

LIGNE 16 : NOISY - CHAMPS < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)
LIGNE 17 : LE BOURGET RER < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)
LIGNE 14 : MAIRIE DE SAINT-OUEN < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE BLEUE)

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PIÈCE
J.5

Annexe

Consultation inter-administrative
Synthèse des avis reçus

Grand Paris Express

Réseau de transport public du Grand Paris

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

Ligne 17 : Tronçon Le Bourget RER – Saint-Denis Pleyel
(Ligne Rouge)

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

Consultation inter-administrative

Synthèse des avis reçus

Sommaire

Sommaire	2
Préambule.....	3
Récapitulatif des avis reçus	5
Synthèse des avis reçus et réponses du maître d'ouvrage.....	7
Procédures.....	8
Réseaux concessionnaires, autres servitudes	11
Travaux, impacts sur les milieux naturels et humains	15
Caractéristiques du projet.....	23
Déplacements et réseaux de transport en commun.....	26
Sécurité	30
Avis sans observation	31

Préambule

La circulaire du 5 octobre 2004, relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales, prévoit une consultation des services de l'Etat, qui « *contribue à la sécurité juridique des projets et à la maîtrise de leurs délais de réalisation* ».

La consultation inter-administrative relative au projet « *Ligne 16 : Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel (Ligne Rouge) / Ligne 17 : Le Bourget RER – Saint-Denis Pleyel (Ligne Rouge) / Ligne 14 : Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel (Ligne Bleue)* » du réseau de transport public du Grand Paris a été lancée le 12 mars 2014 par le Préfet de la région d'Ile-de-France. Le projet de dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique, finalisé en février 2014 par le maître d'ouvrage Société du Grand Paris, a été transmis à l'ensemble des services et organismes consultés. Une réunion de présentation de la procédure et du projet a été organisée à leur intention le 26 mars 2014 par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Ile-de-France, avec la Société du Grand Paris.

Une réunion de synthèse s'est tenue le 24 avril 2014. Dans le cadre de cette réunion, un premier bilan des avis exprimés et des réponses envisagées par le maître d'ouvrage a été présenté par la Société du Grand Paris. A la suite de la réunion de synthèse, ce bilan a été complété pour tenir compte des derniers avis reçus.

Le présent document constitue donc à la fois la synthèse exhaustive des avis reçus dans le cadre de la procédure de consultation et la présentation du positionnement du maître d'ouvrage en réponse à chaque avis. Les réponses du maître d'ouvrage indiquent en particulier les points sur lesquels le projet initial de dossier d'enquête publique est complété, précisé ou amendé pour tenir compte des avis émis lors de la consultation inter-administrative, permettant ainsi de fournir au public la meilleure information lors de l'enquête. Le présent document est annexé au dossier d'enquête lors de la procédure d'enquête publique.

Ont été consultés :

- le Secrétariat général pour les affaires régionales d'Ile-de-France (SGAR)
- la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA)
- la Direction régionale et interdépartementale de l'énergie et de l'environnement d'Ile-de-France (DRIEE)
- la Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement d'Ile-de-France (DRIHL)
- l'Agence régionale de santé d'Ile-de-France (ARS)
- la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi d'Ile-de-France (DIRECCTE)
- la Direction régionale de la jeunesse, des sports et de la cohésion sociale d'Ile-de-France (DRJSCS)
- la Direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France (DRAC)
- la Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt d'Ile-de-France (DRIAAF)
- la Direction régionale des finances publiques d'Ile-de-France (DRFP)
- le Gouverneur militaire de Paris
- la Direction générale de l'aviation civile (DGAC)
- la Préfecture de police de Paris
- la Brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP)

- la Préfecture du département de Seine-Saint-Denis
- l'Unité territoriale de l'équipement et de l'aménagement de Seine-Saint-Denis
- l'Unité territoriale de l'environnement et de l'énergie de Seine-Saint-Denis
- l'Unité territoriale de l'hébergement et du logement de Seine-Saint-Denis

- l'Unité territoriale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi de Seine-Saint-Denis
- la Direction départementale de la cohésion sociale de Seine-Saint-Denis
- la Direction départementale de la protection des populations de Seine-Saint-Denis
- la Direction départementale des finances publiques de Seine-Saint-Denis
- la Direction territoriale de la sécurité de proximité de Seine-Saint-Denis
- la Direction territoriale de l'agence régionale de santé en Seine-Saint-Denis

- la Préfecture du département de Seine-et-Marne
- la Direction départementale des territoires de Seine-et-Marne
- la Direction départementale de la cohésion sociale de Seine-et-Marne
- la Direction départementale de la protection des populations de Seine-et-Marne
- la Direction départementale des finances publiques de Seine-et-Marne
- la Direction départementale de la sécurité publique de Seine-et-Marne
- la Direction territoriale de la sécurité de proximité de Seine-et-Marne
- le Service départemental d'incendie et de secours de Seine-et-Marne

- Réseau de Transport d'Electricité
- GRTgaz
- Orange
- Numéricâble
- la Société des transports pétroliers par pipeline
- la Société française Donges-Metz
- le Service de navigation de la Seine
- Ports de Paris
- le Syndicat des eaux d'Ile-de-France
- l'Agence de l'eau Seine-Normandie
- Eau de Paris
- le Syndicat intercommunal d'assainissement de la vallée du ru de Marivel
- le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne
- la Compagnie parisienne de chauffage urbain

- le Syndicat des transports d'Ile-de-France
- la Régie autonome des transports parisiens
- Réseau ferré de France
- la Société nationale des chemins de fer français
- l'Etablissement public de sécurité ferroviaire

- l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
- l'Agence foncière et technique de la région parisienne
- l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France
- l'Etablissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée
- l'Etablissement public d'aménagement Plaine de France

- l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques
- l'Office national des forêts
- l'Inspection générale des carrières
- le Bureau de recherches géologiques et minières
- l'académie de Créteil

Récapitulatif des avis reçus

Les avis communiqués sont les suivants :

Organisme	Service	Date de l'avis
Service départemental d'incendie et de secours (SDIS) de Seine-et-Marne	Direction de la Réglementation et de la Planification Service Prévision	20/03/2014
Orange	Unité de pilotage Réseau Ile-de-France	27/03/2014
Inspection Générale des Carrières Direction de la Voirie et des Déplacements de la Mairie de Paris	-	31/03/2014
Gouverneur militaire de Paris	Etat-major de soutien défense de Paris, division Métiers du soutien	01/04/2014
Direction régionale et inter-départementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRIAAF)	Service régional d'économie agricole	03/04/2014
Société Française Donges-Metz (SFDM)	-	04/04/2014
Direction générale de l'aviation civile (DGAC)	Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord	09/04/2014
GRTgaz	Région Val de Seine	09/04/2014
Ports de Paris HAROPA	Direction Générale	10/04/2014
RATP	Direction générale Projets, ingénierie et investissements	11/04/2014
Agence régionale de santé (ARS)	Délégation Territoriale de Seine-Saint-Denis Service contrôle et Sécurité Sanitaire des Milieux	14/04/2014
Réseau ferré de France (RFF)	Direction régionale Ile-de-France	14/04/2014
SNCF	SNCF Proximités – Direction Transilien	
Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)	Mission « Grands projets »	14/04/2014
Réseau de transport d'électricité (RTE)	RTE Ile-De-France Normandie	14/04/2014
Préfecture de Seine-et-Marne	Direction départementale des territoires Service Aménagement Planification et Prospective Service Environnement et Prévention des Risques	17/04/2014
Direction des Finances Publiques de Seine et Marne (DDFIP 77)	Service du domaine	17/04/2014
Préfecture de Police	Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris – Bureau Prévention	17/04/2014
Agence de l'eau Seine Normandie	Direction territoriale des Rivières d'Ile-de-France	17/04/2014
Direction Régionale des Finances Publiques (DRFIP) Ile-de-France	-	18/04/2014
Préfecture de Seine-Saint-Denis	Direction du Développement Durable et des collectivités Locales – Bureau de l'urbanisme et des affaires foncières	18/04/2014
Direction Territoriale de la Sécurité de Proximité de Seine Saint-Denis (DTSP 93)	Référent Sûreté de la DTSP 93	22/04/2014

Organisme	Service	Date de l'avis
Préfecture de Police	Direction des Transports et de la Protection du Public – Sous-direction des Déplacements et de l'Espace Public	23/04/2014
Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU)	Direction de l'Ingénierie et du Développement	23/04/2014
Eau de Paris	Direction de l'Ingénierie et du Patrimoine	23/04/2014
Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie Ile-de-France (DRIEE)	Service du développement durable des territoires et des entreprises	23/04/2014
Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA)	Délégation interrégionale Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Ile-de-France, Haute et Basse-Normandie	24/04/2014
Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France (DRIEA)	Service de la politique des transports	25/04/2014
Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP)	Service des Grands Projets	28/04/2014
Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)	Division Infrastructures et composants	20/05/2014

Synthèse des avis reçus et réponses du maître d'ouvrage

Les avis des services, organismes et établissements consultés sont résumés dans la synthèse ci-après. Les éléments de réponse de la Société du Grand Paris sont présentés en vis-à-vis.

Les avis ont été classés suivant les six catégories suivantes :

- Procédures
- Réseaux concessionnaires, autres servitudes
- Travaux, impacts sur les milieux naturels et humains
- Caractéristiques du projet
- Déplacements et réseaux de transport en commun
- Sécurité

L'analyse des avis reçus ne traduit pas d'avis défavorable.

Procédures

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
1	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	La Communauté d'Agglomération de Marne et Chantereine n'a pas délibéré sur le périmètre et le lancement de son SCOT par arrêté préfectoral. Il n'y a donc pas de procédure de SCOT en cours sur ce territoire.	Préfecture de Seine-et-Marne DDT 77	Ce point sera évoqué en réunion d'examen conjoint et versé au procès-verbal qui sera annexé au dossier d'enquête.
2	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Le « Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val Maubuée » est devenu « Communauté d'Agglomération du Val Maubuée » le 01/01/2013 (MECDU PAZ ZAC Ru de Nesles à Champs-sur-Marne).	Préfecture de Seine-et-Marne DDT 77	Ce point sera évoqué en réunion d'examen conjoint et versé au procès-verbal qui sera annexé au dossier d'enquête.
3	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Il sera important de veiller au respect des délimitations du tracé établies pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme afin d'identifier les zones et secteurs concernés par les permis de construire et ainsi les règles d'urbanisme à leur appliquer.	Préfecture de Seine-et-Marne DDT 77	Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette observation et en tiendra compte pour les études détaillées de conception de son projet.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
4	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	<p><i>Avis favorable émis sur le dossier.</i></p> <p>Observations portant sur les projets de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (pièce I du dossier d'enquête) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La réduction d'une zone classée N sur la promenade de la Dhuis dans le PLU de Clichy-sous-Bois, ainsi que la suppression ponctuelle du classement, ne soulève pas de réserve compte tenu de la réalité du terrain (espaces non boisés actuellement). • Il sera nécessaire de faire une demande d'autorisation de défrichement préalablement au lancement des travaux dans le parc des Sœurs à Sevrans, conformément aux dispositions du code forestier et de l'arrêté préfectoral n°03 309 du 22 juillet 2013, liées aux autorisations de défrichement en Seine-Saint-Denis pour les bois appartenant à un massif de plus de 0,5 hectare. 	DRIAAF	Le maître d'ouvrage prend bonne note de ces observations. Un dossier d'autorisation de défrichement sera présenté pour la réalisation des travaux ayant un impact sur la frange sud des espaces boisés du parc des Sœurs, accueillant l'accès nord de la gare Sevrans Livry.
5	Permis de construire	La gare de Noisy-Champs sera « à cheval » sur les deux départements 93 et 77, ce qui constituera une particularité pour l'instruction des permis de construire, avec deux dossiers déposés dans les mairies pour la délivrance d'un arrêté unique cosigné, soumis à avis de deux commissions consultatives départementales de sécurité et d'accessibilité.	Préfecture de Seine-et-Marne DDT 77	Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette observation. Pour mémoire, la réalisation de la gare de Noisy-Champs et les procédures afférentes s'inscrivent cependant dans le cadre du projet « Ligne 15 Sud », comme le rappelle l'avis de la Préfecture de Seine-et-Marne.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
6	Maîtrise foncière	<p><i>Avis favorable général émis sur le dossier.</i></p> <p>La localisation d'un puits (puits « P53 ») sur la commune de Clichy-sous-Bois conduit à mobiliser une emprise occupée par les gens du voyage. La DRFIP Ile-de-France signale l'incompatibilité du projet de la mairie (sédentarisation des gens du voyage au moyen d'acquisitions de terrains appartenant à l'Etat et à des personnes privées pour former une enclave unique à viabiliser) avec celui de la Société du Grand Paris, ainsi que les difficultés d'acquisition de la parcelle et de réalisation du puits.</p>	DRFIP Ile-de-France	<p>La localisation de ce puits a préalablement été validée lors du comité de pilotage du 25 octobre 2013, en présence du maire de Clichy-sous-Bois et du sous-préfet du Raincy, qui n'ont pas jugé que cette localisation était incompatible avec le projet de terrain familial prévu sur la commune.</p> <p>En tout état de cause, la réalisation des deux projets fera l'objet d'une articulation étroite, afin que l'implantation du puits et la localisation des installations de chantier n'aient pas d'impact sur le projet de la commune.</p>
7	Avis de l'autorité environnementale	<p>L'autorité environnementale du CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) émettra un avis sur la qualité de l'étude d'impact, ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans le projet, notamment sur les propositions des mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts sur l'environnement.</p> <p>L'avis de l'autorité environnementale sera joint au dossier d'enquête publique, et devra être pris en considération par la ministre dans sa décision de déclaration d'utilité publique.</p>	DRIEE	<p>Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette observation. L'autorité environnementale a été saisie du dossier d'enquête publique par le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, agissant pour le compte de la ministre en charge du Grand Paris, le 7 mars 2013.</p>
8	Procédures d'autorisation instruites par la DRIEE	<p>La DRIEE rappelle qu'elle est chargée de l'instruction de plusieurs procédures d'autorisation nécessaires à la réalisation du projet (ICPE, loi sur l'eau, espèces protégées, Natura 2000...) et invite le maître d'ouvrage à prendre contact avec elle en amont des dépôts de ces différentes demandes d'autorisation.</p>	DRIEE	<p>La Société du Grand Paris prendra contact en amont avec les services de la DRIEE de manière à faciliter l'instruction des procédures en lien avec la réalisation du projet.</p>

Réseaux concessionnaires, autres servitudes

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
9	Réseaux télécom	<p>Le projet pourrait conduire à apporter des modifications des réseaux Orange sur les gares de Chelles, Clichy-Montfermeil, Sevran Livry, Sevran Beaudottes, La Courneuve « Six Routes », Saint Denis Pleyel. Des réserves sont exprimées concernant les puits d'accès et de ventilation en l'attente d'éléments plus précis.</p> <p>Orange demande à être associé au plus tôt aux études du maître d'ouvrage afin d'anticiper et de limiter les impacts éventuels.</p>	Orange	<p>La position des ouvrages des réseaux de télécommunications a fait l'objet d'un premier recensement dans le cadre des études préalables et préliminaires réalisées par la Société du Grand Paris pour définir le projet présenté à l'enquête publique. Les études de conception à venir, qui permettront de déterminer précisément les emprises de chacun des ouvrages du projet, associeront étroitement les services des opérateurs de réseaux télécom et ceux du maître d'ouvrage, afin de préciser et de minimiser les incidences du projet au cas par cas sur les réseaux concernés, et d'en assurer le traitement.</p>
10	Réseaux d'assainissement du SIAAP	<p>Des échanges partenariaux entre le SIAAP et la Société du Grand Paris sont déjà en cours.</p> <p>Quatre zones de croisement entre le tracé du projet et celui des ouvrages du SIAAP, potentiellement sensibles, ont été identifiées ; pour trois d'entre elles, l'impact du tracé du projet sur les ouvrages du SIAAP ne peut être encore complètement qualifié, et demandera une attention particulière. Il s'agit de l'ouvrage Pantin La Briche ainsi que de son ouvrage de doublement (zone 53), de l'ouvrage Antenne du Bourget (zone 11) et du collecteur Balagny-Morée (zone 12).</p>	SIAAP	<p>Les zones sensibles recensées par le SIAAP sont dès à présent identifiées par le maître d'ouvrage. Les échanges qui ont eu lieu entre le SIAAP et la Société du Grand Paris au stade des études préalables et préliminaires ont d'ores et déjà permis de prendre en compte les principales contraintes recensées : en particulier, le profil en long du tunnel entre les gares d'Aulnay et du Blanc-Mesnil est spécifiquement approfondi de manière à préserver une distance suffisante par rapport aux ouvrages du collecteur Balagny-Morée. Ces échanges se poursuivront durant les études de conception du projet à venir.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
11	Réseau GRTgaz	<p>Le tracé présenté impacte fortement les ouvrages GRTgaz (environ 25 points d'interaction identifiés). Une nouvelle étude devra être entreprise par GRTgaz pour valider ce nombre et classer les points en fonction de leur impact sur le réseau. Dans la pré-étude réalisée en 2012 sur une version antérieure du tracé, une dizaine de points d'interaction sur un total de 23 avaient été classés comme problématiques. Tous les points d'interaction identifiés feront l'objet d'une étude particulière par GRTgaz vis-à-vis de la protection cathodique dans un second temps. Les contraintes s'appliquant aux projets GRTgaz sont rappelées (délais et coûts indicatifs, financement, recommandations techniques applicables...).</p>	GRTgaz	<p>L'étude d'impact du projet identifie les points d'intersection du réseau GRTgaz avec le projet (pièce G.2, pages 114-117) : quatre points sont classés en niveau d'impact potentiel « fort » (canalisation localisée au droit de l'emprise des ouvrages à réaliser).</p> <p>Les échanges entre les services de GRTgaz et de la Société du Grand Paris se poursuivront durant les études de conception du projet à venir, en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau de gaz, et d'anticiper la gestion des interfaces opérationnelles entre GRTgaz et la Société du Grand Paris.</p>
12	Réseau SEDIF	<p>Le degré de précision du projet présenté ne permet pas de s'assurer de la complétude des éventuelles interférences sur les infrastructures du réseau d'eau potable et d'étudier avec précision les impacts potentiels sur les installations du SEDIF (conduites enterrées, réservoirs de stockage et stations de pompage). L'objectif général doit être de limiter la nécessité de déplacement des ouvrages du SEDIF et de réduire au strict minimum les interventions pouvant avoir un impact sur le service public de l'eau.</p> <p>Il conviendra par ailleurs de mettre en place des mesures de surveillance adaptées en phase travaux pour éviter toute pollution des eaux.</p> <p>Les contraintes susceptibles de s'appliquer sont rappelées (délais indicatifs, financement...). Un premier recensement des ouvrages de transport et conduites de distribution qui pourraient être impactés par le projet a été réalisé par le SEDIF.</p>	SEDIF	<p>Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris associeront étroitement et d'une manière permanente les services du SEDIF. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau du SEDIF, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p> <p>Comme il en est fait mention dans l'avis du SEDIF, la profondeur d'implantation des infrastructures du projet est de nature à limiter très significativement les interactions avec les ouvrages du SEDIF.</p> <p>En ce qui concerne la qualité des eaux souterraines, les mesures constructives retenues par le maître d'ouvrage permettent d'éviter ou de réduire très fortement une grande partie des impacts hydrogéologiques potentiels, en minimisant le phénomène de rabattement de nappe et les besoins en pompage. Les mesures de surveillance adéquates seront par ailleurs mises en place durant les travaux.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
13	Transport d'électricité	<p>RTE présente les zones d'interaction identifiées sur le fuseau du projet (croisements de câbles souterrains et croisements de lignes aériennes, dont lignes stratégiques du réseau de transport d'électricité très haute tension).</p> <p>L'analyse devra être affinée : à cet effet, RTE propose la mise en place d'un groupe de travail avec la Société du Grand Paris, afin de réduire les incompatibilités et d'instruire les modifications d'ouvrages nécessaires.</p>	RTE	<p>Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris associeront étroitement et d'une manière permanente les services de RTE. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau de transport d'électricité, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p> <p>Le maître d'ouvrage a bien pris note des contraintes tout particulièrement associées au fonctionnement et à la maintenance des lignes stratégiques du réseau très haute tension.</p>
14	Chauffage urbain	Le projet n'interfère pas avec le réseau de chauffage urbain de CPCU.	CPCU	-
15	Aviation civile	<p>En phase de construction, tout nouvel obstacle créé dans la zone du tracé devra respecter le Plan de Servitudes Aéronautiques de dégagement de l'aéroport Paris - Le Bourget (grues pour la construction des gares, déblais stockés...).</p> <p>Les éventuels aménagements extérieurs définitifs devront respecter les prescriptions relatives à l'aménagement de zones aux abords d'aérodromes.</p>	DGAC	Le maître d'ouvrage prendra en compte les servitudes et prescriptions en vigueur dans le secteur de l'aéroport du Bourget, tant pour l'organisation de la phase chantier que pour la conception des ouvrages définitifs, et ce dès lors qu'elles s'appliquent aux travaux réalisés.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
16	Aqueduc de la Dhuis	<p>Dans le secteur d'implantation de la gare Clichy-Montfermeil, le projet a un impact sur deux parcelles constituant l'assiette de l'aqueduc de la Dhuis, qui appartiennent à la Ville de Paris et sont mises à la disposition d'Eau de Paris dans le cadre de la gestion du service public de l'eau ; l'occupation de la partie en surface (promenade de la Dhuis) fait par ailleurs l'objet d'une convention de mise à disposition consentie à l'Agence des Espaces Verts de la Région Ile-de-France par Eau de Paris. Il conviendra donc de solliciter la Ville de Paris et l'Agence des Espaces Verts dans le cadre du projet.</p> <p><i>Concernant l'aqueduc de la Dhuis :</i> l'implantation de la « boîte souterraine » de la gare est prévue partiellement dans l'emprise de l'aqueduc. Il devra être démontré que les travaux au droit de la future gare Grand Paris Express ne remettront pas en cause la stabilité de l'ouvrage subsistant et n'engendreront pas de surcoût sur son mode de gestion. La possibilité d'écoulement des eaux d'infiltration collectées devra également être préservée.</p> <p>Eau de Paris précise que l'application des servitudes de protection sanitaire protégeant l'aqueduc de la Dhuis n'est plus demandée du fait de la désaffectation de l'ouvrage entre la Marne et Paris : ces servitudes pourraient donc être levées dans le cadre des procédures menées par les communes pour faire évoluer leurs documents d'urbanisme.</p> <p><i>Concernant la promenade de la Dhuis :</i> il est prévu que l'interface du projet Grand Paris Express avec la coulée verte fasse l'objet d'éléments de programmation sous forme d'un cahier des charges transmis par l'Agence des Espaces Verts à l'AFTRP, la Société du Grand Paris, la Ville de Paris ainsi que les communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil.</p>	Eau de Paris	<p>Eau de Paris et l'Agence des Espaces Verts de la Région Ile-de-France sont déjà associés aux études menées par la Société du Grand Paris dans le secteur de la future gare Clichy-Montfermeil. La Société du Grand Paris a également sollicité la Ville de Paris en perspective des décisions à prendre en matière de cession du foncier et de désaffectation / déclassement préalable.</p> <p>La Société du Grand Paris partage les enjeux identifiés par Eau de Paris. Le maître d'ouvrage veillera en particulier à ce que l'ouvrage de l'aqueduc continue à permettre l'écoulement des eaux d'infiltration collectées.</p> <p>La gare s'inscrit dans un secteur situé en zone urbaine dense, qui ne présente pas d'enjeu particulier du point de vue de l'environnement. En tout état de cause, l'émergence de la gare, localisée en bordure de la promenade, est conçue de manière à préserver le caractère paysager, les aménagements piétons et les continuités écologiques de la promenade de la Dhuis.</p>

Travaux, impacts sur les milieux naturels et humains

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
17	Hydrographie et risque d'inondation	<p>L'élaboration d'un dossier « loi sur l'eau » sera nécessaire en phase projet pour l'évaluation des incidences sur la ressource en eau.</p> <p>La gare Grand Paris Express « Chelles » et les ouvrages de la ligne 16 implantés sur la commune de Chelles sont concernés au titre du risque inondation. Les dispositions constructives adéquates devront être mises en œuvre par le maître d'ouvrage.</p>	Préfecture de Seine-et-Marne DDT 77	<p>La nécessité de l'élaboration d'un dossier réglementaire au titre de la loi sur l'eau est bien identifiée par le maître d'ouvrage. Ce dossier formulera l'ensemble des recommandations applicables en matière de gestion des impacts du projet (phase chantier et phase d'exploitation) sur l'état qualitatif et quantitatif de la ressource en eau.</p> <p>S'agissant plus particulièrement du risque inondation, les aléas ont été identifiés dans le cadre de l'étude d'impact. Les prescriptions en vigueur seront prises en compte dans le dimensionnement des ouvrages. Les dispositions retenues pour la gestion en cas de crue seront explicitées et détaillées dans le dossier élaboré au titre de la loi sur l'eau. Sur ce point, la Société du Grand Paris s'inscrit dans les travaux du comité stratégique « <i>Inondation et métropole francilienne</i> » lancé par le préfet d'Ile-de-France en janvier 2014. Les principes des protocoles et dispositifs de protection à mettre en place en cas de crue seront définis lors des études et feront par ailleurs l'objet d'un travail partenarial entre la Société du Grand Paris et les autres acteurs concernés, notamment la DRIEE.</p>
18	Gestion des eaux	<p><i>Avis favorable général émis sur le dossier.</i></p> <p>Il est important que la qualité des eaux soit surveillée pendant toute la durée du chantier ; les travaux ne devront pas faciliter la communication directe entre les nappes.</p> <p>Les travaux prendront en compte les mesures nécessaires vis-à-vis des risques de pollution des captages d'eau destinée à l'alimentation humaine.</p>	Agence Régionale de Santé	<p>Les différents forages et captages situés dans la zone d'étude ont été recensés et sont mentionnés dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique. Les méthodes constructives envisagées permettront d'éviter les éventuelles communications entre les nappes. S'agissant de la phase travaux, des mesures de surveillance et de gestion adéquates seront mises en place sur les chantiers pour éviter tout risque d'atteinte à la qualité de l'eau.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
19	Gestion des eaux	L'Agence de l'eau Seine Normandie attire l'attention sur le manque de précision sur le procédé, les quantités et la localisation des rejets des eaux issues du traitement des boues suite aux traitements des déblais, ainsi que des eaux de chantiers.	Agence de l'eau Seine Normandie	L'étude d'impact (pièce G.2, pages 190 à 192) présente les mesures d'accompagnement prévues en phase chantier pour prévenir ou limiter les impacts des travaux sur les eaux de surface : consultation des gestionnaires de réseaux, précautions particulières pour l'entretien des engins de chantier et le stockage des produits polluants, mise en place de procédures de traitement spécifiques en cas de pollution accidentelle ou d'incident... Ces éléments seront précisés dans le cadre des futurs dossiers « loi sur l'eau », qui formuleront l'ensemble des recommandations applicables en matière de gestion des impacts du projet sur l'état qualitatif et quantitatif de la ressource en eau.
20	Gestion des eaux	La prise en compte des eaux pluviales dès la conception du projet (aménagement de gare et autres zones urbanisées connexes) permettrait de réduire les ruissellements des eaux de pluies et leur impact sur les rivières.	Agence de l'eau Seine Normandie	Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette observation. Parmi les aménagements dont la Société du Grand Paris a la maîtrise d'ouvrage sur le projet présenté, sont principalement concernées les émergences des gares : la conception architecturale de ces émergences intégrera l'enjeu d'une gestion maîtrisée des ruissellements induits par le projet. Ce point est expressément traité dans la programmation des gares et sera approfondi dans le cadre des études de conception à venir, en lien avec l'élaboration des dossiers réglementaires.
21	Gestion des eaux	Il conviendrait de mentionner le ru de Merdereau (entre les gares de Noisy-Champs et de de Chelles sur la rive gauche de la Marne) dans les impacts de la pièce G.2 (section 1.2.2 « Milieu physique superficiel »).	Agence de l'eau Seine Normandie	Le maître d'ouvrage veillera à faire mention du ru de Merdereau, ainsi que des objectifs qui lui sont assignés dans le SDAGE, dans le cadre des compléments apportés au dossier d'enquête.
22	Gestion des eaux	Il est noté l'anticipation pertinente dans la gestion des déblais et déchets de chantier. L'évacuation des déblais en comblement de carrières en exploitation gagnerait à veiller de ne pas perturber les carrières en liaison directe avec une nappe stratégique pour l'alimentation en eau potable ou dans le lit majeur de la Seine.	Agence de l'eau Seine Normandie	Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette observation et veillera à sa prise en compte dans les principes d'organisation et de gestion des déblais qui seront mis en œuvre par les titulaires des marchés de travaux, sur la base du Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
23	Impacts sur les milieux aquatiques	<p>La plus grande vigilance devra être apportée quant aux dispositions prévues en matière d'incidence des rejets d'exhaure et de ressuyage sur le milieu naturel. Les dispositifs de surveillance des milieux aquatiques à proximité des sites concernés par le chantier ainsi que des emprises destinées au stockage et au traitement des produits de terrassement devront être détaillés.</p> <p>En matière de protection des milieux naturels et de sauvegarde des espèces protégées, il est recommandé de bien détailler dans les dossiers à venir les mesures effectives d'évitement, de réduction et de compensation pour l'ensemble des sites naturels et espèces concernés.</p> <p>Il est fortement recommandé de prendre en compte les impacts cumulés inhérents aux autres projets en cours dans l'aire géographique du Grand Paris, afin d'arrêter des mesures compensatoires cohérentes.</p>	Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA)	<p>Comme le souligne l'avis de l'ONEMA, les points soulevés seront traités de manière détaillée dans le cadre des futurs dossiers d'autorisation réglementaires, en particulier dans le cadre des dossiers « loi sur l'eau » (stockage et traitement des produits de terrassement, gestion des eaux de chantier, dispositifs de surveillance : voir également réponse au point n°19 ci-avant) et des dossiers de dérogation pour les espèces protégées (dates d'intervention, mesures de préservation, suivi des espèces).</p> <p>S'agissant des impacts cumulés, l'étude d'impact a d'ores et déjà identifié des points de vigilance relatifs aux autres projets suivants : prolongement de la ligne 11 à Rosny Bois-Perrier, réalisation de la section Nord de la ligne 17 du Grand Paris Express, réalisation du Tram Express Nord (Tangentielle Légère Nord). La nature et la portée des éventuels impacts cumulés sont toutefois très liées aux calendriers respectifs ainsi qu'aux caractéristiques techniques des différentes opérations.</p>
24	Géologie et géotechnique	La zone d'étude est concernée par les risques liés à l'existence de poches de dissolution du gypse antéludien et à la présence d'anciennes carrières, qui devront être pris en considération dans la conception du projet et en phase travaux.	Inspection Générale des Carrières	L'étude d'impact du projet (pièce G) identifie les secteurs de la zone d'étude sujets aux risques géologiques (pièce G.1, pages 59 à 70). Elle présente également l'analyse des impacts potentiels liés au projet ainsi que les mesures prévues pour la prise en compte de ces aléas (pièce G.2, pages 71-83 et 380). Il s'agit notamment de campagnes de reconnaissance du sol, de la consultation des services experts (l'inspection générale des carrières notamment), de la réalisation d'études géotechniques approfondies, dans les cas où les zones sensibles ne pourraient être évitées, du renforcement des sols, du comblement des cavités. Une attention particulière est prévue pour limiter toutes les circulations d'eau dans le sol où un aléa de dissolution aura été identifié.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
25	Sites et sols pollués	<p><i>Avis favorable général émis sur le dossier.</i></p> <p>Le maître d'ouvrage devra s'assurer en toute circonstance, sur la totalité du tracé, de la compatibilité des milieux avec les usages projetés, conformément à la circulaire du 8 février 2007 relative aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués.</p> <p>En cas de démolition d'un bâtiment construit avant le 1^{er} juillet 1997, un repérage des matériaux et produits pouvant contenir de l'amiante devra être réalisé.</p>	Agence Régionale de Santé	Le maître d'ouvrage prend bonne note de ces observations. Sur les sites considérés comme sensibles pour la pollution, le maître d'ouvrage conduit actuellement la réalisation de diagnostics historiques et documentaires ainsi que de sondages pour évaluer les polluants, et mène l'élaboration de plans de gestion adaptés aux usages futurs prévus dans le cadre du projet.
26	Qualité de l'air	<p><i>Avis favorable général émis sur le dossier.</i></p> <p>Les effets des travaux sur la qualité de l'air devront être réduits par des mesures d'organisation du chantier, en particulier dans les secteurs dont les sols sont contaminés et aux abords d'établissements sensibles.</p>	Agence Régionale de Santé	Le maître d'ouvrage mettra en œuvre toutes les dispositions permettant de limiter les impacts des travaux de réalisation du projet sur la vie locale. Des préconisations détaillées seront établies par la maîtrise d'œuvre du projet dans un plan de management environnemental de chantier et seront intégrées aux cahiers des charges des entreprises assurant la conduite opérationnelle des chantiers.
27	Bruit	<p><i>Avis favorable général émis sur le dossier.</i></p> <p>Les prescriptions de l'article R. 1334-36 du Code de la santé publique concernant les nuisances sonores dues aux activités de chantier devront être scrupuleusement respectées.</p>	Agence Régionale de Santé	<p>Voir point précédent.</p> <p>De manière générale, les travaux du projet seront réalisés conformément aux dispositions réglementaires en vigueur. La plupart des travaux étant réalisés en souterrain, les gênes sonores pour les riverains devraient être réduites. Les entreprises auront l'obligation contractuelle de s'assurer de l'homologation de leurs engins et véhicules de chantier au regard de la réglementation sur le bruit. Pour l'évacuation des déblais, les modes alternatifs seront favorisés pour certains secteurs. S'agissant des autres sites, la circulation des camions sera encadrée par la réglementation et privilégiera les axes les plus importants en concertation avec les collectivités concernées.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
28	Evacuation des déblais	<p>De nombreuses carrières seraient susceptibles d'accueillir des déchets inertes à des fins de valorisation dans le secteur « Nord-Est » défini dans le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais, notamment dans les boucles de la Marne. Ce site aurait pu avoir vocation à être alimenté par une voie de transport alternative à la route.</p> <p>Il est par ailleurs fait mention dans le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais d'une Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) de Veolia Propreté située sur la commune d'Annet-sur-Marne et exploitée jusqu'en 2026, alors que cette commune ne comporte que des ISDI exploitées par la société ECT.</p>	Préfecture de Seine-et-Marne DDT 77	<p>La Société du Grand Paris poursuit ses études concernant le report vers la voie d'eau depuis les sites d'extraction de la ligne 16 en lien avec Ports de Paris, avec qui elle a signé une convention de partenariat pour maximiser l'utilisation de la voie d'eau et optimiser les circuits logistiques.</p> <p>Les carrières identifiées dans le secteur « Nord-Est » ne sont pas directement accessibles par la voie d'eau ; un transport par camion sera dans tous les cas nécessaire pour rejoindre ces sites depuis les quais de déchargement potentiels sur la Marne.</p> <p>Le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais sera rectifié concernant les ISDI situées sur la commune d'Annet-sur-Marne ainsi que l'ISDI REP Veolia Propreté située sur la commune de Claye-Souilly.</p>
29	Evacuation des déblais	<p><i>Avis favorable général émis sur le dossier.</i></p> <p>Dans le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais, il est proposé d'ajouter la plate-forme multimodale de Bonneuil-sur-Marne, qui pourrait être un site privilégié d'accueil des opérations de transbordement des déblais de chantier en direction des sites de prétraitement et de stockage du nord de la Seine-et-Marne.</p> <p>Il conviendrait également d'ajouter le mode fluvial comme variante dans les flux logistiques du puits d'attaque de Champs-sur-Marne et dans les flux logistiques depuis la gare de Chelles.</p>	Ports de Paris HAROPA	<p>La Société du Grand Paris intégrera la plate-forme multimodale de Bonneuil-sur-Marne dans les offres portuaires de chargement des terres pour le site de Champs-sur-Marne.</p> <p>Les possibilités de report vers la voie d'eau depuis le puits d'attaque de Champs-sur-Marne et la gare de Chelles seront approfondies dans le cadre des phases d'études à venir de la Société du Grand Paris, en recherchant une cohérence avec les dispositifs opérationnels qui seront retenus pour la Ligne 15 Sud.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
30	Phasage chantier	Il conviendrait de coordonner autant que possible les travaux de réalisation des trois tronçons « Ligne 15 Sud », « Ligne 16 » et « Ligne 11 » dans le secteur de Champs-sur-Marne.	Préfecture de Seine-et-Marne DDT 77	Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette observation, dont il est tenu compte dans la conception des infrastructures et dans le découpage technique et administratif du projet. La gare commune « Ligne 15 » / « Ligne 16 » à Noisy-Champs sera ainsi construite dans le cadre des travaux de réalisation de la ligne 15 Sud, de même que la tranchée couverte du terminus de Noisy-Champs, minimisant de la sorte les travaux à réaliser sur le territoire de Champs-sur-Marne pour le projet faisant l'objet du présent dossier.
31	Impacts sur la circulation routière et le fonctionnement urbain durant les travaux	Il conviendra d'être particulièrement vigilant en phase travaux (gare de Chelles) aux problématiques de circulations et d'évacuation des déblais dans un centre-ville déjà dense et congestionné, et à la gestion de l'impact du chantier sur le parc du Souvenir.	Préfecture de Seine-et-Marne DDT 77	Les enjeux du maintien d'une bonne accessibilité locale et de la minimisation des nuisances en phase chantier sont bien identifiés par le maître d'ouvrage. Ils sont en partie conditionnés par la position de la gare. La réalisation de la gare de Chelles sera phasée, et un accès chantier est envisagé en partie sud du parc du Souvenir de manière à garantir le maintien de la circulation routière sur le boulevard Chilpéric. L'accès permanent aux immeubles, aux commerces et aux emplois sera par ailleurs préservé durant tout le chantier. Le maître d'ouvrage veillera à minimiser l'impact de ce chantier sur le parc du Souvenir. Les gestionnaires de voirie seront étroitement associés à la définition des mesures qui seront prises pour limiter les impacts sur les circulations.
32	Impacts sur les ouvrages existants et l'exploitation des lignes de transports en commun durant les travaux	La RATP rappelle que des études, conduites en lien avec la Société du Grand Paris et le STIF, permettront de mesurer les conséquences des travaux sur la circulation des lignes d'autobus, leur régularité et la qualité de service, ainsi que d'ajuster l'offre de transport au fur et à mesure de l'avancement du chantier. Des actions de communication auprès des usagers devront également être mises en place.	RATP	L'étude d'impact précise que les mesures éventuelles portant sur les itinéraires ou les arrêts de certaines lignes de bus seront établies en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés et feront l'objet d'une information claire à l'intention du public durant toute la phase chantier (pièce G.2, page 284). L'autorité organisatrice des transports, les exploitants et les gestionnaires de voirie sont en particulier concernés. Les précisions apportées par la RATP seront ajoutées dans le cadre des compléments apportés au dossier d'enquête.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
33	Impacts sur les ouvrages existants et l'exploitation des lignes de transports en commun durant les travaux	La RATP considère qu'il serait pertinent de préciser les impacts du prolongement entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel sur l'exploitation et les ouvrages de la ligne 14, en s'appuyant sur son expertise en tant qu'exploitant. La RATP devrait par ailleurs être associée au suivi des études techniques en tant que propriétaire des infrastructures modifiées.	RATP	Les études sur le prolongement de la ligne 14 de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel ont été menées en concertation avec les équipes de la RATP en charge du projet de prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen, afin de s'assurer que les travaux correspondants pourront être réalisés sans impact sur l'exploitation de la ligne 14 prolongée jusqu'à Mairie de Saint-Ouen. La RATP, par son expertise en tant qu'exploitant et en tant que propriétaire des infrastructures modifiées, sera associée tout au long des études techniques.
34	Impacts sur les ouvrages existants et l'exploitation des lignes de transports en commun durant les travaux	Il aurait été opportun de compléter le dossier d'enquête en faisant mention des conséquences éventuelles des travaux du projet sur le réseau en exploitation ainsi que des impacts sur les circulations existantes lors de ces travaux (adaptations ponctuelles des dessertes, ralentissements, interruptions temporaires des circulations, etc.).	RFF / SNCF	Les incidences en phase de réalisation sur l'exploitation du réseau ferroviaire national ont fait l'objet de premières analyses avec RFF, la SNCF et le STIF, dont il sera fait mention dans le cadre des compléments apportés au dossier d'enquête. Les études ultérieures de conception de la Société du Grand Paris préciseront de manière détaillée les conditions de réalisation des infrastructures du projet, afin notamment de ne pas réduire le niveau de sécurité des circulations et de limiter les perturbations sur le fonctionnement du réseau existant pendant la phase travaux.
35	Impacts sur les ouvrages existants et l'exploitation des lignes de transports en commun durant les travaux	Le tracé de l'infrastructure passe sous plusieurs lignes du RFN. Les travaux devront donc intégrer les contraintes de sécurité liées à l'exploitation de ce réseau et maintenir la disponibilité de celui-ci.	EPSF	Voir point précédent.
36	Impacts sur les ouvrages existants et les infrastructures de transport durant les travaux	Il conviendrait, dans la pièce D du dossier (paragraphe 2.2 du chapitre D4 : « <i>Sécurisation des zones de chantier</i> »), d'apporter des précisions sur les dispositions retenues pour la sécurisation des infrastructures de transports (voies routières et ferrées) situées dans le périmètre du projet.	DRIEA	Les dispositions présentées dans la pièce D du dossier (études de sol complémentaires, état des lieux de référence, dispositifs de mesure adaptés dans les zones identifiées comme sensibles...) s'appliquent à tout type de structure et d'ouvrage, y compris les ouvrages routiers et ferroviaires. La rédaction de ce paragraphe sera précisée en ce sens dans le dossier d'enquête.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
37	Impacts sur le bâti	<p>La DDFIP 77 souhaite une information spécifique de la part de la Société du Grand Paris compte tenu de la proximité de la future gare souterraine de Chelles d'avec le centre des finances publiques et des impacts pouvant en résulter pour ce dernier (en phase travaux et en cours d'exploitation).</p> <p><i>Ce point est également repris dans l'avis émis par la DRFIP.</i></p>	<p>Direction des Finances Publiques Seine et Marne (DDFIP 77)</p>	<p>Dans le cadre des études de conception détaillée du projet, la Société du Grand Paris veillera à la bonne association de la DDFIP 77 et du personnel du centre des finances publiques, qui seront tenus informés des modalités de réalisation des ouvrages et des mesures mises en place. Ce point est bien identifié par le maître d'ouvrage : l'un des scénarios d'implantation étudiés pour la gare de Chelles (présentés dans le chapitre D2 de la pièce D du dossier d'enquête) envisageait ainsi la construction de la gare directement sous le centre des finances publiques, mais n'a pas été retenu compte tenu des contraintes de réalisation importantes associées à cette solution.</p> <p>De manière générale, un état des lieux de référence permettra de faire le constat de l'état initial de tous les bâtiments situés dans la zone d'incidence des travaux avant leur démarrage. Par ailleurs, dans les zones identifiées comme sensibles, la réalisation préalable d'études et de reconnaissances complémentaires permettra d'identifier plus précisément les mesures conservatoires à mettre en œuvre, et un dispositif de mesures en continu pourra, le cas échéant, être mis en place pendant toute la durée des travaux.</p>

Caractéristiques du projet

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
38	Description du projet	Le lien entre le tronçon Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel et la ligne 14 existante ainsi que son prolongement en cours entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen n'apparaît pas clairement.	RATP	La pièce D du dossier (chapitre D3 : « Description du projet ») sera complétée d'un éclairage présentant la ligne 14 et son prolongement jusqu'à Mairie de Saint-Ouen (projet déclaré d'utilité publique en octobre 2012).
39	Description du projet	La RATP indique que le dossier d'enquête publique a pour périmètre le linéaire de la ligne 14 situé entre la station Mairie de Saint-Ouen (exclue) et l'arrière gare de Saint-Denis Pleyel, dont une partie (jusqu'à l'ouvrage annexe dit « Pleyel ») appartiendra à la RATP à terme.	RATP	En termes de fonctionnalités, le projet présenté à l'enquête comprend effectivement le prolongement de la ligne 14 depuis la station Mairie de Saint-Ouen jusqu'au terminus de Saint-Denis Pleyel. En revanche, le projet technique tel que décrit dans la pièce D du dossier débute à partir de l'ouvrage annexe « Pleyel », et non à partir de la station Mairie de Saint-Ouen ; hormis cet ouvrage annexe, il ne présente donc pas de recouvrement avec le périmètre des infrastructures réalisées par la RATP et le STIF au titre du prolongement entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen.
40	Description du projet	La RATP propose que la présentation des acteurs du projet (pièces A et G du dossier) soit complétée par la mention du rôle de la RATP en tant qu'exploitant de la ligne 14 et maître d'ouvrage conjoint avec le STIF du prolongement à Mairie de Saint-Ouen.	RATP	La description des acteurs du projet sera complétée en ce sens dans le dossier d'enquête.
41	Matériel roulant (L14)	La RATP précise que la capacité d'un train de 8 voitures de 120 mètres de long s'établit à 932 voyageurs à partir de la norme de confort définie à 4 personnes par m ² . Il est proposé d'indiquer que RATP-SGP-STIF ont décidé et engagé l'acquisition de nouveaux trains de 8 voitures sur la ligne 14.	RATP	Le dossier d'enquête publique fait état d'une capacité supérieure à 930 voyageurs par train, avec une capacité visée de 960 voyageurs par train, retenue comme objectif dans le cahier des charges fonctionnel du matériel roulant pneu approuvé par le STIF en février 2012. La pièce D du dossier sera complétée en mentionnant la démarche d'achat engagée sur le matériel roulant de la ligne 14.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
42	Offre de transport	La DRIEA souhaiterait que des précisions soient apportées sur les charges maximales de trafic prévisionnel associées aux lignes 16 et 17, en regard de la capacité de transport maximale offerte sur le tronç commun entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget, et recommande qu'une étude spécifique soit conduite à l'heure de pointe du soir.	DRIEA	<p>A l'horizon 2030, la période dimensionnante pour la ligne 17 est l'heure de pointe du soir : cela est dû au cumul des flux associés aux grands équipements et aux salons (caractérisant la desserte offerte par cette ligne) et des flux pendulaires de retour au domicile depuis le lieu de travail. Ainsi, le dimensionnement de référence pour le système de transport des lignes 16 et 17 a été établi en prenant en compte les valeurs de charges maximales indiquées dans la pièce H du dossier (chapitre H2), qui s'appuient sur les projections socio-démographiques des territoires traversés à l'horizon 2030 ainsi que sur les projections de fréquentation des équipements desservis (nouveau pôle constitué autour du Triangle de Gonesse, Parc des Expositions de Villepinte, aéroports de Roissy).</p> <p>Les études d'exploitation de la Société du Grand Paris, qui concluent à la robustesse du système de transport des lignes 16 et 17, ont été menées aussi bien à l'heure de pointe du matin qu'à l'heure de pointe du soir. Les caractéristiques de conception des lignes 16 et 17 sont compatibles avec les prévisions de trafic présentées : la capacité de transport maximale offerte sur le tronç commun, d'environ 20 000 voyageurs par heure, peut être répartie sur les deux « branches » de Noisy-Champs et du Mesnil-Amelot, en fonction des caractéristiques du trafic attendu (niveau de charge sur chaque ligne, prise en compte de l'« hyperpointe » à l'heure de pointe du matin...).</p>
43	Sites industriels	La RATP juge pertinent de mentionner qu'un regroupement des sites de maintenance des infrastructures avec les sites de maintenance et de remisage des trains n'est envisageable que lorsque l'indépendance d'exploitation des deux centres de maintenance peut être garantie.	RATP	Lorsque la situation se présente, la conception des sites prévoit en effet de préserver l'indépendance d'exploitation interne des deux activités « SMR » et « SMI ». Les voies de raccordement à la ligne principale sont quant à elles mutualisées.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
44	Sites industriels	La RATP indique que la maintenance des infrastructures de la ligne 16 ne pourra pas être assurée par le site de Vitry-sur-Seine au-delà de 2025, compte tenu de la mise en service à cette date du tronçon Pont de Sèvres – Nanterre de la ligne 15. Cette disposition transitoire ne pourra par ailleurs être mise en œuvre que si les choix techniques de conception des infrastructures de la ligne 15 ne diffèrent pas de ceux de la ligne 16, en prévoyant la gestion adaptée des obsolescences techniques.	RATP	Le dossier d'enquête publique (pièces C et D) précise qu'à titre transitoire, les fonctions de maintenance et d'exploitation de la ligne 16 pourraient être assurées par les sites de Champigny-sur-Marne et de Vitry-sur-Seine (réalisés dans le cadre de la ligne 15 Sud), si le site industriel « Nord » dédié à terme aux lignes 16 et 17 ne pouvait être mis en service à l'horizon 2023. Les choix techniques de conception des infrastructures des lignes 15 et 16 permettent d'envisager le fait que la maintenance des infrastructures de la ligne 16 soit assurée à titre transitoire par le site de Vitry-sur-Seine, le cas échéant.
45	Ouvrages annexes	L'accessibilité aux constituants des postes de redressement, lorsque ces postes sont intégrés à des ouvrages d'accès secours, pourrait être mentionnée.	RATP	Les ouvrages concernés seront conçus pour isoler les différentes fonctions assurées (mise en place d'un cloisonnement adapté) et pour garantir l'accès à chacune de ces fonctions pour les besoins des opérations d'entretien et de maintenance.

Déplacements et réseaux de transport en commun

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
46	Intermodalité	<p>Il pourrait être précisé que les propositions décrites en matière d'intermodalité (gares routières, pôles bus, nombres de postes à quai) sont issues de premières réflexions et que ce sujet devra être approfondi davantage dans les phases ultérieures du projet.</p>	RATP	<p>La pièce C (« Présentation du programme ») précise que l'organisation proposée de l'intermodalité pour chacune des gares du réseau Grand Paris Express, établie dans le cadre d'un travail partenarial avec le STIF et les villes, prend en compte et préserve toutes les possibilités d'évolution, sans pour autant préjuger de la restructuration à terme du réseau de surface. Cette rédaction sera rappelée dans la pièce D (chapitre D4), qui s'applique aux gares du projet présenté à l'enquête publique.</p>
47	Evaluation des incidences du Grand Paris Express sur le réseau ferroviaire national existant	<p>Deux catégories d'incidences sont distinguées de manière générale : les conséquences directes et indirectes du Grand Paris Express.</p> <p>Les conséquences directes comprennent les travaux nécessaires pour créer les correspondances et reconfigurer l'existant afin d'assurer une sécurité suffisante aux voyageurs. Il est indiqué que les provisions prises dans le dossier d'enquête publique ne couvrent pas la totalité des dépenses nécessaires à venir.</p> <p>Les conséquences indirectes découlent des opportunités d'évolution des dessertes sur le réseau existant qui restent à définir. Le projet soumis à enquête publique doit intégrer, le cas échéant, les mesures conservatoires préservant la possibilité de réaliser les travaux d'infrastructures que rendraient nécessaires les évolutions de l'offre de desserte.</p>	RFF / SNCF	<p>La Société du Grand Paris partage la définition des deux catégories d'incidences, qui sont évoquées dans la pièce C du dossier (pages 35-36). La présentation des « conséquences directes » apparaît toutefois extensive pour ce qui est de l'évolution de l'offre, dans l'hypothèse d'une adaptation de l'offre de desserte existante rendue nécessaire par la mise en œuvre du Grand Paris Express ; le cas ne se présente pas, par ailleurs, sur le projet objet du présent dossier d'enquête.</p> <p>Pour chacune des gares d'interconnexion avec le réseau ferré national, la conception des ouvrages présentés dans le dossier d'enquête est compatible avec les « conséquences directes » et les « conséquences indirectes » (mesures conservatoires éventuelles) identifiées à l'horizon de mise en service du projet. A l'exception des ouvrages de correspondance, le financement de ces travaux est distinct de celui des travaux de réalisation des infrastructures du Grand Paris Express, ainsi que le précisent les pièces C et F du dossier. En revanche, les provisions identifiées au titre des adaptations des réseaux existants sont intégrées à l'évaluation socio-économique du projet.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
48	Evaluation des incidences du Grand Paris Express sur le réseau ferroviaire national existant	<p>Les points spécifiques suivants sont soulevés pour les gares d'interconnexion du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Saint-Denis Pleyel : <ul style="list-style-type: none"> - La reconstitution au dépôt Chapelle des voies supprimées sur le technicentre du Landy Pleyel est un préalable indispensable à la mise en œuvre de la passerelle de correspondance entre la gare RER D et la future gare SGP. Les impacts et les coûts d'exploitation durant les travaux associés à cette reconstitution n'ont pas été évalués. - Les dispositions à intégrer au projet en tant que mesures conservatoires préservant la possibilité d'un point d'arrêt nouveau de la ligne H sont précisées. 	RFF / SNCF	<ul style="list-style-type: none"> • Saint-Denis Pleyel : <ul style="list-style-type: none"> - Le dossier d'enquête (pièce D) sera complété pour faire mention de l'opération de reconstitution des voies supprimées sur le technicentre du Landy Pleyel. Les impacts de cette opération ont fait l'objet d'échanges suivis entre le maître d'ouvrage et RFF / SNCF, ainsi que d'une étude spécifique confiée à la SNCF, qui a permis d'en confirmer la faisabilité et d'en évaluer le coût. - La pièce D du dossier d'enquête pourra reprendre la rédaction de l'avis RFF / SNCF s'agissant des mesures conservatoires préservant d'éventuelles évolutions de l'offre ferroviaire, en tenant compte des résultats d'études les plus récents.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
49		<ul style="list-style-type: none"> • Le Bourget RER : - La pièce E du dossier pourrait intégrer l'éventuel prolongement du passage souterrain existant entre les quais du RER B vers Drancy pour ouvrir un accès côté Drancy au nouveau pôle de transport (Grand Paris Express, Tram Express Nord, RER B). - Les dispositions à intégrer au projet en tant que mesures conservatoires préservant la possibilité d'un point d'arrêt nouveau de la ligne K sont précisées. - Les dispositions retenues en lien avec l'opération Tram Express Nord pour garantir la fluidité des déplacements seraient à préciser dans le dossier d'enquête publique. 		<ul style="list-style-type: none"> • Le Bourget RER : - La réalisation du prolongement du passage souterrain existant côté Drancy est aujourd'hui prévue au titre du projet « Tram Express Nord ». Il n'y a donc pas lieu que les emprises concernées figurent sur le plan général des travaux dans le dossier d'enquête des lignes 16, 17 et 14. Cet éventuel prolongement ne constitue par ailleurs pas une conséquence directe de la réalisation du projet Grand Paris Express. Les modalités de réalisation de cet ouvrage seront en revanche examinées conjointement entre le STIF, RFF, SNCF et la Société du Grand Paris, de manière à tenir compte des calendriers respectifs de mise en service des différentes étapes des projets « Grand Paris Express » et « Tram Express Nord ». - La pièce D du dossier d'enquête pourra reprendre la rédaction de l'avis RFF / SNCF s'agissant des mesures conservatoires préservant d'éventuelles évolutions de l'offre ferroviaire, en tenant compte des résultats d'études les plus récents. - Le dossier d'enquête publique sera complété en ce qui concerne les dispositions retenues en lien avec l'opération Tram Express Nord. L'organisation des échanges entre les futures lignes à l'intérieur du pôle a d'ores et déjà été adaptée de manière conjointe entre la Société du Grand Paris et RFF / SNCF. Des études réalisées par RFF / SNCF sont par ailleurs en cours, sous le pilotage du STIF, pour apprécier le bon dimensionnement des quais du Tram Express Nord aux différents horizons de mise en service de ce projet ainsi que du Grand Paris Express.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
50		<ul style="list-style-type: none"> • Sevran Livry : les dispositions à intégrer au projet en tant que mesures conservatoires préservant la possibilité d'un point d'arrêt nouveau de la ligne K sont précisées. 		<ul style="list-style-type: none"> • Sevran Livry : la pièce D du dossier d'enquête pourra reprendre la rédaction de l'avis RFF / SNCF s'agissant des mesures conservatoires préservant d'éventuelles évolutions de l'offre ferroviaire, en tenant compte des résultats d'études les plus récents.
51		<ul style="list-style-type: none"> • Chelles : <ul style="list-style-type: none"> - Les conditions de l'adaptation de la gare existante pour accroître sa capacité d'accueil à horizon de mise en service du Grand Paris Express mériteraient d'être précisées. - En particulier, la création éventuelle de nouveaux quais latéraux pour la desserte du RER E, ainsi que leurs impacts prévisibles sur la gare RER E actuelle et le foncier urbain, pourrait être mentionnée. - Les dispositions à intégrer au projet en tant que mesures conservatoires préservant la possibilité d'une éventuelle augmentation des arrêts de la ligne P en gare de Chelles sont précisées. 		<ul style="list-style-type: none"> • Chelles : <ul style="list-style-type: none"> - Ainsi que le mentionne la pièce C du dossier d'enquête, les premières études menées par RFF / SNCF sur les besoins d'adaptation des gares existantes sont en cours d'approfondissement, sous le pilotage du STIF. Concernant la gare de Chelles, le dossier d'enquête pourra être complété en prenant en compte les résultats les plus récents de ces études. - La pièce D du dossier d'enquête pourra reprendre la rédaction de l'avis RFF / SNCF s'agissant des mesures conservatoires préservant d'éventuelles évolutions de l'offre ferroviaire, en tenant compte des résultats d'études les plus récents.
52	Evaluation des incidences du Grand Paris Express sur le réseau ferroviaire national existant	Les études de sécurité relatives aux gares de correspondance avec les gares existantes sur le RFN devront prendre en compte les nouveaux flux de voyageurs et traiter les contraintes exportées vers les gares existantes. Les aménagements éventuellement nécessaires dans celles-ci devront être réalisés en concertation avec les propriétaires des sites et les pompiers.	EPSF	Les études menées par les gestionnaires d'infrastructures relatives aux incidences sur les gares et stations existantes prennent en compte les flux de voyageurs projetés à horizon de réalisation du réseau Grand Paris Express. Ces mêmes données d'entrée servent en parallèle à déterminer le bon dimensionnement des gares Grand Paris Express.

Sécurité

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
53	Sécurité civile	<p>Les services du SDIS 77 ont été associés aux travaux du comité technique consultatif « sécurité civile du Grand Paris » présidé par le Préfet.</p> <p>Les thèmes abordés par ce comité ont été : l'évacuation des gares, l'espacement des points d'accès de secours, les activités commerciales dans la gare, l'évacuation des passagers en tunnel, la cohérence technique et réglementaire, ainsi que les gares d'interconnexions.</p>	Service départemental d'incendie et de secours (SDIS) de Seine-et-Marne	<p>Les travaux du comité technique consultatif « sécurité civile » ont été restitués au comité de pilotage des actions « sécurité » qui s'est tenu le 14 janvier 2014 sous la présidence conjointe du Préfet de la Région Ile-de-France et du Préfet de Police.</p> <p>La Société du Grand Paris veille à ce que l'ensemble des décisions prises par le comité de pilotage « sécurité » soient prises en compte dans la conception du projet faisant l'objet du présent dossier d'enquête publique.</p>
54	Sécurité civile	<p>L'attention du maître d'ouvrage est appelée sur les points suivants : la couverture opérationnelle des chantiers et la distribution des secours pendant les phases de travaux, la présence dans le fuseau du tracé d'établissements relevant de la réglementation des ICPE, la traversée de zones présentant des risques géologiques spécifiques, la présence éventuelle de munitions ou d'explosifs, la modification éventuelle du schéma inter-départemental d'analyse et de couverture des risques (SIDACR) dans la phase d'exploitation définitive des lignes.</p> <p>Ces points figurent dans les avis émis par la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris et par la Direction des Transports et de la Protection du Public.</p>	Préfecture de Police	<p>La Société du Grand Paris prend bonne note de ces observations, qui s'inscrivent dans la perspective de la transmission des prochains dossiers administratifs portant sur le projet. En complément des éléments figurant d'ores et déjà dans l'étude d'impact, des études spécifiques sont notamment prévues concernant les problématiques de diagnostic et dépollution pyrotechniques : elles serviront à alimenter les études de conception à venir du projet. Par ailleurs, la Société du Grand Paris lance, avec l'appui de la BSPP, une étude de couverture de risque sur le premier tronçon du Grand Paris Express (Ligne 15 Sud), sous la forme d'un audit extérieur : cette étude permettra d'envisager l'étude globale de la couverture du risque pour le reste du projet, en particulier le projet faisant l'objet du présent dossier d'enquête.</p>

Avis sans observation

Emetteur	
Gouverneur militaire de Paris, Etat-Major de Soutien Défense de Paris, Division Métiers du Soutien	Aucune objection formulée au présent dossier
Société Française Donges-Metz (SFDM)	Absence de remarque
Direction Territoriale de la Sécurité de Proximité de Seine-Saint-Denis (DTSP 93)	Aucune remarque particulière en matière de prévention situationnelle et quant aux risques liés à la délinquance
Préfecture de Seine-Saint-Denis	Avis favorable émis quant à la réalisation de l'enquête publique



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

www.societedugrandparis.fr