la mi-2023 et la mise en service des lignes 14 Nord / 16 / 17 Sud est prévue à l'horizon 2023.

ECHANGES AVEC LE PUBLIC

Gilles BOITTE, habitant de Sevran

Je suis conseillé municipal Front de Gauche de Sevran. Mon propos concerne le projet d'aménagement. Parmi les objectifs poursuivis, citons celui visant à réduire les temps de transport de banlieue à banlieue ou de banlieue à Paris. Il existe un projet venant contredire celui qui nous a été présenté ce soir. Il s'agit du projet « CDG Express » que nous avons repoussé il y a déjà plus de dix ans et qui est à nouveau à l'ordre du jour. Il utilisera les voies de la ligne K et de la ligne B du RER. La mise en œuvre du CDG Express va à l'encontre de l'objectif du Grand Paris Express que j'évoquais à l'instant. Autant nous sommes favorables au projet de Grand Paris Express, autant nous sommes vigoureusement opposés au CDG Express et nous mettrons tout en œuvre pour le faire échouer de nouveau.

Ma seconde remarque concerne le chantier proprement dit et, plus particulièrement, l'évacuation des déblais. J'ai estimé à 40 000 le nombre de mouvements de camions dans la ville de Sevran du fait de ce chantier. Stéphane Gatignon a lui-même estimé que l'on enregistrerait un mouvement de camions toutes les 40 secondes ! Nous accepterons cette gêne, mais vous devrez tout faire pour qu'elle soit le moins gênante possible. Je souhaite, à ce titre, que vous étudiiez la possibilité d'utiliser un moyen propre et écologique. Pourquoi ne pas utiliser des péniches qui circuleraient sur le canal ou des trains qui emprunteraient la ligne de fret ? L'un et l'autre traversent Sevran.

Dominique DELOY, habitant de Sevran

Le parc des Sœurs de Sevran va-t-il être impacté par le projet ?

Stéphane CONAN, habitant d'Aulnay-sous-Bois

Je représente ce soir le Nouveau Comité de défense des usagers du RER B. Plusieurs gares du Grand Paris Express seront en correspondance avec cette dernière ligne. Les conséquences en termes de fréquentation du RER B de ces correspondances ont-elles été évaluées ? Des études ont-elles été menées ? Je rappelle, qu'en dix ans, la fréquentation du RER B a progressé de 35 %. Personne ne l'a anticipé.

Claude CHAUVET, habitant de Sevran

Comment vous assurez-vous du respect du calendrier au regard de la densité du projet, des coûts qu'il engendre et des risques qu'il présente et de la multiplicité des intervenants dans la maîtrise d'œuvre ? Concernant l'évacuation des déchets, mon estimation, Gilles Boitte, fait état d'un camion de 40 tonnes toutes les dix minutes et non pas toutes les 40 secondes. S'agissant de la gare de Sevran Beaudottes, est-il possible d'augmenter sa pente afin de faciliter l'accélération ou le freinage du train la quittant ou y entrant ?

Philippe YVIN, président du directoire de la Société du Grand Paris

Le projet « CDG Express » ne relève pas du périmètre de l'enquête publique qui nous réunit ce soir. L'enquête publique concerne stricto sensu le Grand Paris Express. Quant au calendrier, ce n'est pas parce qu'il y a du retard à un endroit qu'il y en aura à un autre. Il faut faire preuve de modestie au sujet du calendrier. Il prévoit un « objectif » d'agenda de mise en service. Il est très difficile de dire, en novembre 2014, quelles seront les lignes opérationnelles à telle ou telle date. Ce n'est qu'au fur et à mesure que l'on affinera ce calendrier.

Gilles PINDAT, directeur de projet de la Société du Grand Paris

Je vais répondre à la question relative aux correspondances avec le RER B. Ces correspondances sur la ligne 16 concernent les gares d'interconnexion du Bourget RER, de Sevran Beaudottes et de Sevran Livry. Ces correspondances garantissent une sécurité dans les déplacements de banlieue à banlieue ou de Paris à banlieue. Les Franciliens ne seront plus dépendants d'un seul moyen de transport, comme ce peut être le cas actuellement, ce seul moyen étant le RER B. Par le maillage qu'elles réalisent, elles permettent d'élargir l'offre de transport.

Quant à savoir si le projet va impacter le parc des Sœurs, je vous renvoie au plan de la gare de Sevran Livry. Le projet prévoit une émergence en lisière de ce parc, au nord de la gare. Cette émergence permettra à tous les usagers venant du nord de la gare d'accéder à la gare Grand Paris Express et à la gare RER directement. Elle sera construite le long du trottoir longeant le parc.

Jérôme CALAN, représentant de Réseau Ferré de France

Tous les acteurs institutionnels du Grand Paris Express sont très attentifs aux correspondances que ce projet va susciter. Ils travaillent au bon dimensionnement des ouvrages en fonction des résultats des études de trafic. La question des correspondances est très importante et la SGP en est parfaitement consciente.

Claude MACERELLE, habitant de Sevran

Les participants ce soir veulent connaître le parcours du Grand Paris Express entre les gares de Sevran Livry et de Sevran Beaudottes et savoir si le parc des Sœurs sera ou non impacté. Si les documents qui nous ont été remis avaient été plus précis, nous ne serions pas autant à vous questionner à ce sujet !

Stéphane GATTIGON, maire de Sevran

Si la Société du Grand Paris n'est pas aussi précise que vous le souhaitez, c'est parce que le projet n'est pas définitivement arrêté en phase d'enquête publique. Une sortie sera donc aménagée au nord de la gare de Sevran Livry, en lisière du parc des Sœurs. Bien évidemment, cette émergence sera limitée en taille. Les résidences jouxtant le parc ne seront ainsi pas impactées.

Gilles PINDAT

Le Grand Paris Express passera du nord au sud de la ville de Sevran à vingt mètres de profondeur en moyenne environ. Le parc des Sœurs ne sera donc nullement impacté par le tracé. Les travaux du tunnelier seront précédés par des forages qui nous permettront de connaître la nature des sols traversés et le sens de circulation des eaux. Ils permettront, en outre, d'éviter tout impact en surface. Quant au fuseau, il nous garantit une relative latitude dans l'adaptation du tracé aux éventuelles anomalies que nous pourrions détecter au fur et à mesure des sondages. Nous questionnerons parallèlement les occupants des immeubles

situés sur le fuseau pour connaître la structure du bâtiment et la profondeur des sous-sols, notamment. Cette phase d'avant-projet nous permettra d'affiner la connaissance du sous-sol et du bâti. Elle durera un an. Quant à l'émergence située en lisière du parc, je la compare volontiers à une bouche de métro moderne. Nous savons à quel point cette émergence est d'une très grande importance pour les Sevranais. Il conviendra de veiller à son intégration architecturale dans le parc des Sœurs, sachant que l'accès principal à la gare de Sevran Livry sera situé au sud. Il convient donc d'en relativiser l'importance et la taille. Quant à la circulation des camions dans la ville de Sevran, la cadence prévisionnelle pour l'évacuation des déblais d'une gare est d'un camion toutes les dix minutes pendant la phase d'excavation, soit 6 camions par heure.

Clémentine AUTAIN, élue de Sevran

Je suis conseillère municipale Front de Gauche à Sevran. Je considère que ce projet doit faire l'objet d'une plus grande implication des populations. Je préconise notamment la constitution d'un comité de suivi associant notamment les associations et les habitants pour s'assurer du bon déroulement des travaux. Je me réjouis de l'arrivée de ce Grand Paris Express, mais je m'inquiète de ses conséquences, notamment en termes de construction de logements. En effet, les choix qui ont été faits quant à l'aménagement des territoires situés à proximité immédiate des gares sont des choix de densification. Ils n'ont pas été partagés avec les habitants. Sevran va donc accueillir de nouveaux logements quand bien même certaines communes du département ne respectent pas les termes de la loi SRU. Aucune contrepartie n'est prévue pour l'amélioration des services publics, par ailleurs. Je voudrais enfin vous sensibiliser aux graves dysfonctionnements constatés sur la ligne B du RER. Cette ligne doit faire l'objet d'un plan d'investissement en attendant 2023, date de mise théorique en service du Grand Paris Express.

Éric BESANCON, habitant de Sevran

Est-il prévu d'installer des ascenseurs à la gare de Sevran Livry ? Est-il également prévu de désenclaver la route d'accès au parking qui la jouxte ?

Fabien du MOUZA, habitant de Livry-Gargan

Je constate que le trajet passe sous l'école élémentaire Jacob, située sur la commune de Livry-Gargan. Le rapport est assez alarmiste quant aux conséquences de ce tracé, qui devrait gérer des « bruits solides ». J'attends des explications à ce sujet.

Brigitte BERNEX, élue de Sevran

Je suis conseillère municipale du Front de Gauche. Je déplore l'approche « parcellaire » de ce projet quant aux préoccupations immédiates des Sevranais. Rien n'est dit sur l'évolution de notre territoire ou sur les prévisions de construction de logements. Nous souffrons, ici, d'un vrai déficit démocratique quant aux conséquences de ce projet sur notre ville, projet dont nous ne savons même pas s'il respectera le calendrier initial. A cela s'ajoute la problématique de la gestion optimale des flux sur le RER B.

Philippe YVIN

Rappelons que le projet de Grand Paris Express s'inscrit plus largement dans le cadre d'un plan global en faveur des transports en Île-de-France. Il prévoit la modernisation des rames du RER.

Gilles PINDAT

La problématique du rabattement sur les gares du Grand Paris Express fait l'objet d'une très vive attention de la part de la Société du Grand Paris et fait l'objet d'une étude spécifique dont les conclusions ont été partagées avec le STIF et qui a conclu à la nécessité de maintenir les capacités des parkings existants en en renforçant certains. S'agissant spécifiquement de Sevran-Livry, la question de l'élargissement du pont au-dessus du canal de l'Ourcq a été évoquée avec le conseil général qui a lancé une étude. Cela facilitera l'accès des bus à l'esplanade principale de cette gare Grand Paris Express et RER.

Etienne PIHOUEE, chargé de mission à la direction de l'ingénierie environnementale de la Société du Grand Paris

Le dossier d'enquête publique identifie bien entendu les impacts potentiels liés à la circulation souterraine du métro. Le rapport n'est pas du tout alarmiste. La survenue de bruit solidien est un de ces risques potentiels. La Société du Grand Paris a mis en œuvre toute une procédure pour s'assurer que ces nuisances seront maîtrisées et limitées. Pour les contrôler, il convient au préalable de les identifier comme risques potentiels. Les zones sensibles ne concernent pas seulement les écoles, mais aussi les hôpitaux, les cliniques ou les centres de recherche, ces zones sont bien identifiées. La Société du Grand Paris s'assurera que la circulation des trains ne générera pas, au travers des fondations du bâti, de vibrations comme ce peut être le cas des lignes de métro de Paris construites pour la

plupart à ciel ouvert. La Société du Grand Paris a déjà prévu à ce stade des études, d'installer entre le fond du tunnel et le rail une semelle antivibrations en caoutchouc.

Philippe YVIN

Ce dispositif antivibratoire évoqué avait été originellement prévu sur la seule ligne 15 Sud qui a fait l'objet de la première enquête publique dans le cadre du Grand Paris Express. Il a ensuite été généralisé à l'ensemble des lignes au terme de cette enquête publique.

Catherine LE GALL, représentante du Syndicat des Transports d'Île-de-France

Le RER B est une très longue ligne co-exploitée par la RATP au Sud, et la SNCF au Nord. Un schéma directeur du RER B a été défini. Il a permis de rénover, à hauteur de 250 M€ l'infrastructure et 300 millions d'euros, les rames. Toutes ne le sont pas encore. Il a aussi permis d'ouvrir un PCC (poste de commande centralisé) qui se situe à Denfert-Rochereau qui permet la gestion unifiée de la ligne. Les deux exploitants y coexistent. Ils peuvent ainsi réagir plus rapidement pour faire face à des situations perturbées. Ces mesures ont permis d'améliorer la régularité : elle a progressé de 4 % depuis quelques mois.

Annie DAULSY, habitant de Sevran

Je réside dans l'immeuble jouxtant le parc des Sœurs. Le projet prévoit-il l'acquisition foncière d'une partie du Parc des Sœurs ? M. le Maire, il est prévu la construction d'immeubles à proximité de la gare de Sevran-Livry. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet, notamment quant au type d'immeubles dont il s'agira ?

Jean-François BAILLON, Vice-Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis et adjoint au Maire de Sevran

Le projet « CDG Express » a été évoqué tout à l'heure. La ville de Sevran s'y est violemment opposée en 2004. Cette opposition de principe n'a pas varié en dix ans. Elle reste d'actualité. Quant à l'impact du Grand Paris Express sur le parc des Sœurs, nous nous y opposerons. Il est hors de question d'en céder une partie, même si une « émergence » sera construite à sa lisière sud. Plus globalement, nous entendons marier développement économique, accessibilité et écologie urbaine dans l'intérêt des Sevranais dont nous entendons préserver la qualité de vie. Les plus anciens d'entre nous se souviennent de ce qui s'est passé au moment de la construction de la gare RER de Sevran Beaudottes,

construction qui a généré des effondrements. Nous accorderons donc une attention toute particulière à la construction de la nouvelle gare multimodale de Sevran-Livry d'autant plus que les sous-sols la jouxtant sont très fragiles.

Philippe JEFFROI, élu de Sevran

Je suis conseiller municipal d'opposition de la droite et du centre. M. le Président de la commission d'enquête, vous avez évoqué la possibilité de conditionner la remise de votre avis aux améliorations dont le projet pourrait faire l'objet. Au regard de son imprécision, ce projet les nécessite. Cette imprécision concerne notamment la maîtrise du foncier. Les représentants de la SGP ont rappelé que des négociations à l'amiable seraient en cours. Si ces négociations n'aboutissent pas, ils ont évoqué la possibilité de procéder à des expropriations. Je leur demande de veiller à ce que ces négociations à l'amiable aillent à leur terme dans l'intérêt des Sevranais.

Mathieu GRANDEFORT, élu de Sevran

Je suis troisième adjoint au Maire de Sevran. Je souhaite dire à M. Linet, Président de la commission d'enquête publique, que ce projet est absolument nécessaire pour notre ville comme pour d'autres car elles souffrent des carences actuelles en termes de transport. Le Grand Paris Express doit donc voir le jour. Quelles sont les certitudes que vous pouvez apporter concernant les chances qui seront offertes aux jeunes du territoire pour occuper un des 115 000 emplois dont l'arrivée du « super-métro » devrait entraîner la création ? Ces jeunes ne doivent pas être les spectateurs de ce chantier. Des projections ont-elles été établies quant à l'identité des entreprises qui pourraient s'installer ici dans la foulée dudit chantier ?

Philippe CAVE, habitant de Sevran

Je suis Sevranais depuis 75 ans. Je m'inquiète de savoir que la construction du Grand Paris Express nécessite de creuser à 20 mètres sous terre. Bien que des forages précèdent la mise en œuvre du chantier, je suis persuadé que vous serez confrontés à de désagréables surprises en raison de la configuration des sous-sols. J'espère que les travaux souterrains n'impacteront pas les habitants dont les logements sont situés juste au-dessus.

Catherine BLANCHET, habitante de Sevran

L'enquête publique est-elle encore un bon outil en 2014 pour évaluer la pertinence d'un projet qui engage la collectivité dans son ensemble ? Permettez-moi de m'interroger quand on sait qu'elle remonte à 1833. Elle nous renvoie à la France du 19ème siècle, c'est-à-dire à la

« France des notables ». J'affirme que les débats publics sont un leurre et les enquêtes publiques sont archaïques.

Bernard LOUP, président de l'association Val d'Oise environnement et habitant de Cergy-Pontoise

Je suis président de Val-d'Oise Environnement. Mon propos concerne la ligne 17 Nord. L'embranchement de la ligne16 avec cette future ligne 17 est prévu à la gare du Bourget RER, future ligne qui a donné lieu à la création d'une nouvelle gare, « Triangle de Gonesse », qui a été offerte au Groupe Auchan pour y construire un gigantesque centre commercial. Je demande que la ligne 17 Nord se poursuive jusqu'à Aulnay-Europe et que l'embranchement de la ligne 17 Nord vers Roissy se fasse à Aulnay Europe. Vous économiserez une gare, vous économiserez du tracé qui allonge la ligne. Si l'embranchement est placé au Bourget, et que du Bourget RER on passe au Bourget Aéroport, en passant par Le Blanc-Mesnil et Aulnay Europe, et ensuite continue vers Villepinte et Roissy directement sans passer par le Triangle de Gonesse. Nous n'aurons pas ce centre commercial pour lequel vous avez offert une gare.

Stéphane BLANCHET, élu de Sevran

Je suis le premier adjoint au Maire de Sevran en charge des transports. Ce débat démocratique est important. Il permet de poser des questions et d'évoquer notre souci commun de préserver notre qualité de vie à Sevran. Il nous permet aussi de saluer l'opportunité de ce projet de Grand Paris Express et des questions qu'il pose, notamment quant à la sortie nord de la gare de Sevran-Livry. Je réaffirme ici que le Parc des Sœurs ne sera pas menacé par le chantier. Concernant l'évacuation des déblais, j'insiste sur la nécessité d'informer en détail les Sevranais au regard de l'ampleur de ce chantier.

Ali MEZZIANE, élu de Clichy-sous-Bois

Je suis conseiller régional d'Île-de-France et adjoint au Maire de Clichy-sous-Bois. Je me réjouis de ce projet qui est porteur d'espoir sur notre territoire. Je m'étonne de l'attitude de certains élus sevranais ici présents ce soir. Je voudrais leur rappeler qu'à Clichy-sous-Bois, le Front de Gauche et l'opposition de droite soutiennent ce projet.

Solène OEINO, journaliste, Paris

Je suis journaliste. Avez-vous évalué le montant global des expropriations auquel le projet de Grand Paris Express donnera lieu ? Les habitants expropriés seront-ils aidés par les pouvoirs publics, notamment pour retrouver un nouveau logement ?

Philippe YVIN

Je réaffirme que le « CDG Express » ne saurait être confondu avec la ligne 17 Nord. Je défends cette ligne qui est essentielle pour la desserte de Roissy-Charles-de-Gaulle depuis Paris. Son objet n'est absolument pas celui du CDG Express qui reliera directement la capitale à la plate-forme aéroportuaire du Nord francilien. Cette ligne va soutenir le développement économique du Val-d'Oise et de Seine-Saint-Denis, notamment autour de la gare du Bourget. Quant au triangle de Gonesse, son urbanisation est très largement antérieure au projet de centre commercial que vous avez évoqué. Cette ligne 17 desservira enfin le parc des expositions de Paris Nord Villepinte. Elle présente donc des enjeux considérables. Qui plus est, elle permettra aux salariés travaillant à Roissy de ne plus utiliser leur voiture : 87 % des salariés de la plate-forme aéroportuaire s'y rendent en voiture en raison de la piètre qualité de la solution qui leur est offerte en termes de transports.

Quant aux conséquences du chantier sur l'emploi, nous avons commencé de travailler avec la Fédération française du BTP et la Fédération française des industries ferroviaires pour anticiper les créations de postes dans ces secteurs et permettre à des jeunes – ou des moins jeunes – d'y saisir des opportunités professionnelles.

Quant à l'enquête publique elle-même, je rappelle que c'est la loi qui nous oblige à l'organiser bien que sa forme puisse apparaître à certains comme « ancienne ». Elle s'est accompagnée de concertations approfondies depuis le début du projet. Ces concertations se poursuivront. Il est donc normal que celui-ci ne soit pas aussi précis que vous le souhaitez bien légitimement. Ces précisions arriveront au fur et à mesure du déroulement du projet. Et au fur et à mesure, les populations locales en seront informées. Il en ira de même des élus locaux. Nous nous engageons sur la mise en œuvre d'une concertation permanente de suivi des chantiers, concertation à laquelle les populations seront associées. Ces chantiers donneront lieu à des travaux souterrains. Je souhaite vous rassurer à ce sujet : les techniques mises en œuvre n'ont rien à voir avec celles qui l'ont été par le passé. La Société du Grand Paris a constitué un comité indépendant réunissant des experts des travaux souterrains. Il sera saisi en cas de doutes ou de difficultés dans les travaux.

Benoît LABAT, directeur de la valorisation et du patrimoine de la Société du Grand Paris

Je voudrais intervenir sur l'émergence nord de la gare de Sevran-Livry. Pour qu'elle soit construite, il conviendra d'acquérir une partie résiduelle du parc des Sœurs. Quant aux expropriations, la priorité est de favoriser la négociation, sachant que la SGP priorise l'acquisition d'emprises de l'Etat ou des collectivités territoriales. Ces négociations avec les particuliers sont précédées d'une évaluation assurée par France Domaine. Le montant total des acquisitions pour le tronçon qui nous intéresse ce soir est d'environ 200 millions d'euros. Oui, il peut y avoir des expropriations, mais elles seront marginales et concerneront surtout les volumes souterrains. Je voudrais enfin insister sur le fait que les 12 millions de Franciliens sont demandeurs de ce projet. Tout se passe à l'amiable et nous entendons nous assurer que cette concertation se poursuive.

Ali JIAR, élu de Sevran

Je suis premier adjoint au Maire de Sevran, en charge des Affaires économiques. Je tiens à rappeler que le Grand Paris Express est un projet d'utilité publique extraordinaire qui va susciter la création de très nombreux emplois et le développement de l'activité économique. Ne passons pas à côté de cette opportunité. Nous avons récemment reçu, à la Mairie, des commerçants qui sont potentiellement concernés par les expropriations. Je souhaiterais bénéficier d'un retour sur les expropriations menées dans le Val-de-Marne.

Benoît LABAT

Dans le Val-de-Marne, les négociations pour le site de maintenance de Champigny ont toutes été menées à l'amiable et nous sommes parvenus à reloger toutes les entreprises potentiellement concernées par le chantier du Grand Paris Express. Nous sommes parvenus à y préserver 150 emplois. Nous agirons de la même façon en Seine-Saint-Denis dans l'intérêt des entreprises et des commerces potentiellement délocalisés. Quant au relogement des particuliers expropriés, il nous appartient de mettre en œuvre une solution de relogement, qu'il s'agisse de locataires du parc privé ou du parc social.

Serge PIERRE, habitant de Sevran

Je m'inquiète quant aux conditions de percement du souterrain. En 1975, 123 pavillons ont été touchés par celui du tunnel du RER B reliant Paris à Roissy-Charles-de-Gaulle.

Francis REDON, association Environnement 93 et habitant de Sevran

Je représente l'association « Environnement 93 ». Sur quelles estimations avez-vous établi vos prévisions de fréquentation des futures gares du Grand Paris Express ? Le projet prévoit la « valorisation » du parc Jacques-Duclos : qu'entendez-vous par « valorisation » ? Je rappelle enfin à M. Yvin qu'il existe de riches activités agricoles sur le triangle de Gonesse. Elles doivent être valorisées.

Georges GRATACAP, habitant de Sevran

Quel engagement prenez-vous pour préserver le bâti ? Est-il prévu que des huissiers viennent vérifier l'état des bâtiments de surface parallèlement au passage du tunnelier ? Devrons-nous les solliciter par nos propres moyens ? Pensons aux riverains qui résident à proximité immédiate du souterrain, notamment quant aux conséquences du bruit.

Gilles PINDAT

Le projet nécessite des travaux conséquents. Ils donneront lieu à des sondages, notamment sur des emprises privées sur lesquelles il nous faudra solliciter préalablement une autorisation d'intervention. Le tunnelier ne sera pas inondé par les nappes phréatiques. Cet équipement sophistiqué est totalement étanche. Quant au bâti, l'objectif est d'éviter tous les désordres. La méthodologie que nous mettrons en œuvre consistera à identifier les bâtiments nécessitant des investigations approfondies. Pour certains il sera opportun de déclencher des référés préventifs et de solliciter des huissiers. Cette question des impacts sur le bâti se posera plus particulièrement à proximité des gares puisque le tunnel y sera le plus haut possible. Quant au parc Jacques-Duclos du Blanc-Mesnil, il bénéficiera d'une meilleure intégration à la ville à l'occasion de la construction de la gare qui sera située à sa proximité immédiate.

Philippe YVIN

Je rappelle que la construction de la future gare de La Courneuve n'impactera pas le parc départemental de La Courneuve, qui est un site « Natura 2000 ». Le seul cas qui nécessite toute notre attention est la future gare de Clichy-Montfermeil, située à proximité d'un site « Natura 2000 ».

CONCLUSION

Marcel LINET

Je ne regrette pas d'avoir organisé cette réunion publique au regard de la densité des échanges et de la pertinence des questions posées, même si plusieurs ont dépassé le strict cadre du projet de construction des trois lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud du Grand Paris Express. Je rappelle que nous ne sommes pas missionnés sur autre chose. Si vous souhaitez que vous observations soient prises en compte, il vous appartient de les porter sur les registres d'enquête publique.

5 - LISTE DES PIECES JOINTES

Les pièces jointes n'existant qu'en un seul exemplaire, sont adressées, avec le rapport original, à la seule autorité organisatrice de l'enquête.

Pièce 1 : Décision N°E14000011/75 du 16 juillet 2014 de M. le Vice-président du tribunal administratif de Paris désignant une commission d'enquête chargée de procéder à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) relative au second tronçon du réseau de transport public du Grand Paris et concernant le projet de liaison en métro automatique entre les gares de « Noisy-Champs » et « Saint-Denis Pleyel » (ligne 16), « Le Bourget RER » et « Saint-Denis Pleyel » (tronçon commun des lignes 16 et 17) et entre les gares de « Mairie de Saint-Ouen » et de « Saint-Denis Pleyel » (prolongement ligne 14) et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées)

Pièce 2 : Décision du 3 octobre 2014 de M. le Vice-président du tribunal administratif de Paris désignant M. Pierre PONTHUS, membre suppléant pour remplacer Mme Anne ROBERT-CHARY en qualité de membre titulaire au sein de la commission d'enquête.

Pièce 3 : Arrêté préfectoral N°2014254-0005 du 11 septembre 2014 de M. le préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris prescrivant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de liaison en métro automatique entre « Noisy-Champs » (gare non incluse) et « Saint-Denis Pleyel », d'une part, et entre « Mairie de Saint-Ouen » (gare non incluse) et « Saint-Denis Pleyel » d'autre part, du réseau de transport public du Grand Paris et portant également sur la mise en compatibilité des communes traversées.

Pièce 4 : Exemplaire d'une des affiches mises en place sur les panneaux administratifs et les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés;

Pièce 5 : Repérage sur le terrain des points d'affichage

Pièce 6 : Contrôles de l'affichage effectués par deux huissiers de justice dans les communes de Seine-Saint-Denis et de Seine et Marne

Pièce 7 : Copies des insertions dans les journaux à audience nationale (Le Monde, Aujourd'hui en France) 15 jours au moins avant le début de l'enquête ;

Pièce 8 : Copies des insertions dans les journaux régionaux et locaux au moins15 jours avant le début de l'enquête et dans les 8 premiers jours de celle-ci ;

Pièce 9 : Exemplaire d'une des affiches non officielles fournies aux collectivités locales pour assurer une publicité complémentaire ;

Pièce 10 : Extrait du site Internet de la préfecture de région d'Ile-de-France, préfecture de Paris dédié à l'enquête ;

Pièce 11 : Extrait du site Internet de la SGP dédié à l'enquête ;

Pièce 12 : Exemplaire du dépliant (tiré à 200 000. exemplaires) distribué dans les 16 communes du tronçon sur un périmètre de 800 à 1000 mètres autour de la future ligne ;

Pièce 13: Exemplaire du dossier support de la présentation technique du projet objet de l'enquête présentée le 23 septembre 2014 par la SGP à la commission d'enquête ;

Pièce 14: Exemplaire du guide papier réalisé par la SGP pour la visite de terrain des lignes 16 et 17 sud et 14 nord de la commission d'enquête le 25 septembre 2014 ;

Pièce 15 : Lettre d'accompagnement du procès-verbal de synthèse remis le 4 décembre à M YVIN président du directoire de la SGP ; le procès-verbal lui-même figure en annexe au rapport (1ère partie) ainsi que l'analyse détaillée par thème des observations remise le 12/12 au président du directoire de la SGP ;

Pièce 16: Mémoire en réponse du 19 janvier 2015 de la Société du Grand Paris remis à la commission d'enquête ;

Pièce 17 : Lettre du 14 décembre 2014 du président de la commission d'enquête adressée au préfet de la région d'Ile de France, préfet de Paris et sollicitant un report du délai de remise du rapport d'enquête ;

Pièce 18 : Lettre du 26 décembre 2014 du préfet de la région d'Ile de France, préfet de Paris adressée au président de la commission d'enquête et accordant un report du délai de remise du rapport d'enquête.

Pièce 19 : Lettre du 2 février 2015 du président de la commission d'enquête au président de la SGP transmettant les comptes rendus des réunions publiques.

Pièce 20 : Lettre du 2 février 2015 du président de la commission d'enquête au préfet de la région d'Île de France-préfet de Paris transmettant les comptes rendus des réunions publiques.

En outre l'original du dossier soumis à l'enquête et paraphé par le président de la commission d'enquête ainsi que l'ensemble des registres et courriers restent déposés à la préfecture de la région d'Île de France.

LEXIQUE

AMO	*Assistant Maître d'Ouvrage*
ANRU	*Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine*
CAAB	*Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget*
CCIP	*Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris-Ile de France*
CDT	*Contrat de Développement Territorial*
DIRIF	*Direction Régionale des Routes d'Ile de France*
DNID	*Direction Nationale d'Intervention Domaniale*
DRAC	*Direction Régionale des Affaires Culturelles*
EBC	*Espace Boisé Classé*
EPA Plaine de France	*Etablissement Public d'Aménagement Plaine de France*
EPCI	*Etablissement Public de Coopération Intercommunale*
ESSP	*Etude de Sûreté et de Sécurité Publique*
GPE	*Grand Paris Express*
Loi ALUR	*Loi relative à l'Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové*
Loi SRU	*Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain*
LSF	*Langue des Signes Française*
PAZ	*Plan d'Aménagement de Zone*
PLD	*Plan Local de déplacements*
PDE	*Plan de Déplacements des Entreprises*
PDUIF	*Plan des Déplacements Urbains en Ile de France*
PLU	*Plan Local d'Urbanisme*
PMR	*Personnes à Mobilité Réduite*
POS	*Plan d'Occupation des Sols*
PR	*Poste de Redressement électrique*
PREDEC	*Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets issus des Chantiers du bâtiment et des travaux publics*
PRU	*Programme de Rénovation Urbaine*
RATP	*Régie Autonome des Transports Parisiens*
RER	*Réseau Express Régional*
RFF	*Réseau Ferré de France*

SGP	*Société du Grand Paris*
SDRIF	*Schéma Directeur de la Région Ile de France*
SMI	*Site de Maintenance des Infrastructures*
SMR	*Site de Maintenance et de Remisage*
SNCF	*Société Nationale des Chemins de Fer Français*
SRCE	*Schéma Régional de Cohérence Ecologique*
STIF	*Syndicat des Transports d'Ile de France*
TOL	*Territorialisation de l'Offre de Logements*
TVB	*Trame Verte et Bleue*
UFR	*Usagers en Fauteuil Roulant*
ZAC	*Zone d'Aménagement Concerté*
ZI	*Zone Industrielle*