

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.9**

### **Annexe**

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



**Délibération n° D 2014-7  
du directoire en date du ... 11 JUIL. 2014  
apportant les réponses de la Société du Grand Paris aux demandes et à la  
réserve émises par le Syndicat des transports d'Ile-de-France dans la  
délibération n°2014/246 de son conseil du 5 juin 2014**

**Exposé des motifs**

Par sa délibération n° 2014/246, datée du 5 juin 2014, le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a approuvé le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des lignes 16 (Saint-Denis Pleyel – Noisy-Champs), 17 (Saint-Denis Pleyel – Le Bourget RER) et le prolongement de la ligne 14 (Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel) du réseau de transport du Grand Paris Express.

Dans cette délibération, le Conseil du STIF émet une réserve et des demandes auxquelles la Société du Grand Paris apporte les réponses ci-après.

**Le directoire adopte la délibération suivante :**

**Article 1<sup>er</sup>**

Sont adoptées les réponses de la Société du Grand Paris aux demandes et à la réserve émises par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France dans la délibération n° 2014/246 de son conseil du 5 juin 2014, jointes en annexe.

**Article 2**

Le président du directoire veille à l'exécution de la présente délibération.

Fait à Saint-Denis, le 11 JUIL. 2014

Le président du directoire



Philippe Yvin



**REPONSES APPORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE AUX DEMANDES ET A LA RESERVE DU  
SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE**

**1. Eléments à prendre en compte dans le projet qui sera déclaré  
d'utilité publique**

---

**1.1. Interconnexions ferroviaires**

Le STIF demande de « *prévoir les aménagements nécessaires à la qualité des correspondances avec le réseau existant au vu des conclusions des études en cours pour permettre à la fois l'arrêt actuels des trains de la ligne P et du RER B, ainsi que celui d'un maximum de trains à l'horizon 2030, des lignes des Transiliens K, H.* »

Le dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique est modifié pour intégrer les derniers résultats des études conduites par les opérateurs, sous le pilotage du STIF : se référer aux parties intitulées « *Interconnexions ferroviaires* » dans le titre 1.3 (« Les gares ») du chapitre D4 (« Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants et conditions d'exécution des travaux ») de la pièce D.

Le projet présenté à l'enquête publique prend en compte :

- les ouvrages permettant la correspondance entre les gares Grand Paris Express de Chelles, Sevan-Beaudottes, Sevan-Livry, Le Bourget RER et Saint-Denis Pleyel avec les gares existantes ;
- les travaux directement nécessaires et liés à la réalisation de ces ouvrages de l'opération ;
- les adaptations de la capacité des gares existantes (ou en cours de réalisation) pour pouvoir accueillir les flux générés par le projet à sa mise en service, ainsi que les éventuels travaux de mise en conformité de ces gares.

La Société du Grand Paris confirme par ailleurs que la conception des gares du Grand Paris Express et des ouvrages de correspondance présentés dans le dossier préserve les possibilités identifiées d'évolution de l'offre ferroviaire qui pourront être décidées à moyen ou long terme par le STIF sur les gares existantes : arrêt de la ligne H à Saint-Denis Pleyel (Stade de France - Saint-Denis), arrêt de la ligne K au Bourget, à Sevan-Livry ou à La Plaine - Stade de France (ligne 15 Est)...

En complément des éléments présentés à la pièce D du dossier d'enquête, la Société du Grand Paris apporte pour chacune des gares du Grand Paris Express les précisions ci-après :

- **Saint-Denis Pleyel (RER D et, éventuellement, ligne H) :**

Pour assurer les correspondances avec le RER D (et, éventuellement, avec la ligne H), le projet prend en compte le prolongement de la passerelle piétonne nord existante de la gare du RER D au-dessus du faisceau ferroviaire du Landy.

La conception de la passerelle de correspondance avec la gare Saint-Denis Pleyel intégrera des mesures conservatoires dans une optique de minimisation des reprises qui seraient nécessaires pour raccorder cet ouvrage aux éventuels quais reconfigurés de la gare « Stade de France - Saint-Denis » RER D / Transilien H.

- **Le Bourget RER (RER B, Tram Express Nord et, éventuellement, ligne K) :**

Pour assurer les correspondances avec le RER B (et, éventuellement, avec la ligne K) ainsi qu'avec le futur Tram Express Nord (Tangentielle Nord) et en améliorer la fluidité, le projet prend en compte :

- des modifications de l'infrastructure existante (notamment, prolongement du souterrain existant sous les quais du RER B) ;
- les aménagements prévus dans le cadre du projet Tram Express Nord, éventuellement adaptés (accès supplémentaire vers Drancy, esplanade du bâtiment voyageur du Tram Express Nord) ;
- des mesures conservatoires pour d'autres évolutions de l'infrastructure existante, afin de permettre l'arrêt de la ligne K, ou le déplacement éventuel des quais du RER au droit de la gare.

- **Sevran-Beaumont (RER B) :**

Pour assurer les correspondances avec le RER B, le projet intègre notamment la création d'un couloir de correspondance situé au niveau -2 entre le RER B et le Grand Paris Express.

- **Sevran-Livry (RER B et, éventuellement, ligne K) :**

Pour assurer les correspondances avec le RER B (et, éventuellement, avec la ligne K), le projet intègre notamment le raccordement de la gare Grand Paris Express au couloir existant d'accès aux quais du RER et la création d'un couloir de correspondance supplémentaire situé au niveau -1, reliant l'accès secondaire nord du Grand Paris Express à l'émergence principale de la gare Grand Paris Express, située à proximité immédiate du bâtiment voyageur RER existant.

- **Chelles (RER E et ligne P) :**

Le projet présenté est basé sur une galerie de correspondance dans le prolongement du bâtiment voyageur existant (voir chapitre D4 de la pièce D, page 70). Cependant, pour tenir compte de l'évolution des flux prévisionnels (correspondances avec le RER E et la ligne P), le projet prend en compte une adaptation de la gare existante par les opérateurs ferroviaires, dont les études se poursuivent sous le pilotage du STIF. Cette adaptation pourrait consister en :

- la création d'un souterrain supplémentaire dédié à la correspondance avec la gare Grand Paris Express, localisé à l'est de la gare existante et au droit de la gare Grand Paris Express : ce nouveau souterrain pourrait être accompagné du décalage en gare vers l'est du point d'arrêt des rames du RER E et de la ligne P ;
- la création d'éventuels quais latéraux supplémentaires, au nord et au sud de la gare actuelle, pour limiter la densité sur les quais existants.

Le financement de ces travaux relèverait alors de l'enveloppe de 150 M€ (aux conditions économiques de janvier 2012) prise en compte dans l'évaluation socio-économique du projet (pièce H) au titre de l'adaptation des réseaux existants.

## **1.2. Impacts du prolongement de la ligne 14 au nord, de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, sur l'exploitation de cette ligne**

Le STIF demande, s'agissant des impacts du prolongement de la ligne 14 au nord, de Mairie de Saint-Ouen à Saint Denis Pleyel, sur l'exploitation de cette ligne, « *une description plus explicite des conditions de raccordement avec la ligne 14 prolongée à la Mairie de Saint-Ouen et les spécifications de l'arrière gare de Pleyel.* »

La Société du Grand Paris complète le dossier d'enquête afin d'apporter les précisions demandées : se référer à la partie intitulée « *Incidences possibles des travaux de réalisation du projet sur le réseau de transport en commun en exploitation* » au titre 2.3 (« Maîtrise des conséquences des chantiers et dispositions mises en œuvre pour limiter les nuisances ») du chapitre D4 (« Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants et conditions d'exécution des travaux ») de la pièce D.

### **1.3. Intermodalité**

« S'agissant de l'intermodalité :

- *l'identification du périmètre fonctionnel de chaque parvis devant les gares, espace public permettant une organisation claire et sécurisée des connexions entre les différents modes et la voie publique ;*
- *l'étude et le financement des besoins de points d'arrêt bus nouveaux, ou de gares routières supplémentaires ainsi que les éventuelles modifications d'accès viaire ;*
- *en particulier de considérer et de chiffrer dans le projet, outre les reconstitutions/extensions de gares routières déjà inscrites dans le projet (Chelles, Le Bourget, Sevran-Beaumont), les aménagements suivants :*
  - *l'aménagement du point d'arrêt bus devant la gare d'Aulnay-sous-Bois,*
  - *l'aménagement d'une gare routière autour du futur parvis et d'un point d'arrêt bus au nord de la gare de Sevran-Livry (parc des Sœurs),*
  - *l'aménagement du point d'arrêt bus au nord de la gare de Clichy-Montfermeil, au niveau de la future place du marché ;*
- *les parkings voitures de rabattement en gares du Bourget RER et de Clichy Montfermeil, conformément aux orientations définies par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) Ile-de-France et au Schéma Directeur des Parcs-Relais ;*
- *la dépose/reprise minute, le stationnement des taxis et des 2-roues motorisés.*

*Le dossier d'enquête publique précisera les temps de correspondance indicatifs ou les temps d'accès indicatifs depuis la voirie jusqu'aux quais. »*

Le dossier d'enquête publique est complété en pièce D (chapitre D4, titre 1.3 « Les gares ») de la mention des temps de correspondance indicatifs entre les quais du Grand Paris Express et ceux des modes ferroviaires en correspondance.

En complément des éléments présentés à la pièce C du dossier d'enquête (page 36), la Société du Grand Paris apporte les précisions ci-après :

Le projet comprend la réalisation, le plus souvent possible, de « parvis de gares » permettant d'organiser les connexions entre le Grand Paris Express, le réseau de surface, les modes actifs et l'espace urbain. En fonction des cas et des contextes d'insertion, des emplacements réservés pour la dépose-minute, l'autopartage, le covoiturage ou encore les taxis pourront ainsi être réalisés. En particulier, la conception des gares du projet intègre les principes d'organisation de l'intermodalité avec le réseau de surface, établis par le STIF. Ces orientations ne préjugent pas de la restructuration future du réseau de bus ou de l'organisation globale de l'intermodalité à l'échelle des futurs pôles de transport.

Lorsque la réalisation des ouvrages du projet a un impact direct sur les installations assurant l'intermodalité avec le réseau de surface, celles-ci sont reconstituées à l'issue des travaux, en les adaptant le cas échéant aux nouveaux besoins exprimés par le STIF. Le projet prend en compte, mais n'intègre pas, de nouvelles installations prévues dans le cadre d'autres projets (pôles d'échange PDU ou projets ferroviaires).

Il en va de même de la reconstitution d'une offre de stationnement existante, lorsque la réalisation des ouvrages de l'opération a un impact direct sur celle-ci ; en revanche, le projet ne prend pas en compte la création d'une offre de stationnement nouvelle de type parc-relais ou les éventuelles opérations de redimensionnement de l'offre de stationnement existante, qui ne relèvent pas des attributions de la Société du Grand Paris fixées par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010.

L'opportunité et les modalités de mise en œuvre de ces opérations sont à confirmer en liaison avec le STIF, les collectivités locales et les autres acteurs concernés : la création, le réaménagement et l'extension de points d'arrêts bus, de gares routières, de parcs-relais relèvent en effet en général des compétences des gestionnaires de voiries, des personnes publiques ou privées chargées d'exploiter des gares routières ou parfois des propriétaires fonciers autour des gares.

En complément des éléments présentés à la pièce D du dossier d'enquête, la Société du Grand Paris apporte à titre indicatif, pour chaque pôle, les précisions ci-après sur les équipements envisagés à ce stade par les différents maîtres d'ouvrage. Ceux-ci seront ajustés dans la suite des études, pour tenir compte notamment des décisions à venir du STIF quant à la restructuration des réseaux de bus, ou quant à d'éventuels autres aménagements intermodaux (gares routières, parcs relais) dont la réalisation serait décidée par le STIF et les acteurs locaux postérieurement à l'établissement du présent dossier.

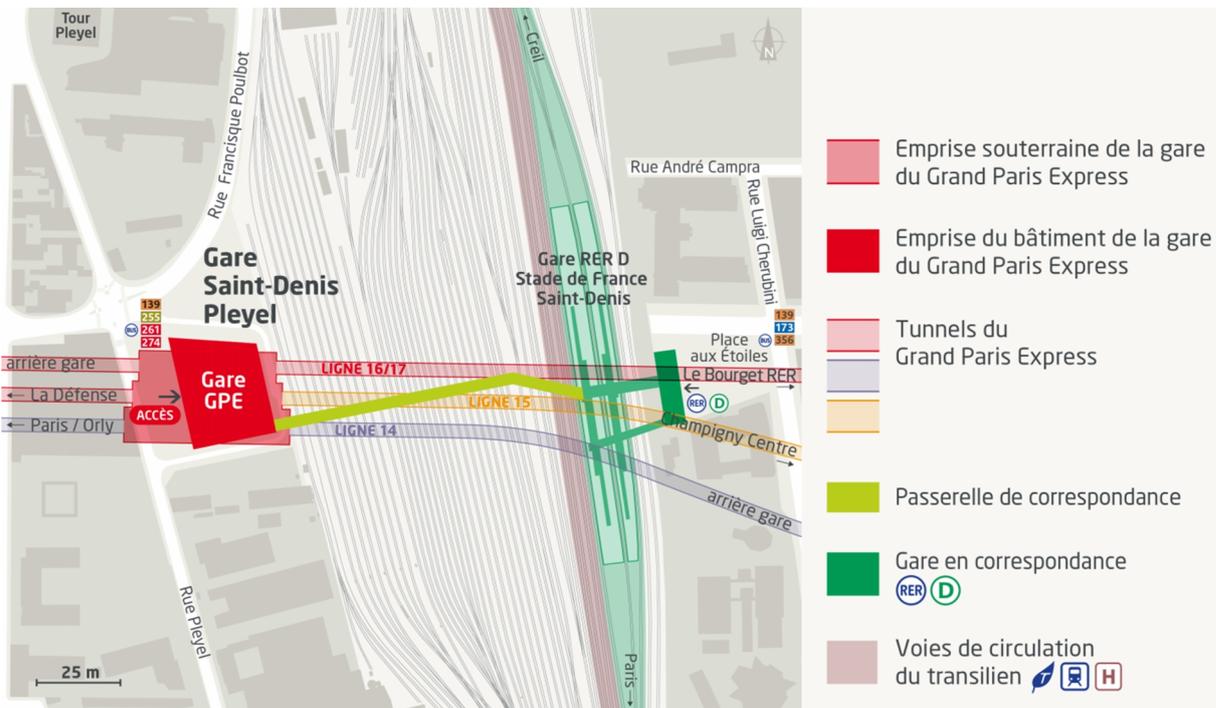
Des plans schématiques d'implantation de ces équipements, exposés lors des réunions publiques de concertation menées par la Société du Grand Paris en 2013, sont présentés à titre indicatif dans les pages suivantes.

- **Saint-Denis Pleyel :**

Il est prévu de réaliser sur le pôle, dans le cadre du présent projet ou de projets conduits par d'autres maîtres d'ouvrage :

- un parvis,
- du stationnement vélo (places sous abris Véligo et une consigne Véligo),
- des points d'arrêts nécessaires à la desserte du pôle par les bus,
- une dépose/reprise minute, le stationnement des taxis et des deux-roues motorisés.

Le projet de liaison urbaine entre les quartiers Pleyel et du Landy entraînera une reconfiguration importante du réseau de bus actuel.



- **La Courneuve « Six Routes » :**

Il est prévu de réaliser sur le pôle, dans le cadre du présent projet ou de projets conduits par d'autres maîtres d'ouvrage :

- une correspondance en surface avec le tramway T1,
- un parvis,
- du stationnement vélo (places sous abris Véligo et une consigne Véligo),
- des points d'arrêts nécessaires à la desserte du pôle par les bus,
- une dépose/reprise minute, le stationnement des taxis et des deux-roues motorisés.

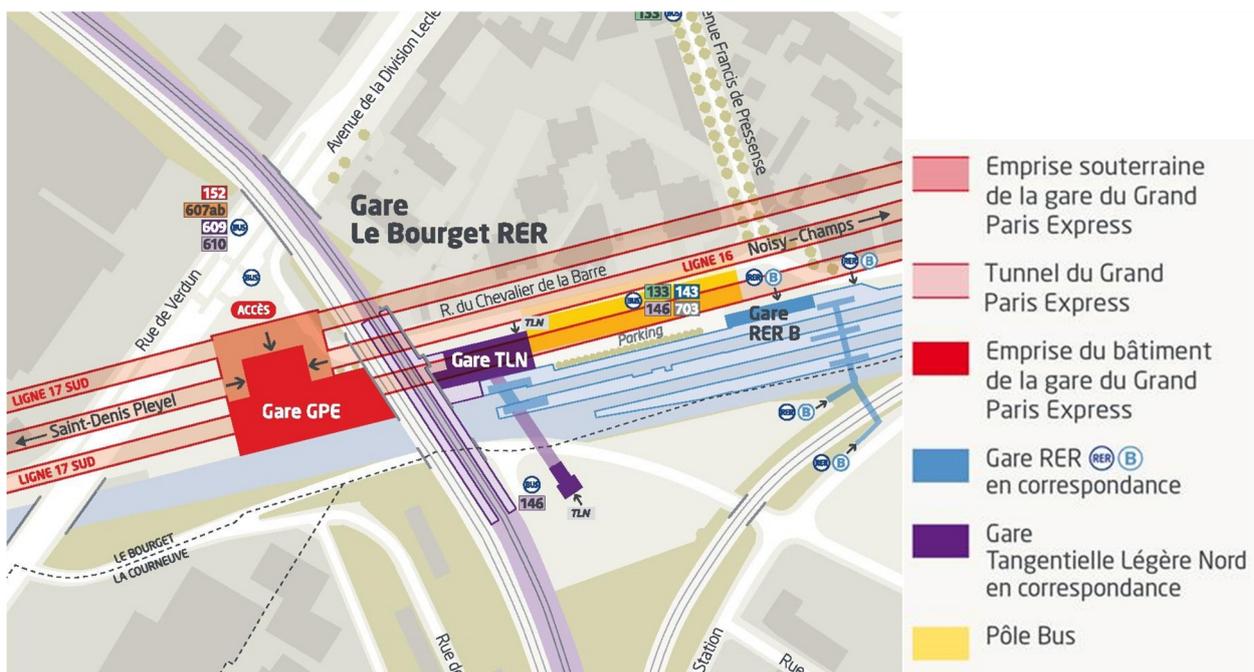


- **Le Bourget RER :**

Il est prévu de réaliser sur le pôle, dans le cadre du présent projet ou de projets conduits par d'autres maîtres d'ouvrage :

- un parvis,
- du stationnement vélo (places sous abris Véligo et une consigne Véligo),
- une gare routière entre le bâtiment voyageur du Tram Express Nord et celui du RER B, qui fait d'ores et déjà l'objet d'une procédure spécifique,
- une dépose/reprise minute, le stationnement des taxis et des deux-roues motorisés.

Sous réserve des interfaces avec le projet urbain porté par les acteurs locaux et des études de conception à venir, l'emprise du parvis du présent projet sera délimitée par la RN2, le bâtiment voyageurs du Tram Express Nord et les voies du RER.

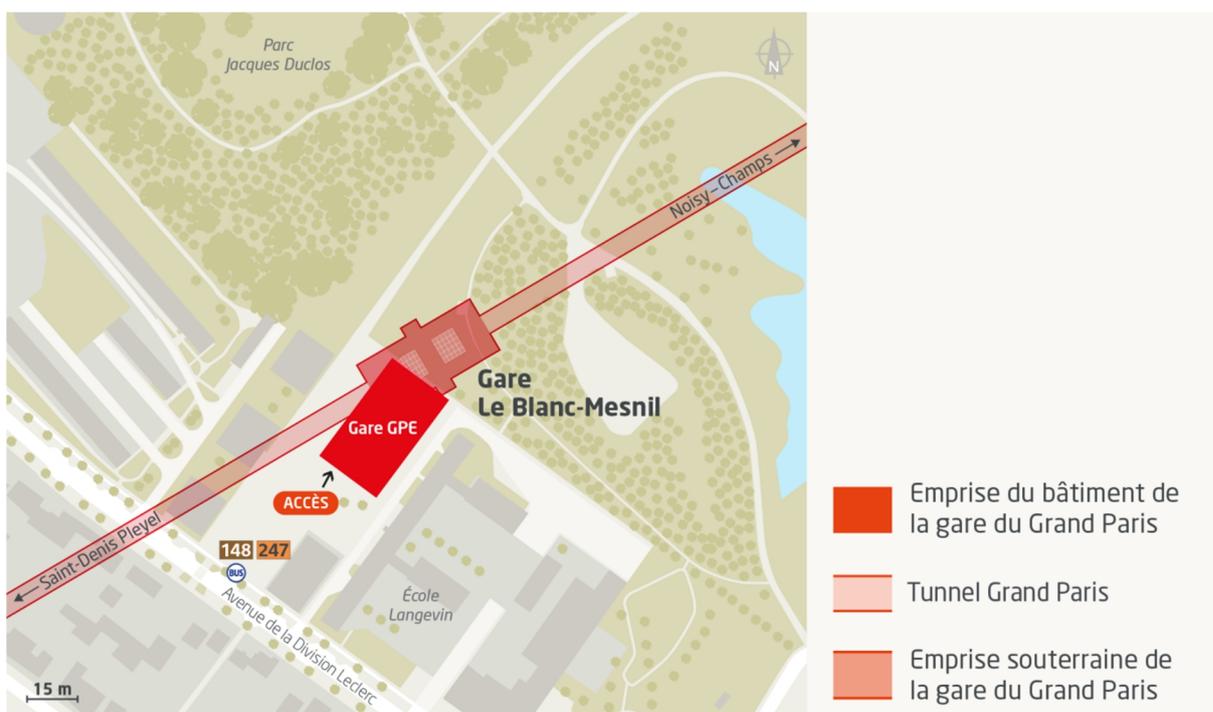


- **Le Blanc-Mesnil :**

Il est prévu de réaliser sur le pôle, dans le cadre du présent projet ou de projets conduits par d'autres maîtres d'ouvrage :

- un parvis,
- du stationnement vélo (places sous abris Véligo et une consigne Véligo),
- des points d'arrêt de bus,
- une dépose/reprise minute, le stationnement des taxis et des deux-roues motorisés.

L'emprise du parvis sera précisée en fonction des orientations qui seront finalement retenues par la collectivité dans le cadre de son opération de réaménagement urbain.



- **Aulnay :**

Il est prévu de réaliser sur le pôle, dans le cadre du présent projet ou de projets conduits par d'autres maîtres d'ouvrage :

- un parvis,
- du stationnement vélo (places sous abris Véligo et une consigne Véligo),
- des points d'arrêt de bus,
- une dépose/reprise minute, le stationnement des taxis et des deux-roues motorisés.



- **Sevran-Beaudottes :**

Il est prévu de réaliser sur le pôle, dans le cadre du présent projet ou de projets conduits par d'autres maîtres d'ouvrage :

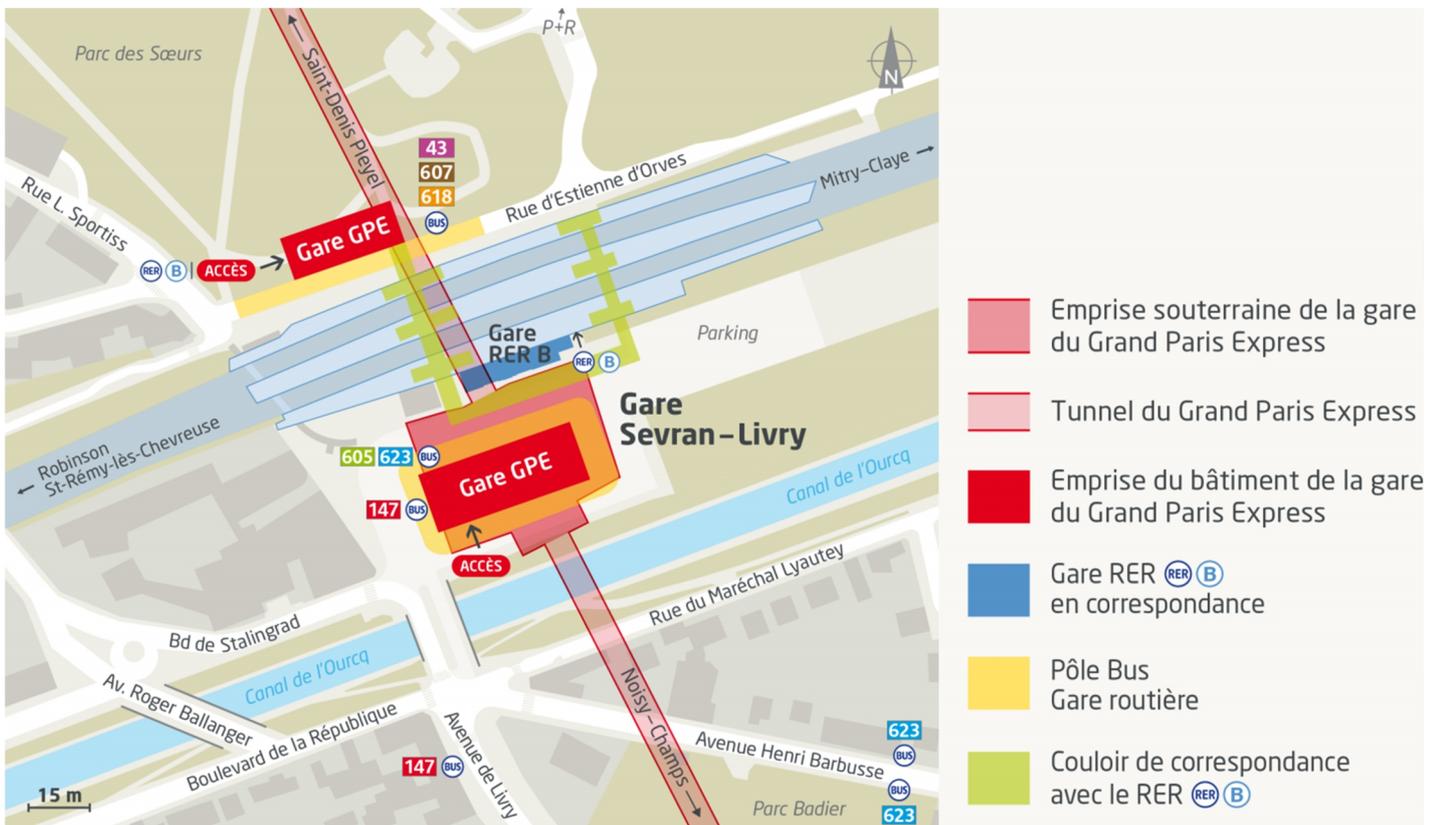
- un parvis,
- du stationnement vélo (places sous abris Véligo et une consigne Véligo),
- une gare routière dont la capacité sera étendue par rapport à l'existant,
- une dépose/reprise minute, le stationnement des taxis et des deux-roues motorisés.



- **Sevan-Livry :**

Il est prévu de réaliser sur le pôle, dans le cadre du présent projet ou de projets conduits par d'autres maîtres d'ouvrage :

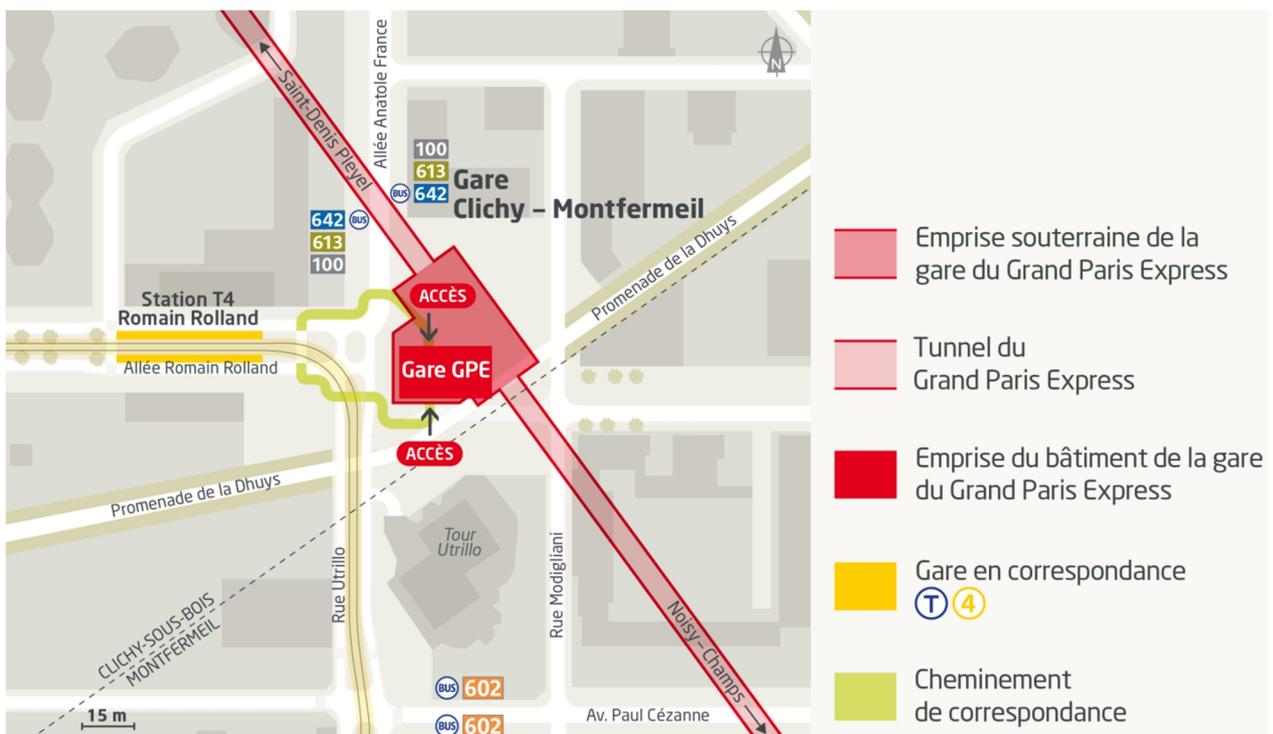
- un parvis,
- du stationnement vélo (places sous abris Véligo et une consigne Véligo),
- une gare routière, un point d'arrêt et un pôle bus, dont la capacité sera étendue par rapport à l'existant,
- la reconstitution du parc relais existant impacté par les travaux,
- une dépose/reprise minute, le stationnement des taxis et des deux-roues motorisés.



- **Clichy-Montfermeil :**

Il est prévu de réaliser sur le pôle, dans le cadre du présent projet ou de projets conduits par d'autres maîtres d'ouvrage :

- une correspondance en surface avec le tramway T4,
- un parvis,
- du stationnement vélo (places sous abris Véligo et une consigne Véligo),
- des points d'arrêts bus pour l'ensemble des lignes en passage,
- un parc relais d'environ 250 places au sol, qui ne fait pas partie du présent dossier d'enquête, et dont la localisation, les caractéristiques d'insertion ainsi que les modalités de portage opérationnel, de financement et d'exploitation sont en cours de définition,
- une dépose/reprise minute, le stationnement des taxis et des deux-roues motorisés.



- **Chelles :**

Il est prévu de réaliser sur le pôle, dans le cadre du présent projet ou de projets conduits par d'autres maîtres d'ouvrage :

- un parvis,
- du stationnement vélo (places sous abris Véligo et une consigne Véligo),
- une dépose/reprise minute, le stationnement des taxis et des deux-roues motorisés.

La gare routière existante est maintenue dans ses dimensions actuelles. Deux postes à quai seront déplacés et reconstitués. Le parc relais existant n'est pas touché.

L'emprise pressentie pour la réalisation du parvis correspond à la portion d'espace public comprise entre la gare Grand Paris Express, la gare routière et le boulevard Chilpéric.



## **2. Réponse à la réserve du STIF sur les conditions temporaires d'exploitation envisagées**

---

Le STIF « émet une réserve sur les conditions temporaires d'exploitation envisagées. Afin de permettre une exploitation autonome de la ligne 16-17, un site de maintenance et de remisage des trains (SMR), un site de maintenance des infrastructures (SMI) et un poste de commande centralisé (PCC) devront être opérationnels simultanément à la mise en service de celle-ci dans le strict respect du calendrier proposé par le premier ministre. A cette fin la SGP est invitée à engager au plus tôt les études et procédures nécessaires. »

La Société du Grand Paris prend le parti d'un dispositif permettant à l'autorité organisatrice des transports le choix d'une exploitation séparée des tronçons de lignes, avec la circulation de trains courts sur les lignes 16 et 17.

Dans ces conditions, les activités de maintenance et d'exploitation des lignes 16 et 17 sont assurées par un site industriel « Nord » (site de maintenance et de remisage du matériel roulant, site de maintenance des infrastructures) et un poste de commande centralisé dédiés à l'exploitation des lignes 16 et 17, permettant de répartir au mieux ces fonctions sur l'ensemble du réseau Grand Paris Express.

Les études permettent d'acter la faisabilité d'inscription d'un site industriel du Grand Paris Express sur les terrains PSA d'Aulnay-sous-Bois, et se poursuivent pour définir l'implantation de ce dernier.

Ce site ne fait pas partie du projet soumis à la présente enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique. Toutefois, le périmètre couvert par le présent dossier d'enquête couvre la réalisation, à titre de mesure conservatoire, d'un ouvrage de raccordement de la ligne 16 au site d'Aulnay-sous-Bois.

Une fois l'insertion définitive de ce site retenue, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, celui-ci sera intégré au plus tôt aux études et aux dossiers réglementaires concernant la ligne 17 Nord (tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot), avec l'objectif d'une mise en service simultanée de ce site avec la ligne 16 à l'horizon 2023.

### **3. Autres observations**

---

La Société du Grand Paris prend note des demandes formulées par le Conseil du STIF dans les articles 3, 5 et 6 de sa délibération n° 2014/246 du 5 juin 2014, dont le contenu n'a pas de conséquences sur le présent dossier d'enquête publique, et apporte les éléments ci-après.

#### **3.1. Association du STIF aux études**

Le STIF est associé aux réflexions et études de la Société du Grand Paris concernant notamment les problématiques suivantes:

- le matériel roulant,
- l'exploitation,
- les interconnexions ferroviaires,
- le prolongement de la L14 au nord,
- l'intermodalité,
- les services en gare et leur exploitation,
- les coûts d'exploitation du projet.

La Société du Grand Paris veillera à apporter les précisions attendues dans le cadre de cette association.

Dans ses réflexions ultérieures, la Société du Grand Paris prendra en compte les préconisations formulées par le STIF notamment au travers de ses Schémas directeurs ainsi que toutes les expressions de besoins qui seront apportées, dans la mesure où celles-ci seront délivrées dans le respect du calendrier d'étude et de réalisation du réseau Grand Paris Express.

#### **3.2. Evaluation socio-économique**

*« Il est demandé à la SGP de fournir les éléments nécessaires à l'application de la méthode francilienne d'évaluation socio-économique, à l'instar des projets sous la maîtrise d'ouvrage de RFF et de la RATP. »*

La Société du Grand Paris rappelle que l'évaluation socio-économique du dossier a fait l'objet en parallèle d'une contre-expertise indépendante puis d'un avis du Commissaire général à l'investissement, conformément aux dispositions du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics.

La Société du Grand Paris a pris en compte les observations formulées par le Commissaire général à l'investissement dans la pièce H du dossier d'enquête.

La Société du Grand Paris poursuivra les échanges pour assurer la bonne comparabilité des méthodes et des paramètres pris en compte avec la méthode traditionnellement utilisée par le STIF pour les projets de transport en commun en Ile-de-France.





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

[www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr)