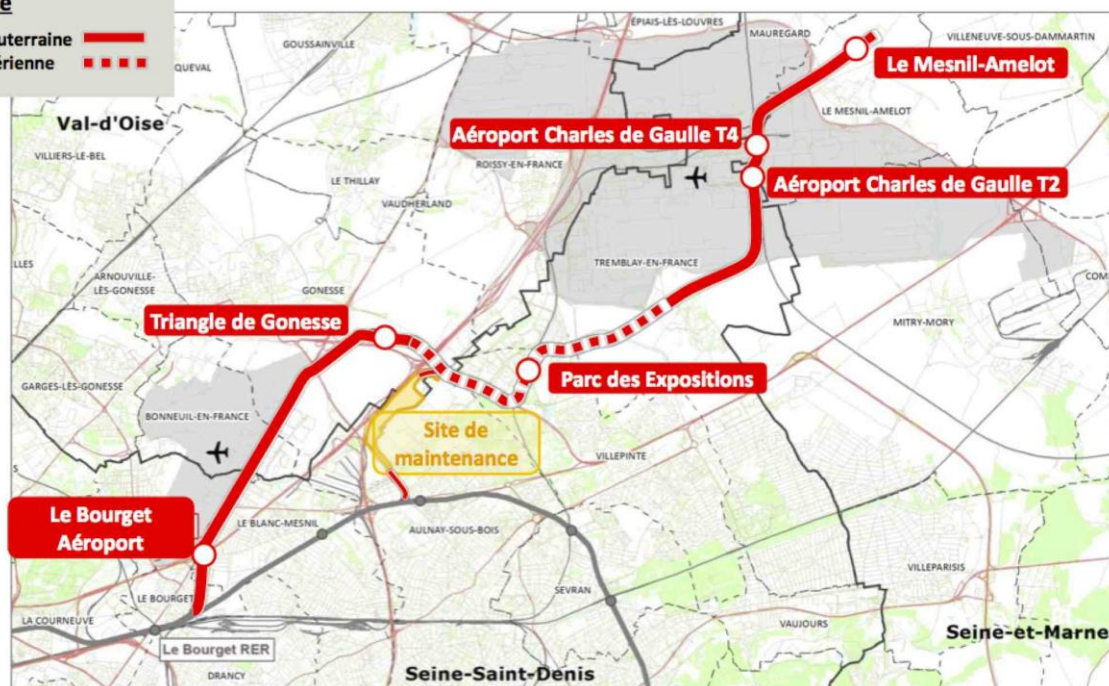


ENQUETE PUBLIQUE préalable à :

- la déclaration d'utilité publique du **PROJET DE LIGNE ROUGE 17 NORD du RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC du GRAND PARIS** entre les gares Le BOURGET RER (gare non incluse) et Le Mesnil-Amelot
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des Communes concernées

Légende

Partie souterraine ———
Partie aérienne - - - - -



Enquête publique du 25 avril au 31 mai 2016 inclus



COMPOSITION DU RAPPORT D'ENQUÊTE

**LE RAPPORT D'ENQUÊTE COMPREND LES 3 TOMES
SUIVANTS :**

**TOME 1 :
RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

**TOME 2 :
CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION
D'ENQUÊTE**

**TOME 3 :
ANNEXES AU RAPPORT DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE
PROCES VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS
GRILLES DE DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS
MEMOIRE EN REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE**

SOMMAIRE

CHAPITRE I : GENERALITES	21
1.1 <i>Le projet du Grand Paris et le schéma d'ensemble du réseau de transport public</i>	23
1.1.1 Le Grand Paris	23
1.1.2 Le débat public	23
1.1.3 L'acte motivé	24
1.1.4 Le décret du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble	31
1.1.5 Le nouveau Grand Paris	32
1.2 <i>La distinction entre programme et projet</i>	34
1.3 <i>Le projet de Ligne 17 Nord</i>	35
1.4 <i>L'objet de l'enquête publique</i>	35
1.5 <i>Le contexte du projet</i>	36
1.6 <i>Le contexte de l'enquête publique</i>	37
1.6.1 La ZAC du Triangle de Gonesse	37
1.6.2 Le projet EuropaCity et le débat public	37
1.6.3 Autres éléments de contexte	39
CHAPITRE II: PRESENTATION du PROJET, de L'ETUDE D'IMPACT, et de la MISE EN COMPATIBILITE des DOCUMENTS d'URBANISME	41
2.1 <i>Présentation du projet</i>	43
2.1.1 Les caractéristiques générales du projet	43
2.1.2 Les objectifs du projet	43
2.1.3 Les objectifs territoriaux	44
2.2 <i>L'échéancier du projet</i>	45
2.3 <i>L'étude d'impact</i>	45
2.4 <i>La mise en compatibilité des documents d'urbanisme</i>	47
CHAPITRE III : AVIS SUR LE PROJET ET SUR L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE	49
3.1 <i>Avis de l'autorité environnementale (Ae)</i>	51
3.1.1 Synthèse de l'Avis	51
3.1.2 Analyse de l'étude d'impact	52
3.2 <i>Compléments présentés par la Société du Grand Paris suite à l'avis de l'autorité environnementale (pièce J 9 du dossier d'enquête)</i>	52
3.3 <i>Avis du STIF</i>	53
3.4 <i>Réponses de la Société du Grand Paris à l'avis du STIF (pièce J 7 du dossier d'enquête)</i>	53
3.5 <i>Avis du CGI et rapport de contre expertise relatives à l'évaluation socio-économique</i>	53

CHAPITRE IV: ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE 57

4.1 La désignation de la commission d'enquête	59
4.2 La mise en place de la commission	59
4.3 La préparation de l'enquête	59
4.3.1 La réunion d'organisation de l'enquête	59
4.3.2 La réunion de présentation du projet	60
4.3.3 La visite des sites concernés par le projet	60
4.3.4 Les réunions de la commission d'enquête	60
4.3.5 Les contacts préalables	60
4.3.6 Les contacts avec la Société du Grand Paris	61
4.3.7 La participation aux réunions publiques du débat public EuropaCity	61
4.4 L'arrêté d'organisation de l'enquête du 30 mars 2016	61
4.4.1 Le siège de l'enquête	61
4.4.2 Les lieux d'enquête	61
4.5 Le dossier d'enquête	62
4.5.1 La composition du dossier d'enquête	62
4.5.2 La consultation du dossier	64
4.6 La durée de l'enquête publique	64
4.7 Les permanences	64
4.7.1 L'organisation des permanences	64
4.7.2 Les dates et lieux des permanences	64

CHAPITRE V : DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE 67

5.1 L'information du public	69
5.1.1 Les mesures de publicité légales	69
5.1.2 Les mesures d'information complémentaires	70
5.2 Le déroulement des permanences	71
5.2.1 La mise en place des permanences	71
5.2.2 Contrôles des registres	72
5.2.2 Rencontres avec les élus et les responsables de l'urbanisme	72
5.2.3 En conclusion	72
5.3 Les réunions publiques	73
5.4 La clôture de l'enquête	73
5.5 Le recueil des registres d'enquête, des observations déposées par internet et par courrier	73
5.5.1 Courriers arrivés après la clôture de l'enquête	74
5.6 Commentaires de la commission d'enquête sur le déroulement de l'enquête	74
5.6.1 Au niveau de l'information	74
5.6.2 Au niveau du site dédié à l'enquête publique	74
5.6.3 Au niveau du dossier d'enquête	74
5.6.4 Au niveau des lieux d'enquête	75
5.6.5 Au niveau des réunions publiques	75

5.6.5 Climat de l'enquête	75
CHAPITRE VI : EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	77
6.1 <i>La méthode de recueil et d'analyse des observations</i>	79
6.1.1 Les observations recueillies	79
6.1.2 La méthode d'analyse	79
6.1.3 Les thèmes	79
6.2 <i>Les avis exprimés</i>	80
6.2.1 La répartition des observations par catégorie d'auteurs	80
6.2.2 La répartition des thèmes et des sujets d'observation par mode d'expression	81
6.3 <i>Le Procès Verbal de synthèse</i>	82
6.4 <i>Le Mémoire en réponse de la SGP</i>	82
CHAPITRE VII : ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	83
7.1 <i>Présentation générale</i>	85
7.2 Thème 1 : Tracé, profil en long, ouvrages et ouvrages annexes. Phasage	86
7.2.1 <i>Sujet 1: Le tracé en plan</i>	86
7.2.1.1 L'expression du public	86
7.2.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	86
7.2.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	86
7.2.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	89
7.2.2 <i>Sujet 2 : Le profil en long</i>	90
7.2.2.1 L'expression du public	90
7.2.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	90
7.2.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	91
7.2.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	94
7.2.3 <i>Sujet 3 : Les ouvrages annexes</i>	95
7.2.3.1 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	95
7.2.3.2 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	95
7.2.3.3 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	97
7.2.4 <i>Sujet 4 : Le phasage</i>	97
7.2.4.1 L'expression du public	97
7.2.4.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	99
7.2.4.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	99
7.2.4.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	101
7.2.5 <i>Les contre propositions de tracé</i>	101
7.2.5.1 L'expression du public	101

7.2.5.2 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	101
7.2.5.3 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	102
7.2.6 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème	102
7.3 Thème 2 : Gares et aménagement des abords des gares	103
7.3.1 <i>Sujet 1 : Le périmètre du projet</i>	103
7.3.1.1 L'expression du public	103
7.3.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	103
7.3.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	104
7.3.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	105
7.3.2 <i>Sujet 2 : La longueur des quais et des gares pour l'ensemble de la ligne 17 y compris le tronc commun</i>	106
7.3.2.1 L'expression du public	106
7.3.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	106
7.3.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	107
7.3.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	108
7.3.3 <i>Sujet 3 : Les contre-propositions</i>	108
7.3.3.1 L'expression du public	109
7.3.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	109
7.3.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du grand Paris	109
7.3.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	110
7.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème	110
7.4 Thème 3 : SMR, SMI, PCC	111
L'expression générale du public sur le thème	111
7.4.1 <i>Sujet 1 : Le projet d'aménagement et de développement du site</i>	113
7.4.1.1 L'expression du public	113
7.4.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	114
7.4.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	114
7.4.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	118
7.4.2 <i>Sujet 2 : La surface d'emprise nécessaire pour le SMR SMI PCC</i>	119
7.4.2.1 L'expression du public	120
7.4.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	120
7.4.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	120
7.4.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	124
7.4.3 <i>Sujet 3 : La prise en compte dans le projet de SMR, SMI, PCC des contraintes du site</i>	125
7.4.3.1 L'expression du public	125

7.4.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	125
7.4.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	126
7.4.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	127
7.4.4 Sujet 4 : Le planning d'étude, de procédures, de travaux et le respect de l'échéance 2023	127
7.4.4.1 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	127
7.4.4.2 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	128
7.4.4.3 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	129
7.4.5 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème	129
7.5 Thème 4 : Incidence du programme et du projet sur l'urbanisation, l'aménagement et le développement économique	131
7.5.1 Sujet 1 : Le développement des activités existantes	131
7.5.1.1 L'expression du public	131
7.5.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	134
7.5.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	137
7.5.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	138
7.5.2 Sujet 2 : La création de nouvelles zones d'activités	139
7.5.2.1 L'expression du public	139
7.5.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	140
7.5.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	143
7.5.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	143
7.5.3 Sujet 3 : Les effets du développement sur l'urbanisation	144
7.5.3.1 L'expression du public	144
7.5.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	145
7.5.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	146
7.5.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	147
7.5.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème	148
7.6 Thème 5 : Déplacements, transports, exploitation, fréquentation, sécurité et sûreté	150
7.6.1 Sujet 1 : La desserte du territoire : quel territoire et quelle desserte ?	151
7.6.1.1 L'expression du public	151
7.6.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	152
7.6.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	153
7.6.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	156
7.6.2 Sujet 2 : Les transports de rabattement	157
7.6.2.1 L'expression du public	157
7.6.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	160

7.6.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	163
7.6.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	169
7.6.3 Sujet 3 : Le tronc commun avec la ligne 16	172
7.6.3.1 L'expression du public	173
7.6.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	174
7.6.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	175
7.6.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	178
7.6.4 Sujet 4 : L'interconnexion avec la ligne H	178
7.6.4.1 L'expression du public	178
7.6.4.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	179
7.6.4.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	179
7.6.4.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	180
7.6.5 Sujet 5 : La prise en compte des projets potentiels sur le territoire d'influence du projet	180
7.6.5.1 Le barreau de Gonesse (lien RER B- RER D)	180
7.6.5.2 Le CDG Express	183
7.6.5.3 Le projet EuropaCity et l'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse	186
7.6.5.4 Le prolongement de la ligne 7 à l'aéroport du Bourget	190
7.6.6 Sujet 6 : L'évaluation de l'échéance de la saturation de la ligne 17	191
7.6.6.1 L'expression du public	191
7.6.6.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	192
7.6.6.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	192
7.6.6.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	199
7.6.7 Sujet 7 : La sécurité et la sûreté	199
7.6.7.1 L'expression du public	200
7.6.7.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	200
7.6.7.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	200
7.6.7.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	201
7.6.8 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème	201
7.7 Thème 6 : La concertation, la communication	203
7.7.1 Sujet 1 : La fragmentation des consultations et procédures	203
7.7.1.1 L'expression du public	203
7.7.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	205
7.7.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	207
7.7.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	208
7.7.2 Sujet 2 : La concertation spécifique avec la profession agricole	209
7.7.2.1 L'expression du public	209

7.7.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	209
7.7.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet. Les commentaires techniques de la Société du Grand Paris	210
7.7.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	212
7.7.3 <i>Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème</i>	212
7.8 Thème 7 : Coût, financement, impact foncier, tarification, évaluation socio-économique	214
7.8.1 <i>Sujet 1 : Les coûts</i>	214
7.8.1.1 L'expression du public	214
7.8.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête publique sur ce thème	216
7.8.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	217
7.8.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	221
7.8.2 <i>Sujet 2 : Le financement et la tarification</i>	221
7.8.2.1 L'expression du public	221
7.8.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête publique sur ce thème	222
7.8.2.3 : Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	224
7.8.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	239
7.8.3 <i>Sujet 3 L'évaluation socio-économique</i>	239
7.8.3.1 L'expression du public	239
7.8.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	240
7.8.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	241
7.8.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	242
7.8.4 <i>Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème</i>	244
7.9 Thème 8 : Réalisation des travaux	245
7.9.1 <i>Sujet 1: Les travaux</i>	245
7.9.1.1 L'expression du public	245
7.9.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	246
7.9.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	246
7.9.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	252
7.9.2 <i>Sujet 2: Les déblais</i>	254
7.9.2.1 L'expression du public	254
7.9.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	258
7.9.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	258
7.9.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	264
7.9.3 <i>Sujet 3: Les nuisances en phase travaux</i>	265
7.9.3.1 L'expression du public	265

7.9.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	266
7.9.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	267
7.9.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	277
7.9.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème	279
7.10 Thème 9 Impacts paysagers et environnementaux	280
7.10.1 <i>Sujet 1 : Les impacts paysagers</i>	280
7.10.1.1 L'expression du public	280
7.10.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	281
7.10.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	282
7.10.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	283
7.10.2 <i>Sujet 2 : L'appréciation de l'étude d'impact</i>	283
7.10.2.1 L'expression du public	283
7.10.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	285
7.10.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	285
7.10.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	288
7.10.3 <i>Sujet 3 : La consommation des terres agricoles et l'étalement urbain</i>	289
7.10.3.1 L'expression du public	289
7.10.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	290
7.10.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	290
7.10.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	292
7.10.4 <i>Sujet 4 : Le respect de la biodiversité et des espèces protégées</i>	293
7.10.4.1 L'expression du public	293
7.10.4.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	293
7.10.4.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	294
7.10.4.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	296
7.10.5 <i>Sujet 5 : Les impacts sur les eaux et sur les sols</i>	296
7.10.5.1 L'expression du public	296
7.10.5.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	296
7.10.5.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	297
7.10.5.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	302
7.10.6 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème	303
7.11 Thème 10: Documents d'urbanisme - Mise en compatibilité	305
7.11.1 <i>Sujet 1: Les emplacements réservés</i>	305
7.11.1.1 L'expression du public	305
7.11.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	306

7.11.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	307
7.11.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	308
7.11.2 <i>Sujet 2: L'intégration du projet dans les règlements</i>	308
7.11.2.1 L'expression du public	308
7.11.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet	309
7.11.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris	309
7.11.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet	310
7.11.3 <i>Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème</i>	311
7.12 Thème 1 : Avis favorables	312
7.13 Thème 12 : Avis défavorables	313
7.13.1 <i>Sujet 1 : Les avis défavorables sans contre propositions</i>	313
7.13.2 <i>Sujet 2 : Les avis défavorables avec contre propositions</i>	314
7.13.2.1 L'expression du public	314
7.13.2.2 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires techniques de la Société du Grand Paris	326
7.13.3 <i>Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème</i>	331
7.13 Commentaires de la commission d'enquête sur l'analyse des observations	337

Liste des sigles utilisés dans le rapport d'enquête

ADP	Aéroports de Paris (Paris Aéroport depuis le 14 avril 2016)
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
Ae	Autorité environnementale
AEP	Alimentation en eau potable
AEV	Agence des espaces verts
AGRESTE	« La statistique, l'évaluation et la prospective agricole » (site du ministère de l'agriculture)
ALUR	Accès au logement et un urbanisme rénové
ANRU	Agence nationale pour la rénovation urbaine
AOL	Autorité organisatrice du logement
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
ARD	Agence régionale de développement de Paris Ile-de-France
ARTED	Association régionale pour le traitement et l'élimination des déchets de chantier
AUT	Association des usagers de transports
AVAP	Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine
BRGM	Bureau de recherches géologiques et minières
CARPF	Communauté d'agglomération Roissy Pays de France
CAPEB	Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment
CD	Conseil départemental
CCIP	Chambre de commerce et d'industrie de Paris
CCIR	Chambre de commerce et d'industrie régionale
CCRANT	Commission de concertation régionale pour l'aménagement numérique
CDCEA	Commission départementale de consommation des espaces agricoles
CDEC	Commission départementale d'équipement commercial
CDG	Aéroport Charles De Gaulle (Roissy)
CDG Express	Ligne de chemin de fer reliant la gare de l'Est à Roissy CDG
CDT	Contrat de développement territorial
CERC	Cellule économique régionale de la construction
CERLOG	Centre d'échanges et de ressources sur la logistique
CESER	Conseil économique social et environnemental régional
CFE	Cotisation foncière des entreprises
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CGI	Commissaire Général à l'Investissement
CIN	Contrat d'intérêt national
CLIS	Commission locale d'information et de surveillance
CMA	Chambre des métiers et de l'artisanat
CODERST	Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques
CPER	Contrat de projet Etat-Région
CRIdF	Conseil régional d'Ile-de-France
CRMA	Chambre régionale des métiers et de l'artisanat
CUIS	Centre universitaire interdisciplinaire de la santé

DAC	Document d'aménagement commercial
DDT	Direction départementale des territoires
DRIAAF	Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, l'agriculture et la forêt
DRIEA	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement
DRIEE	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie
DUP	Déclaration d'utilité publique
EE	Evaluation environnementale
EGT	Enquête globale transport
ENS	Espace naturel sensible
ENSP	École nationale supérieure de paysage
EPA	Etablissement public à caractère administratif
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
EPF	Etablissement public foncier
EPT	Etablissement public territorial
FFB	Fédération française du bâtiment
FRTPT	Fédération régionale des travaux publics
GC	Grande couronne
GES	Gaz à effet de serre
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GIP	Groupement d'intérêt public
GPE	Grand Paris Express
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
IAU IDF	Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
IDFE	Ile-de-France Environnement
IIC	Inspection des installations classées
INRA	Institut national de la recherche agronomique
ISDD	Installation de stockage de déchets dangereux
ISDI	Installation de stockage de déchets inertes
ISDND	Installation de stockage des déchets non dangereux
LEMA	Loi sur l'eau et les milieux aquatiques
LGV	Ligne à grande vitesse
LMAP	Loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche
LME	Loi de modernisation de l'économie
MECDU	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
MEDEF	Mouvement des entreprises de France
MOS	Mode d'occupation du sol
OCEAN	Observatoire de la consommation des espaces agricoles et naturels
OIG	Organisation intergouvernementale
OIN	Opération d'intérêt national
OMS	Organisation mondiale de la santé
ORDIF	Observatoire régional des déchets d'Ile-de-France
PAEN	Périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains
PAPI	Programme d'actions de prévention contre les inondations

PCC	Poste de Commandement Centralisé (à Aulnay-sous-Bois)
PDIPR	Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée
PDUIF	Plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France
PEB	Plan d'exposition au bruit
PGRI	Plan de gestion des risques d'inondation
PIB	Produit intérieur brut
PIEX	Parc international d'expositions
PIG	Projet d'intérêt général
PLD	Plafond légal de densité
PLH	Plan local de l'habitat
PLU	Plan local d'urbanisme
PME	Petite et moyenne entreprise
PMI	Petite et moyenne industrie
PNP	Plan national de prévention des déchets
PNR	Parc naturel régional
PNU	Parc naturel urbain
PPC	Paris Petite Couronne
PPEANP	Périmètre de protection des espaces agricoles, naturels et périurbains
PPRN	Plan de prévention des risques naturels
PPRT	Plan de prévention des risques technologiques
PRAD	Plan régional de l'agriculture durable
PREDAS	Plan régional de d'élimination des déchets d'activités de soins
PREDD	Plan régional d'élimination des déchets dangereux
PREDEC	Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics
PREDIF	Plan régional d'élimination des déchets d'Ile-de-France
PREDMA	Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés
PRES	Pôle de recherche et d'enseignement supérieur
PRIF	Périmètre régional d'intervention foncière
PRMD	Plan d'action régional en faveur de la mobilité durable
PRS	Plan régional de la santé
PSA	Peugeot société anonyme
RER	Réseau express régional
RFF	Réseau ferré de France
RTRA	Réseau thématique de recherches avancées
SAFER	Société d'aménagement foncier et d'établissement rural
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SDRIF	Schéma directeur de la région d'Ile-de-France
SMI	Site de Maintenance des Infrastructures (à Aulnay-sous-Bois)
SMR	Site de Maintenance et de Remisage (à Aulnay-sous-Bois)
SGP	Société du Grand Paris
SRADDT	Schéma régional d'aménagement et de développement durable
SRCAE	Schéma régional climat air énergie

SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SRDEI	Stratégie de développement économique et de l'innovation
TPE	Très petite entreprise
TdG	ZAC du Triangle de Gonesse
TVB	Trame Verte et Bleue
UNED	Union nationale des exploitants du déchet
UNICEM	Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
ADP	Aéroport de Paris
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
Ae	Autorité environnementale
AEP	Alimentation en eau potable
AEV	Agence des espaces verts
AGRESTE	« La statistique, l'évaluation et la prospective agricole » (site du ministère de l'agriculture)
ALUR	Accès au logement et un urbanisme rénové
ANRU	Agence nationale pour la rénovation urbaine
AOL	Autorité organisatrice du logement
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
ARD	Agence régionale de développement de Paris Ile-de-France
ARTED	Association régionale pour le traitement et l'élimination des déchets de chantier
AUT	Association des usagers de transports
AVAP	Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine
BRGM	Bureau de recherches géologiques et minières
CAMV	Communauté d'agglomération du Mont Valérien
CAPEB	Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment
CAPS	Communauté d'agglomération du plateau de Saclay
CCIP	Chambre de commerce et d'industrie de Paris
CCIR	Chambre de commerce et d'industrie régionale
CCRANT	Commission de concertation régionale pour l'aménagement numérique du territoire
CDCEA	Commission départementale de consommation des espaces agricoles
CDEC	Commission départementale d'équipement commercial
CDG	Aéroport Charles De Gaulle (Roissy)
CDT	Contrat de développement territorial
CERC	Cellule économique régionale de la construction
CERLOG	Centre d'échanges et de ressources sur la logistique
CESER	Conseil économique social et environnemental régional
CESO	Centre Essonne Seine Orge
CFE	Cotisation foncière des entreprises
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CLIS	Commission locale d'information et de surveillance
CMA	Chambre des métiers et de l'artisanat
CODERST	Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques
CPER	Contrat de projet Etat-Région

CRIdF	Conseil régional d'Ile-de-France
CRMA	Chambre régionale des métiers et de l'artisanat
CUIS	Centre universitaire interdisciplinaire de la santé
DAC	Document d'aménagement commercial
DDT	Direction départementale des territoires
DRIAAF	Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, l'agriculture et la forêt
DRIEA	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement
DRIEE	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie
DUP	Déclaration d'utilité publique
EE	Evaluation environnementale
EGT	Enquête globale transport
ENS	Espace naturel sensible
ENSP	École nationale supérieure de paysage
EPA	Etablissement public à caractère administratif
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
EPF	Etablissement public foncier
FFB	Fédération française du bâtiment
F RTP	Fédération régionale des travaux publics
GC	Grande couronne
GES	Gaz à effet de serre
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GIP	Groupement d'intérêt public
GPE	Grand Paris express
GPSO	Communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
IAU IDF	Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
IDFE	Ile-de-France Environnement
IIC	Inspection des installations classées
INRA	Institut national de la recherche agronomique
ISDD	Installation de stockage de déchets dangereux
ISDI	Installation de stockage de déchets inertes
ISDND	Installation de stockage des déchets non dangereux
LEMA	Loi sur l'eau et les milieux aquatiques
LGV	Ligne à grande vitesse
LMAP	Loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche
LME	Loi de modernisation de l'économie
MEDEF	Mouvement des entreprises de France
MIN	Marché d'intérêt national
MOS	Mode d'occupation du sol
OCEAN	Observatoire de la consommation des espaces agricoles et naturels
OIG	Organisation intergouvernementale
OIN	Opération d'intérêt national
OMS	Organisation mondiale de la santé

Enquête publique préalable au projet de DUP de la Ligne 17 Nord du Grand Paris Express et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées

ORDIF	Observatoire régional des déchets d'Ile-de-France
PAEN	Périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains
PAPI	Programme d'actions de prévention contre les inondations
PDIPR	Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée
PDUIF	Plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France
PEB	Plan d'exposition au bruit
PGRI	Plan de gestion des risques d'inondation
PIB	Produit intérieur brut
PIG	Projet d'intérêt général
PLD	Plafond légal de densité
PLH	Plan local de l'habitat
PLU	Plan local d'urbanisme
PME	Petite et moyenne entreprise
PMI	Petite et moyenne industrie
PNP	Plan national de prévention des déchets
PNR	Parc naturel régional
PNU	Parc naturel urbain
PPC	Paris Petite Couronne
PPEANP	Périmètre de protection des espaces agricoles, naturels et périurbains
PPRN	Plan de prévention des risques naturels
PPRT	Plan de prévention des risques technologiques
PRAD	Plan régional de l'agriculture durable
PREDAS	Plan régional de d'élimination des déchets d'activités de soins
PREDD	Plan régional d'élimination des déchets dangereux
PREDEC	Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics
PREDIF	Plan régional d'élimination des déchets d'Ile-de-France
PREDMA	Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés
PRES	Pôle de recherche et d'enseignement supérieur
PRIF	Périmètre régional d'intervention foncière
PRMD	Plan d'action régional en faveur de la mobilité durable
PRS	Plan régional de la santé
RER	Réseau express régional
RFF	Réseau ferré de France
RTRA	Réseau thématique de recherches avancées
SAFER	Société d'aménagement foncier et d'établissement rural
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SDRIF	Schéma directeur de la région d'Ile-de-France
SGP	Société du Grand Paris
SRADDT	Schéma régional d'aménagement et de développement durable
SRCAE	Schéma régional climat air énergie
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SRDEI	Stratégie de développement économique et de l'innovation

TPE	Très petite entreprise
UNED	Union nationale des exploitants du déchet
UNICEM	Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Liste des annexes et des pièces jointes

Annexes

N°1	Procès verbal de synthèse des observations du 15 juin 2016
N°2	Grilles de dépouillement et d'analyse des observations recueillies
N°3	Mémoire en réponse de la Société du Grand Paris du 30 juin 2016

Liste des pièces jointes

Pièce 1	Ordonnance de M. le Vice-Président du Tribunal Administratif de Paris du 12 février 2016, désignant la commission d'enquête, chargée de conduire l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne 17 Nord du réseau de transport public du Grand Paris et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées
Pièce 2	Arrêté du Préfet de la région Ile-de-France en date du 30 mars 2016 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique du 25 avril au 31 mai 2016 inclus, préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne 17 Nord du réseau de transport public du Grand Paris et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées
Pièce 3	Première insertion dans les journaux de l'avis d'enquête
Pièce 4	Seconde insertion dans les journaux de l'avis d'enquête
Pièce 5	Exemplaire d'une des affiches annonçant l'enquête
Pièce 6	Recueil des contrôles d'affichage effectués par "Publilégal" au cours de l'enquête
Pièce 7	Recueil des certificats d'affichage concernant l'enquête
Pièce 8	Actions de communication en complément des publications réglementaires
Pièce 9	Exemplaire d'un des dépliants explicatifs sur le projet
Pièce 11	Copie réduite de panneaux explicatifs sur le projet
Pièce 12	Dossier d'information de l'enquête publique
Pièce 13	Copie d'extraits du site Internet dédié à l'enquête publique
Pièce 14	Recueil de l'ensemble des registres des lieux d'enquête concernant l'enquête
Pièce 15	Dossier de l'ensemble des documents concernant l'enquête mis en place dans les lieux d'enquête
Pièce 16	Compte rendu de la réunion publique d'information et d'échange du 10 mai 2016 à Gonesse
Pièce 17	Compte rendu de la réunion publique d'information et d'échange du 17 mai 2016 au Mesnil-Amelot

Pièce 18	Recueil de l'ensemble des courriers adressés au Président de la commission d'enquête concernant l'enquête
Pièce 19	Recueil de l'ensemble des documents concernant l'enquête relatifs au site internet dédié et au registre dématérialisé
Pièce 20	Lettre du 8 juillet 2016 du Président de la commission d'enquête à M .le Préfet de la région Ile-de-France présentant une demande motivée de délai complémentaire pour la remise du Rapport de la commission d'enquête en application de l'article R 123-19 du Code de l'environnement
Pièce 21	Lettre du 18 juillet 2016 de M .le Préfet de la région Ile-de-France au Président de la commission d'enquête en réponse à sa lettre du 8 juillet 2016 accordant un délai complémentaire à la commission d'enquête pour la remise de son Rapport.

CHAPITRE I : GENERALITES

NDLR :

Dans tout le présent document, la Société Aéroports de Paris est présentée sous l'appellation Aéroports de Paris (ADP) retenue dans tous les textes préalables à la présente enquête publique.

Il est rappelé que depuis le 14 avril 2016, la Société des Aéroports de Paris est dénommée Paris Aéroport.

1.1 Le projet du Grand Paris et le schéma d'ensemble du réseau de transport public

1.1.1 Le Grand Paris

Les démarches prospectives sur le devenir de l'Ile-de-France en tant que « région capitale » ont souligné la nécessité d'aborder de front les enjeux économiques, sociaux et urbanistiques. Dans ce contexte, la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris visait à agir sur trois priorités, conçues et articulées au sein d'une stratégie globale :

- le développement territorial, dans une logique d'aménagement concerté et partagé entre l'Etat et les collectivités locales ;
- le développement économique, avec le renforcement de l'attractivité et des potentiels de la région Ile-de-France ;
- l'amélioration et le renforcement du réseau de transport, pour mieux répondre aux besoins de déplacements à court et moyen terme.

Dans sa conception, le projet du Grand Paris s'appuie sur la création d'un nouveau réseau de transport en commun structurant au sein de la région Ile-de-France, dénommé « réseau de transport public du Grand Paris ». La loi du 3 juin 2010 en indique les principales caractéristiques et crée l'établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, maître d'ouvrage du projet : la Société du Grand Paris.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ambitionne de créer un nouveau réseau de métro automatique de grande capacité en rocade, reliant entre eux les principaux pôles de l'agglomération et Paris. Le projet présenté au public en 2010 comptait une quarantaine de gares, majoritairement en correspondance avec le réseau actuel, pour environ 155 km de lignes.

Le projet était conçu pour répondre aux objectifs suivants :

- améliorer le fonctionnement quotidien des transports de la région capitale ;
- dynamiser le développement économique de l'agglomération parisienne en mettant en relation les principaux pôles économiques qui la constituent ;
- limiter l'étalement urbain en favorisant la densification des logements et des emplois ainsi que la mixité fonctionnelle ;
- désenclaver les territoires en difficulté en améliorant leur accessibilité depuis et vers le reste de l'agglomération ;
- favoriser le report du mode de transport automobile vers les transports en commun, et ainsi contribuer à préserver l'environnement et à lutter contre les effets du changement climatique.

1.1.2 Le débat public

Le débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris a eu lieu entre octobre 2010 et janvier 2011. Conformément au IX de l'article 3 de la loi relative au Grand Paris, la procédure de débat public a été lancée conjointement à celle relative au projet Arc Express. Un important travail de coordination du déroulement des deux débats a été mis en place et mené par la commission nationale du débat public (CNDP). Cette harmonisation s'est notamment concrétisée à travers la synchronisation du calendrier des deux débats.

Les débats publics relatifs aux projets « Arc Express » et « Réseau de transport public du Grand Paris » ont mis en exergue le souci du public d'un projet commun de développement des réseaux de transport collectif en Ile-de-France.

Pour répondre à cette demande formulée pendant les débats publics, l'Etat et la Région ont conjointement rédigé un protocole relatif aux transports publics en Ile-de-France, présenté le 26 janvier 2011 sous forme de contribution commune aux deux débats publics relatifs à Arc Express et au réseau de transport public du Grand Paris, dans lequel ils s'accordaient en grande partie sur un projet convergent de réseau désormais intitulé « Grand Paris Express ». L'Etat et la Région Ile-de-France s'accordaient en particulier sur la desserte de Roissy par prolongement de l'arc Nord depuis Saint-Denis Pleyel. Les orientations du protocole d'accord Etat-Région ont guidé de manière significative les principes d'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

1.1.3 L'acte motivé

La Société du Grand Paris a exposé et justifié les modifications apportées au réseau de transport public du Grand Paris en tirant les conséquences du bilan du débat public dans un acte motivé approuvé à l'unanimité par son conseil de surveillance, en date du 26 mai 2011. Les éléments issus du débat public, tant dans le cadre des avis émis au titre du III de l'article 3 de la loi relative au Grand Paris, qu'au travers de l'ensemble des expressions recueillies lors du débat, ont globalement conforté les orientations du projet et confirmé son opportunité et sa pertinence.

Pour prendre en compte l'ensemble des avis exprimés dans le cadre du débat public, des modifications ou précisions ont été apportées à la configuration générale du réseau de métro à l'échelle régionale :

- suppression du tronc commun Pleyel-Roissy et limitation à Saint-Denis Pleyel du prolongement Nord de la ligne 14 ;
- constitution d'une ligne de rocade continue entre le sud et le nord des Hauts-de-Seine ;
- évolution des caractéristiques de la liaison Orly-Versailles, avec desserte par un métro automatique à capacité adaptée, susceptible d'évoluer avec les besoins de transport ;
- séquençage de la mise en œuvre de la liaison Orly-Versailles-Nanterre ;
- propositions de liaisons structurantes complémentaires à l'est et au nord-ouest de Paris.

Les choix de la Société du Grand Paris se sont fondés sur une analyse multicritère portant sur les paramètres suivants :

- enjeux en matière de déplacements (prévisions de trafic, effets de désaturation du réseau existant, opportunités de maillage) ;
- enjeux en matière d'apport économique, social et urbain (accompagnement de projets de développement ou d'aménagement) ;
- le cas échéant, caractéristiques d'insertion et niveau de complexité estimé des ouvrages.

En complément des choix des gares, le tracé du réseau de transport public du Grand Paris a évolué localement : notamment, le terminus de la liaison entre Le Bourget et Noisy-Champs (ligne rouge) a été déplacé de la gare « Le Bourget Aéroport » à la gare « Le Bourget RER » afin d'optimiser l'efficacité du réseau.

Le choix d'insertion des lignes a été précisé sur certains tronçons, avec notamment une hypothèse ouverte au stade du schéma d'ensemble, devant être approfondie dans le cadre d'études de faisabilité concernant une insertion aérienne partielle sur la branche nord de la ligne rouge (dans le secteur compris entre Le Bourget et Roissy) .

L'acte motivé a retenu un total de 57 gares sur le réseau de transport public du Grand Paris (lignes rouge, verte et bleue), soit une quinzaine de gares supplémentaires par rapport au projet soumis au débat public, comprenant cinq gares à titre conservatoire (telles que la gare Aéroport Charles de Gaulle T4) dont l'opportunité de réalisation de ces gares était à confirmer au regard des possibilités de développement complémentaires offertes par un projet d'aménagement urbain, ainsi que des capacités de financement disponibles pour le projet.

La délibération du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris du 26 mai 2011 adoptant l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris comprend les éléments suivants concernant le projet de la ligne 17 Nord .

« Le principe d'amélioration de l'accessibilité des grands pôles métropolitains, à la fois vecteurs de développement économique et bassins de vie, a été globalement approuvé. La réalisation de nouvelles liaisons structurantes à l'échelle régionale doit toutefois s'accompagner, à l'échelle locale, d'une desserte adaptée de l'ensemble des territoires traversés soit directement au travers des gares du métro automatique, soit via un réseau efficace de rabattement et de diffusion.

1.1.3.1 La configuration du réseau retenu

Les modifications apportées au projet originel conduisent à prendre en compte les liaisons suivantes dans le réseau de transport du Grand Paris : ...une liaison principalement en rocade desservant l'est de la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne, le Val-de-Marne, les Hauts-de-Seine, la Plaine Saint-Denis et les bassins de population et d'emplois s'étendant du Bourget à la plate-forme de Roissy (ligne rouge) .

De Saint-Denis Pleyel à la plateforme de Roissy : dans le projet présenté au débat public, cette section de ligne de 20 à 25 km comportait deux variantes, l'une concernant l'implantation de la gare du Parc des Expositions de Villepinte, l'autre relative à la desserte ou pas du secteur dit du « Triangle de Gonesse », dont la gare était identifiée comme optionnelle.

Dans le cadre du débat public, les réactions au projet présenté ont porté notamment sur les thèmes principaux suivants... :

- la demande d'une **confirmation de la gare « Triangle de Gonesse »**, exprimée par l'ensemble des acteurs du secteur: ce point figure notamment dans les avis exprimés par le Conseil général du Val-d'Oise et l'Atelier international du Grand Paris ;

- la **localisation de la gare « Parc des Expositions »**, par rapport aux deux variantes identifiées dans le dossier du maître d'ouvrage pour le débat public: en proximité de la gare existante du RER B, ou bien au nord-est de cette dernière (implantation dite « Villepinte-Tremblay ») ;
- la demande de création d'une gare supplémentaire dans le secteur de la plate-forme de Roissy :
- La proposition portée par Aéroports de Paris consiste à créer une **gare desservant le secteur de Roissy-pôle et le futur terminal T4 de l'aéroport**, en complément de la gare prévue au terminal T2, en connexion avec le TGV ;
- La demande de création d'une **gare supplémentaire au Mesnil-Amelot** (Seine-et-Marne), servant de terminus à la ligne rouge (ancienne ligne verte) au-delà de la gare prévue dans l'enceinte de la plateforme aéroportuaire, fait quant à elle partie des propositions apparaissant dans les avis exprimés par le Conseil général de Seine-et-Marne et l'Atelier international du Grand Paris, ainsi que par les collectivités territoriales directement concernées.

La gare Triangle de Gonesse

La desserte d'une gare « Triangle de Gonesse » était présentée à titre optionnel dans le projet soumis au débat public. Cette gare, en lien direct avec les projets de reconversion et de développement du site, constituerait l'un des points d'accès privilégiés du Val-d'Oise au réseau de métro automatique du Grand Paris.

Enjeux en matière de déplacements: une gare au cœur du Triangle de Gonesse ... s'inscrirait notamment en complémentarité avec le futur « barreau de Gonesse » reliant les RER B et D, ainsi qu'avec le projet de TCSP Bezons – Villepinte, desservant le sud du Val-d'Oise.

Apport économique, social et urbain: le Triangle de Gonesse comprend 800 hectares de terres agricoles, dont environ 250 pourraient progressivement être ouverts à l'urbanisation. Compte tenu de sa localisation dans la zone de bruit des aéroports de Roissy et du Bourget, le secteur peut uniquement faire l'objet d'un développement en matière d'activités. Le projet d'aménagement porté par les collectivités et l'EPA Plaine de France pourrait créer à terme jusqu'à 40 000 emplois par la construction d'immobilier d'entreprise destiné à des activités tertiaires à forte valeur ajoutée.

La mutation de ce territoire lui permettra de constituer un lien entre les communes situées à l'ouest du Triangle (notamment Gonesse, Sarcelles et Villiers-le-Bel) et le bassin d'emplois et d'activités de l'axe Roissy-Villepinte – Le Bourget. La réalisation d'une gare du métro du Grand Paris jouerait un rôle d'entraînement supplémentaire, en renforçant considérablement l'accessibilité aux bassins d'emplois de l'ensemble de la métropole.

Caractéristiques d'insertion: le site n'est à l'heure actuelle pas urbanisé, de sorte que la gare pourrait être intégrée dans la conception du projet d'aménagement dès l'origine, dans une logique de programmation d'ensemble du territoire. Au-delà de la nécessaire

cohérence à assurer entre les objectifs de développement et le projet de transport, il n'existe donc pas de contraintes préexistantes pouvant s'appliquer à la réalisation des infrastructures du métro automatique en tant que telles.

Le passage de la ligne par le Triangle de Gonesse conduirait en revanche à un tracé plus long d'environ un kilomètre par rapport à un tracé direct entre Le Bourget et le Parc des Expositions Paris-Nord Villepinte. Toutefois, la gare « Triangle de Gonesse » et une partie du tracé pourraient faire l'objet d'une insertion aérienne de type viaduc dans ce secteur.

- Au vu de ces éléments, **la réalisation d'une gare « Triangle de Gonesse » est retenue.**

La localisation de la gare « Parc des Expositions »

Dans le cadre du débat public, la question de la localisation de la gare prévue dans le secteur du Parc international des Expositions Paris-Nord Villepinte a principalement été portée par les acteurs consulaires et économiques. Ces derniers se sont majoritairement prononcés en faveur d'une implantation à proximité de la gare existante du RER B, dans une logique de desserte au plus près du Parc des Expositions ainsi que de la zone d'emplois de Paris-Nord II; ce scénario correspond au tracé de référence présenté par la Société du Grand Paris lors du débat public.

Enjeux en matière de déplacements: la gare prévue dans le secteur Paris-Nord Villepinte possède un statut particulier, dans la mesure où, au-delà de sa fonction de desserte du bassin d'emplois, elle jouera également un rôle majeur dans l'accès au Parc des Expositions durant les périodes de salons et de congrès.

La localisation de la gare par rapport aux principaux sites du secteur, en tenant compte des perspectives de développement, constitue donc un critère déterminant pour que celle-ci soit pleinement efficace et puisse notamment compléter la desserte assurée par le RER B.

De ce point de vue, une gare du métro du Grand Paris implantée à proximité de la gare existante du RER apparaît plus pertinente qu'une gare implantée au nord-est du site actuel: l'extension programmée du Parc des Expositions conservera en effet le principe d'un cœur géographique du parc orienté vers l'ouest. La desserte de la zone d'activités Paris-Nord II, située à l'ouest du faisceau du RER B, ne peut par ailleurs être assurée qu'avec une gare proche de la gare actuelle.

Apport économique, social et urbain: compte tenu de son environnement (prédominance de l'activité tertiaire, proximité de la zone de bruit de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle), la gare prévue s'inscrirait principalement en soutien à des projets de développement économique. Les opérations prévues à ce jour sont localisées de part et d'autre du faisceau du RER B : densification de Paris-Nord II à l'ouest, extension du Parc des Expositions et développement de la zone « Sud CDG » à l'est.

Une implantation de gare proche de la gare actuelle du RER B permettrait de desservir les deux premiers secteurs, tandis que la variante d'implantation « Villepinte-Tremblay » permettrait de desservir les deux derniers.

Caractéristiques d'insertion: dans le projet présenté au débat public, une opportunité d'insertion aérienne de type viaduc avait été identifiée sur cette section de ligne, qui dessert un secteur où l'habitat est minoritaire. Dans cette perspective, la gare desservant la zone d'activités pourrait également être réalisée avec une infrastructure aérienne : une localisation proche de la RD 40 apparaîtrait la plus favorable à cette hypothèse. L'implantation «Villepinte-Tremblay» est directement compatible avec une telle insertion; l'implantation alternative nécessite en revanche de réaliser la gare du métro automatique au nord de la gare du RER B plutôt qu'en correspondance directe.

- Les études de faisabilité à venir devront définir la position exacte de la gare du métro automatique, avec l'objectif premier de desservir au plus près la zone d'activités Paris-Nord II et le Parc international des Expositions, tout en privilégiant, autant que possible, une insertion aérienne des infrastructures.

Les gares supplémentaires dans le secteur de Roissy

Dans le secteur de Roissy, les deux propositions de gares supplémentaires formulées lors du débat public répondent à des objectifs distincts :

- La réalisation d'une gare « Aéroport Charles de Gaulle – T4 » permettrait d'assurer la desserte directe du futur terminal, mais aussi celle des emplois, actuels et futurs, du secteur Roissypôle. Elle serait intégrée, au sein de la plate-forme aéroportuaire, à un deuxième pôle de transport, associant également le RER B, la desserte interne de l'aéroport CDG Val et la gare routière ;
- La proposition de création d'une gare au Mesnil-Amelot s'inscrit dans une double logique d'accessibilité régionale et de développement territorial. Pour la partie nord de la Seine-et-Marne, mais aussi les départements du Val-d'Oise et de l'Oise, une gare au Mesnil-Amelot permettrait de faciliter l'accès à la plate-forme de Roissy et, au-delà, à l'ensemble des territoires desservis par le réseau de métro du Grand Paris; cet objectif est cependant conditionné à la mise en œuvre de dispositifs favorisant l'intermodalité entre le réseau routier et le métro automatique. En complément, la création de liaisons directes avec les grands pôles régionaux d'enseignement, d'emploi, de commerce ou de loisirs offrirait par ailleurs des perspectives économiques nouvelles aux territoires situés à l'est de l'aéroport.

Enjeux en matière de déplacements

Une gare «Aéroport Charles de Gaulle-T4» bénéficierait aux futurs utilisateurs du nouveau terminal ainsi qu'aux employés de l'aéroport. Réalisée en combinaison avec la gare «Aéroport Charles de Gaulle-T2», elle faciliterait les déplacements entre les différents pôles de la plate-forme aéroportuaire, en complément des dessertes déjà assurées par le RER B et CDG Val. En offrant un accès direct au terminal ainsi qu'à sa zone d'emplois, elle contribuerait à favoriser l'usage des transports en commun pour les déplacements à destination ou au départ de l'aéroport.

Une gare au Mesnil-Amelot, conçue en lien avec un parc relais correctement dimensionné et des mesures favorisant le rabattement en voiture particulière, y compris depuis le réseau routier magistral, pourrait constituer une incitation forte au report route/transports en commun. Localement, l'ensemble gare/parc relais contribuerait à la désaturation des voiries internes et de contournement de la plateforme aéroportuaire.

Une évolution des modalités de gestion et de tarification des parkings de la zone serait toutefois essentielle au bon fonctionnement de la gare en tant que complément modal à l'usage de la voiture particulière.

Apport économique, social et urbain : La gare «Aéroport Charles de Gaulle-T4» accompagnerait directement le développement de la plate- forme de Roissy, confortant ainsi la dimension d'équipement d'intérêt national de l'aéroport.

La gare « Le Mesnil-Amelot » permettrait de désenclaver une région voisine de la plate- forme aéroportuaire mais qui ne bénéficie pas pleinement de ses équipements et de ses bassins d'emplois, faute de transports adaptés. La gare pourrait ainsi constituer une porte d'entrée pour le développement en Seine-et-Marne du «Grand Roissy », dans les cantons de Dammartin-en-Goële, Mitry-Mory ou Claye-Souilly.

Dans cette perspective, le territoire présente un potentiel foncier important, sous réserve de mutation de terrains aujourd'hui à dominante agricole. Ce potentiel reste toutefois à convertir en programmes et projets d'aménagement, la plupart des projets de développement en cours se situant plutôt au sud ou à l'ouest de l'aéroport.

Caractéristiques d'insertion

La réalisation de la gare «Aéroport Charles de Gaulle-T4 » comme de la gare «Le Mesnil-Amelot» conduirait à reporter le terminus de la ligne rouge et à allonger son tracé d'environ un kilomètre pour une gare desservant le terminal T4, d'environ 2,5 à 3 km pour une gare au Mesnil-Amelot.

Des études de faisabilité complémentaires devront déterminer si les deux implantations sont ou non exclusives l'une de l'autre, l'une étant située au nord-ouest du terminal T2, l'autre au nord-est.

- **Au vu de ces éléments, la section de ligne comprise entre la plate-forme de Roissy et Le Mesnil-Amelot est retenue dans le schéma d'ensemble. Sa réalisation sera engagée dans un second temps, au-delà de la période conduisant à la mise en œuvre de la ligne rouge jusqu'à Roissy.**
- **Par ailleurs, les études de faisabilité à venir prendront en compte la possibilité de réalisation, à titre conservatoire, d'une gare « Aéroport Charles de Gaulle – T4 ».**

Etant donné le statut spécifique de cette deuxième gare affectée à la desserte de la plate- forme aéroportuaire, sa réalisation est directement conditionnée au financement des ouvrages nécessaires par Aéroports de Paris.

1.1.3.2 Le tracé et l'implantation des gares du Bourget Aéroport au Mesnil-Amelot

L'hypothèse d'une insertion aérienne partielle de l'infrastructure entre Le Bourget et Roissy, proposée au débat public, reste ouverte et sera approfondie dans le cadre des études de faisabilité du projet.

La gare «Le Bourget Aéroport », située sur les communes de Dugny et du Blanc-Mesnil, assure la desserte directe de l'aéroport d'affaires et de ses fonctions supports, ainsi que du musée de l'air et de l'espace et du Parc des Expositions Paris-Le Bourget, améliorant ainsi l'accessibilité de la zone aéroportuaire et accompagnant son dynamisme. Elle constitue également un point d'ancrage structurant pour les quartiers d'habitation situés à l'est de l'axe RN 2/RD 317.

Depuis cette gare, le tracé dessert le territoire dit du « Triangle de Gonesse », dans le Val-d'Oise. La gare est située au cœur du Triangle, à proximité du boulevard intercommunal du Parisis. La gare est en correspondance avec le futur «barreau de Gonesse» connectant RER D et RER B, ainsi qu'avec le futur TCSP Bezons – Villepinte.

La gare «Triangle de Gonesse» du métro du Grand Paris sera réalisée en lien avec les opérations d'urbanisation projetées sur ce secteur, qui doivent conférer une fonction métropolitaine au corridor aéroportuaire via l'implantation d'activités et d'équipements structurants. Elle a vocation à constituer un élément indispensable du projet de développement d'un parc d'activités techno-tertiaires sur 250 hectares, intégrant le projet « EuropaCity » dédié aux loisirs, à la culture et aux commerces.

La ligne rouge dessert ensuite le Parc international des Expositions Paris-Nord Villepinte, en correspondance avec la gare existante du RER B et avec le futur TCSP Bezons–Villepinte. La gare «Parc des Expositions» doit accompagner le développement et la réorganisation de ce site, pour conforter et développer la position de Paris dans l'accueil de salons et de grands événements internationaux. Cette gare a également vocation à participer au développement d'un nouveau parc d'activités international (opération « Sud CDG») et à la densification de la zone d'activités Paris-Nord II.

Depuis la gare « Parc des Expositions », la ligne rejoint une gare située au cœur du pôle de transport du terminal T2 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, apportant une desserte de qualité aux passagers aériens ainsi qu'aux différents secteurs d'emplois environnants. La gare « Aéroport Charles de Gaulle T2 » constitue une porte d'entrée du réseau du Grand Paris. Elle est notamment en correspondance directe avec la gare TGV et la desserte interne de l'aéroport (CDG Val).

Une deuxième gare pourrait être créée un peu plus au nord de la plate-forme, au sein du futur terminal T4, qui doit porter la capacité de l'aéroport à 100 millions de voyageurs par an. Cette gare permettrait de répondre aux besoins de transport générés par la croissance des emplois sur le site, en accompagnement de l'augmentation du trafic passager et du développement des activités tertiaires, notamment dans la zone « Roissypôle» (construction d'hôtels, de bureaux, de commerces et de services). Etant

donné le statut spécifique de cette deuxième gare affectée à la desserte de la plateforme aéroportuaire, sa réalisation est directement conditionnée au financement des ouvrages nécessaire par Aéroports de Paris.

Au-delà de la plateforme, la ligne rouge se poursuit jusqu'à une gare terminus située sur la commune du Mesnil-Amelot. Cette gare sera fréquentée à la fois par les salariés et les habitants des communes qui constituent la couronne nord-est de l'aéroport et par les voyageurs en rabattement sur le métro du Grand Paris depuis les transports en commun de surface ou la voiture particulière.

Pour être pleinement efficace, un tel schéma de déplacement nécessite la poursuite du bouclage de l'A 104 au nord et à l'est de l'aéroport, ainsi que l'organisation d'une intermodalité efficace, avec la réalisation d'un parc relais de capacité adaptée et la mise en œuvre de mesures visant à favoriser le rabattement depuis le réseau routier magistral.

La réalisation de la section de ligne comprise entre la plateforme aéroportuaire et Le Mesnil-Amelot sera engagée dans un second temps, au-delà de la période conduisant à la mise en œuvre de la ligne rouge jusqu'à Roissy.

Caractéristiques d'insertion. Depuis la gare «Le Bourget Aéroport» et jusqu'à l'entrée sous l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle, une portion importante de tracé peut être envisagée avec une insertion en aérien (tranchée ouverte ou viaduc) le long de la RD 317 jusqu'au Triangle de Gonesse, puis en suivant le boulevard intercommunal du Parisis l'A 104, la RD 40 ou les emprises du RER B, et enfin au sein de la ZAC Sud CDG ».

1.1.4 Le décret du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, tel que défini dans l'acte motivé adopté par la Société du Grand Paris le 26 mai 2011, a été approuvé par décret en Conseil d'État le 24 août 2011. Il constitue un document de référence pour les études menées depuis lors en vue de préciser la faisabilité et les hypothèses de conception des ouvrages à réaliser.

Le schéma d'ensemble se présente ainsi.



Le programme du réseau compte environ 205 km de lignes nouvelles, dont :

- environ 165 km pour le réseau de transport public du Grand Paris (lignes rouge, bleue, verte) ;
- environ 40 km pour le réseau complémentaire structurant (ligne orange).

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

- présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;
- décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau ;
- favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique, et les bassins de vie ;
- faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, Le Bourget et Roissy - Charles de Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;
- contribuer à préserver l'environnement et à répondre notamment aux enjeux de lutte contre le changement climatique, d'efficacité énergétique et de prise en compte du fonctionnement des écosystèmes, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

1.1.5 Le nouveau Grand Paris

En 2012, en perspective du lancement de la phase opérationnelle du projet, le Gouvernement a souhaité préciser le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du Grand Paris Express.

Le 1^{er} septembre 2012, une mission a ainsi été confiée à M. Pascal Auzannet, visant à évaluer les coûts du projet et à élaborer des propositions pour un calendrier de réalisation à la fois techniquement réaliste et finançable.

Les conclusions de cette mission ont été présentées le 13 décembre 2012. Des travaux complémentaires conduits à la suite ont permis d'établir des orientations et d'arrêter des décisions partagées sur la définition des projets (relevant à la fois du Grand Paris Express ainsi que de la modernisation et de l'extension du réseau existant), leur calendrier, leur financement et leur mise en œuvre.

Ces orientations ont été présentées le 6 mars 2013 par le Premier ministre sous l'appellation « Le Nouveau Grand Paris ». Ce projet global réaffirme les enjeux relatifs au réseau de transport en commun francilien actuel, en mettant l'accent sur les objectifs d'amélioration à court terme du service offert et sur les opérations de modernisation et d'extension du

réseau existant prévues au Plan de mobilisation pour les transports. En ce qui concerne le réseau Grand Paris Express, les orientations retenues visent à définir un projet optimisé et performant, consistant notamment à adapter la capacité de transport envisagée sur certains tronçons aux besoins de mobilité et aux trafics prévisionnels attendus. La traduction de ces orientations en termes de schéma d'exploitation prévisionnel et de dimensionnement de l'offre de transport conduit à définir, à partir du réseau de transport public du Grand Paris et du réseau complémentaire structurant, trois ensembles de projets constitutifs du Grand Paris Express :

- une liaison de rocade, la ligne 15, regroupant les tronçons les plus chargés des lignes rouge et orange et assurant tout particulièrement la désaturation des réseaux de transport en commun en cœur d'agglomération ;
- des métros automatiques à capacité adaptée pour la desserte des territoires en
- développement, concernant les tronçons nord-est et est de la ligne rouge (les lignes 16 et 17 entre Saint-Denis Pleyel, Noisy-Champs et Le Mesnil-Amelot) ainsi que la ligne verte (ligne 18) entre Orly et Versailles ;
- des prolongements de lignes de métro existantes lorsque cela apparaît pertinent tant fonctionnellement que du point de vue de la rapidité de mise en oeuvre: sont concernés le prolongement de la ligne 14 au nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel et au sud jusqu'à Orly (soit la ligne bleue du schéma d'ensemble), ainsi que le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs via Rosny Bois-Perrier (qui reprend l'un des tronçons constitutifs de la ligne orange, la prise en compte de cette option ayant été confirmée à l'occasion de l'approbation par le conseil du STIF en décembre 2013 du bilan de la concertation réalisée sur la ligne orange).

En matière de calendrier, le « Nouveau Grand Paris » présente un échéancier de mise en service progressive et continue des différents projets relevant à la fois du Plan de mobilisation pour les transports et du programme Grand Paris Express, depuis 2013 jusqu'à l'horizon 2030.

Dans le cadre du « Nouveau Grand Paris », le Gouvernement a réaffirmé la réalisation du Grand Paris Express dans son intégralité. La réalisation des cinq gares retenues à titre conservatoire dans le schéma d'ensemble a également été confirmée.

Le Gouvernement a par ailleurs demandé à la Société du Grand Paris d'étudier l'incidence sur le coût d'investissement global du projet des principes d'optimisation du réseau définis à cette occasion, permettant de conforter le modèle de financement et le calendrier prévisionnel de réalisation de l'opération, tout en étant compatibles avec le schéma d'ensemble approuvé en 2011.

Des études complémentaires pilotées par la Société du Grand Paris ont été menées en ce sens, à partir de mi-2013, sur les tronçons concernés : elles se sont inscrites dans le prolongement des études et des concertations précédemment réalisées, en particulier celles ayant conduit à déterminer les implantations des gares, et ont intégré les orientations du Gouvernement sur la configuration du Grand Paris Express. Cette phase d'études a permis de définir précisément les choix de dimensionnement des infrastructures et des systèmes sur les différentes sections constitutives des lignes sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris ; elle a également servi à élaborer le présent dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique.

Le réseau en configuration Nouveau Grand Paris correspond à l'illustration ci après.



La réalisation du réseau Grand Paris Express constitue Le Programme qui comprend plusieurs tronçons dont les périmètres correspondent à des segments du futur réseau cohérents en termes de fonctionnalités et d'organisation des travaux : la ligne 15 (reprenant des parties de la ligne rouge et de la ligne orange), la ligne 16 (reprenant une partie de la ligne rouge), la ligne 17 (reprenant une partie de la ligne rouge), la ligne 18 (ligne verte) et les extensions de lignes existantes : prolongement de la ligne 11 (reprenant une partie de la ligne orange et réalisé sous maîtrise d'ouvrage conjointe RATP/ STIF), prolongements de la ligne 14 (ligne bleue).

Compte tenu de l'ampleur du programme et de son étendue géographique, le réseau Grand Paris Express a été décomposé, pour sa mise en œuvre opérationnelle, en plusieurs tronçons correspondant à des sections de lignes fonctionnelles et cohérentes. Le programme est donc décomposé en projets qui font l'objet de procédures d'études, de consultation, de concertation et d'enquêtes publiques séparées et échelonnées dans le temps.

1.3 Le projet de Ligne 17 Nord

Le présent projet est la liaison en métro automatique entre les gares Le Bourget RER (non comprise) et Le Mesnil-Amelot. Ce tronçon de la ligne rouge correspond à la partie nord de la ligne 17.

La concertation préalable à l'enquête publique sur ce projet a été organisée du 20 novembre au 20 décembre 2014 sous l'égide du garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), M. Roger Silhol.

1.4 L'objet de l'enquête publique

Conformément à l'article 4 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les projets d'infrastructure qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris doivent être déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat. Les enquêtes publiques doivent être ouvertes dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret approuvant le schéma d'ensemble..

L'enquête publique a pour objet « *d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.* » (Art. L. 123-1 du code de l'environnement). L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête est le préfet de la région Ile-de-France conformément à l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

La présente enquête publique concerne ainsi l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison en métro automatique entre les gares Le Bourget RER (non incluse) et Le Mesnil-Amelot.

Elle a donc pour objet la déclaration d'utilité publique de l'ensemble des travaux à réaliser en vue de la construction et de l'exploitation du projet, dans le but de permettre les expropriations nécessaires à l'obtention de la maîtrise foncière des terrains traversés par le tracé, les sites de maintenance, les gares et les autres ouvrages du projet .

Lorsque la réalisation des travaux, ouvrages et installations tels que ceux du projet de la Ligne Rouge 17 Nord est incompatible avec les prescriptions d'un POS ou d'un PLU approuvé, la levée de l'incompatibilité est effectuée conformément aux dispositions prévues par les articles L. 123-16 et R. 123-23 du code de l'urbanisme.

Le projet soumis à la présente enquête publique ne nécessite pas de mettre en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou le schéma directeur de la région Ile-de-

France (SDRIF). Seuls, les textes concernant les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou plans d'occupation des sols (POS) sont donc mentionnés et, si l'utilité publique de ce projet est prononcée, elle emportera modification des POS et PLU des 8 communes suivantes nécessitant une mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme :

- Aulnay-sous-Bois ;
- Le Blanc-Mesnil ;
- Dugny ;
- Tremblay-en-France ;
- Villepinte ;
- Bonneuil-en-France ;
- Gonesse ;
- Le Mesnil-Amelot.

En conséquence, la présente enquête publique porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de ces 8 communes.

1.5 Le contexte du projet

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

Le projet s'inscrit dans le périmètre de quatre contrats de développement territorial :

- Le Pôle d'excellence aéronautique ;
- Val de France, Gonesse, Bonneuil-en-France ;
- Cœur Economique Roissy Terres-de-France ;
- Est Seine-Saint-Denis.

Dans le cadre de la Métropole du Grand Paris, l'EPT 7 dénommé « Paris Terres d'Envol » est irrigué par la ligne 17 Nord. Près de 346 000 habitants résident sur un territoire de 78,1 km² comprenant 8 communes : Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Drancy, Dugny, Sevran, Tremblay-en-France et Villepinte.

La Communauté d'agglomération « Roissy-Pays de France » comprenant 42 communes situées dans le nord-est du Val-d'Oise et le nord de la Seine-et-Marne représentant 346 000 habitants sur 342 km² créée au 1^{er} janvier 2016 est également concernée par ce projet d'infrastructure.

Le projet du GPE ligne 17 Nord concerne plus ou moins directement 692 000 habitants et un territoire d'environ 420 km².

Ce territoire Nord-est francilien, souvent identifié au Grand Roissy, présente une très grande diversité d'occupation : le corridor aéroportuaire et les zones protégées par les PEB, des grandes « plaques » de zones d'activités, des grandes infrastructures radiales cloisonnant l'espace, des tissus urbains très divers (zones pavillonnaires et grands ensembles) relativement peu denses et assez enclavées, quelques massifs forestiers et des terres de grandes cultures.

Il comprend des communes parmi les plus défavorisées de la région, avec un taux de chômage important et des difficultés d'accès aux emplois des zones aéroportuaires.

La spécificité de la plateforme aéroportuaire de Roissy CDG est l'importance de la proportion d'emplois aux horaires décalés.

1.6 Le contexte de l'enquête publique

1.6.1 La ZAC du Triangle de Gonesse

Au cœur du territoire de la Plaine de France, sur l'axe Paris-Roissy, entre les aéroports de Paris-Le Bourget et de Paris-Charles de Gaulle, l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) Plaine de France porte la création d'une ZAC de 299 hectares. Sur l'axe Paris-Roissy, en bordure de l'A1, à 20 minutes de Paris et 10 minutes de Roissy, le Triangle de Gonesse représente une opportunité locale, régionale et nationale de développement économique et urbain. Son urbanisation partielle, est conditionnée à sa desserte par un transport public lourd, par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Elle ne peut donc être réalisée que si le projet de la ligne 17 Nord est déclaré d'utilité publique. Le conseil d'administration composé d'élus du territoire et de représentants de l'Etat, vient d'approuver le 28 juin 2016 le dossier de création de la ZAC du Triangle de Gonesse, quartier d'affaires international.

Ce projet de ZAC est composé comme suit :

- D'un quartier international d'affaires : 140 ha ;
- Du projet EuropaCity : 80 ha, dont 10 ha de parcs urbains ;
- D'espaces paysagers : 60 ha hors espaces paysagers EuropaCity ;
- D'une lisière agricole : 11 ha ;
- De voiries extérieures au projet : 8 ha.

Il prévoit plusieurs dizaines de milliers d'emplois, dont 11 500 pour le seul programme EuropaCity.

1.6.2 Le projet EuropaCity et le débat public

Sur une emprise de 80 hectares, au cœur du Triangle de Gonesse, le projet EuropaCity propose un alliage de fonctions culturelles, commerciales, hôtelières et de loisirs à l'échelle d'un quartier pour un coût estimé à 3,1 milliards d'euros financés sur fonds privés, dont 2,6 milliards à la charge du maître d'ouvrage.

Ce projet, qui est porté par Alliages & Territoires, filiale d'Immochan, branche immobilière du Groupe Auchan, est localisé sur la commune de Gonesse, dans le Val-d'Oise, au cœur du territoire du Grand-Roissy. Il s'inscrit dans la dynamique du Grand Paris et s'intègre à l'opération publique d'aménagement du Triangle de Gonesse, portée par l'EPA de la Plaine de France.

La Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie le 13 septembre 2013 par Alliages & Territoires (SAS créée par Immochan) du projet EuropaCity, équipement culturel, commercial, événementiel, de loisirs, touristique et hôtelier, à Gonesse dans le département du Val-d'Oise.

Le 2 octobre 2013 (décision publiée au JORF le 18 octobre 2013), elle a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet et d'en confier l'animation à une commission particulière. Cette décision a été motivée par la CNDP :

- considérant que ce projet, par son ampleur (3,1 milliards d'euros, 700 000 m² de surface de construction relative à de multiples activités, notamment sportives, culturelles et de loisirs), par sa vaste zone d'attractivité dépassant les limites de l'Ile de France (31 millions de visiteurs par an), par son inscription dans le projet du « Grand Paris », revêt un caractère d'intérêt national,
- considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants,
- considérant que les impacts sur l'environnement, les zones agricoles et l'aménagement du territoire sont significatifs.

La CNDP a approuvé le calendrier du débat, du 15 mars au 30 juin 2016, le 2 décembre 2015 et ses modalités lors de sa séance du 6 janvier 2016.

Par une décision du 20 juin 2016, la CNDP a prolongé le débat jusqu'au 13 juillet 2016, afin que la CPDP puisse examiner des expertises produites en fin de débat.

La présente enquête publique du projet de la ligne 17 Nord a donc eu lieu pendant ce débat public.

Du 15 mars, date officielle d'ouverture du débat public, jusqu'au 30 juin 2016, plusieurs temps d'information et d'expression ont été proposés au public pour prendre connaissance du projet présenté par le maître d'ouvrage et débattre sur le projet :

- 5 réunions publiques générales,
- 11 rencontres thématiques (commerces, emploi et formation, enjeux économiques directs et indirects, accès au site et enjeux de circulation, environnement, dimension territoriale,...),
- le bus du débat,
- au moins deux rendez-vous débat numérique,
- une visite du site du projet.

Ce débat a été très suivi avec la participation d'un public très divers, et affluence variable suivant les lieux et les thématiques. Sur l'ensemble des rencontres et des réunions, il a été constaté qu'il y avait plus de 1 000 participants aux réunions publiques générales et environ 700 à 730 participants aux ateliers. Le débat a donc largement mobilisé : toutes rencontres présentiels confondues, environ 2 000 personnes ont participé à ce débat. En raison de l'intervention d'une cinquantaine d'experts nécessités par la technicité et les nombreuses thématiques du débat, le temps de parole identifié à l'aide des verbatim des réunions générales et des conférences-débat se répartit en moyenne comme suit :

- 40 à 50 % pour le maître d'ouvrage et ses experts, la Commission particulière du débat public et ses experts, ou encore les services de l'Etat ;
- 50 à 60 % pour le public, y compris les experts qui les représentaient.

Le temps de parole du public dans le cadre des ateliers était nettement plus élevé, puisqu'il a représenté au moins 70 % du temps total.

1.6.3 Autres éléments de contexte

La candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2024 susceptible de concerner ce territoire et le projet de la ligne 17 Nord pour leur desserte .

Le projet d'Exposition Universelle en 2025.

CHAPITRE II: PRESENTATION du PROJET, de L'ETUDE D'IMPACT, et de la MISE EN COMPATIBILITE des DOCUMENTS d'URBANISME

2.1 Présentation du projet

De Saint-Denis-Pleyel au Mesnil-Amelot, la ligne 17 dans son intégralité parcourt environ 26 km et comprend 9 gares. De la gare Saint-Denis-Pleyel à la gare du Bourget-RER, la ligne 17 présente un tronç commun avec la ligne 16 reliant Saint-Denis-Pleyel à Noisy-Champs ; l'enquête publique concernant ce tronçon qui s'est tenue du 13 octobre 2014 au 24 novembre 2014, a déjà couvert les travaux de réalisation de ce tronç commun entre Saint-Denis-Pleyel et Le Bourget RER, gare incluse.

Le projet comprenant la ligne 16, la ligne 17 Sud et le prolongement nord de la ligne 14 a été déclaré d'utilité publique par le décret 2015-1791 du 28 décembre 2015.

2.1.1 Les caractéristiques générales du projet

Le projet représente un linéaire d'environ 20 km de ligne nouvelle dont 6 km en aérien et comprend 6 gares, dont 3 sont en correspondance avec des lignes structurantes de transport en commun existantes ou en projet : Triangle de Gonesse, Parc des Expositions, Aéroport Charles de Gaulle T2. La gare Le Bourget RER ne fait pas partie du périmètre du projet. Du Triangle de Gonesse au Parc des Expositions, la ligne 17 nord longe l'emprise réservée au projet du Barreau de Gonesse desservant également ces deux gares.

La vitesse commerciale sur ce tronçon est supérieure à 60 km/h ; cela correspond à un temps de parcours inférieur à 20 mn entre les gares Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot. Le tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot sera exploité avec le matériel roulant qui circulera sur l'ensemble de la ligne 17 : trains à roulement fer, d'au moins 2,80 m de large et d'une longueur d'environ 54 m, avec une capacité de 500 places par train.

A la réalisation du tracé et des nouvelles gares s'ajoute celle des ouvrages annexes nécessaires au bon fonctionnement de la ligne.

Le projet présenté à l'enquête publique comprend également un site de maintenance commun aux deux lignes 16 et 17, ainsi que les raccordements à ces lignes. Ce site de maintenance, implanté majoritairement sur le territoire de la commune d'Aulnay-sous-Bois, ainsi que sur celui de la commune de Gonesse, doit servir à l'exploitation des lignes 16 et 17, au remisage et à la maintenance du parc de matériel roulant des deux lignes, ainsi qu'à la maintenance de leurs infrastructures. Sur ce site sera également implanté le poste de commandement centralisé (PCC) de ces lignes.

Le projet dessert les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne ; dix communes sont concernées directement par la réalisation de ce projet : Aulnay-sous-Bois, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Tremblay-en-France, Villepinte, Bonneuil-en France, Gonesse, Le Mesnil-Amelot, Mauregard.

2.1.2 Les objectifs du projet

La déclinaison des objectifs du réseau Grand Paris Express conduit aux objectifs suivants assignés à la ligne 17 Nord:

- Soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique, et les bassins de vie ;
- Faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;
- Favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- Présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue ;
- Décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération ;
- Contribuer à préserver l'environnement et à répondre notamment aux enjeux de lutte contre le changement climatique, d'efficacité énergétique et de prise en compte du fonctionnement des écosystèmes.

2.1.3 Les objectifs territoriaux

Le tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot répond à plusieurs enjeux en matière de déplacements, d'aménagement des territoires et de développement économique.

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

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

La gare « Le Bourget Aéroport » assurera la desserte directe de l'aéroport d'affaires et de ses fonctions supports, ainsi que du Musée de l'air et de l'espace ainsi que le Parc des Expositions Paris-Le Bourget.

La gare « Triangle de Gonesse » située dans le Val-d'Oise, sera réalisée en lien direct avec des opérations d'urbanisation projetées sur ce secteur, dans le cadre de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du même nom. Le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse à l'interface du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis a pour objectif de renforcer les liens entre les communes et communautés de communes adjacentes et d'assurer une large répartition des richesses qui seront créées dans le corridor aéroportuaire. Le projet d'aménagement porté par les collectivités et l'établissement public d'aménagement Plaine de France devrait créer à terme jusqu'à 40 000 emplois sur 250 hectares destinés à des activités tertiaires à forte valeur ajoutée. Le projet Europa-City dédié aux loisirs à la culture et aux commerces situé sur cette ZAC pourrait accueillir 3 millions de visiteurs par an.

La gare « Parc des Expositions » de la ligne 17 doit accompagner le développement et la réorganisation du Parc International des Expositions de Paris Nord Villepinte, pour conforter

et développer la position de Paris dans l'accueil de salons et grands événements internationaux. Cette gare a également vocation à participer au développement d'un nouveau parc d'activités international (ZAC AéroliansParis sur la commune de Tremblay-en-France) et à la densification de la zone d'activités Paris Nord 2.

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

En complément, la gare « Aéroport Charles de Gaulle T4 » desservira le futur terminal T4 de l'aéroport, ainsi que les emplois actuels et futurs associés, elle accompagnera directement le développement des activités tertiaires de la plateforme de Roissy, confortant ainsi la dimension d'équipement d'intérêt général national de l'aéroport.

La gare terminus « Le Mesnil-Amelot » s'inscrit dans une double logique d'accessibilité régionale et de développement territorial, notamment pour la partie nord de la Seine-et-Marne, mais aussi les départements du Val-d'Oise et de l'Oise, la gare du Mesnil-Amelot permettra de faciliter à la plateforme de Roissy et, au-delà, à l'ensemble des territoires desservis par le réseau Grand Paris Express.

2.1.3.2 L'amélioration de la desserte des plateformes aéroportuaires

La liaison efficace de Paris et de son agglomération aux aéroports internationaux est un des enjeux majeurs du projet du Grand Paris. Le tronçon ligne 17 Nord permettra de connecter les deux aéroports ainsi que leurs bassins d'emplois, aux liaisons offertes par les autres lignes du Grand Paris Express que, plus généralement par le réseau de transport en commun en correspondance. Le projet facilitera les déplacements en transports en commun depuis et vers les plateformes aéroportuaires, non seulement sur le corridor desservi, mais aussi sur une part importante de la région, en bénéficiant du maillage supplémentaire et des liaisons de roades nouvelles du Grand Paris Express.

L'aéroport du Bourget bénéficiera d'une desserte directe par un mode de transport en commun structurant, qui n'existe pas, grâce à la gare « Le Bourget Aéroport ».

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

En complément la future gare « Aéroport Charles de Gaulle Terminal T4 » desservira le futur terminal T4 de l'aéroport, ainsi que les emplois actuels et futurs associés.

2.2 L'échéancier du projet

Le tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot (« Ligne 17 Nord » / Ligne Rouge) qui doit être mis en service en deux temps, à l'horizon 2024 jusqu'au terminal 2 de l'aéroport Charles de Gaulle, puis à l'horizon 2030 jusqu'au Mesnil-Amelot, constitue l'un des projets d'infrastructures mettant en œuvre le réseau Grand Paris Express.

2.3 L'étude d'impact

Le code de l'environnement précise dans son article L.122-1 que « les projets de travaux d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact .

Ces projets sont soumis à l'étude d'impact en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. »

La nomenclature de l'annexe de l'article R.122-2 du Code de l'environnement modifié par le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011, définit les catégories d'aménagement, d'ouvrage et de travaux automatiquement soumis à étude d'impact ou relevant d'un examen au cas par cas.

Ainsi, en application de l'article R.122-2 du Code de l'environnement et de son annexe, le projet de la ligne 17 Nord est soumis d'office à étude d'impact. En effet, il relève des rubriques suivantes :

- Rubrique n°8 « Transports guidés de personnes » : Tramways, métros aériens et souterrains, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement au transport des personnes : soumission automatiquement à étude d'impact ;
- Rubrique n°7 « ouvrages d'art » :
 - o Pont d'une longueur supérieure à 100 mètres : soumission automatique à étude d'impact ;
 - o Tunnel et tranchées couvertes d'une longueur supérieure à 300 mètres : soumission automatique à étude d'impact ;
- Rubrique n°5 « infrastructures ferroviaires » :
 - o Voies ferroviaires de plus de 500 mètres : soumission à étude d'impact au cas par cas ;
 - o Création de gares de voyageurs : soumission automatique à étude d'impact ;
- Selon les gares, rubrique n°36 « Travaux ou constructions soumis à permis de construire, sur le territoire d'une commune dotée, à la date du dépôt de la demande, d'un PLU ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu ou d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale » :
 - o Travaux ou constructions, réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés : soumission automatique à étude d'impact ;
 - o Travaux ou constructions, réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 10 000 mètres carrés et inférieure à 40 000 mètres carrés : soumission à étude d'impact au cas par cas.
- Pour le site de maintenance : Rubrique n°1 « Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) » : Installations soumises à autorisation : soumission automatique à étude d'impact.

Par ailleurs, la Ligne 17 Nord fait l'objet d'un dossier d'enquête publique, dit « dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique » (dossier DUP) au sens des articles L1, L 110-1 et L 121-1 à L 121-5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Ce

dernier permet entre autres au Maître d'Ouvrage de s'assurer de la maîtrise foncière nécessaire à la réalisation des différents ouvrages du projet ; au titre de ce même code, chaque dossier d'enquête publique doit comprendre l'étude d'impact du projet.

2.4 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Conformément aux articles L.123-14 et L.123-14-2 du Code de l'urbanisme, lorsque les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ou d'un Etablissement Public de Coopération Intercommunal (EPCI) concerné ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

L'obligation d'inscrire la faisabilité réglementaire d'une Déclaration d'Utilité Publique dans leur document d'urbanisme s'impose à toutes les communes ou EPCI concernés dès lors qu'ils sont dotés d'un tel document et qu'une procédure de mise en compatibilité a été menée.

Au vu des textes, compte tenu de la nature du projet, la procédure de mise en compatibilité est organisée par le préfet de la Région Ile-de-France.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris faisant l'objet du présent dossier. Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.

Plus précisément, elle concerne :

- La section courante de l'infrastructure mettant en liaison les gares et desservant le site de maintenance :
 - En souterrain : les tunnels de 10 m de diamètre environ ;
 - En surface : les sections en aérien ou en viaduc, d'une emprise au sol de 10 m de large environ et d'une hauteur pouvant aller jusqu'à une quinzaine de mètres pour les viaducs.
- Les emprises des gares :
 - Les gares souterraines dont les dimensions sont fonction du trafic prévu et de profondeur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services ;
 - Les émergences des gares : il s'agit des bâtiments voyageurs, permettant de concentrer les flux et l'accueil des voyageurs, d'assurer l'accès aux quais, d'accueillir des commerces liés au réseau de transport public du GPE ainsi que des locaux techniques et de services.
- Les ouvrages techniques annexes tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, les voies souterraines des garage et de retournement des trains, les voies souterraines des gares terminus, les postes de redressement, les sous-stations électriques, etc.

- Les installations permettant l'exploitation du réseau de transport public du Grand Paris : les sites de maintenance et de remisage pour le matériel roulant (SMR) et les sites de maintenance des infrastructures (SMI) qui peuvent être en partie classés au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les voies d'accès aux ouvrages et équipements, etc.

Le tracé du réseau de transport public du grand Paris, sur le tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot traverse 10 communes toutes dotées d'un POS ou d'un PLU. Huit d'entre elles nécessitent une mise en compatibilité :

- Commune du Blanc-Mesnil ;
- Commune de Dugny ;
- Commune de Bonneuil-en-France ;
- Commune de Gonesse ;
- Commune d'Aulnay-sous-Bois ;
- Commune de Villepinte ;
- Commune de Tremblay-en-France
- Commune de Le Mesnil-Amelot.

CHAPITRE III : AVIS SUR LE PROJET ET SUR L’EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

3.1 Avis de l'autorité environnementale (Ae)

3.1.1 Synthèse de l'Avis

L'autorité environnementale compétente, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD), a rendu son avis délibéré le 2 décembre 2015. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le Maître d'Ouvrage et la prise en compte de l'environnement du projet.

Il y recense les principaux enjeux environnementaux suivants :

- l'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse2 et l'incitation à une urbanisation diffuse au nord de l'aéroport de Roissy, consommatrices d'espaces naturels et agricoles, ces urbanisations étant conditionnées par le SDRIF à l'autorisation d'un mode "lourd" de transport en commun. Ces développements urbains pourraient en outre avoir des impacts indirects importants vis-à-vis de tous les enjeux (environnement, santé, mobilité...);
- la perturbation de l'écoulement des eaux souterraines, temporaire comme permanente, et son incidence sur les milieux naturels, notamment sur les plans d'eau du site Natura 2000 "Sites de Seine-Saint-Denis" ;
- le traitement, le transport exclusivement sur route et le stockage provisoire et définitif de 4,8 t de déblais, dont 30 % pourraient être potentiellement pollués ;
- le passage en souterrain peu profond sous des zones urbanisées (décompression des sols et risque de fissuration des bâtiments pendant les travaux, vibrations en exploitation) ;
- le bruit, d'une part en phase chantier et d'autre part en phase exploitation, dans un secteur déjà fortement exposé aux bruits routiers et aériens ;
- le paysage, l'écoulement des eaux de ruissellement et la préservation des rares continuités écologiques, pour les parties aériennes du tracé.

Une part importante des impacts environnementaux et socio-économiques du projet dépendra très étroitement de la réalisation du projet urbain du Triangle de Gonesse. Le phasage de réalisation de ces deux projets peut en outre être un enjeu environnemental fort.

La création du terminal T4 de l'aéroport de Roissy, couplé avec celui d'une nouvelle gare prévue dans le dossier, engendrera également le développement des trafics aériens et leurs impacts.

Le dossier d'enquête publique est présenté sur la base d'études provisoires, à préciser ultérieurement. Selon l'Ae, pour plusieurs enjeux, les effets négatifs indirects du projet pourraient être significativement supérieurs à ses effets directs, en particulier par l'accroissement des populations sur des secteurs d'ores et déjà exposés au bruit et à des pollutions diverses. L'Ae recommande de reprendre et compléter l'étude d'impact sur la plupart des thématiques pour permettre d'évaluer la bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans l'évaluation générale de l'utilité publique du projet, à la lumière des impacts directs, indirects et des impacts cumules avec les autres projets connus .

3.1.2 Analyse de l'étude d'impact

L'Ae recommande principalement :

- de traiter, dans l'ensemble du dossier, les impacts de l'urbanisation du Triangle de Gonesse comme des effets indirects du projet de ligne, quelle que soit l'issue du débat public concernant le projet EuropaCity, éventuellement sous la forme de scénarios, en précisant ceux de ses aménagements appartenant au même programme de travaux ;
- de produire une analyse de variantes pour les gares du Bourget, du Triangle de Gonesse et pour le tracé de la ligne entre les deux gares, ainsi que les raisons environnementales ayant conduit au choix retenu ;
- pour le site de maintenance et de remisage, de préciser l'emprise sur les terrains PSA dont dépend l'impact du projet et d'évaluer sa compatibilité au regard des autres projets connus ou annoncés ;
- de mieux identifier l'impact respectif de la première partie, jusqu'à Roissy, et celui du prolongement au Mesnil-Amelot, en relation notamment avec l'objectif de lutte contre l'étalement urbain et la disparition des terres agricoles ;
- d'appliquer une méthodologie plus rigoureuse pour la définition de l'état initial du projet (bruit aérien ajouté au bruit terrestre, prise en compte des aménagements engagés...) et pour l'analyse de ses impacts, compte tenu de ses effets indirects ;
- de mieux caractériser la pollution des déblais (volume, nature et degré de pollution), afin de justifier les mesures permettant de les traiter dans des délais compatibles avec ceux du projet et préciser l'impact correspondant (traitement, stockage provisoire et définitif, coût) ;
- de justifier l'absence d'atteinte d'éventuels pompages aux sites Natura 2000, notamment en complétant l'étude piézométrique et précisant les mesures prévues lors de la construction des parties souterraines du tracé ;
- de préciser, après en avoir justifié la nécessité, les modalités de rabattement vers les gares par les différents modes de transports (voiries, gares routières, parc de stationnement, dessertes bus, circulations douces) nécessaires au fonctionnement de la ligne, et d'inclure ces aménagements dans l'étude d'impact et l'évaluation socio-économique.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans son avis détaillé.

3.2 Compléments présentés par la Société du Grand Paris suite à l'avis de l'autorité environnementale (pièce J 9 du dossier d'enquête)

La Société du Grand Paris rappelle le processus de concertation mis en œuvre pour éviter les impacts, la réalisation des études d'impact au niveau des études d'infrastructures préliminaires, et l'actualisation des études d'impact à venir. Elle répond partiellement aux principales remarques et recommandations de l'Ae en justifiant son appréciation des enjeux environnementaux et en précisant l'étude d'impact, notamment sur les points suivants :

- Les caractéristiques du projet ;
- La définition de l'état initial ;
- Le projet et le programme de travaux ;

- La cohérence de l'étude d'impact avec les CDT ;
- L'analyse des variantes ;
- Le site de maintenance ;
- Les différentes thématiques de l'étude d'impact.

3.3 Avis du STIF

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) approuve le dossier d'enquête par délibération du 7 octobre 2015 (n°2015 / 515) (pièce J6 - 6p) avec les 4 réserves suivantes :

- sur la capacité du système 16/17 de répondre à long terme à la demande de trafic ;
- sur la méthode retenue pour établir l'évaluation socio-économique du projet de ligne 17 Nord ;
- sur les coûts de réalisation du projet ligne 17 Nord ;
- sur le calendrier de réalisation du projet ligne 17 Nord.

Il demande également que le projet qui sera déclaré d'utilité publique intègre différents éléments listés dans ses articles 2 à 8 et concernant notamment :

- l'exploitation et la maintenance de la ligne,
- la sécurité,
- les interconnexions ferroviaires,
- les travaux,
- l'intermodalité,
- l'exploitation et la maintenance,
- les gares,
- les coûts d'exploitation du projet.

3.4 Réponses de la Société du Grand Paris à l'avis du STIF (pièce J 7 du dossier d'enquête)

Le Directoire de la SGP a répondu aux réserves et aux demandes du STIF sur son évaluation de la capacité et la garantie de la robustesse de l'exploitation des deux lignes 16 et 17 notamment sur leur tronc commun, sur le choix du site de maintenance et ses caractéristiques, sur la sécurité, sur les interconnexions ferroviaires, sur l'incidence des travaux de la ligne 17 sur l'exploitation de la ligne 16, sur le trafic et l'évaluation socio économique, et sur l'intermodalité. Par ailleurs, la Société du Grand Paris liste les points qui seront précisés dans le cadre des études ultérieures.

3.5 Avis du CGI et rapport de contre expertise relatives à l'évaluation socio-économique

Le Commissaire Général à l'Investissement (CGI) a rendu son avis le 17 décembre 2015 (2015 - n°36), accompagné d'un Rapport de contre-expertise indépendante qu'elle a fait réaliser conformément à l'article de la loi de programmation des finances publiques du 31 décembre 2012 instaurant l'obligation d'évaluation socio-économique des projets d'investissement (sans seuil) et sa contre-expertise indépendante et préalable au-delà d'un certain niveau de financement public.

Synthèse de l'avis du CGI :

Après le rappel du contexte et de l'historique du programme du Grand Paris Express (GPE), il présente le projet soumis à enquête publique et faisant l'objet de la contre-expertise.

Il conclut que "si le programme complet est bien évalué et réalisé comme prévu, le tronçon étudié représente 7,5 % des investissements du GPE et fournira à terme 5% des avantages attendus du programme complet."

Il rappelle les éléments d'évaluation socio-économique transmis et les compléments qui ont dû être apportés au dossier initial.

Il précise notamment que le projet soumis au débat public présentait une variante comportant un tracé direct entre la gare "Le Bourget Aéroport" et la gare "Parc des Expositions", sans la desserte du Triangle de Gonesse.

Il rappelle ensuite la contre-expertise établie en 7 semaines par 5 experts, MM. Claude Abraham, Claude Bozon, Aurélien Croq, Jacques Pavaux et Pierre Rimattei, à partir des documents de la SGP, des réponses apportées à leurs questions et d'un certain nombre d'entretiens.

Le rapport de contre-expertise d'évaluation socio-économique a constitué une base pour éclairer le CGI qui liste les **principales forces et faiblesses du projet**.

Au-delà de son rôle de desserte, les principales **forces du projet** sont :

- une contribution à l'aménagement du nord parisien en tant que :
 - o facteur de développement du transport aérien en reliant Paris aux aéroports du Bourget et de Roissy Charles de Gaulle,
 - o facteur de développement économique pour desservir des zones d'activités existantes et crucial pour celles en projet, notamment celle du triangle de Gonesse ;
- un impact social en contribuant à l'accès à l'emploi de populations défavorisées.

Les principales **faiblesses du projet** portent sur :

- un risque de sous-capacité du tronc commun des lignes 16 et 17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER à prendre au sérieux. Ce risque serait encore aggravé si le CDG Express ne se réalise pas ;
- une rentabilité socio-économique très sensible à :
 - o aux prévisions de trafics induits par des projets commerciaux dont la probabilité de réalisation est encore incertaine,
 - o à l'hypothèse de densification des logements et des activités économiques sur le tracé de la ligne.

Au final l'avis du CGI est favorable avec les 5 recommandations suivantes :

- Approfondir au plus vite la réflexion sur les problèmes de pointe de trafic sur la section commune aux lignes 16 et 17, et anticiper les mesures correctrices (longueur des quais pour autoriser un allongement des rames, régime d'exploitation du tronc commun...) si le risque de sous-capacité est avéré ;
- Préciser les impacts indirects du projet en termes d'étalement urbain et de disparition des espaces naturels (y compris agricoles) comme préconisé dans l'avis de l'Autorité environnementale :

- La pièce H du dossier d'enquête public portant sur l'évaluation socio-économique doit être auto-suffisante et économique,
- Les conséquences de la nouvelle tarification des transports en Ile de France doivent être évaluées au plus vite.
- La mise en place au plus vite d'un observatoire des coûts des projets en cours de réalisation afin d'améliorer leur estimation.

CHAPITRE IV: ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

4.1 La désignation de la commission d'enquête

Par décision du 12 février 2016, N° E1600004/75, Monsieur le Vice-président du Tribunal Administratif de Paris a désigné une commission d'enquête chargée de procéder à une enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique concernant le projet de liaison en métro automatique entre les gares « Le Bourget RER » (93) (gare non-incluse) et « Le Mesnil-Amelot » (77) constituant le tronçon nord de la ligne rouge (ligne 17) du réseau de transport public du Grand Paris.

4.2 La mise en place de la commission

Cette commission a été composée comme suit.

Le Président de la commission :

- Monsieur François NAU, Ingénieur général des Ponts et chaussées (E.R),

Les membres titulaires :

- Monsieur Jean CULDAUT, Architecte urbaniste DPLG,
- Madame Annie LE FEUVRE, Juriste (E.R),
- Monsieur Marc ALLART, Directeur général (E.R),
- Monsieur Alain LEGOUHY, Formateur géomètre topographe (E.R)

En cas d'empêchement de Monsieur François NAU, la présidence de la commission devait être assurée par Monsieur Jean CULDAUT, membre titulaire de la commission.

Les membres suppléants :

- Monsieur Jean-Charles KOLSKY, Ancien responsable de projet (E.R)
- Madame Jacqueline TCHATALIAN, Agent instructeur du droit des sols (E.R)

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci devait être remplacé par le premier des membres suppléants.

4.3 La préparation de l'enquête

4.3.1 La réunion d'organisation de l'enquête

L'organisation de l'enquête a fait l'objet d'une réunion à la Préfecture de Région, le 8 mars 2016 en présence de :

- Mesdames Nathalie Carrier-Schrumpf et Marie-Noëlle Massieux, DRIEA UT 75,
- Mesdames Marjorie Lhomme et Julie Saubrebelle, Société du Grand Paris,
- Monsieur Mathias Postel, Publilégal,
- Madame Alexandra Merlot, Etat d'Esprit
- du Président et des membres de la commission d'enquête.

Au cours de cette réunion, ont été précisées les modalités de l'enquête publique : dates et durée de l'enquête, la publicité, les permanences et réunions publiques, la mise en place d'un site dédié à l'enquête publique accueillant un registre électronique pour recueillir les observations.

4.3.2 La réunion de présentation du projet

Une présentation du projet à la commission d'enquête a été faite le 5 avril 2016 par la Société du Grand Paris. Un dossier de cette présentation a été remis à chacun des membres de la commission d'enquête.

Cette réunion a permis de découvrir l'ensemble des documents pressentis pour constituer le dossier officiel d'enquête avec des explications approfondies et des réponses aux questions posées par la commission d'enquête ou qu'elle avait préparées à partir de ses premières investigations et des premiers documents du dossier reçus fin février (pièces D et G3)

4.3.3 La visite des sites concernés par le projet

Une visite de la totalité du tronçon prévu de la ligne 17 a été organisée à la suite de la présentation du projet, le 5 avril 2016.

La commission a ainsi pu appréhender de façon concrète le projet, dans son parcours, la localisation des gares et ouvrages annexes, l'implantation projetée du site de maintenance ainsi que l'insertion du projet dans son environnement.

4.3.4 Les réunions de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est réunie à 4 reprises : les 11 mai, 9 juin, 7 juillet et 25 juillet 2016 .

4.3.5 Les contacts préalables

La commission d'enquête a estimé nécessaire de prendre contact avec les collectivités, les établissements publics, les entreprises et les principaux acteurs du territoire concernés par le projet pour améliorer sa connaissance de ce territoire, de ses enjeux, des documents de planification et d'urbanisme, et des sites de réalisation du projet. Ces contacts ont aussi permis d'approfondir certains aspects du projet et de recueillir des avis sur le projet et ses incidences, les attentes vis-à-vis de l'enquête, notamment des dispositifs de publicité et de communication prévus pour faire connaître l'enquête et inciter le public à s'exprimer durant l'enquête.

La commission d'enquête a ainsi rencontré :

- L'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) Plaine de France,
- La SIPAC, Parc des expositions de Villepinte,
- Aéroports de Paris, Secrétariat Général,
- Paris Nord 2,
- La commission particulière du débat public EuropaCity,
- Le Conseil départemental du Val-d'Oise (CD 95),
- L'autorité environnementale du CGEDD,
- Le Conseil départemental de Seine- Saint-Denis (CD 93),
- Aéroports de Paris (ADP) , Délégation de l'aménagement et des programmes,
- L'Etablissement Public Territorial n°7 « Paris Terre d'Envol »,
- La Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) ,
- Le Commissariat général à l'investissement (CGI),
- ADP – Aéroport du Bourget,

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF),
- M. Capo Carnellas, Sénateur Maire du Bourget et la Société Publique Locale Le Bourget ,
- Le Ministère de l'écologie, SETEC et SNCF Réseau pour le projet CDG Express,
- La Chambre Interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France,
- Monsieur Beschizza, maire d'Aulnay-sous-Bois,
- Monsieur Blazy, Député maire de Gonesse,
- L'Union des Maires du Val-d'Oise,
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de région Paris Ile-de-France (CCIP),
- Monsieur Doll, maire d'Arnouville-lès-Gonesse et Vice-Président Transports de la
- La Communauté d'agglomération Roissy Pays de France,
- L'Etablissement public d'aménagement EPA Marne.

4.3.6 Les contacts avec la Société du Grand Paris

La commission d'enquête a par ailleurs rencontré Monsieur Philippe Yvin, Président du Directoire et, à plusieurs reprises, les personnes de la Société du Grand Paris en charge du projet de la ligne 17 pour échanger sur le projet, obtenir des explications complémentaires, notamment techniques, ou des réponses à ses interrogations.

4.3.7 La participation aux réunions publiques du débat public EuropaCity

La commission d'enquête a participé à la réunion d'ouverture du débat le 17 mars à Gonesse, à l'atelier transports le 19 mai à Garges–les Gonesse, à l'atelier environnement-dimension territoriale le 25 mai à Gonesse, et à l'atelier accessibilité du site le 31 mai à Villiers-le-Bel.

4.4 L'arrêté d'organisation de l'enquête du 30 mars 2016

4.4.1 Le siège de l'enquête

Le siège de l'enquête a été fixé à la préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris (Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement – Unité territoriale de Paris – Service utilité publique et équilibres territoriaux – Pôle urbanisme d'utilité publique) situé 5 rue Leblanc 75911 Paris cedex 15.

4.4.2 Les lieux d'enquête

L'enquête a été ouverte aux lieux suivants, conformément à l'arrêté d'organisation de l'enquête du 30 mars 2016 , les 3 Préfectures concernées et les 10 communes traversées par le projet (Aulnay-sous-Bois, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Gonesse, Tremblay-en-France, Villepinte, Le Mesnil-Amelot, Mauregard) :

- Préfecture de la Région d'Ile-de-France, Préfecture de Paris
Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) Unité territoriale de Paris – Service utilité publique et équilibres territoriaux – Pôle urbanisme d'utilité publique
5, rue Leblanc 75911 Paris Cedex 15,
- Préfecture du Val-d'Oise
Direction Départementale des Territoires (DDT) –

- service urbanisme et aménagement durable – mission immobilier foncier et procédures,
5 avenue Bernard Hirsch 95010 Cergy Pontoise Cedex,
- Préfecture de Seine-Saint-Denis
Direction du développement durable et des collectivités locales (DDDCL)
bureau de l'urbanisme et des affaires foncières
1, Esplanade Jean-Moulin 93007 Bobigny,
 - Préfecture de Seine-et-Marne
Direction de la coordination des services de l'Etat –Pôle de pilotage des procédures d'utilité publiques (bâtiment B)
12 rue des Saints Pères 77000 Melun
 - Mairie de Bonneuil-en-France -Service de l'Urbanisme
15 rue de Gonesse 95500 Bonneuil-en-France,
 - Mairie de Gonesse – Service de l'Urbanisme
66 rue de Paris 95500 Gonesse,
 - Mairie d'Aulnay-sous-Bois – Centre administratif
16 Boulevard Félix Faure 93600 Aulnay-sous-Bois
 - Mairie de Dugny – Service de l'Urbanisme
1 rue de la Résistance 93440 Dugny
 - Mairie du Blanc-Mesnil – Service de l'Urbanisme
Place Gabriel Péri 93150 Le Blanc-Mesnil
 - Mairie du Bourget- Service de l'Urbanisme
65 avenue de la Division Leclerc, 93350 Le Bourget
 - Mairie de Tremblay-en-France – Service de l'Urbanisme
18 Boulevard de l'Hôtel de Ville 93290 Tremblay-en-France
 - Mairie de Villepinte – Service de l'Urbanisme
Place de l'Hôtel de Villepinte 93420 Villepinte
 - Mairie du Mesnil-Amelot – Service de l'Urbanisme
Rue de Claye 77990 Le Mesnil-Amelot
 - Mairie de Mauregard – Service de l'Urbanisme
12 rue de la Grande Allée 77990 Mauregard

4.5 Le dossier d'enquête

4.5.1 La composition du dossier d'enquête

Le dossier mis à la disposition du public, sous forme de deux blocs composés de 5 tiroirs chacun, comprenait 10 rubriques indiquées de A à J, pour un total cumulé de 2920 pages, en format A3 pour la plus grande partie.

Les pièces de ce dossier d'enquête sont les suivantes :

Pièce **A** – Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives

Pièce **B** – Plan de situation

Pièce **C** – Présentation du programme

Pièce **D** – Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages importants

Pièce **E** – Plan général des travaux

Pièce **F** – Appréciation sommaire des dépenses

Pièce G – Etude d’impact**G1 – Etat initial****G2 – Présentation du projet, des impacts et des mesures d’accompagnement****G3 - Résumé non technique****G4.1 - Annexe****G4.2 - Annexe : Schéma directeur d’évacuation des déblais****G4.3 - Annexe : Etude des effets sur l’urbanisation****Pièce H – Evaluation socio-économique****Pièce I – Mise en compatibilité des documents d’urbanisme****I.1.1 - Plan Local d’Urbanisme de la ville du Blanc-Mesnil****I.1.2 - Plan Local d’Urbanisme de la ville de Dugny****I.1.3 - Plan Local d’Urbanisme de la ville de Bonneuil-en-France****I.1.4 - Plan Local d’Urbanisme de la ville de Gonesse****I.1.5 - Plan Local d’Urbanisme de la ville d’Aulnay-sous-Bois****I.1.6 - Plan Local d’Urbanisme révisé de la ville d’Aulnay-sous-Bois****I.1.7 - Plan Local d’Urbanisme de la ville de Villepinte****I.1.8 - Plan Local d’Urbanisme de la ville de Tremblay-en-France****I.2 - Procès-verbaux des réunions d’examen conjoint****I.3 - Avis de l’Autorité environnementale sur les mises en compatibilité avec les documents d’urbanisme****Pièce J – Annexes****J. 1 – Bilan du débat public sur le Réseau de transport public du Grand Paris****J. 2 – Bilan de la concertation avant enquête publique****J. 3 – Rapport de M. Roger Silhol, garant de la concertation désigné par la CNDP****J. 4 – Approbation du bilan de la concertation par la CNDP****J. 5 – Consultation inter-administrative – Synthèse des avis reçus****J. 6 – Délibération n° 2015/515 du STIF – Approbation du dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique réalisé par la Société du Grand Paris****J. 7 – Délibération du Directoire de la Société du Grand Paris apportant les réponses aux réserves et aux demandes émises par le STIF****J. 8 – Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur la ligne 17 Nord****J. 9 – Compléments à la suite de l’avis délibéré de l’Autorité environnementale sur la ligne 17 Nord****J.10 – Avis du Commissaire général à l’investissement sur l’évaluation socio-économique de la ligne 17 Nord et rapport de contre-expertise****J.11 – Suites données par la Société du Grand Paris à l’avis du Commissaire général à l’investissement**

L’ensemble des documents constituant le dossier d’enquête présentait le projet de ligne 17 de façon complète et détaillée. Ce dossier, très dense a été accompagné d’un guide de consultation qui présentait un sommaire détaillé permettant une orientation de la recherche du public dans les divers documents.

Un résumé non technique de 178 pages (pièce G.3) permettait de présenter de manière un peu plus succincte l'étude d'impact du projet avec une démarche de « vulgarisation technique » des informations pour un accès facilité du projet au public.

L'importance et la complexité du projet n'ont pas permis de simplifier davantage ce document, mais sa présentation claire trouvait sa justification.

Les documents mis à disposition du public comprenaient également une notice explicative que la commission d'enquête a examinée et approuvée.

La commission d'enquête a, à plusieurs reprises, sollicité la Société du Grand Paris afin d'avoir communication de documents ou informations complémentaires, ce que le maître d'ouvrage a fait sans difficulté.

4.5.2 La consultation du dossier

Afin que le public puisse en prendre connaissance et formuler ses observations, ce dossier a été tenu à la disposition du public aux jours et heures d'ouverture au public des bâtiments désignés comme lieu d'enquête.

Le dossier a été également consultable, pendant la durée de l'enquête, sur le site Internet dédié à la présente enquête publique.

Ce site internet a permis au public de déposer ses observations sur un registre dématérialisé. Les observations correspondantes ont été annexées au registre d'enquête ouvert au siège de l'enquête et consultable sur le site dédié.

4.6 La durée de l'enquête publique

L'arrêté a défini l'ouverture de l'enquête publique du 25 avril 2016 au 31 mai 2016, soit 37 jours consécutifs.

4.7 Les permanences

4.7.1 L'organisation des permanences

Les commissaires enquêteurs ont assuré personnellement, entre le 27 avril 2016 et le 31 mai 2016, 27 permanences sur la totalité de la durée de l'enquête.

4.7.2 Les dates et lieux des permanences

Les membres de la commission d'enquête se sont tenus à la disposition du public pour recevoir ses observations aux lieux de permanence, aux dates et heures indiquées ci-dessous :

Mairies	1 ^{ère} permanence	2 ^{ème} permanence	3 ^{ème} permanence	4 ^{ème} permanence
Bonneuil-en-France	mardi 26 avril de 9h30 à 12h30	mercredi 18 mai de 15h30 à 18h30		
Gonesse	lundi 25 avril 2016 de 9h00 à 12h00	mardi 17 mai 2016 de 16h00 à 19h00	samedi 28 mai de 9h00 à 12h00	mardi 31 mai de 15h30 à 18h30

Enquête publique préalable au projet de DUP de la Ligne 17 Nord du Grand Paris Express et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées

Aulnay-sous-Bois	lundi 25 avril de 9h00 à 12h00	jeudi 19 mai de 9h00 à 12h00	mardi 31 mai de 14h00 à 17h00	
Dugny	mardi 10 mai de 16h00 à 19h00	Jeudi 26 mai de 14h30 à 17h30		
Le Blanc-Mesnil	Lundi 25 avril de 14h00 à 17h00	vendredi 20 mai de 9h00 à 12h00	Mardi 31 mai De 9h00 à 12h00	
Le Bourget	samedi 30 avril de 8h45 à 11h45	lundi 30 mai de 14h30 à 17h30		
Tremblay-en-France	samedi 30 avril de 9h00 à 12h00	jeudi 19 mai de 9h00 à 12h00	mardi 31 mai de 9h00 à 12h00	
Villepinte	lundi 2 mai de 14h15 à 17h15	jeudi 12 mai de 14h15 à 17h15	Jeudi 26 mai De 14h15 à 17h15	
Mauregard	lundi 25 avril de 14h00 à 17h00	mardi 31 mai de 9h00 à 12h00		
Le Mesnil-Amelot	lundi 25 avril de 9h00 à 12h00	mercredi 18 mai de 9h30 à 12h00	mardi 31 mai de 15h00 à 18h00	

CHAPITRE V : DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

5.1 L'information du public

5.1.1 Les mesures de publicité légales

Conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral organisant l'enquête, la publicité légale a été effectuée dans les journaux suivants :

Les parutions nationales :

- Le Monde
- Aujourd'hui en France + Parisien dans toutes les éditions d'Ile-de-France
- Le Figaro

Les parutions locales :

- Le Parisien (77)
- Le Parisien (93)
- Le Parisien (95)
- Les Echos (93 et 95)
- La Marne

5.1.1.1 Dans la presse

Les parutions ont eu lieu aux dates suivantes :

Journaux	1 ^{ère} insertion	2 ^{ème} insertion
Le Monde	Mercredi 6 avril 2016	
Aujourd'hui en France + Le Parisien toutes éditions de l'Ile-de-France	Mardi 5 avril 2016	
Le Figaro	Mardi 5 avril 2016	Lundi 25 avril 2016
Le Parisien (77)		Lundi 25 avril 2016
Le Parisien (93)		Lundi 25 avril 2016
Le Parisien (95)		Lundi 25 avril 2016
Les Echos (93 et 95)	Mardi 5 avril 2016	Lundi 25 avril 2016
La Marne	Mercredi 6 avril 2016	Mercredi 27 avril 2016

5.1.1.2 Sur les lieux d'enquête

Parallèlement, et dans le respect de l'arrêté préfectoral, un «Avis d'enquête publique» a été apposé dans chaque lieu d'enquête ainsi qu'aux sièges des préfectures des départements entre le 4 et le 7 avril 2016.

Ce même arrêté a prévu l'affichage du même avis sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés relatifs au projet et visible de la voie publique.

Un exemplaire de l'affiche figure en pièce jointe.

Les commissaires enquêteurs ont pu constater la présence de cet affichage lors de leurs diverses permanences.

La Société Publilégal a, au regard de contrôles réguliers, vérifié que cet affichage soit maintenu tout au long de l'enquête.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris a fait procéder à des vérifications par des huissiers de justice. 10 procès-verbaux de constats d'huissier établis par la dans les 3 départements où ont lieu les enquêtes, par :

- P. Pellaux et F. Javillier, Huissiers associés à Lagny-sur-Marne (77), en dates des 7 avril, 9 mai et 31 mai 2016,
- S. Rivallan et D. Chauvierre, huissiers associés à Saint-Denis (93200), en dates des 7 avril, 9 mai et 31 mai 2016,
- Th. Plouchart et V. Barnier, huissiers associés à Louvres (93380), en dates des 7 avril, 9 mai et 31 mai 2016.

Ces constats attestent de la mise en place de cet affichage et de son maintien en cours d'enquête et ont été regroupés en pièce jointe du rapport.

La préfecture de Paris, organisatrice de l'enquête, a adressé, en date du X un certificat attestant de l'affichage au Président de la commission d'enquête.

5.1.2 Les mesures d'information complémentaires

5.1.2.1 Sur les lieux d'enquête

La Société du Grand Paris a réalisé divers documents, (dépliants et affiches en couleur, de formats différents). Ces documents ont été mis à la disposition des différents acteurs du territoire afin d'amplifier l'information des habitants ; le dépliant d'information a été distribué pour plus de 100 000 exemplaires dans les boîtes à lettres des 10 communes concernées par le tracé.

En amont de chacune des réunions publiques, des tracts ont été diffusés dans différents lieux publics du territoire : sorties de gares, marchés des communes concernées.

Dans les 3 préfectures et les 10 communes concernées par l'enquête publique, les meubles contenant le dossier ont été livrés accompagnés d'un panneau d'exposition et des divers documents d'information (un document d'information de 20 pages, d'affiches, de dépliants).

5.1.2.2 Par l'intermédiaire d'autres médias

Par ailleurs, des partenaires du projet ont accepté de tenir à disposition ou distribuer des dépliants : EPT Paris Terre d'envol et la communauté d'agglomération Roissy Pays de France, L'EPA Plaine de France, la clinique du Bourget, l'hôpital privé de la Seine Saint-Denis, le centre hospitalier intercommunal Robert Ballanger, l'IUT de Tremblay-en-France, le centre de rétention administratif du Mesnil-Amelot, la RATP, le parc d'activités Paris-Nord 2, le Musée de l'air et de l'espace du Bourget.

Une distribution de documents a aussi été proposée dans les restaurants inter-entreprises situés sur le parcours du tronçon et une campagne d’affichage sur les 17 abribus de la zone Paris Nord 2 a été mise en place.

Ce sont également 140 commerçants qui ont également accepté de mettre à disposition une information.

L’enquête publique ainsi que les deux réunions publiques ont par ailleurs été annoncées sur le site internet de la Société du Grand Paris, au travers des médias sociaux : le compte Facebook et le compte Twitter.

En outre, des documents ont été diffusés lors des deux réunions publiques.

5.2 Le déroulement des permanences

5.2.1 La mise en place des permanences

Les commissaires enquêteurs ont pris contact avec les services municipaux gestionnaires des lieux désignés pour assurer les permanences afin d’établir un premier contact avec le personnel chargé, pour le compte de la mairie, de mettre en place les éléments matériels de l’enquête. Ils ont ainsi pris connaissance des lieux et de leurs particularités : horaires d’ouverture au public, accessibilité des locaux, lieux de mise à disposition des pièces à consulter, lieux de permanence, dispositions de l’affichage et des autres moyens de communication, mise en place pour le public d’un balisage d’accès à la salle de permanence. Ils se sont assurés avant l’ouverture de l’enquête de la bonne lisibilité des avis d’enquête et ont pu obtenir souvent un complément d’affichage en d’autres lieux de la commune et des relais d’information (journaux municipaux, sites internet). A l’occasion de leurs permanences, ils ont constaté la permanence de l’affichage sur les lieux d’enquête. Pratiquement, tous les lieux étaient accessibles au public, avec dans certains cas des modalités particulières prévues pour l’accueil éventuel de public invalide (accueil personnalisé pour éviter la nécessité d’accéder à des locaux en étage sans ascenseur).

Certaines mairies accueillant l’enquête ont fait des efforts particuliers de publicité de celle-ci à travers leur bulletin municipal, leurs panneaux lumineux ou leur site internet.

5.2.1.1 Département de Paris

7 courriers ont été adressés à la Préfecture de Paris, siège de l’enquête, pour être remis au président de la commission d’enquête.

5.2.1.2 Département Seine-Saint-Denis

Un registre a été mis à la disposition du public dans chacun des lieux suivants :

- à la préfecture de Seine Saint-Denis, qui a recueilli 1 observation
- dans les communes de :
 - Aulnay-sous-Bois, qui a recueilli 2 courriers annexés au registre ;
 - Dugny, qui a recueilli 1 observation ;
 - Le Blanc-Mesnil, qui a recueilli 3 courriers annexés au registre ;

Le Bourget, qui a recueilli 2 observations faites par courriers annexés au registre ;
Tremblay-en-France, qui n'a recueilli aucune observation ;
Villepinte, qui n'a recueilli aucune observation .

Les sept registres déposés dans le département de la Seine Saint-Denis ont recueilli un total de 9 observations (dont 5 courriers annexés au registre).

5.2.1.3 Département Seine-et-Marne

Un registre a été mis à la disposition du public dans chacun des lieux suivants :

- à la préfecture de Seine-et-Marne, qui n'a recueilli aucune observation,
- dans les communes de :
 - Le Mesnil-Amelot, qui a recueilli 3 observations dont deux faites par courriers annexés au registre,
 - Mauregard, qui a recueilli 3 observations.

Les trois registres déposés dans le département de la Seine-et-Marne ont recueilli un total de 6 observations (dont 2 courriers annexés au registre).

5.2.1.4 Département du Val-d'Oise

Un registre a été mis à la disposition du public dans chacun des lieux suivants :

- à la préfecture du Val-d'Oise, qui a recueilli 1 observation ;
- dans les communes de :
 - Bonneuil-en-France, qui a recueilli 1 observation ;
 - Gonesse, qui a recueilli 7 observations (dont 4 faites par courriers annexés au registre).

Les trois registres déposés dans le département du Val-d'Oise ont recueilli 9 observations (dont 4 faites par courriers annexés au registre).

5.2.2 Contrôles des registres

Au cours de l'enquête, des contrôles ont été effectués, chaque semaine, et les remarques déposées dans les registres ont été photographiées par PubliLégal et transmises à la Société du Grand Paris et à la commission d'enquête.

5.2.2 Rencontres avec les élus et les responsables de l'urbanisme

Au cours des permanences, ou par un rendez-vous spécifique, les commissaires ont rencontré les maires de certaines communes et se sont entretenus avec des responsables de l'urbanisme. A ces occasions, ont été abordées les attentes ou conséquences issues de la création de la Ligne 17 sur les projets de la commune, sur l'impact pour les entreprises, les habitants ou les salariés du secteur.

5.2.3 En conclusion

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

5.3 Les réunions publiques

Compte tenu de l'importance du projet et de la nécessité d'informer le plus possible le public en vue de recueillir ses observations, la commission d'enquête a estimé qu'il était indispensable d'organiser des réunions publiques.

Les maires de Gonesse et du Mesnil-Amelot se sont déclarés disponibles pour accueillir une réunion dans chacune de leur commune.

L'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête a officialisé ces dispositions et la publicité en a été faite.

Les réunions publiques ont eu lieu :

- à GONESSE, Salle Jacques Brel – 5 rue du commandant Maurice Fourneau, Carrefour de Leonessa, le mardi 10 mai à 20 heures ; elle a rassemblé 100 personnes ;
- au MESNIL-AMELOT, Salle Polyvalente Maurice Droy - 10 rue du Stade Sauvanet, le mardi 17 mai à 20 heures ; elle a rassemblé 70 personnes.

La Société du Grand Paris a pris en charge l'organisation de ces réunions, en liaison avec les mairies et la commission d'enquête ; les salles choisies présentaient des conditions d'accueil satisfaisantes et, en appui, une exposition y était présentée et une documentation était distribuée aux participants.

Ces réunions étaient animées par un modérateur chargé de s'assurer que l'ensemble du public puisse participer en posant les questions qu'il a jugé opportunes et nécessaires à la compréhension du projet.

Le projet a été présenté par la Société du Grand Paris accompagné d'une projection explicitant le projet de façon dynamique.

Au cours de ces réunions, des questions ont pu également être posées par écrit et figurent dans les procès-verbaux d'observations établis par la commission d'enquête.

Conformément à l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête, des compte rendus de ces réunions ont été établis et adressés au préfet (cf Pièces jointes).

5.4 La clôture de l'enquête

L'enquête s'est terminée le 31 mai 2016 à l'heure de fermeture des services dans chaque lieu d'enquête et le registre électronique a été clôturé à 18 heures.

5.5 Le recueil des registres d'enquête, des observations déposées par internet et par courrier

Conformément à l'article R.123-18 du code de l'environnement, à l'expiration du délai d'enquête, les registres ont été rassemblés à la préfecture de région afin que le président de la commission puisse clore chaque registre ; ce qui a été fait en date du 2 juin 2016.

Des copies des registres ont été mises à la disposition de chaque membre de la commission d'enquête le 6 juin 2016, les originaux restant en préfecture.

5.5.1 Courriers arrivés après la clôture de l'enquête

Sept courriers ont été réceptionnés les 2 et 3 juin 2016, soit après la clôture de l'enquête mais une copie ayant été jointe aux différents registres, dans les délais de l'enquête, ces avis ont pu être pris en compte.

Il s'agit de :

- la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris IDF,
- la mairie de Gonesse,
- le Conseil départemental du Val-d'Oise,
- le Conseil départemental de Seine-et-Marne,
- la mairie d'Arnouville,
- la mairie d'Aulnay-sous-Bois,
- la mairie de Tremblay-en-France.

Un courrier, posté le 1er juin, soit après la clôture de l'enquête, est parvenu au siège de l'enquête, le 4 juin 2016 et n'a pu, en conséquence, être pris en charge dans le procès-verbal des observations. Il s'agit de Mme Françoise Dauphin.

5.6 Commentaires de la commission d'enquête sur le déroulement de l'enquête

5.6.1 Au niveau de l'information

Les modalités relatives à l'information du public prévues par l'arrêté préfectoral ont bien été respectées et cette information a, par ailleurs, été déployée bien au-delà de l'exigence de l'arrêté afin d'atteindre un maximum de personnes.

5.6.2 Au niveau du site dédié à l'enquête publique

Le site dédié à l'enquête publique présentait le dossier d'enquête et permettait également de déposer des observations et de consulter les observations formulées par le public.

Les observations déposées sur ce registre électronique étaient par ailleurs communiquées régulièrement à la commission d'enquête.

L'accès au site était aisé et la consultation du dossier aidée par un sommaire détaillé. Le dépôt des observations sur le registre électronique ne semble pas avoir posé de difficultés au public, les informations et les observations ayant été transcrites clairement.

5.6.3 Au niveau du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête déposé dans les lieux d'enquête était accessible facilement et le guide mis à disposition facilitait la lecture de documents abondants et denses.

Il n'a pas été signalé de problème quant à sa consultation.

5.6.4 Au niveau des lieux d'enquête

Les locaux mis à disposition pour l'enquête et les permanences étaient conformes à un accueil correct du public.

Le personnel d'accueil, informé de l'enquête publique, a dirigé les personnes vers le lieu prévu pour l'enquête. L'accessibilité a été, chaque fois que c'était nécessaire, signalée par des panneaux permettant un accès facilité.

Sur ces différents aspects, les conditions d'accès à l'information, au dossier et à l'expression ont été satisfaisantes et ont permis au public de s'exprimer sur les différents registres dont il disposait.

5.6.5 Au niveau des réunions publiques

Les réunions publiques ont été organisées et se sont déroulées de façon satisfaisante. Le public a pu être accueilli correctement et s'exprimer sans difficulté.

5.6.5 Climat de l'enquête

Les permanences, pour tous les lieux d'enquête, se sont déroulées sans incident.

CHAPITRE VI : EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

6.1 La méthode de recueil et d'analyse des observations

6.1.1 Les observations recueillies

Les observations recueillies se répartissent ainsi :

- **497** observations sur le registre dématérialisé ouvert sur le site internet dédié au projet;
- **24** observations sur les registres mis à disposition du public sur les lieux d'enquête ;
- **7** courriers adressés au président de la commission d'enquête ;
- **26** au cours des 2 réunions publiques à Gonesse le 10 mai et au Mesnil-Amelot, le 17 mai 2016.

soit un total de **554** observations récupérées selon les 4 modes de recueil et conformément aux modalités de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête.

6.1.2 La méthode d'analyse

La commission d'enquête a dépouillé au plus vite les observations au fur et à mesure de leur dépôt sur chacun des supports (registre dématérialisé, registres lieux d'enquête, courriers). Elle a organisé la répartition du travail entre ses membres et le classement des observations par thème.

Ainsi, les observations ont été répertoriées:

- par l'identifiant RE X (numéro chronologique) Nom de l'auteur Nom de la commune (numéro du département) pour celles reçues sur le registre dématérialisé ;
- par l'identifiant Nom du lieu d'enquête/Numéro de registre/Numéro de l'observation Nom de l'auteur Nom de la commune (numéro du département) pour celles inscrites sur les registres lieux d'enquête ;
- par l'identifiant CE X (numéro chronologique) Nom de l'auteur Nom de la commune (numéro du département) pour celles adressées par courrier au président de la commission d'enquête.

Chaque observation a donc été numérotée, synthétisée et décomposée par thème et par sujet: la commission a donné le nom de «sujet d'observation» à chaque partie d'observation affectable à un thème.

Chaque courrier ou observation aborde parfois plusieurs sujets.

6.1.3 Les thèmes

La commission d'enquête a retenu **12 thèmes** pour le classement des observations et leur analyse :

Thème 1 : Tracé, profil en long, ouvrages et ouvrages annexes. Phasage

Thème 2 : Gares et aménagement des abords des gares

Thème 3 : SMR, SMI, PCC

Thème 4 : Incidence du programme et du projet sur l'urbanisation, l'aménagement et le développement économique

Thème 5 : Déplacements, transports, exploitation, fréquentation, sécurité et sûreté

Thème 6 : Concertation, communication

Thème 7 : Coût, financement, impact foncier, tarification, évaluation socio économique

Thème 8 : Réalisation des travaux

Thème 9 : Impacts paysagers et environnementaux

Thème 10 : Documents d'urbanisme, Mises en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

Thème 11 : Avis favorables

Thème 12 : Avis défavorables

Ces thèmes sont complémentaires tout en présentant des interfaces.

Les grilles d'analyse des observations avec l'indication de leurs thèmes sont annexées au présent rapport.

6.2 Les avis exprimés

6.2.1 La répartition des observations par catégorie d'auteurs

La répartition des auteurs de ces observations est la suivante :

- Anonymes : 61 ;
- Habitants : 419 ;
- Associations : 16 ;
- Collectivités : 39 ;
- Entreprises : 20.

Il convient de souligner la particularité de la multiplication d'observations répétitives :

- au total, 162 observations ont porté exclusivement sur la nécessité de desservir le Musée de l'air et de l'espace du Bourget;
- 121 observations, sur la desserte de l'ensemble de la plateforme aéroportuaire du Bourget et du Musée ;

soit, au total, 283 observations en faveur de cette desserte attendue de la gare Aéroport du Bourget.

Les auteurs de ces observations n'appartiennent pas seulement au public exerçant une activité sur ce site, mais aussi ceux au cercle d'anciens actifs ou de sympathisants pour ces activités, dont la localisation géographique montre une dispersion dans toute la France.

Sur un total de 480 observations déposées par le grand public (anonymes et habitants), la population qui ne s'exprime pas sur la desserte du site de l'aéroport du Bourget mais sur d'autres sujets correspond donc à 197 personnes.

De nombreuses collectivités ont affirmé leur intérêt pour le projet en donnant un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet:

- les Conseils départementaux des 3 départements les plus concernés : Val-d'Oise, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne ;
- les communautés d'agglomération de Roissy Pays de France et de Plaine Commune ;

- l'Etablissement Public n°7 de la Métropole du Grand Paris ;
- les communes de Gonesse, d'Aulnay-sous-Bois, Villiers-le-Bel, Arnouville, Dugny, Mauregard, ainsi que des élus de Tremblay-en-France, de Mitry-Mory, de Garges-les-Gonesse, de Survilliers, d'Epiais-les-Louvres.

Il en est de même pour les entreprises dont l'activité est promise à un développement important favorisé par le projet : Aéroports de Paris pour les deux plateformes aéroportuaires de Roissy Charles de Gaulle et du Bourget, Air France, Viparis et SIPAC pour le Parc des expositions de Paris Nord Villepinte, de Paris Nord 2. La Chambre de Commerce et d'industrie de Paris-Ile-de-France s'est aussi exprimée dans ce sens.

A l'inverse sept associations de défense de l'environnement (France Nature Environnement, Environnement 93, le Collectif pour le Triangle de Gonesse, le Groupe Vert et ouvert, Le Bio Mesnil, Blanc Mesnil Ecologie, et les Amis de la Terre) et la FNAUT Ile-de-France, association d'usagers des transports, ont exprimé un avis défavorable.

Une partie du grand public a donné un avis favorable au projet : il s'agit surtout d'habitants de cette partie du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne proche du projet, intéressés pour une utilisation quotidienne liée aux déplacements domicile travail, mais aussi pour l'effet de désenclavement et de développement escompté.

A l'inverse, une autre partie du public a donné un avis défavorable pour les mêmes raisons que les associations.

6.2.2 La répartition des thèmes et des sujets d'observation par mode d'expression

Chaque observation peut comprendre plusieurs sujets d'expression et ainsi concerner plusieurs thèmes. Ainsi, les 554 observations correspondent à 664 sujets d'observations. La répartition des sujets d'observations entre les thèmes et par type de média est la suivante

Thèmes	Registre électronique	Registre Lieu d'enquête	Courriers	Réunion Publique	Total
1	15	3	0	3	21
2	9	1	1	5	16
3	3	3	1	1	8
4	32	3	0	3	38
5	21	4	1	21	47
6	4	5	0	1	10
7	6	1	0	9	16
8	12	3	0	4	19
9	3	1	1	3	8
10	2	1	1	0	4
11	419	8	4	2	433
12	35	6	1	2	44
Total	150	39	10	34	664

Ainsi, le premier sujet d'expression concerne les déplacements et les transports, suivi par le thème de l'urbanisation, de l'aménagement et du développement économique.

Le nombre important d'avis favorables au projet doit être relativisé compte tenu des 283 avis favorables donnés par le public se prononçant sur la desserte de l'aéroport du Bourget ; par déduction, 150 expriment un avis favorable au projet pour d'autres raisons.

Parmi les opposants au projet, 35 présentent des contre propositions.

6.3 Le Procès Verbal de synthèse

La commission d'enquête a remis au cours d'une réunion **le 15 juin 2016** à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet d'infrastructure, son Procès-verbal de synthèse des observations recueillies pendant tous le temps de l'enquête et selon les 4 modes définis dans l'arrêté préfectoral. Cette remise s'est faite lors d'une réunion d'échanges et de rencontre où le président de la commission a longuement rapporté, au travers de **12 thèmes et 37 sujets, les 91 questions** et les points issus du dépouillement et des interrogations de la commission d'enquête.

Ce Procès-verbal de 88 pages tente de rendre compte de tous les avis, remarques, questions et contre-propositions recueillies et s'accompagne aussi de questions de la commission elle-même sur le dossier et les différents thèmes abordés, destinées à en approfondir certains points ainsi que sa connaissance plus détaillée de tous les contextes et constituants du projet d'infrastructure.

6.4 Le Mémoire en réponse de la SGP

La Société du Grand Paris a remis son mémoire en réponse **le 30 juin 2016** à la commission d'enquête en le commentant lors d'une réunion.

Ce document comporte 179 pages et a été établi sur le support du Procès Verbal de synthèse pour en faciliter la lecture par sujets et questions abordées.

Le chapitre suivant rend compte de leur examen et des appréciations de la commission sur chaque sujet et chaque thème.

CHAPITRE VII : ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

7.1 Présentation générale

L'analyse de l'ensemble des observations et avis est présentée par thème décomposé en sujets d'expression.

Pour la clarté de la présentation, l'analyse porte d'abord sur l'expression du public avec une restitution la plus fidèle possible des observations, avis, contributions, propositions et contre-propositions, recueillis, classés dans chaque sujet d'expression d'un thème suivant les principales questions et problématiques.

Ensuite, pour chaque sujet, sont présentés les éléments des documents mis à l'enquête, notamment en matière de contenu du projet et de ses justifications, d'avis des organismes consultés et de l'Autorité environnementale (Ae).

Après ce rappel du dossier, les questions restant posées, formalisées par la commission avec ses propres questions, et adressées au responsable du projet, la Société du Grand Paris (SGP), sont présentées avec les réponses apportées par cette Société dans son Mémoire en réponse. Pour faciliter leur lecture et leur compréhension, les réponses ont été rapprochées des questions correspondantes par sujet.

Enfin, la commission présente, en synthèse et conclusion, sa position sur chaque thème, à la lumière du dossier et du Mémoire en réponse.

Le plan d'analyse des observations par sujet comporte donc les quatre parties suivantes:

- L'expression du public ;
- Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème ;
- Les questions de la commission d'enquête. Les avis, les commentaires techniques et les réponses de la Société du Grand Paris ;
- Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet.
- Ensuite, un paragraphe final présente une appréciation d'ensemble du thème par la commission.

7.2 Thème 1 : Tracé, profil en long, ouvrages et ouvrages annexes. Phasage

Ce thème concerne les caractéristiques principales des ouvrages, et le phasage de réalisation des études et du projet.

Ce thème apparaît dans 14 observations sur un total de 554.

L'expression du public et les questions de la commission d'enquête portent sur les sujets suivants :

- Le tracé en plan ;
- Le profil en long ;
- Les ouvrages annexes ;
- Le phasage ;
- Les contre-propositions de tracé.

7.2.1 Sujet 1: Le tracé en plan

7.2.1.1 L'expression du public

RE 35 M. KARKIDES Aulnay- sous- Bois, 93

Des méandres autour du triangle de Gonesse (rappelant la ligne B aux abords de Fontenay aux roses) avec des virages à angles droits sont prévus !!!!Ceux-ci vont engendrer des vitesses réduites, des augmentations de distance, des coûts de construction et de maintenance accrus

7.2.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Dans la pièce D page 74, il est mentionné :

« Afin de maximiser les sections de tracé sur lesquelles les trains pourront circuler à vitesse maximale (objectif de vitesse commerciale supérieure à 60 km/h), le tracé nominal en plan est généralement conçu avec des courbes d'un rayon minimal de 600 mètres.

7.2.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Une analyse du dossier conduit la commission d'enquête à poser les questions suivantes :

a) Questions générales

Questions 1.1: le rayon des courbes

- Quel est le rayon « normal » utilisé en section courante ?
- Pour le confort des usagers, les courbes progressives type : « clothoïdes » seront-elles utilisées ?
- Quel sera le pourcentage de tronçons en courbe sur l'ensemble du tracé ?
- Le choix des paramètres peut-il être dépendant du matériel roulant qui sera adopté ? (Comme le MP14 par exemple dont le freinage est 100% électrique...)

Réponse de la SGP :

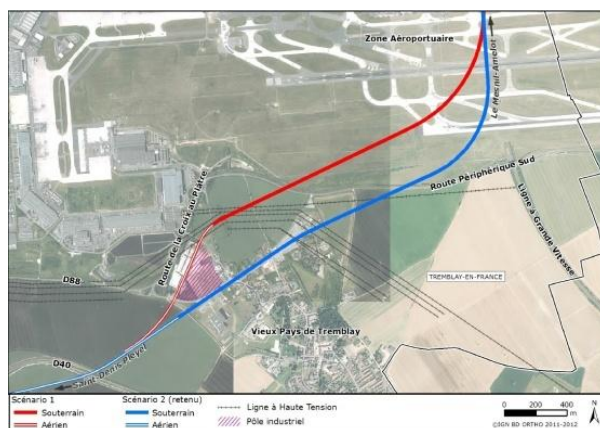
La ligne 17 nord, comme les lignes 15 et 16 du Grand Paris Express, est une ligne sur voie ferrée, permettant d'accueillir un matériel roulant d'une largeur de 2,80 m, dont la vitesse d'exploitation maximale est supérieure à 100 km/h. La vitesse commerciale résultante sur le tronçon de la ligne 17 nord avec les 6 gares qui la compose est supérieure à 60 km/h.

La conception du principe de tracé support du fuseau présenté à l'enquête publique, répond aux exigences liées aux spécifications du matériel roulant, ainsi qu'aux règles usuelles de tracé ferroviaires, qui prennent notamment en compte le confort des personnes transportées. Aussi :

- le rayon en plan nominal minimal est de 600 m,
- les courbes sont reliées aux alignements droits par des raccordements progressifs (clothoïdes) afin d'assurer le confort des passagers en lissant les effets d'accélération radiale (force centripète),
- les éléments géométriques du tracé présentent des longueurs minimales afin de préserver le confort des passagers en limitant les variations de trajectoires trop brusques.

A titre indicatif, le principe de tracé support du fuseau présenté à l'enquête publique, établi lors des études préliminaires, présente environ 40 % de courbe sur le linéaire total du tronçon de 20 km environ.

En ce qui concerne le matériel roulant de la ligne 17 nord, la procédure d'achat est en cours (marché couvrant les besoins des lignes 15, 16 et 17), en coordination avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France. Les spécifications techniques sont, bien entendu, en cohérence avec les règles de tracé qui ont été mises en œuvre dès les études préliminaires. Comme pour toute ligne de transport de ce type, il ne s'agit pas d'un matériel « sur catalogue » mais du développement d'un matériel répondant à des spécifications précises.

b) Tracé dans le secteur du Vieux Pays de Tremblay

Dans la pièce D page 20, il est dit à propos du tracé retenu :

« Il permet également d'optimiser le temps de parcours par un tracé plus direct ».

Or, Les longueurs des 2 tracés sont équivalentes.

Questions 1.2: la longueur des tracés dans le secteur du Vieux Pays de Tremblay

Qu'en pensez-vous ?

Réponse de la SGP :

Le tracé « bleu » est plus rectiligne et présente moins de variations de courbure en plan. Aussi, le temps de parcours du tracé « bleu » s'en trouve amélioré. Il présente également un linéaire plus court pour le franchissement de la zone des pistes sud de l'aéroport de Roissy, ce qui est un atout en termes d'insertion au regard des différentes contraintes présentes sur la zone aéroportuaire (servitudes aéronautiques, franchissements des pistes moins biais notamment).

Question 1.3 : les tracés en courbe de part et d'autre de la Gare Parc des Expositions



Les deux rayons situés de part et d'autre de la gare des expositions sont graphiquement de l'ordre de 200 m.

L'utilisation de ces rayons ne vont-ils pas être la source des inconvénients suivants :

- une réduction notable de la vitesse ;
- augmentation du bruit ;
- inconfort des usagers ;
- vibrations ;
- usure des rails.

Réponse de la SGP :

Au vu de la configuration du tissu urbain et de la présence du projet de « lien ferroviaire RER B – RER D », le principe de tracé support du fuseau présenté à l'enquête publique est extrêmement contraint sur cette portion et nécessite un tracé avec des rayons exceptionnels, d'une valeur inférieure à 300 m (de l'ordre de 220 m à 250 m au stade des études préliminaires).

L'ensemble des sujets cités dans la question, tels que vitesse, bruit, confort des usagers, vibrations ou encore usure des rails, dépendent de trois principaux éléments que sont le rayon de courbure en

plan, la valeur des dévers des voies et la vitesse d'exploitation sur le linéaire en jeu. Chacun de ces 3 principaux éléments sont interdépendant les uns des autres.

Dans le cas spécifique des deux courbes encadrant la gare Parc des Expositions, la vitesse d'exploitation sur ce linéaire est la résultante des deux autres principaux critères (valeur de la courbe et dévers). A titre indicatif, la vitesse d'exploitation sur ces portions de linéaires est de l'ordre de 60 km/h. Ce sont ces valeurs qui ont été prises en compte pour l'estimation des temps de parcours sur le tronçon (il est à noter que la réduction locale de vitesse d'exploitation est d'un impact relatif, celle-ci se situant à proximité immédiate de la gare Parc des Expositions où tous les trains s'arrêtent).

Question 1.4 : les tracés en courbe de part et d'autre de la gare du Parc des Expositions

Ces tracés sont-ils définitifs ?

Réponse de la SGP :

Le principe de tracé présenté dans le dossier est la base sur laquelle le fuseau représenté sur le plan général des travaux (pièce E du dossier d'enquête publique) a été élaboré.

Ce sont les études de conception détaillées (études d'avant-projet, puis études de projet) qui détermineront le tracé définitif de la ligne.

7.2.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Concernant le tracé et le rayon des courbes, la commission prend acte des réponses du maître d'ouvrage à l'ensemble des questions que se posent le public et la commission elle-même, et note le souci permanent de la SGP d'adopter des paramètres du tracé qui permettent d'assurer le confort et la sécurité du public tout en respectant le paramètre vitesse adopté.

La SGP rappelle que le rayon nominal sur le tracé est de 600 mètres pour une vitesse commerciale de 60 Km/h, et que l'usage de courbes progressives permet une bonne transition entre les alignements droits et les raccordements circulaires tout en maintenant la vitesse.

La longueur des tracés

La commission estime que le tracé bleu dans le secteur du Vieux Tremblay même si d'un point de vue géométrique il n'est pas prouvé qu'il soit plus avantageux, il est préférable au tracé rouge car il offre plus d'avantages au niveau des contraintes locales et n'est donc pas discutable. Pour la commission, le tracé de référence du dossier (tracé bleu), reste donc la meilleure solution.

Le tracé en courbes de part et d'autre de la gare du Parc des Expositions

La commission avait noté en étudiant le dossier que les rayons étaient nettement inférieurs au rayon nominal de 600 mètres, et la SGP le confirme en annonçant des rayons de l'ordre de 220 à 250 mètres. Ces rayons imposent une réduction notoire de la vitesse pour assurer le confort des usagers. Comme ces rayons sont situés de part et d'autre de la gare, la vitesse des trains sera par le fait réduite. L'utilisation de petits rayons ne sera pas un inconvénient notoire, et n'altérera pas le confort. Cependant, la commission recommande à la SGP, au niveau du projet, d'adopter les rayons les plus grands possibles.

Sur les ouvrages annexes

Implantation des ouvrages annexes

La commission note que la SGP apportera une attention particulière à l'implantation des ouvrages annexes au stade du projet afin de maîtriser aux mieux les problèmes liés aux contraintes locales, et les impacts sur le territoire.

Les équipements de traitement de l'air, leur rôle de ventilation et de désenfumage

La commission estime que les mesures prises par la SGP (distance supérieure à 8 mètres des habitations, mise en place de filtres...) sont satisfaisantes.

7.2.2 Sujet 2 : Le profil en long

Ce sujet traite d'une part des paramètres en pentes et rampes du projet, et aussi de la position du projet par rapport au terrain naturel, et notamment l'altitude des gares et du viaduc.

7.2.2.1 L'expression du public

Une observation propose une solution de trains suspendus par des pylônes.

RE 484 Anonyme

Compte tenu du fait que CDG Express aura la faveur d'une majorité de touristes (comme toutes les liaisons directes des principaux aéroports du monde vers le centre ville) pourquoi ne pas favoriser entre le Bourget et le Mesnil-Amelot une liaison par trains suspendus sur pylônes ?

Avantage : Coûts / Délais réduits par rapport à la solution initiale

Défaut : Rupture de charge à Bourget aéroport

7.2.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Dans la pièce D page 74, il est mentionné :

« En section courante, les pentes ne doivent pas dépasser 4 % (3 % pour les sections implantées à l'air libre)

7.2.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 2.1: Solution de trains suspendus

Que pensez-vous de cette proposition d'un métro suspendu sur pylônes ?

Réponse de la SGP :

Quel que soit le système de transport évoqué dans le cadre de l'expression RE 484, il faut être conscient des contraintes présentes sur les territoires traversés, et notamment de la proximité directe de la ligne 17 nord avec les plateformes aéroportuaires du Bourget et de Roissy – Charles de Gaulle.

Chacune de ces plateformes contraignent de manière très importante l'ensemble des constructions et émergences du fait des différentes servitudes qui sont liées à ces sites (servitudes aéronautiques, servitudes radio-électriques contre les obstacles, servitudes radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques).

Au regard de ces contraintes, les possibilités d'un système de transport aérien ne sont pas envisageables ni le long de l'ex-RN2 (sur le linéaire entre l'OA 352 et jusqu'à l'ouest de la gare Triangle de Gonesse environ) ni sur le linéaire à proximité de la plateforme aéroportuaire de Roissy – Charles de Gaulle (sur le linéaire entre les OA 372 et OA 393 environ).

Question 2.2: Les pentes maximales

- La limitation des pentes à 4 % sera-t-elle effective sur l'ensemble du tracé?
- Ne sera-t-il pas nécessaire de baisser la vitesse sur les tronçons à forte pente?
- Quels types de rayons seront utilisés en profil en long? Rayons paraboliques ou rayons circulaires, et quels seront les rayons minimums en angle saillant et rayon minimum en angle rentrant?
- Un approfondissement du tunnel est-il envisagé pour minimiser le coût du foncier d'une part et pour préserver les risques d'affaissement des constructions en phase chantier et en phase exploitation?

Réponse de la SGP :

Comme pour le tracé en plan, le profil en long répond aux exigences liées aux spécifications du matériel roulant. Aussi pour une vitesse d'exploitation maximale supérieure à 100 km/h :

- La pente maximale nominale combinée à un alignement droit en plan est de 40 / 1000,
- La pente maximale nominale combinée à une courbe en plan de rayon R est de $(40-800/R) / 1000$,
- La valeur nominale des raccordements circulaires en profil est de 5 600 m.

Sur les tronçons de forte pente, la vitesse des trains sera adaptée si nécessaire pour tenir compte de la distance de sécurité à respecter avec le train précédent (fonction de l'intervalle d'exploitation) et des points d'arrêts d'exploitation rencontrés (arrêt en gare).

En ce qui concerne la profondeur du tunnel, celle-ci est déterminée en fonction de différents facteurs tels que la géologie, l'hydrogéologie, les avoisinants, les sensibilités des bâtis, etc. Le coût du foncier n'est pas en la matière un facteur déterminant.

a) Gare Parc des Expositions

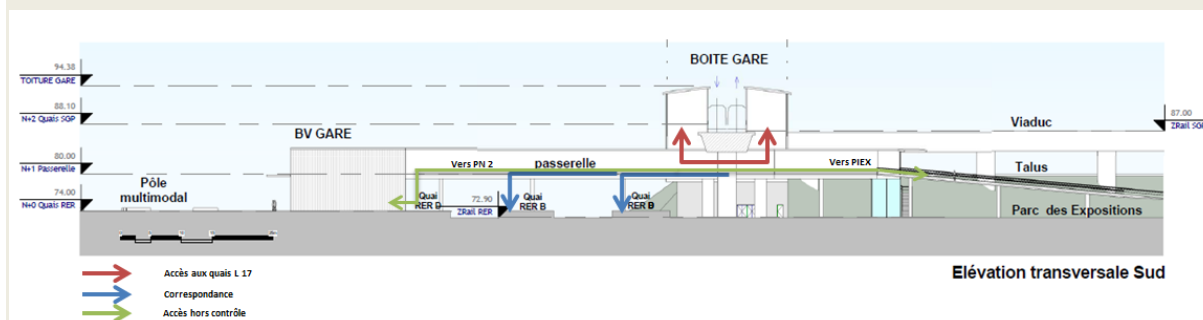
Question 2.3 : L'altitude de la gare Parc des Expositions

Comment justifier la position de la gare « Parc des expositions » à +14m au dessus du terrain naturel ?

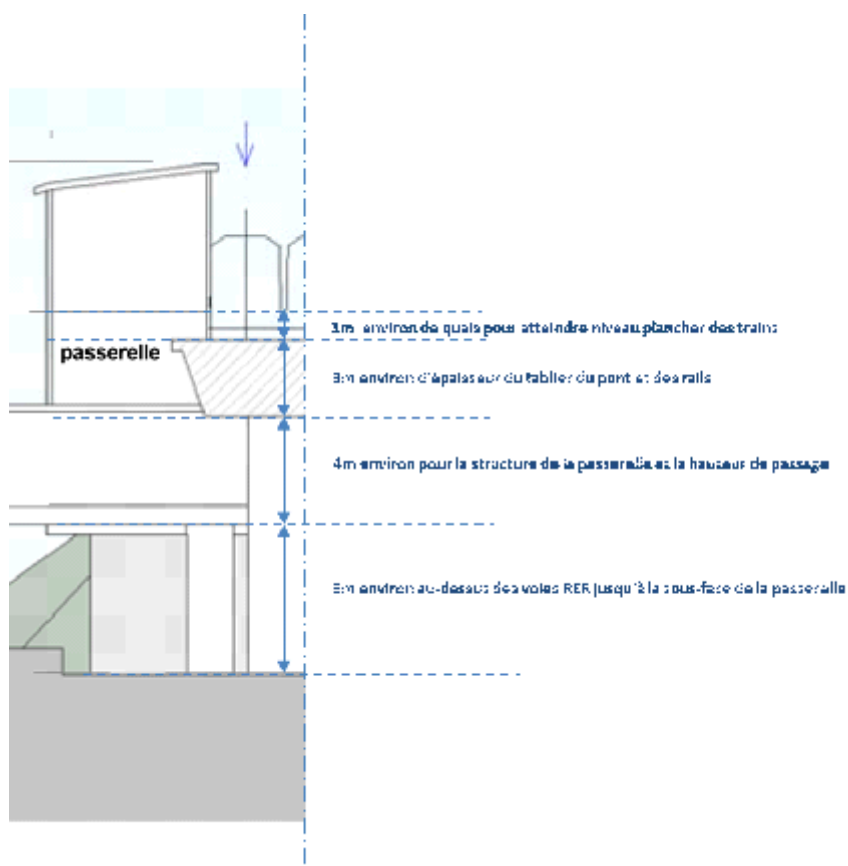
Réponse de la SGP :

Le calage du niveau de la gare est lié à la nécessité de :

- Libérer le gabarit sous le viaduc et sous la gare pour les circulations internes du Parc des Expositions
 - Le tracé et la gare Parc des Expositions sont en viaduc, avec les voies du métro positionnées à minima à 10 mètres du sol (gabarit routier de 7,6 mètres à respecter sur la voie périphérique du Parc des Expositions du fait de convois exceptionnels + épaisseur structurelle du viaduc de l'ordre de 2,5 mètres au minimum) et implantée à l'est des voies existantes du RER B.
- Connecter la gare Parc des Expositions à la zone d'activité Paris Nord 2 située à l'ouest des voies du RER B via une passerelle au-dessus des voies du RER B.
 - Le tracé et la gare Parc des Expositions sont implantés à l'est des voies existantes du RER B. Le franchissement des voies du RER est réalisé par une passerelle, positionnée immédiatement au-dessus du gabarit ferroviaire RER, soit à une hauteur libre au-dessus des voies RER d'environ 6 mètres. La salle des billets est positionnée au niveau de la passerelle, sous les quais, ce qui porte le niveau des quais à environ 14m (cf. schémas ci-après). Dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre, une optimisation de l'épaisseur du tablier sera examinée de façon à pouvoir réduire éventuellement la hauteur des quais par rapport au terrain naturel, mais cette optimisation devrait rester limitée compte tenu des charges à reprendre par la structure.



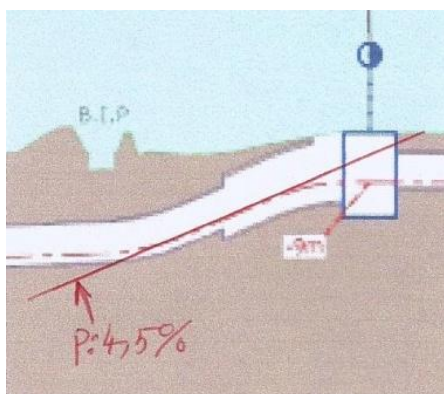
Principes d'insertion de la passerelle aérienne de la gare Parc des expositions



Coupe de principe de circulation des passagers au niveau de la gare Parc des Expositions

Question 2.4 : la pente à l'entrée de la Gare de Gonesse

Document D p37 :



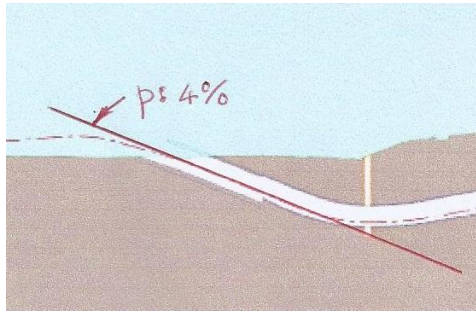
Graphiquement la pente est de l'ordre de 4.5%, donc supérieure au minimum. Est-ce effectif ?

Réponse de la SGP :

Les éléments présentés dans la pièce D du dossier soumis à enquête publique sont schématiques afin de faciliter la compréhension des lecteurs. Les pentes maximales du profil en long qui seront mises en œuvre répondront aux exigences des normes de tracé, soit une pente maximale de l'ordre de 40 / 1000.

Question 2.5 : La pente à l'entrée du tunnel au Tremblay-en-France

Document D p39 :



L'entrée du tunnel au Tremblay-en-France, direction Mesnil-Amelot, se fait avec une pente de l'ordre de 4% voir légèrement supérieure.

Cette entrée du tunnel est située environ à mi chemin entre la gare Parc des Expositions et la gare de Roissy-Charles de Gaulle T2, donc sur un tronçon où la vitesse des trains est maximum.

Pour des raisons de sécurité, les trains ne devront-ils pas ralentir en ce point particulier ?

Réponse de la SGP :

Comme explicité dans la réponse à la question 2.2 ci-dessus, le profil en long répond aux exigences liées aux spécifications du matériel roulant. Aussi pour une vitesse d'exploitation maximale supérieure à 100 km/h, la pente maximale nominale combinée à un alignement droit en plan est de 40 / 1000.

Comme déjà évoqué précédemment, sur les tronçons de forte pente, la vitesse des trains sera adaptée si nécessaire pour tenir compte de la distance de sécurité à respecter avec le train précédent (fonction de l'intervalle d'exploitation) et des points d'arrêts d'exploitation rencontrés (arrêt en gare).

7.2.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Concernant la solution de trains suspendus, la commission partage l'avis de la SGP, les contraintes du site ne permettant pas de retenir la solution de trains suspendus.

Concernant les pentes maximales, la commission note avec satisfaction que la SGP n'utilisera pas dans son profil en long du projet de pentes supérieures à 40/1000 dans un souci de confort et de sécurité des usagers.

Concernant l'altitude de la gare Parc des expositions , la commission estime que la réponse de la SGP est argumentée et note avec satisfaction qu'au niveau du projet il sera étudié une minimisation de l'épaisseur du tablier pour diminuer l'altitude de la gare.

Concernant la pente à l'entrée de la gare Triangle de Gonesse, la commission prend en compte la volonté de la SGP de ne pas utiliser de pentes supérieures à 40/1000.

Concernant la pente à l'entrée du tunnel au Tremblay-en-France, la commission retient la position de la SGP.

7.2.3 Sujet 3 : Les ouvrages annexes

Ce sujet traite des ouvrages annexes, en particulier des problèmes dans leur choix d'implantation et de leur rôle.

Dans le dossier d'enquête ils ne font pas l'objet d'une implantation précise.

Pas d'observation du public sur ce sujet.

7.2.3.1 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Les ouvrages annexes sont au nombre de 15 et au mieux, ils figurent dans la pièce E sur des plans dont l'échelle est d'environ 1/10 000.

7.2.3.2 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 3.1 L'implantation des ouvrages annexes

A ce stade du projet leur implantation sera t'elle fixée plus précisément ?

Réponse de la SGP :

Le dossier présenté au public dans le cadre de l'enquête présente les ouvrages principaux du projet. L'ensemble des ouvrages annexes sont positionnés en cohérence avec les règles de sécurité et de dimensionnement du tronçon et les principales contraintes des territoires traversés.

Dans le cadre des études de conception à venir (avant-projet et projet), et en concertation avec les partenaires concernés, l'insertion précise de ces ouvrages sera réalisée afin de prendre en compte les contraintes locales des zones d'insertion identifiées. Des variations d'implantation pourront alors être constatées par rapport aux principes présentés dans le dossier, notamment dans l'objectif d'optimiser les impacts sur le territoire et d'améliorer l'insertion du projet. La position de ces ouvrages sera présentée dans le Dossier Préliminaire de Sécurité de la ligne 17. Ce dossier a pour objectif de démontrer la sécurité sur la phase de conception générale et permettant d'autoriser le début des travaux sur l'avis du Préfet d'Ile-de-France.

Questions 3.2 : Les équipements de traitement de l'air. Leur rôle de ventilation et de désenfumage.

- Quels sont les modes de filtrage de l'air et des fumées évacuées par ces puits?
- Des mesures particulières seront-elles prises dans les zones d'habitats proches?

- Réduction du bruit par des filtres?
- Distances par rapport aux habitats?
- Ventilateurs moins bruyants?

OA 347



Il est situé Avenue de la Défense au Blanc-Mesnil proche de pavillons.
Des mesures particulières seront-elles prises ?

OA 371



Il est situé Chemin des Plâtrières au Tremblay-en-France, et est proche de pavillons.
Des mesures particulières seront-elles prises?

Réponse de la SGP :

Les ouvrages annexes nécessaires au fonctionnement du métro assurent tous une fonction d'accès de secours au tunnel pour les services de secours et l'évacuation contrôlée par les services de secours des voyageurs en cas d'incident.

Pour certains d'entre eux, ces ouvrages sont associés à des puits de ventilation et désenfumage du tunnel et y abritent par conséquent les équipements associés. Ces ouvrages doivent démontrer le respect de l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes.

La qualité de l'air constitue une préoccupation centrale de la SGP. Les gares, tunnels et ouvrages annexes font appel à des matériaux peu émissifs en composés organiques volatils (COV). Le système électrique de freinage des trains (préféré au système mécanique), une régulation des circulations basée sur les principes de l'éco-conduite et l'exigence de la maintenance, réduiront drastiquement l'émission de particules métalliques, principaux polluants issus des réseaux ferrés. L'ensemble de ces

dispositions permet de garantir une bonne qualité de l'air (dans les gares et les tunnels) qui est évacué au droit des ouvrages en exploitation normale ne nécessitant donc pas de système de filtration particulier. En ce qui concerne l'évacuation de fumées par les puits d'aération, celle-ci ne peut provenir que d'un incendie et relève donc d'un caractère accidentel.

Pour l'ensemble du Grand Paris Express, la SGP prévoit une distance minimum de 8 m entre les grilles de ventilation des ouvrages annexes et les premières habitations pour des questions d'hygiène.

En outre, il est prévu la mise en place de filtres pour réduire les niveaux de bruit. Il s'agit de solutions antibruit type silencieux (grilles acoustiques, filtres, capotages, etc.) pour les puits de ventilation et les équipements techniques.

Concernant les deux ouvrages annexes cités :

- OA 347 : cet ouvrage annexe est très contraint en génie civil. A cet effet, il a été identifié que seule la fonctionnalité accès secours serait assurée par cet ouvrage ;
- OA 371 : cet ouvrage annexe est identifié comme devant assurer uniquement la fonctionnalité accès secours. La contrainte étant cependant moindre que celle concernant l'ouvrage précédent, si le besoin technique est avéré, cet ouvrage pourra être équipé des installations liées à la fonctionnalité ventilation/désenfumage.

7.2.3.3 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

La commission d'enquête note les précisions données par la SGP dans ses réponses.

7.2.4 Sujet 4 : Le phasage

Le sujet traite du phasage des travaux, du phasage des différents ouvrages et en particulier du tunnel et le site SMR/SMI, de la coordination des travaux et du phasage des études.

7.2.4.1 L'expression du public

La quasi-totalité des observations du public portant sur le thème 1 concernent le phasage. Il ressort des observations une demande du public de réaliser le tronçon Aéroport de Roissy Charles de Gaulle - Le Mesnil-Amelot à l'horizon 2024 comme le reste de la ligne.

RE 77 Commune de Moussy le Neuf

La ligne automatique de métro est prévue d'atteindre le T2 (et le T4 ?) en 2024.

Pourquoi attendre 2030 pour desservir le terminus du Mesnil Amelot, et donc ADP pour l'avancement de l'aérogare T4 ?

RE 425 Conseil Départemental 77

Tout d'abord, le Département demande à la SGP et à l'État de modifier le calendrier de mise en service de la ligne 17 Nord en deux phases (Le Bourget-Aéroport Charles De Gaulle en 2024 et Aéroport Charles De Gaulle - Le Mesnil-Amelot en 2030) pour privilégier une mise en service de la totalité de la ligne jusqu'au Mesnil-Amelot, en 2024.

La réalisation de ce tronçon constitue en effet un enjeu essentiel pour la Seine-et-Marne afin de désenclaver ce secteur périurbain, en offrant de meilleures conditions de mobilité à la population qui y réside et en favorisant une plus grande accessibilité à ce territoire, et en particulier à ses zones d'activités économiques actuelles et futures.

De plus, dans l'hypothèse d'une réalisation en deux phases, l'accès au GPE des habitants de ce territoire ne pourrait se faire qu'à la station à Aéroport Charles de Gaulle T2 entre 2024 et 2030. Et cela, alors même qu'aucun transport en commun structurant ne permet d'y accéder depuis la Seine-et-Marne, mais également pour ceux du Val-d'Oise et de l'Oise, que les infrastructures routières sont saturées et les possibilités de stationnement sur la plateforme aéroportuaire sont largement congestionnées et à des coûts totalement prohibitifs pour des déplacements pendulaires.

Le Conseil Départemental 77 demande la réalisation du tronçon Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot à l'horizon 2024 et avance comme arguments l'intervention du tunnelier au Mesnil-Amelot, le désenclavement de la Seine-et-Marne, l'absence d'accès du département de la Seine-et-Marne et ceux du Val-d'Oise et de l'Oise au T2 et le coût prohibitif du stationnement sur la plate-forme aéroportuaire.

RE 445 Conseil Départemental du Val-d'Oise

INDIQUE le respect attendu des délais, compatible avec la tenue des Jeux Olympiques en 2024 et de l'Exposition Universelle en 2025.

DEMANDE la réalisation en une phase de la ligne 17 Nord jusqu'au Mesnil-Amelot, dès 2024.

RE 470 CCIP Ile de France

Garantir le calendrier de réalisation de la ligne 17 (en cohérence avec la perspective des JO 2014 et de l'Exposition Universelle de 2025) et accélérer la desserte du Mesnil-Amelot (demandée pour 2024).

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis

Il souhaite tout particulièrement attirer l'attention sur le respect du calendrier de réalisation avec une mise en service en 2024 (phase 1) et 2030 (phase 2).

Gonesse/3/ M. BOISSY Adjoint au Maire de Gonesse 95

Il faut que la totalité de la ligne 17 Nord soit mise en service en 2024.

Mauregard/1/ Commune de Mauregard

SOUHAITE que la gare du Mesnil-Amelot soit réalisée au plus vite après celle du Terminal T4, dans l'enceinte de l'Aéroport de Paris Roissy CDG, c'est-à-dire en 2024 au lieu de 2030.

Mauregard/3/Mme Sarah Ernandez

Il avait été dit en réunion que la gare du Mesnil-Amelot pourrait être prête pour 2027 et maintenant le délai est reporté à 2030. Ne pourrait-on pas la concevoir plus rapidement ?

Réunion Gonesse/11/ M. BOISSY Adjoint au Maire de Gonesse 95

Quel matériel allez-vous utiliser, notamment pour le forage ? Quelle est la différence entre les tunneliers qui ont creusé le tunnel sous la Manche et ceux de maintenant ? En quelques décennies, les choses se sont-elles améliorées pour pouvoir prétendre à l'ouverture en 2024, qui est une échéance en fait toute proche ? Il faudra booster un peu, car il y a du déplacement de terre, cela ne va pas se faire d'un coup de baguette magique.

Réunion Le Mesnil-Amelot/ 2/ M. BRETON élu de Moussy-le-neuf 77

En 2024 nous en serons au T4, la quatrième aérogare d'ADP. Faudra-t-il attendre l'avancement de cette gare ? Il y a 6 ans d'écart avec 2030, l'arrivée au Mesnil-Amelot, et je me demande s'il est possible que Le Mesnil-Amelot soit relié avant que tout soit terminé au niveau du T4 ?

Réunion Le Mesnil-Amelot/8/ M. ALBARELLO Député de Seine-et-Marne 77

Si l'on pouvait faire en sorte qu'en 2024 on puisse atteindre Le Mesnil-Amelot, ce serait bien. Pourquoi attendre six ans ? Ce n'est pas à Aéroports de Paris de dicter la politique d'aménagement du territoire sur le Grand Paris, mais c'est la SGP qui doit dicter son plan d'aménagement.

7.2.4.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le calendrier prévisionnel de réalisation et de mise en service du tronçon Le Bourget RER-Le Mesnil-Amelot a été précisé par le gouvernement le 6 mars 2013 à l'occasion de la présentation du Nouveau Grand Paris des Transports.

En 2014 le Premier Ministre a confirmé le choix d'une réalisation rapide de la liaison entre Le Bourget RER et l'Aéroport de Roissy-Charles De Gaulle et a avancé de 3 ans son horizon de mise en service prévisionnel (2024 au lieu de 2027 initialement).

Ainsi il est prévu que la ligne 17 nord soit mise en service à l'horizon 2024 entre Le Bourget RER et l'Aéroport de Roissy Charles De Gaulle, et à l'horizon 2030 entre l'Aéroport de Roissy Charles De Gaulle et Le Mesnil-Amelot.

7.2.4.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris**Question 4.1: Le calendrier des études et des procédures**

L'avant projet est envisagé à l'échéance du printemps 2017 et le début des travaux en 2018. Ces dates sont-elles confirmées ?

Réponse de la SGP :

Les études de conception ont démarré début mai 2016 pour une échéance de l'avant-projet au printemps 2017. Suivront les études de projet pour un démarrage des travaux préparatoires (dévoisement de réseaux concessionnaires, démolitions éventuelles, ...) dès le courant de l'année 2018, en cohérence avec les autorisations éventuelles nécessaires au titre des différents codes (urbanisme, forestier, environnement, ...). Le démarrage des travaux de génie-civil est, quant à lui, prévu en 2019.

Question 4.2: Le calendrier des travaux

Le calendrier des travaux peut-il être revu notamment si les JO doivent avoir lieu en 2024 ?

Les tunneliers qui vont intervenir sur la ligne 17 sont-ils les mêmes que ceux des autres lignes ?

Il est prévu 2 tunneliers. Est-il possible pour accélérer les travaux d'utiliser des tunneliers supplémentaires ?

La réalisation du tunnel de la ligne 17 Nord est-elle conditionnée par la fin des travaux sur les autres lignes ?

Réponse de la SGP :

L'objectif de mise en service de la ligne 17 nord jusqu'à l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle est cohérent avec la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2024.

L'ensemble des travaux de la ligne 17 nord feront l'objet de marchés de travaux qui lui seront spécifiques. Il n'est pas prévu de mutualiser les marchés de travaux des différents tronçons. Le choix de type de tunnelier sera fonction du contexte géologique et hydrogéologique rencontré. In fine, le choix, l'achat et la mise en œuvre du type de tunnelier reviendra aux entreprises adjudicatrices des travaux à réaliser.

Il pourrait être envisageable d'optimiser la cinématique des tunneliers proposée dans le dossier d'enquête publique voir, en extrême nécessité, de mettre en œuvre des tunneliers supplémentaires si les études de conception identifiaient cette opportunité vis-à-vis du phasage des travaux, des délais et des coûts associés. Les éventuelles modifications apportées ainsi au projet feraient l'objet de porter à connaissance de la part de la SGP à l'autorité environnementale de contrôle de l'exécution des autorisations environnementales nécessaires à la réalisation du projet (notamment à la police de l'eau).

La réalisation du tunnel de la ligne 17 Nord est indépendante des autres lignes, à l'exception de la réalisation de l'ouvrage annexe OA 346, ouvrage faisant office de puits de sortie de tunnelier et réalisé dans le cadre de la ligne 16-17 sud. La mise en service de la ligne 16 est prévue préalablement à celle de la ligne 17 nord.

Question 4.3 : La liaison au Mesnil-Amelot en 2024

Dans le calendrier de la Pièce D page 99 il est mentionné : « Une réflexion sera par ailleurs menée sur les opportunités de la réalisation anticipée du tronçon Gare CDG T4-La Mesnil-Amelot... ».

Cette échéance est elle possible?

En effet, la gare Aéroport CDG T4 est dépendante de la réalisation du futur Terminal 4 de l'Aéroport de Roissy Charles De Gaulle qui n'est pas encore programmée. Le tunnel T2- Le Mesnil-Amelot peut il être réalisé indépendamment des travaux du T4 ? La gare du T4 peut elle être réalisée après la mise en service du tronçon T2- Le Mesnil-Amelot ?

Quel serait le coût de cette anticipation ?

Réponse de la SGP :

La mise en service en une seule phase du tronçon entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot, avec ou sans réalisation de la gare CDG T4, est en cours d'examen dans le cadre des études de conception.

La réalisation de la gare CDG T4 sous maîtrise d'ouvrage d'Aéroports de Paris après la mise en service du tronçon entre la gare CDG T2 et Le Mesnil-Amelot pourrait néanmoins avoir des impacts sur l'exploitation de ce tronçon, impacts qu'il conviendra de qualifier dans les études de conception à venir.

La possibilité d'une mise en service anticipée de la ligne 17 jusqu'au Mesnil-Amelot devra donc à l'avenir être envisagée en fonction du calendrier des travaux envisagés par Aéroports de Paris sur la zone du terminal T4.

7.2.4.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

La commission note la volonté de la SGP de maintenir le délai de la réalisation du premier tronçon de la ligne 17 jusqu'à la gare de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle (gare du T2) pour 2024, et ce d'autant plus que Paris est candidat à l'organisation des Jeux Olympiques à cette date.

La SGP envisage, si le besoin s'avérait nécessaire, d'optimiser la cinématique des tunneliers. Elle indique également que la réalisation du tunnel de la ligne 17 est indépendante des autres lignes.

La commission retient ces arguments.

Concernant la possibilité de mettre en service la liaison au Mesnil-Amelot en 2024, la commission note l'étude de la SGP pour la réalisation anticipée de ce tronçon, mais admet qu'elle est dépendante de la réalisation de la gare Roissy Charles de Gaulle T4.

7.2.5 Les contre propositions de tracé

7.2.5.1 L'expression du public

RE 15 M.COTTIN

Il aurait été plus judicieux de passer par Bonneuil en France (sans doute en aérien à côté, voir à la place de la nouvelle autoroute qui sert à rien), puis de relier la gare de Dugny (tangentielle nord), puis "Aubervilliers / la Courneuve" (où un petit prolongement de la ligne 12 serait raisonnable).

RE 17 Anonyme

Les transports aériens vont diminuant... il faut déplacer EuropaCity plus au sud, sur le site de l'aéroport, et déplacer les lignes de transport en commun en conséquent.

Ainsi, la ligne 17 devrait couper sur le site de l'actuel aéroport, pour joindre la gare Tangentielle Nord de Dugny, et continuer vers le Tram (4 routes) puis le RER B à Aubervilliers La Courneuve.

Merci de rectifier le projet en conséquence.

7.2.5.2 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 5.1 : Quel est l'avis de la SGP sur ces contre propositions ?

Réponse de la SGP :

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par décret du 24 août 2011 précise que le tracé de la ligne 17 nord « en direction de Roissy dessert (...) la commune du Bourget, pour cumuler deux fonctions :

- une fonction « transport » : constitution d'un pôle par maillage du réseau du Grand Paris avec le RER B / la future Tangentielle Nord / un prolongement possible de la ligne 7 du métro, desserte directe du centre-ville du Bourget ainsi que des quartiers d'habitation du Nord de Drancy – le centre de Drancy pouvant par ailleurs être desservi par un prolongement de la ligne 5 du métro au titre des réseaux complémentaires ;

- *une fonction urbaine : recomposition du tissu urbain, évolution et valorisation des emprises ferroviaires et industrielles situées en périphérie de la gare RER.*

(...)

La gare « Le Bourget Aéroport », située sur les communes de Dugny et du Blanc-Mesnil, assure la desserte directe de l'aéroport d'affaires et de ses fonctions supports, ainsi que du musée de l'Air et de l'Espace et du Parc des Expositions Paris – Le Bourget, améliorant ainsi l'accessibilité de la zone aéroportuaire et accompagnant son dynamisme. Elle constitue également un point d'ancrage structurant pour les quartiers d'habitation situés à l'Est de l'axe RN 2 / RD 317.

Depuis cette gare, le tracé dessert le territoire dit du « Triangle de Gonesse », dans le Val-d'Oise. La gare est située au cœur du Triangle, à proximité du Boulevard intercommunal du Parisis. La gare est en correspondance avec le futur « barreau de Gonesse » connectant RER D et RER (...) ».

Aussi, les tracés proposés par les contributions « RE 15 M.COTTIN » et « RE 17 Anonyme » ne permettent pas d'atteindre les objectifs attribués à la ligne 17 nord par le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Outre la suppression pure et simple de la gare de l'aéroport du Bourget impliquée par ces contre-propositions, d'autres difficultés obèrent leur réalisation comme notamment le tracé aérien à proximité directe de l'aéroport du Bourget incompatible avec les servitudes aéronautiques qui lui sont liées, ou encore la traversée du parc Georges Valbon, zone NATURA 2000, dans laquelle la réalisation de tout ouvrage serait extrêmement contrainte, voire même interdite.

7.2.5.3 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

La commission partage les arguments de la SGP conduisant à donner un avis défavorable de aux contre-propositions de tracé.

7.2.6 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème

La commission d'enquête constate que la SGP a répondu à l'ensemble des questions posées sur le thème 1 qui concernent le tracé en plan, le profil en long, l'implantation des ouvrages annexes, le phasage et les contre-propositions de tracé, d'une façon exhaustive, claire et précise.

L'ensemble des caractéristiques du tracé et du profil en long concernées sont donc maintenues. Des évolutions marginales restent possibles au stade du projet, tout en restant dans le fuseau d'étude.

Le phasage avec les échéances de 2024 et de 2030 est toujours d'actualité compte tenu des contraintes spécifiques à la réalisation du tronçon entre l'aéroport de Roissy CDG et Le Mesnil-Amelot.

7.3 Thème 2 : Gares et aménagement des abords des gares

Ce thème a pour objectif d'apprécier la pertinence du positionnement des gares, leurs capacités à recevoir dans leur environnement immédiat les transports de rabattement des usagers, notamment en voiture ou en autobus, les obligations de la SGP en matière de d'aménagement des abords et des parvis pour bien accueillir les usagers.

Ce thème apparaît dans 16 sujets d'observations sur un total de 664.

Les observations portent sur le périmètre du projet, sur la vision globale des transports en commun sur les zones desservies, le dimensionnement des gares qui ne pourront accueillir que des trains de 54m, le tronçon commun des lignes 16 et 17 entre Le Bourget RER et Saint-Denis Pleyel, et sur les contre-propositions en matière d'implantation des gares.

Au vu de ces observations, la commission d'enquête a retenu 3 sujets :

- Sujet 1 : le périmètre du projet ;
- Sujet 2 : la longueur des quais et des gares pour l'ensemble de la ligne 17, y compris le tronc commun ;
- Sujet 3 : les contre-propositions d'implantation des gares.

7.3.1 Sujet 1 : Le périmètre du projet

7.3.1.1 L'expression du public

Le Conseil départemental de Seine-et-Marne demande que l'ensemble des équipements d'intermodalité soient intégrés au projet dans le cadre de l'enquête publique, et opérationnels lors de la mise en service.

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

Le Département de Seine-et-Marne regrette que le périmètre du projet, présenté dans le cadre de cette enquête publique, n'inclut pas la gare routière et le parc-relais.

Le Département de Seine-et-Marne demande à la SGP que l'ensemble des équipements d'intermodalité soit intégré au projet de la ligne 17 Nord et de garantir ainsi son financement et sa réalisation. Ils devront être dimensionnés pour le réseau à terme et être opérationnels dans leur intégralité dès la mise en service de la ligne 17 en 2024.

7.3.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Chacune des gares a été positionnée de façon à établir la meilleure correspondance possible avec les réseaux de transport existants ou en projet, tout en permettant une desserte optimale des quartiers dans lesquels elle s'insère et/ou des équipements publics majeurs. En outre, les enjeux environnementaux ont été pris en considération afin d'ajuster le positionnement des gares et d'en limiter les éventuels impacts.

Le STIF mène actuellement des études pour restructurer les réseaux de bus existants en lien avec l'arrivée des gares du Grand Paris Express ; ces études permettront de définir les itinéraires et les aménagements de bus à créer ou à reconstituer pour chaque pôle à l'horizon de mise en service du métro automatique. La SGP et les gestionnaires de voirie

seront chargés de réaliser ces aménagements, qu'il s'agisse de points d'arrêt sur voirie ou de création de pôles bus, conformément à la répartition des périmètres de maîtrise d'ouvrage.

Dans le cas de création d'un « parvis de gare » permettant une organisation claire et sécurisée des connexions entre les différents modes et la voie publique, dans le respect des exigences réglementaires, ce périmètre précis des aménagements de surface traités dans le cadre du projet est défini au cas par cas, en fonction du contexte urbain propre à chaque gare.

Les gares du Grand Paris Express invitent à repenser l'articulation et la complémentarité entre les différents réseaux de transport en commun et l'offre de stationnement aux abords de celles-ci.

Les éventuelles opérations de redimensionnement de l'offre de stationnement existante ou de création de parkings nouveaux n'entrent pas dans le périmètre des projets présentés à l'enquête préalable à déclaration d'utilité publique par la Société du Grand Paris.

7.3.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 1.1 : Le programme d'aménagements liés au fonctionnement du projet de la ligne 17 Nord

Bien que le projet de DUP ne porte pas sur l'aménagement des abords des gares avec leurs équipements d'intermodalité et de stationnement, ces équipements doivent être considérés comme liés fonctionnellement au projet. Quelles mesures la SGP peut prendre pour assurer la coordination technique voire la maîtrise d'ouvrage des ouvrages adjacents aux gares pour assurer la cohérence et la continuité des aménagements, et les mises en service simultanées ?

Réponse de la SGP :

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

Pour la ligne 17 nord, ces études vont être conduites par des collectivités locales (communauté d'agglomération, département ou ville), l'EPA Plaine de France ou Paris Aéroport qui ont été désignés pilotes par l'ensemble des partenaires présents sur chaque site.

La démarche prend en compte tous les modes de déplacements : piétons, vélos, bus, deux-roues motorisés, voitures particulières, taxis, etc.

Pour la conduite de chaque étude, la Société du Grand Paris versera une subvention maximale de 100 000 euros à chaque pilote.

Les études seront toutes engagées avant la fin de l'année 2016 et dureront environ 2 ans.

Sur la base d'un diagnostic des besoins en déplacements à l'horizon de mise en service de la ligne 17 nord, les pilotes seront chargés de définir un programme d'actions formalisé en projet de pôle et validés par l'ensemble des partenaires

Il s'agit de réaliser autour de chaque gare un parvis, un pôle bus, des parcs vélos, éventuellement un parc relais, les voiries devant accueillir les différents modes de déplacements ainsi que des services innovants notamment dans les domaines de la mobilité électrique et numérique. Ces équipements devront être fonctionnels, de qualité et bien intégrés dans leur environnement.

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

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

Les projets de pôle constituent un cadre cohérent dans lequel chaque maître d'ouvrage devra s'inscrire. La SGP sera un des contributeurs à ce dispositif, pour ce qui concerne notamment les gares et les parvis.

A l'issue des études de pôle chaque maître d'ouvrage réalisera les équipements qui lui reviennent en qualité de gestionnaire de voirie et/ou de réseau. Un coordinateur, qui pourra être le pilote de l'étude de pôle, sera désigné pour s'assurer de la bonne mise en œuvre du projet de pôle et de sa bonne articulation avec le projet de gare.

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

En complément de ce qui précède, il y a lieu de rappeler que la Société du Grand Paris, établissement public industriel et commercial, est tenue de respecter sa « spécialité » telle que définie par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. L'article 7 de cette loi délimite les missions de la SGP et son article 2 rappelle que le schéma d'ensemble, que les déclarations d'utilité publique doivent appliquer, doit mentionner « *la prise en compte de l'intermodalité (...) sans préjudice des compétences du STIF ainsi que de celles des collectivités concernées* ». Le paragraphe 2.3.2. du schéma d'ensemble, relatif aux parcs relais du réseau du Grand Paris traduit assez clairement ce positionnement de la SGP en matière d'intermodalité, laquelle doit rester en retrait par rapport aux autorités locales compétentes : il y est question de « *recommandations* » qui « *peuvent être faites aux collectivités territoriales... STIF, en matière de parkings publics ayant vocation à desservir les gares...* ». Le dispositif décrit ci-dessus permet de répondre à ces impératifs.

7.3.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

La SGP tient à rappeler ses prérogatives conformément aux textes fondateurs, et renvoie au STIF le soin de préparer les évolutions des transports de rabattement sur les gares, et aux collectivités territoriales et au STIF, l'aménagement des abords des gares, y compris l'implantation de parkings en coordination avec la SGP.

Ce sujet important du périmètre du projet sera complété dans le cadre des transports de rabattement, objet du thème 5.

7.3.2 Sujet 2 : La longueur des quais et des gares pour l'ensemble de la ligne 17 y compris le tronc commun

7.3.2.1 L'expression du public

Le dossier d'enquête (documents relatifs à la MECDU) précise dans les généralités que les dimensions des gares souterraines sont de 110 m x 30 m environ en fonction du trafic prévu. Par la suite, ces documents présentent les « boîtes gares » de 55 m x 25m en moyenne (en fonction du trafic prévu), et indiquent que le projet doit être exploité avec des trains d'une longueur de 54 m et d'une capacité d'environ 500 places par rame.

La question se pose donc du seuil de trafic au-delà duquel les dimensions des quais et des gares doivent être doublées.

Cette question a été abordée par de nombreuses interventions notamment par l'ensemble des Conseils départementaux, plusieurs collectivités et des particuliers. Elle est traitée dans le thème 5, ce sujet étant lié à celui de l'évaluation de la date d'atteinte de la saturation.

7.3.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

A l'exception de la gare aérienne du Parc des Expositions, les cinq autres gares du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot sont constituées d'ouvrages, soit totalement souterrains, soit semi-enterrés.

Les quais de ces cinq gares souterraines sont situés à des profondeurs variant de 6 mètres à 40 mètres environ sous le niveau de l'accès principal (qui correspond en général au niveau du terrain naturel). Les quais permettent d'accueillir des trains d'une longueur de 54 mètres. Les gares du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot sont dotées d'émergences qui assurent l'accès des voyageurs et peuvent également accueillir des locaux d'exploitation. La forme de ces émergences, conçues en lien avec l'environnement urbain, peut varier : il s'agit le plus souvent de bâtiments jouant un rôle de signal portant l'identité du réseau. Les espaces publics aux abords des gares font par ailleurs l'objet d'aménagements de qualité, assurant de bonnes conditions d'intermodalité et d'irrigation de la ville.

Les gares bénéficient toutes d'un hall d'accueil situé en surface ou en souterrain. Il s'agit d'un espace adapté à une mixité d'activités et capable d'évoluer avec les usages. Ce hall organise à la fois l'accueil, l'information des voyageurs, la vente des titres de transport et concentre une offre de commerces et de services adaptés à chaque territoire.

Les gares sont conçues pour faciliter les parcours de tous les voyageurs de l'accès à la gare jusqu'au quai du train. Les services, les quais et les trains sont en particulier entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). En outre, il est prévu que les cheminements d'accès et de correspondance soient systématiquement mécanisés : la mécanisation est alors assurée par des ascenseurs et/ou par des escaliers mécaniques. Les espaces sont également conçus afin de faciliter leur usage par des personnes souffrant d'un handicap sensoriel ou cognitif.

Compte tenu de leur contexte particulier et de leur profondeur, les gares « Aéroport Charles de Gaulle Terminal 2 » et « Aéroport Charles de Gaulle Terminal 4 » sont équipées d'ascenseurs à grandes capacités.

Le dimensionnement des espaces (quais, salles d'accueil...) comme des équipements (escaliers mécaniques, ascenseurs...) est étudié afin de garantir un usage fluide du réseau, y compris aux périodes de pointe.

Les aménagements des gares créeront une ambiance accueillante et apaisante. Ils seront avant tout solides, sobres, facilement nettoyables et maintenables, participant ainsi au confort d'accès des usagers. Des interventions culturelles et artistiques pourront également venir enrichir le parcours des voyageurs.

Les gares proposeront par ailleurs une offre de services et de commerces définie en fonction des besoins des voyageurs, mais aussi des personnes qui vivent ou travaillent sur les territoires desservis.

Par ailleurs, lorsque la réalisation des ouvrages du réseau Grand Paris Express, aura un impact en phase chantier sur les installations assurant l'intermodalité avec le réseau de surface, celles-ci seront reconstituées à l'issue des travaux, en les adaptant alors aux nouveaux besoins le cas échéant. Les montants correspondants sont intégrés au coût du projet.

7.3.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 2.1 : Evaluer l'intérêt comparatif d'allonger les ouvrages pour la mise en service du projet par rapport à un allongement lorsque la saturation sera atteinte.

Une fois déterminée la date probable d'atteinte de la saturation, la SGP devrait produire la comparaison économique des 2 scénarios suivants :

- Premier scénario : évaluation du coût supplémentaire d'investissement du projet pour passer dès sa mise en service à des rames de 108 m sans changer le niveau de service (fréquence) en redéfinissant les caractéristiques du projet ;
- Deuxième scénario : réalisation des modifications de calibrage à terme une fois la saturation atteinte (2050 ?). Evaluation du coût d'investissement nécessaire à ce terme en tenant compte du surcoût de modification des ouvrages en cours d'exploitation ; évaluation économique des contraintes correspondantes pour les usagers et des externalités correspondantes.

Réponse de la SGP :

Au titre du Nouveau Grand Paris redéfini en mars 2013 par le Premier ministre, le Gouvernement a fixé le périmètre des dépenses à la charge de la SGP d'ici 2030 et son enveloppe budgétaire associée. Cette enveloppe tient compte du plan d'optimisation demandé par le Gouvernement sur cet ensemble d'infrastructures. Faisant suite au travail interministériel réalisé, le Gouvernement a confirmé la pertinence d'un transport automatique de capacité adaptée pour les lignes 16 et 17.

Le travail d'optimisation mené sur ces directives par la Société du Grand Paris lors des études préliminaires approfondies, a permis d'optimiser le montant du tronçon de la ligne 17 nord d'environ 480 M€ en valeur 2012. Cette économie est issue essentiellement de l'adaptation de la capacité de la ligne avec la mise en œuvre de matériels roulants de 54 m, en cohérence avec les lignes 16 et 17 sud toutes deux déclarées d'utilité publique en décembre 2015. Ces dispositions avaient été présentées

en juillet 2013 au comité de suivi régional du Nouveau Grand Paris, co-présidé par le préfet de la région d'Ile-de-France, commissaire du Gouvernement auprès de la Société du Grand Paris, et par le président du Conseil Régional.

En conséquence, concernant le premier scénario, il peut être estimé que l'évaluation du coût supplémentaire issu d'une mise en service de rames de 108 m sur la ligne 17 nord serait d'au moins 480 M€ (CE 01/2012), hors impacts sur le site de maintenance, hors impacts fonciers et matériel roulant. Une telle modification aurait également un impact considérable en termes de coût sur les gares du tronc commun entre ligne 16 et ligne 17, non chiffré ici, voire sur les autres gares de la ligne 16 (hors tronc commun) si les mêmes dispositions devaient être appliquées aux deux lignes 16 et 17.

En outre, l'exploitation de la ligne avec des trains de 108 mètres de long, dès lors qu'elle serait réalisée à niveau de service inchangé, aurait pour conséquence de renchérir les coûts d'exploitation, puisqu'elle reviendrait à proposer une offre de transport deux fois plus importante à demande constante. Or, l'un des enjeux ayant guidé les orientations présentées pour le Grand Paris Express dans le Nouveau Grand Paris des transports consistait précisément à retenir une offre de transport à capacité adaptée sur les lignes 16 et 17, puisque celle-ci permet d'optimiser les coûts de construction et d'exploitation tout en apportant une offre plus cadencée, au bénéfice des usagers.

Concernant le second scénario, à savoir l'augmentation de la capacité de la ligne une fois celle-ci arrivée à saturation, différentes solutions pourront être envisageables, si le besoin s'en faisait sentir. L'hypothèse de modifications de l'infrastructure, que ce soit pour permettre l'exploitation de rames de longueur supérieure ou pour doubler les infrastructures qui auront été mises en service, n'apparaît en tout état de cause pas comme une réponse optimale. Des évolutions du système et de l'organisation de l'exploitation (pour augmenter la cadence des trains), ou encore des évolutions du matériel roulant (pour augmenter la capacité des rames à longueur constante), seraient à privilégier dans cette hypothèse. En complément aux éléments présentés ci-dessus, on se référera également à la réponse apportée à la question 3.3 du thème 5.

7.3.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

La commission prend acte du choix retenu dans le cadre du dossier de matériels roulants de 54 m, issu d'une optimisation technique et financière. La commission apprend que l'infrastructure permettant l'exploitation de trains de 108 m supposerait un coût supplémentaire de 480 M€, hors impacts sur le foncier, les gares, le site de maintenance, et hors conséquences sur le tronc commun des lignes 16 et 17, et sur le coût d'exploitation. La SGP ne répond pas à la question du coût de l'adaptation des ouvrages à réaliser sous exploitation lors de l'atteinte de la saturation, ce qui ne permet pas de comparer les 2 scénarios présentés par la commission. En cas de besoin d'augmentation de la capacité de la ligne une fois celle-ci arrivée à saturation, l'hypothèse d'adapter l'infrastructure est exclue. Est privilégié un ensemble de solutions allant des évolutions du système et de l'organisation de l'exploitation à l'évolution du matériel roulant à longueur constante.

La commission d'enquête supposait qu'il s'agissait dans la réponse de la SGP de mettre en place des rames à deux étages. La SGP a précisé que cette solution n'était pas envisagée, compte tenu du diamètre du tunnel. Le seul moyen restant pour faire face à une éventuelle saturation consistera à une évolution du système et de l'organisation de l'exploitation. La commission considère très limités les moyens de faire face à la saturation.

7.3.3 Sujet 3 : Les contre-propositions

7.3.3.1 L'expression du public

RE 20 M. PIRABAKARAN, employé commercial, Le Blanc-Mesnil, 93

il faudrait rajouter un arrêt en plus entre l'Aéroport de Bourget et le triangle de Gonesse pour les personnes qui habitent juste avant Gonesse.

RE 23 M. GAUTHIER, retraité, Paris, 75

Le tracé de la ligne présente une incohérence majeure dans la traversée de l'aéroport, celle de préférer la connexion avec la gare Roissy 2 plutôt qu'à celle de Roissy 1.

Roissy 1 permet la correspondance avec la gare routière ce qui optimisera la fréquentation de la ligne.

Roissy 1 pourrait aussi devenir terminus des navettes CDG Express et du RER B puisqu'elle dispose de 4 voies à quai : 2 pour le RER B et 2 pour les navettes.

Pour mémoire, 2 autres contre-propositions sont aussi traitées dans le cadre du thème 12
Avis défavorables :

- La gare du T4 : Ne pas la desservir le T4, le CDG Val étant suffisant ;
- Desservir Roissy 1 plutôt que le T2.

7.3.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Les éléments décrits ci-dessus lors du traitement des sujets 1 et 2 évoquent cet aspect.

7.3.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du grand Paris

Question 1 : Quel est l'avis de la SGP sur ces contre-propositions ?

Réponse de la SGP :

Comme explicité à la question 5.1 du thème 1, le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par décret du 24 août 2011 précise que :

« La gare « Le Bourget Aéroport », située sur les communes de Dugny et du Blanc-Mesnil, assure la desserte directe de l'aéroport d'affaires et de ses fonctions supports, ainsi que du musée de l'Air et de l'Espace et du Parc des Expositions Paris – Le Bourget, améliorant ainsi l'accessibilité de la zone aéroportuaire et accompagnant son dynamisme. Elle constitue également un point d'ancrage structurant pour les quartiers d'habitation situés à l'Est de l'axe RN 2 / RD 317.

Depuis cette gare, le tracé dessert le territoire dit du « Triangle de Gonesse », dans le Val-d'Oise. La gare est située au cœur du Triangle, à proximité du Boulevard intercommunal du Parisis. La gare est en correspondance avec le futur « barreau de Gonesse » connectant RER D et RER (...) ».

La gare supplémentaire proposée par la contribution « RE 20 M. PIRABAKARAN » ne fait pas partie du schéma d'ensemble retenu à l'issue du débat public de 2011. En effet, en faisant abstraction de toute problématique technique et d'insertion, l'ajout d'une gare au nord de la gare Le Bourget Aéroport ne pourrait se concevoir qu'au sud de la ZAC des tulipes, afin de desservir le tissu urbain du Blanc-Mesnil. Cette gare se trouverait alors positionnée à environ 1 km au maximum de la gare Le Bourget Aéroport, donc dans le périmètre de la zone d'influence directe de la gare Le Bourget Aéroport (environ 1/4h à pied, ou moins de 5 minutes à vélo). Le sujet du rabattement vers les futures gares,

notamment en « modes doux », permettant de desservir les zones situées dans un tel périmètre sera un des objectifs des études de pôle qui sont menées en parallèle des études de conception de la ligne.

Par ailleurs, le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par décret du 24 août 2011 précise que :

« Depuis la gare « Parc des Expositions », la ligne rejoint une gare située au cœur du pôle de transport du terminal T2 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, apportant une desserte de qualité aux passagers aériens ainsi qu'aux différents secteurs d'emplois environnants. La gare « Aéroport Charles de Gaulle T2 » constitue une porte d'entrée du réseau du Grand Paris. Elle est notamment en correspondance directe avec la gare TGV et la desserte interne de l'aéroport (CDG Val). »

La variante proposée par la contribution « RE 23 M.GAUTHIER » ne répond pas aux objectifs affichés dans le schéma d'ensemble. Bien que jamais étudié, la desserte de la gare routière et de Roissy pôle nécessiterait un allongement de tracé notable, avec une insertion très difficile au sein des infrastructures existantes de l'aéroport avec les contraintes qui y sont liées. Cependant, la gare telle que prévue au sein du terminal 2 et son interconnexion aisée avec le CDG Val, permettra de rejoindre Roissy-pôle et la gare routière afin d'assurer la fonctionnalité évoquée dans la contribution.

7.3.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Concernant les contre-propositions tendant à créer une gare supplémentaire entre Le Bourget Aéroport et Triangle de Gonesse, d'une part, ou à remplacer la gare du T2 par une gare à Roissy 1, d'autre part, la commission note que la SGP refuse ces contre propositions en référence aux objectifs du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris Express approuvé par décret du 24 août 2011, à ses caractéristiques et pour ce qui concerne la desserte de l'aéroport de Roissy à la supériorité de la desserte du T2 telle qu'elle est prévue au projet. La commission retient les arguments de la SGP en cohérence avec les justifications données dans l'avis motivé de la SGP préalable à ce décret.

7.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème

La commission d'enquête constate que la SGP a répondu à la plupart des questions posées sur le thème 2 concernant le périmètre du projet, la longueur des quais et des gares pour l'ensemble de la ligne 17, y compris le tronc commun et les contre-propositions, d'une façon complète, claire et précise. Les moyens d'augmenter la capacité de cette ligne en cas de saturation, sont très limités et l'évolution du système d'exploitation incertaine.

La commission relève que dans sa réponse, la SGP explique la méthode mise en œuvre avec l'ensemble des collectivités et institutions avec la mise en place d'un comité de pôle à chaque gare afin de traiter le programme des aménagements liés au fonctionnement de la ligne, en particulier tout ce qui concerne les intermodalités qui devront être opérationnelles à l'ouverture de cette nouvelle infrastructure. Les études seront toutes engagées avant la fin de l'année 2016 et dureront environ 2 ans (sauf pour ce qui concerne les gares T2 et T4 : cf thème 5). Le rôle important du STIF et des collectivités en matière de transports de rabattement et de création de parkings publics aux abords des gares est rappelé. La SGP précise son rôle et évoque sa « spécialité » définie par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010. Cette question sera développée dans le cadre du thème 5.

7.4 Thème 3 : SMR, SMI, PCC

Ce thème concerne l'ensemble des questions se rapportant au projet d'implantation du site de maintenance de la ligne 17 Nord sur le site PSA à Aulnay-sous-Bois, également inclus dans la demande d'utilité publique, mais avec la particularité d'être également utilisée par la ligne 16, lui imposant de ce fait une échéance plus rapide à l'horizon 2023.

Ce site doit servir de centre de remisage (SMR) sur ces 2 lignes 16 et 17, mais assure également la maintenance de leurs infrastructures (SMI) et comprend le poste de commandement centralisé (PCC).

Ce thème apparaît plus directement dans 8 sujets d'observations sur un total de 664, mais qui posent de nombreuses questions. Pour traiter toutes ces questions et remarques, 4 sous-thèmes ou sujets ont été retenus :

- Le projet d'aménagement et de développement du site PSA ;
- La surface d'emprise nécessaire pour le SMR SMI PCC ;
- La prise en compte par le projet des contraintes du site existant ;
- Le planning d'étude, de procédures, de travaux et le respect de l'échéance 2023.

L'expression générale du public sur le thème

Ce thème est abordé principalement par le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, la Société PSA, ainsi que par les deux entreprises concernées directement par le projet : la Société MA France exerçant une activité importante d'emboutissage sur une partie du site adjacente au projet ; et la Société SEGRO ID LOGISTICS propriétaire du terrain voisin du projet et titulaire d'un permis de construire une installation logistique également riveraine du projet.

Ces observations ne remettent pas en cause le principe d'implantation du projet sur le site PSA, mais pointent le manque d'informations données par le dossier, posent la question de son inscription dans un plan d'aménagement et de développement d'ensemble du site devant assurer le maintien de sa vocation industrielle et la création d'un nouveau quartier d'habitations tel que la révision du PLU d'Aulnay-sous-Bois le prévoit, les modalités de réalisation de cet aménagement, l'emprise du projet de SMR, SMI, PCC et les contraintes à respecter par ce projet vis-à-vis des deux activités voisines.

RE 482 M. TROUSSEL Président du Conseil départemental de la Seine-St-Denis

"Le Département se félicite de l'implantation du Site de Maintenance et de Remisage des Infrastructures (SMR-I) sur l'ancienne emprise PSA d'Aulnay-sous-Bois, favorisant ainsi la reconversion industrielle du site."

Aulnay-sous-Bois/1/ Groupe PSA

La ligne 17 Nord est souhaitable, mais il convient d'optimiser le projet de SMI/SMR/PCC.

Le dossier d'enquête ne présente pas des justifications suffisantes sur le choix du site PSA de 168 ha pour la construction du SMI/SMR/PCC, le développement de ce site ayant fait l'objet d'un master-plan d'aménagement d'ensemble élaboré en concertation avec l'ensemble des pouvoirs publics. La vocation mixte et non exclusivement industrielle ne doit pas être remise en cause.

La délimitation de l'emprise est différente du document de référence validé le 25 juin 2015. Cette emprise est de 39 ha, alors que l'emprise fonctionnelle nécessaire est d'environ 20 ha. L'aménagement de l'emprise indiqué dans le dossier n'est pas compatible avec le master

plan. L'implantation du site de maintenance ne doit pas compromettre le redéveloppement du site PSA.

La partie souterraine de la liaison avec la ligne 16 doit être réalisée en tranchée couverte sur la propriété PSA (traversée de la partie sud est à vocation résidentielle donc sans nuisances) et en aérien sur le site du SMI/SMR/PCC.

L'impact visuel du SMI/SMR/PCC depuis l'autoroute A1 (dont la hauteur et la longueur ne sont pas précisées) peut priver SEGRO (venant aux droits de ID LOGISTICS France) et PSA d'un effet vitrine important.

L'étude d'impact doit prendre en compte le plan des réseaux et le plan des servitudes, notamment celles conférées aux terrains utilisés par MA France et SEGRO.

Le dossier n'indique pas quelle sera l'accessibilité du site par les transports en commun, la description de l'ouvrage annexe OA 210 et l'accès au site en phase chantier.

L'étude d'impact ne présente pas les incidences du projet et du passage des trains (vibrations, nuisances sonores notamment en période nocturne, pollutions dues à la station de nettoyage et à la station de lavage, ...) sur les activités existantes et sur les futurs logements prévus au sud est et au sud ouest du site PSA.

La fréquence, le tonnage et l'objet des convois exceptionnels accédant par la route ne sont pas précisés alors que l'accès par le réseau ferré national devrait être privilégié.

La SGP devra lever 2 réserves :

La surface d'emprise devra être réduite ;

Le programme fonctionnel du SMI/SMR/PCC devra prendre en compte les contraintes du site et ses perspectives de développement.

Gonesse/ 4/ MA France

MA France entreprise pérenne et implantée sur le site PSA d'Aulnay, pose la question des impacts industriels et environnementaux que le site de maintenance en tant que futur voisin aura sur son entreprise.

Elle précise ses contraintes en tant qu'installation classée, notamment pour les bruits et vibrations, dont elle craint les cumuls avec le future site faisant dépasser les normes réglementaires acceptables.

Elle demande donc des précisions sur ces impacts et les activités exactes du site de maintenance.

Elle s'inquiète notamment des émissions des vibrations induites sur ces activités (presses très sensibles - règles techniques à respecter

Il en est de même pour la pollution des eaux et des sols.

Pour la sécurité incendie, son inquiétude porte sur les capacités du réseau à soutenir les dispositions demandées par les services d'incendie et de secours et précise qu'à ce jour ces services n'ont pas connaissance de leur site industriel.

Il attire l'attention sur les systèmes de refroidissement de type tour aéro-réfrigérée.

Autre point d'inquiétude les flux logistiques en phase chantiers et exploitation, incompatibles avec des flux poids lourds, véhicules légers et piétons.

" Par conséquent au sujet d'un tel projet, nous allons devoir vous demander de nous fournir des garanties écrites validées par les autorités compétentes pour alléger voir suspendre certaines prescriptions de notre arrêté préfectoral."

Gonesse/ 5/ SEGRO

1. Le dossier d'enquête publique ne contient aucune information sur la hauteur de la réalisation aérienne de la ligne 17. L'ouvrage aérien étant intercale entre le terrain appartenant à la SCI SEGRO LOGISTICSS PARK AULNAY (venant aux droits de ID LOGISTICS

France) et l'A1, il pourrait nous priver d'un effet vitrine essentiel à la commercialisation du bâtiment A en front de site.

2. Les études ne tiennent pas compte, des installations classées pour l'environnement (ICPE) dont bénéficié le SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY à proximité immédiate du futur SMI/SMR/PCC et qui n'ont pas été identifiées par l'étude d'impact.

3. Dans sa configuration projetée, Le futur SMI/SMR/PCC viendrait couper la voie de contournement extérieure du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY sur laquelle nous bénéficions aujourd'hui d'une servitude de passage. Nous demandons le maintien de cette voie de contournement, côté ouest, afin de maintenir le niveau de sécurité actuel eu regard à l'arrêté d'autorisation d'exploiter ICPE, ainsi que pour préserver la fluidité de circulation autour du site en cas de blocage accidentel de la voie de contournement. Le futur SMI/SMR/PCC doit permettre le maintien de ce tronçon.

4. La parcelle située au nord du SEGRO LOGISTICS PARK AULNAY entre la voie de contournement du site et la voie rapide N104, est aujourd'hui raccordée au système de voies ferrées du site PSA. Afin de préserver la potentialité à SEGRO d'être desservi par fret ferre en proximité immédiate du site, nous demandons que soit maintenu cet embranchement aux voies ferrées à l'usage de la SNCF Fret, distinctes de celles de la ligne 17 Nord et du futur SMI/SMR/PCC. Le maintien de cet embranchement est un enjeu d'intérêt général.

5. Enfin, l'étude des vibrations ne tient pas compte de l'usage futur du programme du SEGRO à l'intérieur duquel pourra être installé un système de convoyage mécanisé pour le tri de biens stockés puis distribués par l'utilisateur du programme. Quelles sont les mesures spécifiques prévues dans le futur SMI/SMR/PCC pour préserver SEGRO de tout effet négatif?

7.4.1 Sujet 1 : Le projet d'aménagement et de développement du site

De façon plus spécifique, il est reproché au dossier de ne pas évoquer de façon plus explicite l'inscription du projet dans le plan d'aménagement d'ensemble du site PSA, la prise en compte des contraintes et des perspectives de développement.

7.4.1.1 L'expression du public

RE 482 M. TROUSSEL Président du Conseil départemental de la Seine-St-Denis,

"SMR-I : il est regrettable que la carte n'identifie pas le site PSA dans sa totalité comme l'un des principaux projets d'aménagement du secteur, au même titre que le Triangle de Gonesse, ou l'opération Aérolians (page 47 de la pièce D). L'implantation du SMR-I participe de la volonté de préserver tout ou partie de la vocation industrielle du site et constitue une opportunité pour développer des activités industrielles dans le domaine de la mobilité durable,

Il est indiqué que le site PSA possède un raccordement au réseau ferré national (RFN). Ce raccordement sera-t-il préservé avec l'implantation du SMR-I ? Quel sera l'impact du projet sur le réseau ferroviaire situé le long de l'A1 ?"

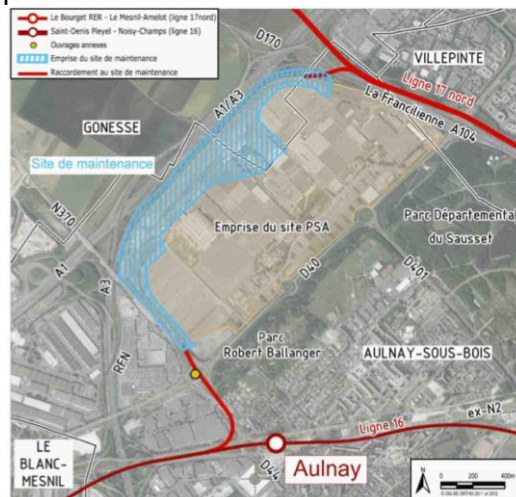
Par ailleurs sur ce sujet, le président de la commission a rencontré le Maire d'Aulnay-sous-Bois qui lui a exprimé son désir d'une bonne insertion des ouvrages du SMR/SMI/PCC en cohérence avec l'aménagement futur tel que prévu dans la révision du PLU d'Aulnay-sous-Bois.

7.4.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le dossier évoque le site de maintenance en présentant notamment :

- en pièce C p38 : ses 3 fonctions à assurer, ainsi que des exemples de traitements architecturaux de centres de ce type,
- en pièce D p26 à 28 : la fonction commune aux lignes 16 et 17 , les 3 secteurs d'implantation potentielle étudiés en amont, secteur A "Gonesse", B "Mermoz" et "Aulnay" finalement choisi pour ses avantages après présentation d'une analyse multicritère et beaucoup plus compatible que les 2 autres avec le calendrier prévisionnel de la ligne 16.
- en pièce D les pages 49 et 50 présentent plus en détail le site retenu, ses 3 fonctions SMR, SMI et PCC et ses raccordements aux 2 lignes.
- en pièce G2 dans l'étude d'impact des données et études sur le site.

Concernant plus spécifiquement l'aménagement du site PSA, seule la requalification du site industriel est évoquée avec une création d'emplois à la clef mais pas le plan d'ensemble établi par le groupe PSA.



7.4.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 1.1 contextes procéduraux

La commission relève l'avis du Département de Seine-Saint-Denis sur l'absence dans le dossier des éléments concernant ce plan d'ensemble engagé par le groupe PSA qui constitue pourtant un territoire très important au Nord de la ville d'Aulnay. En effet, il n'est pas hypothétique comme le projet Europacity et va bien au delà d'une simple reconversion industrielle.

La partie nord-est déjà très engagée au niveau industriel, en plus de l'activité existante et pérenne de MA France, mais ce "master plan" évoque aussi plus au sud un vaste programme immobilier mixte comprenant des logements (en fonction du futur PEB du Bourget) et des équipements liés ("la fabrique" et ses différents concepts de zones à thème mixtes, liées à l'historique automobile du site, avec notamment mise en valeur du Musée Citroën, etc).

Quelles sont les procédures envisagées avec les services de l'Etat pour la prise en compte d'un tel projet d'aménagement du site PSA (OIN, Société d'aménagement, lotissement) ?

Réponse de la SGP :

La mutation du site PSA est bien identifiée dans le dossier de DUP, ainsi, il est indiqué au paragraphe relatif au site de maintenance de la pièce D3 :

"L'activité de production automobile de PSA à Aulnay-sous-Bois a pris fin en octobre 2013. Une réflexion sur l'avenir du site a été engagée par PSA avec l'ensemble des pouvoirs publics dès 2012 pour définir les principes encadrant la reconversion de ce site. Les axes stratégiques retenus au terme de cette démarche de concertation privilégient la mixité des usages (industriel, tertiaire, logement, commerce) sur ce secteur et l'ouverture du site, compte tenu de sa remarquable accessibilité. Le PLU de la commune d'Aulnay-sous-Bois, adopté en décembre 2015 a entériné la mutation de ce site. Le projet de site de maintenance du Grand Paris Express s'inscrit pleinement dans ces objectifs. Son implantation fait l'objet d'une démarche de concertation avec les partenaires locaux (PSA, Villes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse, Préfecture de Région ...) afin de s'intégrer aux orientations d'aménagement futures des emprises."

La rédaction de ce paragraphe, ainsi que l'emprise du projet figurant au dossier de DUP, ont d'ailleurs fait l'objet d'échanges et ont été soumis pour avis à PSA (Réunions les 16 et 25 Septembre 2015 SGP/PSA pour emprise dossier DUP ; rencontres le 7 octobre 2015 avec le Maire d'Aulnay et le 14 octobre 2015 avec le Maire de Gonesse pour présenter l'emprise DUP puis avec les services techniques le 14 octobre 2015 ; enfin échanges par mail avec PSA en janvier 2016 sur le texte descriptif de la pièce D) préalablement à leur intégration dans le dossier de DUP.

Le dossier de DUP ne mentionne pas explicitement le Masterplan élaboré par PSA, puisque ce dernier n'a pas de valeur réglementaire et n'est pas non plus au nombre des documents avec lesquels la DUP doit être compatible. Pour autant, il résulte de ce qui précède qu'il en a été tenu compte pour élaborer le dossier de DUP. En outre, le dossier analyse bien la compatibilité du projet aux orientations du CDT et du PLU.

Ainsi, le projet de site de maintenance du Grand Paris Express s'inscrit pleinement dans les objectifs du PLU et du CDT, son implantation est d'ailleurs intégrée dans le CDT (Action 17. Evolution du site de PSA et des ZAE Nord d'Aulnay).

Concernant plus précisément les procédures envisagées avec les services de l'Etat qui tendront, à l'avenir, à prendre en compte le projet d'aménagement du site PSA, il s'agira surtout de poursuivre les échanges déjà engagés. En la circonstance, le permis de construire du site de maintenance ne peut être délivré par l'Etat qu'à la condition qu'il soit compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation du PLU d'Aulnay-sous-Bois, ce en application de l'article L. 151-6 du code de l'urbanisme, constitue une garantie, s'il en était besoin, de la nécessaire poursuite des échanges sur ce site.

L'aménagement global des 180 ha des emprises PSA ne relève pas de la compétence de la SGP. L'implantation du site de maintenance étant une composante du projet global, la SGP travaillera de concert avec le futur aménageur du site.

Question 1.2 trame viaire, desserte du site et OAP :

Le PLU de la ville d'Aulnay récemment adopté prend en compte ce projet au sein du réaménagement des 400 ha de sa zone Nord, notamment pour le secteur PSA au travers d'une OAP, qui aurait pu utilement être rappelée dans le dossier MECDU. Quels moyens de desserte de cette zone sont envisagés, que ce soit au niveau industriel pour la logistique ou pour les usagers et les employés du site actuel et futur ? Une trame viaire, telle que le prévoit du plan d'ensemble PSA, devrait être

définie pour assurer l'implantation et la desserte des différentes composantes de l'aménagement global tout comme celle d'examiner l'opportunité de réaliser notamment une voie transversale prolongeant éventuellement l'avenue Raoul Dufy, passant en viaduc sur l'autoroute A1 et traversant ensuite le triangle de Gonesse. Une telle voie de desserte est-elle compatible avec le projet de SMR ? Quelle procédure de trame viaire ou de cahier des charges envisager ?

Réponse de la SGP :

Des échanges sont en cours entre PSA, la ville d'Aulnay-sous-Bois, le CD93 et la SGP concernant la définition des accès chantier et des accès définitifs au site de maintenance. Les critères de définition des accès intégreront notamment les contraintes du site PSA et des entreprises avoisinantes, ainsi que les données de trafic du réseau routier. Les solutions envisagées pour le site de maintenance seront portées à la connaissance des différents acteurs locaux et soumis à la validation du Conseil départemental de Seine Saint-Denis afin d'entériner les modalités d'accès.

A ce jour, un accès est envisagé pour le chantier du site de maintenance et du tunnel de la ligne 16 depuis le boulevard André Citroën. A terme, il sera prévu deux accès au sein des emprises PSA afin de desservir le SMI d'une part et le SMR/PCC d'autre part. Ils serviront à la logistique, ainsi qu'aux usagers du site. Ces accès n'empêchent pas la création d'un arc industriel longeant le site de maintenance au sud. Cet arc industriel permettrait d'assurer la desserte des différentes composantes de l'aménagement global.

L'implantation du site de maintenance est ainsi compatible avec la trame viaire existante du site PSA et n'en n'obère pas la desserte future.

Concernant un éventuel franchissement de l'autoroute reliant le site PSA au projet EuropaCity, le projet de site de maintenance n'obère pas la possibilité de réaliser à l'avenir un tel franchissement. Néanmoins, à ce jour, le prolongement de l'avenue Raoul Dufy se trouve dans l'axe de l'emprise du site de maintenance. Si un tel viaduc était envisagé, il devra donc intégrer, dans sa conception et notamment dans ses descentes de charges, le passage au-dessus du projet de la SGP, du faisceau de voies ferrées au Nord du site PSA et des voies de l'autoroute A1.

Question 1.3 visibilité commerciale des entreprises

(cf impacts paysagers thème 9) :

Pouvez-vous donner des précisions sur les caractéristiques prévues pour le traitement des installations et façades du centre SMR - SMI - PCC et préciser leurs aspects paysagers et si cet effet vitrine peut être pris en compte et respecté par votre projet de centre ?

Réponse de la SGP :

La consultation pour désigner l'architecte du projet de site de maintenance est en cours. Le marché de maîtrise d'œuvre est envisagé pour une notification courant juillet 2016. Comme convenu avec PSA, des échanges seront programmés dès la phase esquisse avec l'architecte du projet au sujet de

l'intégration urbaine du site de maintenance, d'une part, et du raccordement en aérien à la ligne 17, d'autre part.

La Société du Grand Paris est particulièrement attentive à la qualité architecturale et à l'intégration urbaine de ses sites de maintenance. Elle a ainsi élaboré, au même titre que pour ses gares, une charte architecturale, urbaine et paysagère, gage de ses ambitions. L'ensemble de ses sites de maintenance font également l'objet d'une certification Haute Qualité Environnementale (HQE®).

Le futur architecte du site de maintenance d'Aulnay sera ainsi chargé de l'architecture et du traitement paysager du projet de site de maintenance mais également de la voie de raccordement du site de maintenance à la ligne 17. Les vues depuis l'A1 sur les emprises PSA et ses différentes composantes feront parties de ses préoccupations.

De par sa localisation longitudinale le long de l'A1, l'effet vitrine depuis l'autoroute est une composante essentielle du traitement architectural du projet. Une grande attention sera portée à la réponse architecturale selon les différentes échelles et vitesses de perception du projet (perception instantanée et effet vitrine depuis l'autoroute, perception aérienne et traitement qualitatif de la cinquième façade, perception piétonne et traitement qualitatif des accès et abords paysagers côté emprises PSA...).

Enfin, d'un point de vue purement réglementaire, le permis de construire sera tenu de respecter les prescriptions d'insertion paysagère énoncées par le PLU d'Aulnay-sous-Bois, et être compatible avec l'exigence de valorisation de la vitrine du site visible depuis les autoroutes figurant dans l'orientation d'aménagement et de programmation.

Question 1.4 de la coupure territoriale potentielle :

Un intervenant a évoqué la problématique de l'effet coupure du projet de maintenance, notamment pour développer des liaisons douces indispensables entre les zones Nord et Sud appelées à être aménagées. La mise en œuvre d'une passerelle de liaison est-elle envisageable et compatible avec l'aménagement de votre centre de maintenance ? Des mesures conservatoires peuvent-elles être prises pour cela en fonction de la trame viaire future ?

Réponse de la SGP :

Le site de maintenance n'obère pas la possibilité de réaliser une liaison par passerelle reliant le site PSA au Triangle de Gonesse. Cette liaison devra nécessairement cheminer en aérien, afin de permettre le passage au-dessus des aménagements du site de maintenance, du faisceau de voies ferrées au Nord du site PSA et des voies de l'autoroute A1. Dans le cas où la réalisation de cette liaison serait confirmée, son positionnement devra nécessairement être coordonné avec les aménagements du site de maintenance, et ce, dès le commencement des études de maîtrise d'œuvre du site de maintenance (implantation des piles d'appuis au droit du SMR-SMI, mesures conservatoires éventuelles, intégration architecturale, etc.).

7.4.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

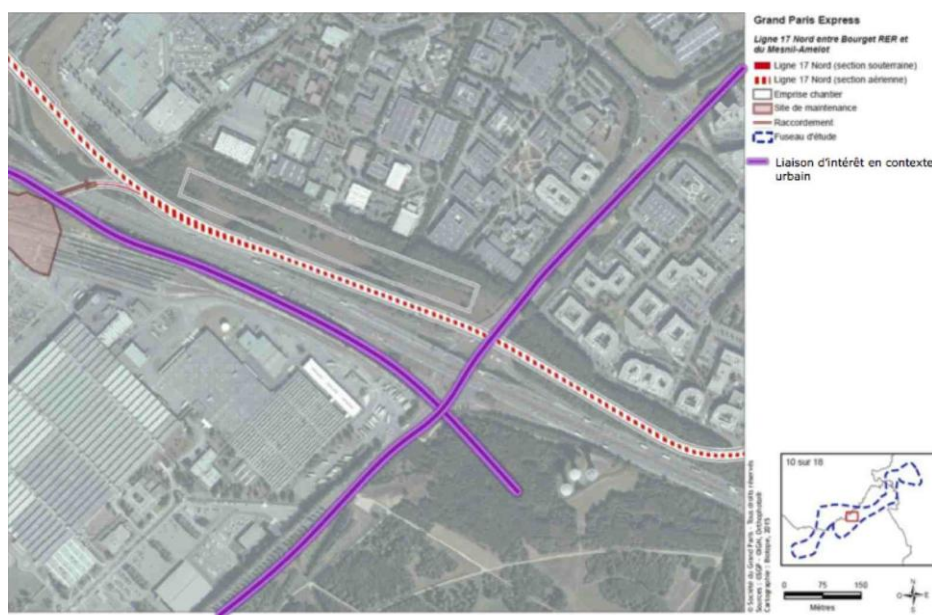
Les 4 questions traitées rendent compte de la poursuite par la SGP de la concertation et des mises au point avec le groupe PSA, de l'état d'avancement des études du projet, et de la volonté de prise en compte par la SGP de toutes les contraintes du site.

Tout en comprenant les inquiétudes légitimes des intervenants et l'émergence de nombreuses questions, la commission prend acte des éclairages et explications donnés par la SGP.

Elle note bien que l'aménagement de ces 180 ha ne relève pas de la compétence de PSA, et ne fait pas l'objet d'une procédure d'aménagement ou d'urbanisme opérationnel ; cette opération est seulement citée dans le CDT et présentée dans le PLU d'Aulnay-sous-Bois en tant qu'OAP (orientation d'aménagement et de programmation introduite dans le cadre de sa révision, le futur aménagement devant être compatible avec ses principes) .

De ce fait, et compte tenu du nouveau contexte de gouvernance locale (EPT 7 Paris Terres d'envol), la commission souhaite attirer l'attention des différentes autorités et collectivités locales concernées sur la nécessité de prendre en compte et d'encadrer cet aménagement si important pour le devenir de la zone Nord de la ville d'Aulnay-sous-Bois, y compris ses relations avec les lignes 16 et 17 du réseau GPE.

Pour assurer la fonctionnalité et la cohérence de l'aménagement du site, la commission d'enquête estime nécessaire la définition d'un cadrage et d'un cahier des charges traitant notamment des équipements d'intérêt général, tels que la prise en compte des liaisons à assurer entre le site et l'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse, la création d'une trame viaire de desserte interne et de ses connexions avec le réseau routier, la réalisation éventuelle d'une coulée verte . Sur le sujet des liaisons que ce soit pour les piétons, les vélos, mais aussi pour la faune, la commission constate que la carte des continuités écologiques pages 139 et 159 de l'étude d'impact G2, montre une liaison d'intérêt à respecter dans le cadre du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Là aussi , la commission souhaite attirer l'attention des autorités sur la nécessité de décliner les objectifs de ce schéma régional localement sur ces territoires en mutation, pour mettre en œuvre ces continuités écologiques. Si une passerelle devait être créée, elle pourrait permettre des passages pour la faune (voir exemples réalisés au dessus de l'autoroute A5) après étude de compatibilité avec le site de maintenance et des fonctionnalités entre les 2 sites à relier.



3.2.1.4 Mesures de suivi relatives au site Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis

La commission a bien noté que l'état d'avancement de l'avant-projet du site de maintenance ne permet pas de répondre à l'ensemble des questions posées sur ses contraintes d'accès, de fonctionnement et de logistique en phases travaux et exploitation.

Comme la Société du Grand Paris le souligne, il y a nécessité et urgence à définir l'ensemble des contraintes à prendre en compte pour permettre la poursuite des études du SMR SMI PCC et garantir la qualité de son insertion dans le plan d'aménagement d'ensemble et vis-à-vis des deux implantations industrielles voisines.

Concernant la visibilité commerciale du site, la commission note cette exigence figurant dans l'OAP et les ambitions paysagères du projet qui peuvent répondre aux inquiétudes des entreprises. La phase permis de construire du projet pourra leur permettre une vérification des traitements envisagés et de la préservation de cet effet vitrine souhaité en fonction des vues et hauteurs des bâtis.

La commission souhaite émettre deux recommandations, qui ne s'adressent pas directement à la SGP mais aux autorités et collectivités concernées :

- La première concerne la nécessité de définir la gouvernance du cadrage de l'aménagement d'ensemble pour déterminer le plan d'aménagement et ses modalités de mise en œuvre opérationnelle devant assurer les mises en cohérence des différents types d'urbanisations prévues et la requalification industrielle de la partie Nord du site (OIN, ZAC, SEM, ou autre montages) ;
- La seconde est relative au respect du SRCE et des continuités écologiques qu'il convient de prendre en compte en profitant de cette partie aérienne de la ligne 17 et en résolvant la traversée des faisceaux des autoroutes A1 et A3 et des voies ferrées.

7.4.2 Sujet 2 : La surface d'emprise nécessaire pour le SMR SMI PCC

7.4.2.1 L'expression du public

Le groupe PSA, en tant que propriétaire du site et concerné par son aménagement futur, fait état de préjudices potentiels à subir pour sa valorisation immobilière liés à une emprise très imprécise dans le dossier variant entre 20 ha et 39 ha, mais évoquant aussi p49 de la notice explicative (pièce D) un périmètre enveloppe d'environ 45 ha et une emprise fonctionnelle de seulement 15 ha environ.

7.4.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le dossier définit une emprise assez large d'utilité publique comme enveloppe au sein de laquelle pourront s'implanter les 3 unités fonctionnelles du site. Il précise son cadre juridique avec la double procédure d'utilité publique et d'enquête parcellaire avant toute mutation forcée. Il précise toutefois clairement que des accords amiables sont recherchés avant toute demande au Préfet de déclaration de cessibilité.

7.4.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 2.1 surface d'emprise

Le groupe PSA, en tant que propriétaire du site et concerné par son aménagement futur, fait état de préjudices potentiels à subir pour les perspectives immobilières liés à une emprise très imprécise dans le dossier variant entre 20 ha et 39 ha, mais évoquant aussi p49 de la notice explicative (pièce D) un périmètre enveloppe d'environ 45 ha et une emprise fonctionnelle de seulement 15 ha environ. Pouvez justifier ces différences et donner des précisions sur l'emprise d'utilité publique exacte demandée et la justifier en attente de la future enquête parcellaire ? Pouvez-vous faire état de l'avancement de toutes les études techniques préalables sur l'emprise nécessaire aux 3 fonctions SMR, SMI et PCC et leur localisation par rapport au bâti existant conservé et au bâti futur déjà autorisés ?

Réponse de la SGP :

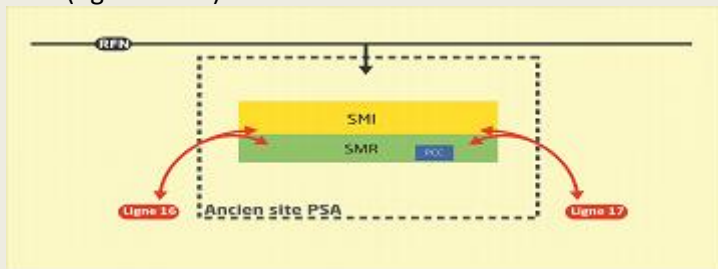
Comme indiqué dans la pièce D du dossier DUP (D3-§2), l'emprise du site de maintenance « *figurant dans le dossier d'enquête correspond à un périmètre « enveloppe », au sein duquel seront implantés les installations, bâtiments et équipements servant à assurer les différentes fonctions du site de maintenance. Au stade d'avancement du projet au moment de la rédaction du dossier de DUP, différents scénarios d'implantation précise demeuraient à l'étude. L'enveloppe retenue dans le dossier d'enquête est ainsi définie pour préserver toutes les possibilités d'organisation future du site : afin d'avoir une approche conservatrice du bilan avantages / inconvénients du projet, le dossier d'enquête présente ainsi l'impact maximal associé à cette emprise (impacts fonciers, impacts environnementaux), alors que celle-ci ne sera, en pratique, pas mobilisée en intégralité par le site de maintenance définitif.*

A titre indicatif, le périmètre « enveloppe » représente une superficie totale de l'ordre de 39 hectares (hors raccordements aux lignes 16 et 17), tandis que l'emprise fonctionnelle nécessaire au site de maintenance (hors raccordements) est d'environ 20 hectares uniquement. ». Il n'est pas fait mention dans le dossier d'enquête publique d'une emprise « enveloppe d'environ 45 ha et une emprise

fonctionnelle de seulement 15 ha environ ».

En outre, le plan général des travaux comprend, en plus des emprises des ouvrages, la zone d'intervention potentielle nécessaire à leur réalisation. Toutes les parcelles incluses dans la zone d'intervention potentielle ne feront pas l'objet d'acquisitions foncières dans le cadre du projet. Les emprises qu'il est nécessaire d'acquérir seront en effet déterminées avec précision lors des études de conception à venir, et donneront lieu à la réalisation d'enquêtes parcellaires. Les emprises à acquérir seront incluses dans le fuseau de la zone d'intervention potentielle, tel que présenté dans la pièce E du dossier de DUP.

Le schéma fonctionnel du projet du site de maintenance est indiqué dans la pièce D du dossier de DUP (figure n° 43) :



Le SMI est positionné sur la partie Nord du site de maintenance (le long de l'A1) et le SMR-PCC est positionné sur la partie Sud (par rapport au Nord PSA).

Les discussions en cours dans le cadre des réunions foncières mensuelles entre la SGP et PSA et la désignation du maître d'œuvre courant Juillet 2016 vont permettre de stabiliser précisément les emprises pour lesquelles la SGP se portera acquéreur et celles qui feront l'objet de conventions d'occupation temporaire pour la réalisation du chantier.

Concernant l'état de l'avancement de toutes les études techniques préalables, voir la réponse à la question 2.2 ci-dessous.

Question 2.2 programme fonctionnel du SMR, SMI, PCC :

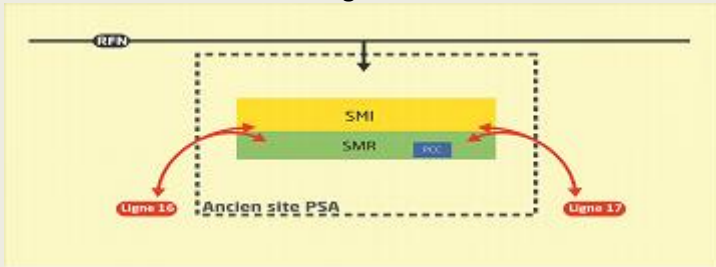
Pouvez-vous apporter des précisions sur la répartition au sein de l'emprise de ses 3 fonctions différentes et justifier par des schémas son optimisation rationnelle (process et flux divers engendrés, lien avec le réseau fer) ?

Réponse de la SGP :

En premier lieu, les deux fonctions SMR et SMI se doivent d'être raccordées à la fois à l'Ouest à la ligne 16 et à la fois à l'Est à la ligne 17 du Grand Paris Express. Ces raccordements expliquent la forme longitudinale du projet, dont la liaison ferrée ligne 16 – ligne 17 constitue la colonne vertébrale.

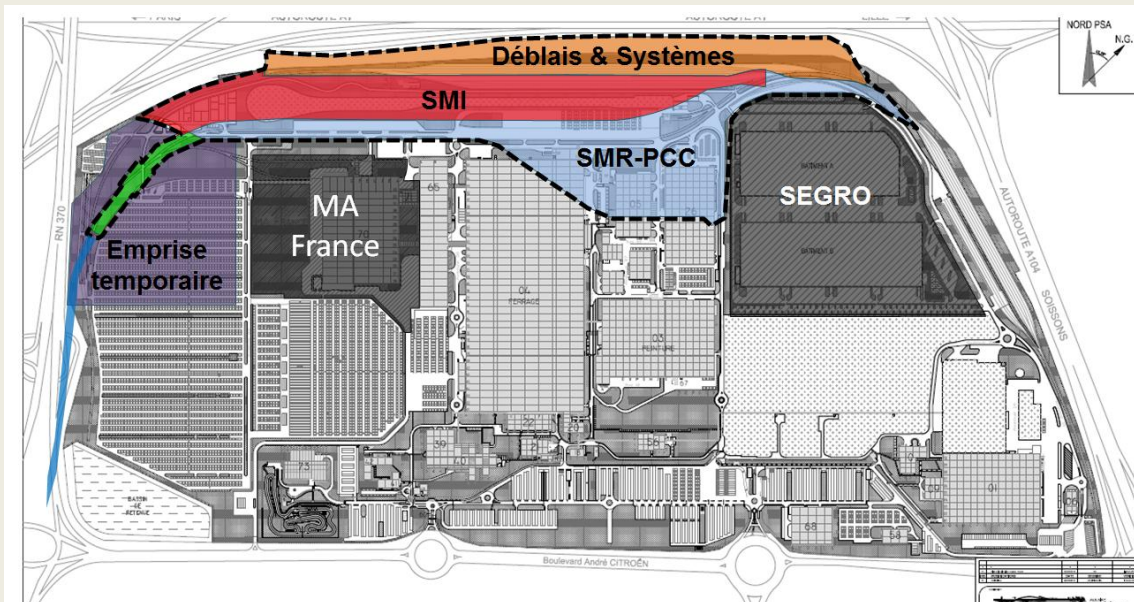
Le choix a ensuite été de positionner dans la moitié Nord la fonction SMI afin de faciliter sa connexion au réseau ferré national (RFN), indispensable pour l'acheminement des trains de travaux

et des matériels dont les longs rails soudés. La fonction SMR/PCC occupe, elle, la moitié Sud.



Le plan de voies ferrées constitue le générateur de toute l'organisation interne du projet de site de maintenance: halls de maintenance, ateliers et remisage pour le SMR, ateliers et stockages pour le SMI. Ce plan de voies suit des critères de conception ferroviaire stricts (rayons, distances...) qui dimensionnent l'aménagement du projet.

Les flux de livraisons et accès des convois exceptionnels par voie routière sont également des éléments prépondérants dans la conception du projet.



Question 2.3 raccordements L16 et L17 :

Les intervenants évoquent des pages du dossier contradictoires pour le raccordement à la ligne 16 réalisée en tranchées ouvertes ou couvertes. Pouvez-vous apporter les précisions nécessaires ? De même pour le raccordement à la L17 qui utilise une voie fer existante.

Réponse de la SGP :

Concernant le raccordement souterrain du site de maintenance à la ligne 16, la solution initiale étudiée par la SGP était la réalisation, depuis l'ouvrage d'entonnement situé sous l'ex-RN2, de la

première partie du tunnel en souterrain traditionnel, puis en tranchée couverte, et enfin en tranchée ouverte à l'intérieur du site PSA.

Comme indiqué au paragraphe 2.3 de la pièce D3 du dossier de DUP relatif aux "Raccordements du site de maintenance aux lignes 16 et 17" (page 50) : « Une solution alternative d'optimisation de réalisation de ce raccordement au tunnelier est en cours d'étude. »

C'est cette solution de réalisation du raccordement au tunnelier - sans tranchée ouverte à l'extérieur de l'emprise du SMI-SMR - qui est aujourd'hui privilégiée par la Société du Grand Paris. Cette solution, en plus d'être bénéfique pour le planning de mise en service pour les Jeux Olympiques de 2024, présente nettement moins d'impacts et de nuisances pour le territoire notamment en phase chantier.

Le profil en long de la ligne est présenté dans la pièce D.3 du dossier de DUP ainsi que dans la pièce G.2, chapitre 2 « Description du projet retenu » de l'étude d'impact. Il permet d'apprécier la profondeur ou la hauteur de la ligne sur ces différentes sections souterraines et aériennes.

Concernant le raccordement à la ligne 17, il est stipulé au paragraphe 2.3 de la pièce D3 du dossier de DUP relatif aux « Raccordements du site de maintenance aux lignes 16 et 17" (page 50) : « *Le raccordement à la ligne 17 est aérien. Il présente une longueur d'environ un kilomètre. Il est réalisé complètement en voie unique et en aérien. Il se connecte à la ligne 17 sur la section aérienne du tracé comprise entre les gares « Triangle de Gonesse » et « Parc des Expositions ». Depuis la ligne 17, le raccordement rejoint un franchissement existant passant sous l'A104, puis accède au site de maintenance par un viaduc. Le raccordement à la ligne 17 permet de desservir à la fois la partie SMR et la partie SMI du site.* »

En ce qui concerne l'utilisation de la « voie ferrée existante », cette ancienne voie SNCF dite « voie mère » n'est plus utilisée au nord de l'embranchement anciennement PSA. En effet, cette voie ferrée permettait à l'époque la desserte des entreprises embranchées sur le site sur lequel s'est implanté Paris Nord 2 depuis 1981. Dernièrement, la ligne 20, bus à haut niveau de service en construction par le CD 95, a utilisé en grande partie les emprises de cette ancienne voie ferrée, notamment dans la zone en bordure du magasin IKEA.

Question 2.4 remblais à l'Est

Sur cette partie à l'est du site, là où la ligne 17 devient aérienne, une zone de remblai importante évoquée par le dossier inquiète PSA qui en est propriétaire pour sa prospection immobilière. Qu'en est-il ?

Réponse de la SGP :

La portion en remblais indiquée le long de l'A104 (de l'autre côté de cette voie par rapport au site PSA) correspond à la section du tracé de la ligne 17 nord qui n'est ni en souterrain ni en viaduc mais implantée sur un ouvrage en terre en remblai. Il est à noter que ce linéaire en remblai s'insère au

nord de l'autoroute A104, donc sans aucune interface avec le site PSA celui-ci étant situé *au sud* de l'autoroute, elle-même construite en remblai tout le long de Paris Nord 2 et du site PSA.

Le masterplan PSA, présenté à la presse en mai 2015, n'est pas au nombre des documents avec lesquels le dossier de DUP doit être compatible. Pour autant, le tracé de la ligne 17 le long de l'A104 ne remet pas en cause le masterplan, lequel ne présente aucune liaison physique entre les emprises PSA et Paris Nord 2. Il n'obère pas non plus le développement des emprises PSA.

L'ensemble des caractéristiques du tracé sont présentées dans la pièce D3 "Description du projet" du dossier de DUP, en particulier la section entre les gares du Triangle de Gonesse et le Parc des Expositions est détaillée au paragraphe "1.2 Tracé" de la pièce D3 (pages 36 et 37 de la pièce D).

Question 2.5 complémentaire de la commission d'enquête

Quelle serait l'incidence de l'augmentation de la longueur des rames (de 54 à 108 m) sur le projet de SMR, notamment au niveau dimensionnement, emprise et coût ?

Réponse de la SGP :

Un des enjeux du site de maintenance est de disposer de suffisamment de souplesse pour l'exploitation et les évolutions futures, avec notamment la capacité d'accueillir des rames de longueur plus importante (108m) pour certaines fonctions (remisage, tour en fosse, machine à laver...).

A ce jour, le SMR est prévu pour accueillir les rames de 54 m des lignes 16 et 17. Si ces rames devaient passer de 54 m à 108 m, le dimensionnement, l'emprise et le coût du SMR s'en trouveraient nécessairement impactés. L'impact de cette modification n'a pas été étudié à ce jour car cette éventualité n'est pas envisagée.

7.4.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Concernant la surface d'emprise du projet, la commission prend note des mises au point foncières pour déterminer une emprise parcellaire cohérente et optimisée, ainsi que la possibilité de conventions d'occupation temporaires. Elle comprend que l'emprise du périmètre d'utilité publique ne doit pas être trop restreinte sous peine de mettre en cause la faisabilité du projet ; ceci respecte aussi la procédure du code de l'expropriation préalable à toute mutation forcée. Dans ce cadre, elle se félicite, comme le dossier le rappelle, que des négociations amiables soient recherchées avant tout par la SGP.

La commission note la cohérence du schéma fonctionnel retenu pour le projet de SMR SMI PCC, tout comme la pertinence du choix d'implantation du site de maintenance, assez idéalement placé entre les 2 lignes concernées. Ce schéma doit aussi veiller à être en cohérence avec les contraintes de la zone industrielle, notamment en matière de desserte, d'incendie et de risques (contraintes d'accès pompiers, études de dangers et de risques des ICPE).

La commission estime pertinentes les 2 solutions de raccordement aux lignes 16 et 17. La suppression de la tranchée ouverte minimise les impacts du projet. La réutilisation de la voie ferrée existante est un gain économique notable.

Concernant la question des remblais à l'Est, elle ne se pose pas avec la Francilienne (l'A104) longeant à cet endroit le site PSA. La commission tient à rappeler sur ces zones transverses la nécessité de prendre en compte la continuité écologique.

Concernant l'adaptation du projet en fonction de l'évolution éventuelle de la longueur des rames, la commission prend note de la réponse de la SGP (cf le thème 2 sujet 2).

Tous ces éléments permettent à la commission de juger que le périmètre d'utilité publique reste pertinent en attente du résultat de toutes les études de mises au point du site de maintenance et des négociations avec le groupe PSA. L'enquête parcellaire qui suivra précisera l'emprise réellement nécessaire pour assurer toutes ses fonctionnalités et la préservation de celles des entreprises voisines

7.4.3 Sujet 3 : La prise en compte dans le projet de SMR, SMI, PCC des contraintes du site

7.4.3.1 L'expression du public

Voir contributions du groupe PSA de MA France et SEGRO LOGISTICS.

7.4.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le dossier est assez succinct sur le sujet et a fait l'objet d'une recommandation de l'AE, à laquelle la SGP a répondu dans le document J9 (p41) :

L'Autorité environnementale recommande de préciser l'emprise du SM sur les terrains PSA dont dépend l'impact du projet et d'évaluer sa compatibilité au regard des autres projets connus ou annoncés sur le site.

Le périmètre « enveloppe » du site de maintenance figurant dans le dossier de DUP a été réduit d'environ 17 hectares. Ce périmètre permet d'intégrer différents scénarios d'implantation précise demeurant à l'étude aujourd'hui. Afin d'avoir une approche conservatrice du bilan avantages / inconvénients du projet, le dossier d'enquête présente ainsi l'impact maximal associé à cette emprise (impacts fonciers, impacts environnementaux), alors que celle-ci ne sera, en pratique, pas mobilisée en intégralité par le site de maintenance définitif. A titre indicatif, l'emprise fonctionnelle nécessaire au site de maintenance (hors raccordements) est d'environ 20 hectares uniquement.

L'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois a mis fin à son activité de production automobile en octobre 2013. Une réflexion sur l'avenir du site est actuellement en cours de réflexion. Les axes stratégiques pour la reconversion du site, partagés à la fois par le CDT Est Seine Saint-Denis et le PLU d'Aulnay-sous-Bois, sont de réaffirmer la vocation industrielle du site, de créer des emplois et d'ouvrir le site au territoire. Le projet de site de maintenance du Grand Paris Express, mentionné dans le CDT, s'inscrit pleinement dans ces objectifs. Son implantation fait l'objet d'une démarche de concertation avec les partenaires locaux (PSA, Villes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse, Préfecture de Région...) afin de s'intégrer aux orientations d'aménagement futures des emprises.

La construction potentielle de logements sur les emprises PSA est limitée à l'angle sud-ouest du site compte tenu des contraintes liées aux servitudes aéronautiques. Cette possibilité de

zone hybride de logements, activités, commerces, bureaux et formation, mentionnée dans les orientations d'aménagement et de programmation du PLU d'Aulnay-sous-Bois est donc compatible avec l'implantation du site de maintenance.

7.4.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 3.1 contraintes du site industriel existant

Le groupe PSA, mais aussi l'entreprise MA France entreprise pérenne présente en limite de la future emprise avec ses contraintes d'installations classées ICPE, ainsi que SEGRO France pour le projet ID LOGISTICS à l'Est et également en bordure, posent de nombreuses questions de respect des contraintes actuelles du site dans la mesure où elles sont antérieures et souvent actées, comme par exemple les servitudes perpétuelles évoquées, ou les voies routières. Ces contraintes logistiques avec les très nombreuses rotations des poids lourds nécessaires et pompiers pour la sécurité et les contraintes ICPE, sont-elles prises en compte et compatibles ?

Réponse de la SGP :

L'état initial de l'étude d'impact (pièce G1 du dossier de DUP paragraphe 7.2.1.3 Recensement des ICPE hors SEVESO) recense les établissements ICPE situés dans le fuseau de DUP. SEGRO, sous le nom d'ID LOGISTICS, ainsi que MA France sont bien identifiés selon les rubriques mentionnées par ses entreprises. Une analyse des impacts concernant les risques industriels est présentée dans le dossier, pages 218 à 222 de la pièce G.2. Il est notamment écrit : « Au vu de l'activité et de la distance au SMR, la société MA FRANCE (fabrication de produits métalliques), ne représente pas un risque significatif vis-à-vis des populations. L'impact est considéré comme nul. Concernant ID LOGISTICSS France, un entrepôt, un risque d'incendie peut potentiellement être présent ». Les contraintes ICPE des entreprises MA France et ID LOGISITCS seront prises en compte par les études de la maîtrise d'œuvre du site de maintenance.

Les accès pompiers et les contraintes logistiques des entreprises MA France et ID LOGISTICSS sont pris en compte dans les échanges évoqués ci-avant (Cf. réponse à la question 1.2). Néanmoins, l'implantation du site de maintenance vient obérer l'accès pompiers ouest du projet de SEGRO. Une proposition fonctionnelle de restitution de cet accès plus au sud a été proposée à PSA et SEGRO. Au stade actuel des études, la SGP ne peut se prononcer sur le maintien de la voie côté ouest de SEGRO. Ce point sera étudié au cours des études de maîtrise d'œuvre du site de maintenance.

Question 3.2 accès fer ID LOGISTICS :

Dans le principe général du centre de maintenance, l'accès au Réseau Ferré National (RFN) a été préservé à la demande des services de l'Etat. Un accès fer pour ID LOGISTICS est-il possible et compatible avec le SMR ?

Réponse de la SGP :

L'implantation du site de maintenance n'obère pas l'embranchement fret du site PSA. En effet, l'implantation du site de maintenance permet de conserver six voies ferroviaires au Nord du site PSA le long de l'A1. Cette mesure conservatoire pourra permettre à l'entreprise ID LOGISTICS d'étudier en collaboration avec la SNCF la création d'un raccordement ferroviaire fret.

Question 3.3 phase chantier :

PSA et les entreprises du site posent de nombreuses questions concernant la phase chantier, auxquelles vous devez apporter des réponses et des garanties concrètes pour en minimiser les nuisances et les préjudices économiques. Quels engagements pouvez-vous donner à ce sujet ? Quelles seront les voies d'accès à vos différents chantiers (RN370), entrées et sorties et le nombre de rotations de camion prévues ? La compatibilité avec le fonctionnement actuel du site a-t-elle été étudiée (sorties de nombreux camions MA France sur le boulevard André Citroën ?

Réponse de la SGP :

La réponse apportée à cette question est traitée au thème 3, sujet 1, question 1.2.

7.4.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

La commission note la prise en compte des contraintes du site et les études qui devront préciser la compatibilité des implantations entre elles. Elle rappelle pour information que le site de maintenance lui-même devrait faire l'objet d'une procédure de déclaration ou d'autorisation ICPE, étape d'instruction qui permettra aux autorités (préfecture et son service d'unité territoriale de la DRIEE) de vérifier ces éléments.

La commission prend acte de la possibilité de raccordement potentiel au réseau ferré national pour ID LOGISTICS.

En tout état de cause, les raccordements au réseau ferré national sont à préserver.

La SGP apporte des précisions utiles sur la prise en compte de toutes les contraintes du site et servitudes rappelés par PSA et les entreprises industrielles concernées (existantes, en cours et futures). Pour les installations classées pour l'environnement (ICPE) les garanties seront apportées par les dossiers de demande d'autorisation d'exploiter et les arrêtés préfectoraux émis.

7.4.4 Sujet 4 : Le planning d'étude, de procédures, de travaux et le respect de l'échéance 2023

7.4.4.1 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le dossier rappelle clairement l'importance du site de maintenance pour les mises en service des ligne 16 et 17 et la notice explicative D indique p100 une échéance à fin 2023 pour la fin des travaux et sa mise en service.

7.4.4.2 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 4.1 concertation des entreprises

Pouvez-vous apporter des engagements vis à vis du groupe PSA et des entreprises du site sur une procédure de concertation pour mises au point techniques et des échéances de dates des différentes phases à venir avant le lancement des chantiers ?

Réponse de la SGP :

Depuis octobre 2013 et le début des études préalables du site de maintenance, PSA a été associé aux études par la participation à plus d'une vingtaine de réunions de concertation avec la SGP. PSA a ainsi apporté sa contribution à l'analyse multicritère du choix de localisation du site de maintenance sur son emprise. PSA a également participé à l'avancement des études préalables et préliminaires. De même, l'emprise et le texte figurant dans le dossier DUP ont été partagés avec PSA.

La tenue de réunions de concertation et de mise au point avec les différents acteurs sera poursuivie pendant les phases d'étude et de chantier afin de garantir un bon niveau d'interface et de dialogue pour ainsi être le plus pertinent dans les choix réalisés et les prescriptions faites aux entreprises.

Question 4.2 échéance 2023 :

L'échéance de 2023 pour livrer le site de maintenance est cruciale pour la ligne 17 Nord, mais aussi pour la ligne 16 déjà déclarée d'utilité publique. Compte tenu de toutes les contraintes techniques évoquées ci-dessus, quelles garanties pouvez-vous offrir pour respecter cette échéance ?

Réponse de la SGP :

Afin de pouvoir garantir le respect de l'échéance 2023 une méthode de travail privilégiant l'anticipation sera adoptée, avec notamment :

- La mise en place d'un dialogue anticipé avec les différents acteurs afin d'intégrer les contraintes de chacun et de procéder dès le début des phases études, aux choix des solutions à adopter ;
- La prise en compte des existants avec la compilation et l'analyse de l'ensemble des documents relatifs à l'existant. Les conclusions de cette analyse permettront d'anticiper les aléas du chantier ;
- La mise en place d'un phasage de travaux précis visant à appréhender la totalité des interfaces entre le chantier SMI-SMR-PCC et tunnel, mais aussi avec les entreprises avoisinantes ;
- La recherche d'optimisation de l'évacuation des déblais et de l'acheminement du matériel par la voie ferrée ;
- La mise à disposition anticipée du PCC afin de permettre la mise en œuvre des équipements systèmes et la réalisation des essais pour la mise en service des lignes ;
- La mise à disposition anticipée de certaines voies pour permettre la réception du matériel

- roulant ;
- L'anticipation des travaux préparatoires (démolition, terrassement, dévoiement des réseaux, dépollution, ...) ;
- L'intégration du retour d'expérience des sites de maintenance dont les travaux débiteront avant ceux du site de maintenance d'Aulnay (SMR de Champigny par exemple).

7.4.4.3 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

La commission s'interrogeait sur l'état d'avancement du projet, les indications données par le dossier étant assez peu développées. Elle prend note des réponses et des mesures pour garantir l'échéance de 2023 avec l'illustration des dispositions retenues pour le site de Champigny (Ligne 15 Rouge Sud : SMR + PCC) comme retour d'expérience à intégrer. La commission note la poursuite des concertations préalables, favorable à la bonne mise au point du projet .

Elle considère qu'il est nécessaire d'engager vite toutes les études de maîtrise d'œuvre nécessaires pour cela, ainsi que la mise au point ensuite de tous les dossiers administratifs de demande des autorisations nécessaires (PC, DAE ICPE, dossier loi sur l'eau, etc).

7.4.5 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème

Sur le projet de site de maintenance des lignes 16 et 17, la commission retient les principaux éléments suivants:

- Outre le schéma fonctionnel proposé, l'avant-projet d'aménagement intégrant les 3 fonctions dédiées du SMR SMI PCC n'est pas suffisamment avancé pour répondre de façon précise à toutes les questions posées par le propriétaire du site, le groupe PSA, et toutes les entreprises concernées ; néanmoins, des négociations se poursuivent avec PSA pour trouver les meilleures solutions possibles respectant au mieux toutes les contraintes en jeu, et notamment une cohérence de desserte fer et route de cette zone industrielle et des urbanisations futures sur Aulnay-sous-Bois et Gonesse ;
- L'enquête parcellaire qui doit suivre précisera l'emprise exacte d'implantation du projet des 3 composantes du site et de fait les contraintes de voisinage entre les entreprises ;
- Ces contraintes notamment pour les installations classées ICPE seront clairement définies par les arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exploitation, prenant en compte le cumul des risques et des dangers ainsi que leur acceptabilité par les services pompiers pour la sécurité incendie.

Elle estime donc que l'emprise d'utilité publique demandée, logiquement plus large par précaution en attente de la mise au point des besoins fonctionnels des 3 composantes du projet, est cohérente pour assurer la mise en œuvre de ce projet de SMR SMI PCC qui est cruciale à l'horizon 2023 pour assurer la viabilité du réseau du Grand Paris et notamment celle de la ligne 16 déjà déclarée d'utilité publique.

La commission d'enquête émet deux recommandations, qui ne s'adressent pas directement à la SGP mais aux autorités et collectivités concernées :

- La première concerne la nécessité de définir la gouvernance du cadrage de l'aménagement d'ensemble pour déterminer le plan d'aménagement et ses modalités de mise en œuvre opérationnelle devant assurer les mises en cohérence des différents types d'urbanisations prévues et la requalification industrielle de la partie nord du site (OIN, ZAC, SEM, ou autre montages) ;
- La seconde est relative au respect du SRCE et des continuités écologiques qu'il convient de prendre en compte en profitant de cette partie aérienne de la ligne 17 et en résolvant la traversée des faisceaux des autoroutes A1 et A3 et des voies ferrées.

Elle recommande aux autorités de bien prendre en compte, dans toutes leurs dimensions, l'urbanisation future de cette zone d'Aulnay-sous-Bois, ainsi que celle de la ZAC du Triangle de Gonesse, d'étudier la nécessité de leur liaisons ou dessertes fonctionnelles pour tous les modes de déplacement et de veiller au respect de la continuité écologique à définir plus précisément entre ces sites.

7.5 Thème 4 : Incidence du programme et du projet sur l'urbanisation, l'aménagement et le développement économique

Ce thème est relatif à l'appréciation des incidences du programme et du projet, en dehors du champ environnemental, pour bien appréhender ses effets sur le développement économique, l'urbanisation, et l'aménagement.

Cette appréciation est un préalable à la quantification des déplacements et de la fréquentation du projet, objet du thème 5, et aux évaluations socio économiques et environnementales qui font l'objet des thèmes 7 et 9.

Sur ce thème se sont exprimés les grands acteurs économiques de ce territoire, les collectivités, les associations, et dans une moindre mesure, le grand public.

Ce thème a été abordé à 38 reprises dans les observations.

Parmi les sujets évoqués par le public sur ce thème, la commission d'enquête retient les sujets suivants d'expression du public en lien avec la réalisation du programme et du projet sur le territoire Nord-est francilien:

- Le développement des activités existantes ;
- La création de nouvelles zones d'activités ;
- Les effets du développement sur l'urbanisation.

7.5.1 Sujet 1 : Le développement des activités existantes

7.5.1.1 L'expression du public

La participation au développement économique est l'un des objectifs du Grand Paris Express exprimé dans la loi relative au Grand Paris.

Le Chambre de Commerce et d'Industrie rappelle les enjeux du programme du Grand Paris Express et ceux spécifiques au projet de la ligne 17 Nord en matière de développement économique.

RE 470 CCIP Paris Ile-de-France

La CCIP soutient la mise en œuvre globale du GPE, enjeu clé pour les 800 000 entreprises du territoire francilien permettant de relier un ensemble de pôles économiques et des grands équipements franciliens majeurs, dans les délais compatibles avec les besoins des entreprises.

Le GPE constitue un levier essentiel pour le renforcement de l'attractivité des territoires et de la compétitivité des entreprises franciliennes. Ces entreprises contribuent au financement à travers la fiscalité (une grande partie des 500 M€ annuels que perçoit la SGP) et abondent à hauteur de 48,4 % au budget de fonctionnement des transports en commun d'Ile-de-France.

L'achèvement du GPE dans les délais représente plus de 100 milliards d'€ d'opportunités de marchés pour les entreprises et un rôle d'accélérateur des projets d'aménagement et de développement des entreprises et de l'emploi.

Le projet de la ligne 17 Nord est impératif et prioritaire pour le développement économique et l'emploi :

Projets d'investissements programmés à l'horizon 2025 pour les pôles du Bourget et de Roissy, représentant 100 000 nouveaux emplois directs pour Roissy ;
Accompagnement du développement du cluster aéronautique du Bourget ;
Création de la ZAC du Triangle de Gonesse conditionnée par la ligne 17 ;
Permet le concours des Hubs dont les 3 internationaux du Grand Roissy, du Bourget Aéroport et du Triangle de Gonesse ;
Permet le développement de la filière « Congrès et salons » et du tourisme d'affaires associé, celui du PIEX (qui génère actuellement 1,7 milliards d'€ de retombées économiques et près de 26 000 emplois) étant compromis par une desserte actuelle insuffisante.

Une partie du public retient l'importance de l'incidence du développement économique induit par le projet.

RE 70 M. AGABABIAN Villepinte, 93

considère que « le projet permet le développement économique ; s'il n'est pas réalisé maintenant, le coût poserait de sérieux problèmes pour les générations futures ».

Pour apprécier le développement des activités existantes lié au programme et au projet, il convient d'estimer l'effet complémentaire par rapport à une situation sans projet. Cette appréciation est éclairée par les observations des grands acteurs économiques sans toutefois quantifier cet effet complémentaire.

C'est la cas notamment d'Aéroports de Paris (ADP).

RE 490 Aéroports de Paris (ADP)

rappelle les prévisions de développement du trafic aérien sur la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle, 9ème aéroport mondial, 2ème aéroport européen et 1er aéroport français. Cette plateforme est un puissant levier de développement économique pour l'Ile-de-France. Il souligne les prévisions de développement pour la plateforme du Bourget, y compris celles du Musée de l'air et de l'espace.

« Le bassin d'emplois de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle présente une dynamique forte à l'échelle francilienne: 248 000 emplois totaux à ce jour, dont près de 86 600 emplois directs sur la plateforme ou à proximité immédiate, et 700 entreprises. Chaque million de passagers supplémentaires génère environ 4 300 emplois en Ile-de-France, dont 1 500 emplois directs sur la plateforme.

Paris Le Bourget est le 1er aéroport d'affaires en Europe et un pôle important de l'industrie aéronautique. Les 70 entreprises installées sur le site accueillent près de 3 500 emplois directs. Le programme de développement prévoit la modernisation et la diversification des installations en lien avec l'ouverture de la gare Le Bourget Aéroport.

Aussi, le développement des transports en commun constitue-t-il un enjeu primordial pour l'avenir de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. De ce point de vue, la ligne 17 Nord sera un élément majeur d'accessibilité pour Paris-Charles de Gaulle en reliant notamment l'aéroport à Paris - Le Bourget, au parc des expositions, à la zone de développement future du triangle de Gonesse et à Saint Denis Pleyel, la liaison avec Paris et avec La Défense s'effectuant par une correspondance à Saint-Denis Pleyel ».

ADP ne distingue pas les créations d'emplois liées spécifiquement au développement de l'accessibilité, et ne précise pas les créations d'emplois indirectes en dehors des plateformes, ni leur localisation.

Viparis RE 497 et la SIPAC CE 1 présentent les prévisions de développement des Parcs des expositions de Villepinte et du Bourget. Ils rappellent l'importance du salon biannuel aéronautique de l'air et de l'espace au Bourget.

Viparis qualifie la situation actuelle des transports comme insatisfaisante, et constitue une menace pour le leadership de Paris.

RE 497 Viparis

LE GRAND PARIS EXPRESS - LIGNE 17 NORD UN IMPACT DÉTERMINANT SUR LA SANTÉ ET L'AVENIR DU TOURISME D'AFFAIRES

Rencontres d'affaires et développement économique sont étroitement liés ; cette filière génère pour Paris et l'Ile-de-France :

- 80 000 emplois en équivalent temps plein ;
- 5,1 milliards d'euros de retombées économiques indirectes.

L'importance économique du marché du tourisme d'affaires le rend hautement concurrentiel. Paris s'est imposée comme destination mondiale leader depuis trois décennies mais sa position est attaquée par d'autres acteurs (Francfort, Milan, Vienne, Barcelone, Berlin...).

La localisation et l'accessibilité sont les deux premiers critères de choix d'une destination pour un salon, un congrès ou une convention d'entreprise et en déterminent largement l'attractivité.

L'exigence d'excellence dans les transports est d'autant plus forte pour l'activité tourisme d'affaires :

- soumise à des pics d'affluence liés à des dates et horaires précis de programmation à caractère éphémère ;
- afin de minimiser et de fiabiliser le temps de transport et ainsi maximiser le temps productif passé par les participants sur les manifestations

Les principales carences concernent l'accessibilité, la rapidité, la fiabilité et le confort d'acheminement vers des sites majeurs tels que :

- Paris Nord Villepinte : 1er parc d'exposition français, accueillant 2 millions de visiteurs par an avec des manifestations d'envergure internationale comme Maison & Objet, SIAL, Première Vision, Eurosatory, Silmo Paris, desservi uniquement par le RER B ;
- Paris Le Bourget : site emblématique accueillant 1 million de visiteurs par an avec des manifestations comme le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace (SIAE), la Fête de l'Humanité ou la 21ème Conférence Mondiale sur le climat (COP21) en 2015.

Les insuffisances en matière de transport pénalisent l'organisation de certaines manifestations, suscitent l'insatisfaction des participants et une perception négative en comparaison d'autres métropoles européennes. Elles vont également à l'encontre du développement durable car elles incitent à l'utilisation de la voiture pour rejoindre les Nord-est franciliens.

Paris Nord 2 présente explicitement les perspectives de développement de l'emploi sur son site.

RE 56 Paris Nord 2

rappelle ses prévisions pour le développement de son parc d'activités de Villepinte.

« Ce sera une desserte supplémentaire pour les 20 000 salariés travaillant aujourd'hui sur Paris Nord 2 et qui seront entre 50 000 et 70 000 d'ici trente ans ». « La ligne 17 est un atout indéniable et indispensable pour les entreprises internationales ayant choisi de s'implanter sur le parc, pour qui l'accès à leur siège/filiale, à l'aéroport et à Paris sera optimisé. L'arrivée de ce nouveau mode de transport viendra ainsi accroître l'attractivité du territoire.

Ces employeurs importants ont fait part à la commission d'enquête du rôle essentiel de leur accessibilité, notamment par les transports en commun, pour favoriser le recrutement de leurs employés ; ce que confirme le public directement concerné par les difficultés d'accès.

RE 282 M. MIGNOT Consultant Lyon, 69

« sans station proche, le Musée de l'air et de l'espace du Bourget n'aurait pas de rayonnement international »

RE 329 Mme TECHTACH Villiers-le-Bel, 95

« les transports sont une priorité absolue »

RE 406 M. TERRIER Paris 16ème

« le projet est une bouffée d'oxygène pour les voyageurs et les salariés de l'aéroport Charles de Gaulle »

RE 24 M. CHARREYRE

La gare aéroport du Bourget, une des deux seules gares nouvelles de cette ligne sans desserte de transport, n'intéressera que peu de monde étant donné que le Bourget est un aéroport d'affaires. Seul, le développement de quelques entreprises pourrait aider à la desserte de cette gare. Mais l'espace disponible à proximité de la gare et les nuisances de l'aéroport limiteront le développement autour de cette gare. Cette gare ne pourra pas booster la fréquentation de cette ligne à elle seule.

RE 81 Air France

La compétitivité du hub international passe par l'image de modernité et d'efficacité qu'il peut offrir aux voyageurs qui la rejoignent, ponctuellement ou régulièrement et notamment par l'amélioration de la desserte depuis et vers la capitale.

RE 136 M. VINCHON Chef d'entreprise Saint-Cyr-l'Ecole, 78

C'est tout le pôle aéronautique du Bourget qui en profitera, mais plus largement la filière air et espace française, ainsi que le tissu commercial local qui bénéficiera quant à lui de l'accroissement de visiteurs, sans les inconvénients des nuisances routières.

RE 225 M. TERRIER Président Association « Bourget Pro'Mobilité » Le Bourget, 93

L'essor des différents pôles ne peut se concevoir sans la mise en place de nouvelles infrastructures ferroviaires.

RE 456 ENVIRONNEMENT 93

Les impacts d'autres projets en développement tels que, l'extension du Parc des Expositions de Villepinte, la zone d'activités de Paris Nord 2, la ZAC Aérolians sont mal pris en compte et ne permettent pas de les situer dans une analyse, quant à leur participation à l'utilisation des transports routiers ou des transports collectifs mis à leur disposition.

Il existe donc un consensus sur la participation du projet au développement économique des activités existantes -y compris semble-t-il des opposants au projet - ; mais cette incidence ne devrait pas rester qualitative.

7.5.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le dossier d'enquête rappelle les liens entre le transport et l'aménagement (cf G1 6.5 .1 .2) : une infrastructure de transport de l'envergure du Grand Paris Express aura des

Enquête publique préalable au projet de DUP de la Ligne 17 Nord du Grand Paris Express et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées

conséquences fortes sur la population, l'emploi et l'occupation du sol en Ile-de-France. Sa mise en œuvre doit donc s'inscrire dans une politique plus générale de développement économique et social des grands territoires stratégiques de l'Ile-de-France. Dans ce sens, le projet du Grand Paris Express constitue un moteur de la croissance de la population et de l'emploi en Ile-de-France et devrait ainsi permettre :

- de favoriser les créations d'emplois ;
- d'attirer davantage d'habitants en Ile-de-France, essentiellement dans les communes qui seront desservies directement par l'infrastructure, en cœur d'agglomération ;
- de corriger les inégalités territoriales ;
- de favoriser une structure urbaine plus durable.

Le dossier d'enquête décrit les zones d'activité dont le développement est prévu en lien avec le projet (cf G-1-6 « Etude d'impact Etat initial Milieu humain : organisation urbaine et socio économie »).

Le fuseau d'étude retenu pour l'analyse du milieu humain intersecte 14 communes situées dans les départements de Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis, et du Val-d'Oise. Ces communes couvrent une surface de 16 630 hectares et abritent environ 385 380 habitants et 222 060 emplois. Parmi ces communes, 8 appartiennent à la petite couronne (Aulnay-sous-Bois, Blanc-Mesnil, Le Bourget, La Courneuve, Drancy, Dugny, Tremblay-en-France et Villepinte), le reste du territoire étant compris dans la grande couronne.

Des pôles d'emploi importants, notamment dans le secteur du transport

La densité moyenne sur l'ensemble des communes étudiées est de 13 emplois/hectare. Les densités d'emploi varient d'une valeur quasi nulle (0,07 emploi/hectare) à Mauregard à 62 emplois/hectare à Roissy-en-France. La densité d'emploi élevée à Roissy-en-France est en lien, notamment, avec la présence de l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle, pôle d'emploi majeur dans cette zone. La commune du Bourget présente également une densité d'emploi relativement élevée (35 emplois/ha), liée notamment à la présence de l'aéroport du Bourget. Les communes avoisinantes au Bourget (La Courneuve, Drancy et Le Blanc-Mesnil) présentent des densités d'emploi moyennement élevées en raison de l'importance des activités économiques liées au transport et à la logistique dans la zone. L'emploi à Villepinte (14 emplois/ha) est essentiellement lié à la présence du Parc International des Expositions et de la zone d'activités Paris Nord 2.

Une évolution de l'emploi contrastée

La croissance de l'emploi entre 1999 et 2011 s'est faite de façon inégale sur le territoire étudié. Des croissances très importantes de l'emploi sont observées au Mesnil-Amelot (194% entre 1999 et 2011 soit environ 16% par an) et Bonneuil-en-France (206% soit 17% par an). Des croissances supérieures à 30% sont observées à Dugny (35%), Tremblay-en-France (54%), Villepinte (40%) et Roissy-en-France (38%). Les communes situées à l'extrémité Sud-Ouest du fuseau d'étude (Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, La Courneuve, Drancy) ainsi que la commune de Mauregard montrent cependant des évolutions négatives de l'emploi entre 1999 et 2011. La commune ayant connu la baisse d'emploi la plus importante est Le Blanc-Mesnil (-9%).

Le Pôle Roissy – Charles de Gaulle

Les activités de cette zone gravitent autour de l'aéroport de Roissy - Charles de Gaulle, le premier hub de fret et le deuxième aéroport « passagers » en Europe. L'aéroport est le siège d'environ 700 entreprises et offre actuellement approximativement 85 700 emplois directs. De plus, le quartier d'affaires Roissypôle regroupe actuellement 1 200 salariés en journée et est appelé à se développer davantage dans le cadre de l'opération d'aménagement de Roissypôle, avec notamment le développement du Concept d'Airport City, la densification avec l'implantation de services, d'équipements et de commerces.

A noter également, la présence au sud de la plate-forme aéroportuaire d'un centre commercial « Aéroville » offrant 50 000 m² de surfaces de commerces et de services et approximativement 2 600 emplois.

En complément, l'avis du CGI retient en synthèse du rapport de contre expertise les éléments suivants sur les perspectives de trafic liées au développement des grands équipements: « le développement de Roissy CDG, dont le trafic actuel de 65 millions de passagers, pourrait atteindre 100 millions de passagers en 2030, 140 à 150 millions en 2070, semble probable pour la perspective 2030, possible pour la perspective 2070 ».

Le Pôle du Bourget

Les activités de la zone gravitent autour de l'aéroport du Bourget, le premier aéroport d'affaires européen comprenant 3 100 emplois permanents. Les activités économiques liées au transport et à la logistique représentent le premier secteur économique dans la zone. Les activités culturelles et événementielles représentent également un secteur économique important, avec le Parc d'Exposition Paris - Le Bourget, et le Musée de l'Air et de l'Espace.

Le nouveau musée de l'Air et de l'Espace

Le nouveau musée de l'Air et de l'Espace est un projet de développement et de modernisation du musée actuel à proximité de l'aéroport du Bourget. Afin de multiplier à terme la fréquentation du musée par quatre, ce projet s'appuie sur un quasi doublement de la surface totale d'exposition en la portant à 35 000 m². Pour cela, le nouveau musée s'articulera autour de l'aérogare historique, qui sera mis en valeur en retrouvant son aspect initial et le développement de nouvelles surfaces modulables..

L'entrée de l'aéroport du Bourget

Dans le cadre de l'arrivée de la gare Le Bourget RER, ainsi que du projet du nouveau musée de l'Air et de l'Espace, un projet de réorganisation urbaine a été engagé pour:

- Aménager un quartier mixte d'entrée de ville au sud du carrefour Lindbergh ;
- Recomposer le carrefour Lindbergh pour lui permettre d'assurer une double fonction:
- Améliorer les déplacements internes au territoire et constituer un accès principal à la plateforme aéroportuaire et à ses différents équipements ;
- Requalifier l'ex-RN2 en boulevard urbain comme support d'une régénération et d'une intensification urbaine de ses deux rives ;
- Créer une trame d'espaces publics homogènes, un accès qualitatif au musée de l'Air et de l'Espace, au Parc des Expositions et aux activités économiques et industrielles implantées sur la plateforme aéroportuaire ;

- Accueillir, côté aéroport, des fonctions diversifiées (loisir, tertiaire, hôtellerie) ; Assurer, côté ville, une mixité de fonctions combinant les activités économiques en lien avec l'aéroport et des logements.

Le quartier d'affaires de Paris Nord 2

Il s'agit du premier Parc d'Affaires Privé Européen comprenant 1 million de m² de bureaux et d'activités répartis sur 300 ha. Le parc d'activités accueille actuellement 500 entreprises employant près de 20 000 personnes. Le parc accueille aussi bien des PME que des multinationales telles que Delsey, Embraer, Guerbet, LG Electronics, Mitutoyo, Raja, Xerox 21.

Le projet prévoit la densification du Parc d'activités international de Paris Nord 2. A l'horizon 2030, il est estimé que 50 000 personnes travailleront dans cette zone.

Le Parc International des Expositions de Paris Nord Villepinte

Le Parc International des Expositions de Paris Nord Villepinte est un lieu majeur d'événements d'envergure, salons, et séminaires, qui reçoit chaque année plus de 1,5 million de visiteurs. Le site offre d'importantes surfaces d'expositions et dispose d'un Centre de Conventions comprenant 2 amphithéâtres, ainsi que de nombreuses salles de réunion.

Le projet d'extension du Parc International des Expositions de Villepinte inclus dans le projet de la ZAC AéroliansParis vise à renforcer sa compétitivité et son attractivité au niveau international. Actuellement d'une superficie d'exposition de 240 000 m², ce projet d'extension vise à proposer une surface d'accueil supplémentaire de 350 000 m². De plus, le projet prévoit la réalisation d'un complexe hôtelier comprenant de 150 à 200 chambres.

Cette extension est également appelée à recevoir des entreprises orientées vers la logistique des salons et d'activités tertiaires ayant trait à l'événementiel.

7.5.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

La commission d'enquête estime partielle cette présentation du développement des activités existantes dans la mesure où la description précédente ne porte que sur une partie des zones d'activités concernées par le projet en raison notamment de l'imprécision de la définition du territoire impacté .

Elle estime nécessaire d'avoir un éclairage sur la quantification de la participation du projet au développement des activités existantes.

Question 1.1 : La création d'emplois

La SGP peut elle donner un ordre de grandeur des créations d'emplois liées à la réalisation du projet, notamment sur les sites des activités actuelles, en précisant leur localisation pour définir le territoire d'incidence du projet (cf question 3.1)?

Réponse de la SGP :

Le Grand Paris Express sera fortement créateur d'emplois, en améliorant l'attractivité de l'Ile-de-France vis-à-vis de l'international mais également par l'amélioration du marché interne du travail de

la région en réduisant les temps de transport des demandeurs d'emploi. Les études menées par la Société du Grand Paris ont permis d'estimer que le Grand Paris Express permettra une augmentation minimum de 115 000 emplois par rapport à la croissance de l'emploi dans une situation sans projet. La croissance en Ile-de-France bénéficiera en particulier à la fréquentation de ses grands équipements tels que ceux situés sur le tracé de la ligne 17 Nord (aéroports, parc d'exposition, centres de commerce, de culture et de loisir) et donc à des créations d'emplois associées à ces activités. Les modèles de prévision utilisés permettent de quantifier l'effet de la réalisation du Grand Paris Express à l'échelle régionale.

Il est certes délicat d'estimer avec une grande robustesse l'impact d'un tronçon particulier sur l'emploi local ; cependant les estimations montrent bien, comme cela a été indiqué dans la pièce H du dossier d'enquête publique, qu'une partie très significative de la croissance additionnelle de la région se situera dans la zone géographique concernée par la ligne 17 nord.

Dans l'évaluation socio-économique, on a donc choisi de proposer une fourchette d'estimations :

- la partie basse de la fourchette a consisté à valoriser la création d'emplois associée au projet en considérant qu'elle constituait une part des emplois créés à l'échelle régionale par le Grand Paris Express, cette part étant déterminée en rapportant l'amélioration de l'accessibilité associée à la ligne 17 Nord à l'amélioration de l'accessibilité associée au Grand Paris Express dans son ensemble ;
- la partie haute de la fourchette provient des résultats des modèles de localisation des emplois et de la population, et donne des chiffres beaucoup plus élevés pour l'appréciation de la valeur créée par l'infrastructure. Elle montre que la réalisation du Grand Paris Express peut contribuer à la création de 67 000 emplois supplémentaires dans la zone concernée par la ligne 17 Nord par rapport à ce qui se passerait si on ne faisait pas le Grand Paris Express.

Concernant la localisation des emplois nouveaux, on estime qu'elle concernerait dans le secteur de la ligne 17 Nord :

- la plateforme aéroportuaire du Bourget et l'ensemble des activités qui se sont installées autour ;
- la plateforme aéroportuaire de Roissy – Charles de Gaulle et le bassin d'emploi associé ;
- le Parc des Expositions, la zone d'activités Paris Nord 2 et le parc d'activité Aérolians Paris ;
- le quartier d'affaires et le projet EuropaCity sur la ZAC du Triangle de Gonesse.

Ceci montre bien la très grande rentabilité socio économique de la ligne 17 Nord : les bénéfices socio économiques de cette ligne sont en effet compris entre 3 milliards d'euros et plus de 10 milliards d'euros pour un coût de 2,2 milliards d'euros.

Comme le souligne la commission d'enquête, la réussite des projets de développement est donc conditionnée par une amélioration de la desserte en transports en commun. Ces éléments sont développés aux chapitres H4.1.2 page 56 et H7.3 page 74 de la pièce H du dossier.

7.5.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

La commission d'enquête rappelle que sa question portait sur le développement des zones d'activités actuelles. Elle note les informations suivantes résultant du dossier d'enquête et des avis émis, en soulignant qu'une partie seulement de l'augmentation des emplois est due à la création de la ligne 17 Nord.

Zones d'activités actuelles	Nombre d'emplois actuels	Augmentation prévisible
Plateforme du Bourget	4 000	500
Plateforme de Roissy CDG	86 600	38 000
Paris Nord 2	20 000	30 000
PSA	300	600
Total	110 900	69 100

L'augmentation prévisible des emplois des zones d'activités actuelles est donc très importante puisqu'elle est de l'ordre de 62 %, sur une période relativement courte puisqu'elle est annoncée pour 2030. Compte tenu des incertitudes portant sur la rapidité du développement, il est probable qu'elle interviendra sur une durée un peu plus longue. En tout état de cause, ces emplois potentiels seront desservis directement par la ligne 17 Nord.

Les contacts avec les acteurs de ce développement ont montré l'importance de garantir une bonne accessibilité pour assurer le développement, l'attractivité étant aussi une question d'image et de comparaison avec la situation d'autres sites en compétition. L'appréciation de la qualité de desserte porte sur sa continuité et sa fiabilité, le niveau de service actuel du RER B étant considéré insuffisant actuellement, malgré la mise en œuvre d'un premier programme de modernisation. Un bon niveau de service et un temps de parcours réduit permettent aux employeurs d'agrandir le vivier potentiel des profils requis pour les emplois à pourvoir.

La commission d'enquête note pour ces zones d'activités actuelles ou futures la question de la desserte des employés par les gares de la ligne 17 Nord . Le parcours terminal d'accès aux emplois à partir des gares dépasse très vite les 800 m retenus habituellement pour l'accès à pied ; c'est le cas au niveau des deux plateformes aéroportuaires, notamment à Roissy-CDG. Cette situation peut expliquer l'importance de l'utilisation de la voiture particulière pour ces employés et l'absence de leur participation à la présente enquête publique. Aussi, pour les zones les plus importantes en surface telles que la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle, la question des transports de rabattement se pose (cf thème 5) comme pour la desserte des communes de l'aire d'étude des déplacements ne disposant pas de gares.

7.5.2 Sujet 2 : La création de nouvelles zones d'activités

7.5.2.1 L'expression du public

Le projet favorise la création de nouvelles zones d'activités sur ce territoire Nord-est francilien. Le dossier d'enquête présente les projets de nouvelles zones d'activités, telles que le Triangle de Gonesse avec sa ZAC d'activités dont l'existence est conditionnée par le projet, la ZAC Aérolians, le site PSA.

La CCIP Paris Ile-de-France [RE 470](#) présente les différents aspects de cet effet en soulignant que la mise en œuvre du programme a un effet important sur le développement économique de la région.

Les trois Conseils départementaux du Val-d'Oise, de Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne reprennent les mêmes arguments pour ce qui concerne leur territoire, ainsi que la plupart des 10 communes concernées par l'implantation du projet : notamment Gonesse (RE 82) et Tremblay-en-France (RE 454).

RE 454 M.ASENSI Député Maire de Tremblay-en-France (93)

La future gare de la ligne 17 Nord située entre le Parc des Expositions et la zone Aérolians revêt une importance considérable pour l'essor de cette dernière. La ZAC Aérolians, située sur le territoire de Tremblay-en-France, constitue l'un des plus importants projets d'aménagement régionaux, avec 200 hectares et 850 000 m² de SHON dédiés aux activités liées aux échanges internationaux, à la logistique à haute valeur ajoutée et à une extension du Parc des Expositions.

Cette nouvelle gare assurera une desserte idoine de cette zone, et de son équipement phare, le Colisée, future salle multifonctionnelle de 10 000 places accueillant compétitions sportives et spectacles de rayonnement national et international.

Le Conseil départemental de Seine-et-Marne (RE 425) estime que le projet « va renforcer l'attractivité économique des bassins de vie autour du Mesnil-Amelot et de la plateforme aéroportuaire de Roissy », et le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (RE 482) qu'il convient « de prendre en compte le projet important d'aménagement du site de Dugny-La Courneuve ».

Le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis et la CCIP considèrent que « le projet permet le concours des Hubs dont les trois internationaux : Grand Roissy, Le Bourget Aéroport et Triangle de Gonesse ».

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse (RE 491) estime « le caractère irréaliste des prévisions de création d'emplois liée à Europacity ; il convient de ne pas oublier les emplois détruits par ce projet ». Il demande que « l'étude finale du projet de la ligne 17 Nord tienne compte de la non réalisation d'Europacity ».

Les documents d'études des Services de l'Etat et de la Région identifient un potentiel de 25 zones d'activités dans ce Nord-est francilien .

7.5.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Les Contrats de Développement Territorial

Les CDT dont les territoires recoupent le fuseau d'étude sont les suivants :

- CDT Pôle d'excellence aéronautique ;
- CDT Territoire de la culture et de la création ;
- CDT Est Seine-Saint- Denis ;
- CDT Val de France -Gonesse - Bonneuil ;
- CDT Cœur économique Roissy Terres-de-France.

Pour chaque CDT, le dossier rappelle les projets de développement économique, notamment les suivants.

CDT Pôle d'excellence aéronautique :

- Modernisation de l'aéroport (projet n°1);
- Réaménagement de la gare routière du pôle d'échanges RER / Tangentielle Nord du Bourget (projet n°20);
- Aigle Technocampus (projet n°2);
- Projet d'aménagement de la Grande gare du Bourget (projet n°21);
- Création d'un pôle de formation (projet n°3);
- Projet d'aménagement du cœur de cluster sur la façade ouest de l'aéroport (projet n°4);
- Désenclavement de Dugny (projet n°25);
- Programmation urbaine et économique du secteur Mermoz (projet n°12);
- Projet d'aménagement de la Molette (projet n°13);
- Projet d'aménagement de l'entrée de l'aéroport (projet n°15);
- Nouveau musée de l'air et de l'espace, pôle de conservation, d'études et de restauration (projet n°17);
- Projet d'aménagement du Blanc-Mesnil Centre Nord (projet n°28).

CDT Val de France -Gonesse - Bonneuil :

- Aménagement du Triangle de Gonesse ;
- Aménagement d'un quartier à dominante économique aux abords de l'avenue du Parisis.

CDT Cœur économique Roissy Terres-de-France :

- Densification de la zone cargo de Paris-CDG (projet n°1);
- Développement de Roissypôle (projet n°2);
- International Trade Center Paris –Charles de Gaulle (projet n°13);
- Carrefour International de l'Innovation Technologique Roissy-Porte de France (ZAC Sud Roissy) (projet n°14);
- TRAPEZE (projet n°16);
- AEROVILLE (projet n°17);
- AEROLIANS PARIS (projet n°22);
- Extension du PIEX et création de la cité de l'exposition (projet n°23);
- Aéro 8 Business Park (projet n°27);
- Restructuration et densification de Paris Nord 2 (projet n°24);
- Déplacement du circuit Carole (projet n°25);
- Aéro 8 Business Park (projet n°27).

Site Dugny-La Courneuve

Ce projet se place sur un périmètre opérationnel de 40 ha autour de la future gare Tram Express Nord. Il est envisagé le développement d'un écoquartier mixte, comprenant environ 500 logements, un EPHAD, un campus étudiant (150 à 400 logements), des équipements (groupe scolaire, locaux associatifs, plateau sportif), des commerces de proximité, un parc d'activités (40 000 à 80 000 m²) et un campus technologique autour de l'aéronautique.

L'implantation de ce projet dans le Parc départemental Georges Valbon impose des contraintes environnementales fortes (Natura 2000, ZNIEFF).

Le Triangle de Gonesse

Il s'agit d'un projet d'urbanisation dans une zone actuellement essentiellement agricole située à l'est du centre-ville de Gonesse. Le projet comprend la création d'un quartier d'affaires (150 ha) ainsi que le projet EuropaCity (80 ha). Il s'agit d'une nouvelle destination touristique, regroupant dans un même lieu des équipements de culture, de loisirs, de tourisme et de commerce.

Un parc créatif de 20 ha sera également créé au cœur du quartier et accueillera des événements culturels et des expositions permanentes. Le futur quartier du Triangle de Gonesse est un projet urbain volontairement compact. Le Triangle de Gonesse verra la création de plus de 50 000 emplois diversifiés, répartis entre le quartier d'affaires (40 000) et EuropaCity (11 500).

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) AéroliansParis

La ZAC AeroliansParis (ex ZAC Sud Charles de Gaulle), est située au sud de la plateforme aéroportuaire de Roissy, en limite de la commune de Villepinte, sur la commune de Tremblay-en-France. Elle s'étend sur 198 ha et est bordée à l'ouest par le PIEX de Paris Nord Villepinte (dont elle projette d'accueillir l'extension) et la zone Paris Nord 2. La ZAC AeroliansParis a été créée en 2008 pour accueillir des activités en lien avec la zone aéroportuaire et le parc des expositions. Elle est en cours de réalisation. Son objectif initial est triple :

- Assurer l'extension du Parc International des Expositions de Villepinte afin de lui offrir une envergure internationale ;
- Permettre l'implantation de nouvelles activités en lien direct avec celles du parc des expositions (« Cité de l'Événementiel ») ;
- Permettre l'implantation de nouvelles activités en lien avec l'activité aéroportuaire (parc multifonctionnel d'activités internationales « AeroliansParis » de 150 ha).

A terme, la ZAC devrait accueillir selon ses promoteurs de 15 000 à 20 000 nouveaux emplois.

Site PSA d'Aulnay-sous-Bois et Projet ID LOGISTICS

L'usine PSA Peugeot-Citroën d'Aulnay-sous-Bois a fermé ses portes en 2014. Le site industriel historique de 180 ha, sur lequel travaillaient 2 800 personnes, accueillera de nouvelles activités économiques dans le cadre d'une requalification.

La réindustrialisation du site PSA d'Aulnay-sous-Bois prévoit notamment d'accueillir le projet ID LOGISTICS. Le projet permettrait de créer 690 emplois sur le site à horizon 2015.

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Chapelle de Guivry

La « ZAC de la Chapelle de Guivry » au Mesnil-Amelot, portée par la communauté de communes de Plaines et Monts de France, vise à réaliser une zone d'activités économiques en profitant de la proximité avec l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle. Cet aménagement devrait permettre la création d'environ 2 500 à 3 000 emplois. Dans le cadre du projet, 70 ha seront consacrés aux activités industrielles et logistiques et au sud aux PME-PMI. Le projet

prévoit notamment un aménagement qualitatif des espaces publics et un centre de vie de 5 ha destiné à l'accueil de services, de commerces, de bureaux et d'hôtels.

7.5.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 2.1 : les nouvelles zones d'activités et la création d'emplois correspondants

La SGP peut-elle préciser l'inventaire des zones d'activités potentielles du Nord-est francilien dont la viabilité économique est liée directement à la réalisation du programme et du projet, avec une indication de leur surface et du nombre d'emplois envisagés ?

Réponse de la SGP :

Le projet va contribuer au développement des zones d'activités existantes ou futures qu'il desservira. L'ensemble des emplois concernés est estimé à 179 000 emplois en 2011.

Dans le cas de la ZAC du Triangle de Gonesse (40 000 emplois prévus pour le quartier d'affaires de 280 ha + 11 800 emplois pour Europa City sur 80 ha), l'urbanisation du périmètre étant conditionnée à sa desserte par un mode de transport en commun lourd, on peut dire que la viabilité de la zone d'activité (activités d'affaire et de loisir) est rendue possible par la réalisation du projet.

Les autres zones d'activités situées dans le Nord-est francilien ont une viabilité économique qui n'est pas conditionnée par la réalisation du projet. En revanche, ces zones bénéficieront du projet grâce à une meilleure desserte par les transports en commun. On peut citer ainsi les zones d'activités suivantes :

- la zone aéroportuaire du Bourget (8 000 emplois directs et indirects pour l'aéroport actuellement) et le parc d'expositions Paris Le Bourget, premier aéroport d'aviation d'affaires en Europe,
- le Parc International des Expositions Paris Nord Villepinte (135 ha),
- la zone d'activité Paris Nord 2 (18 000 emplois actuels sur 300 ha),
- le parc d'activité Aérolians Paris en cours de construction (20 000 emplois prévus sur 200 ha),
- la plateforme aéroportuaire de Roissy – Charles de Gaulle (86 600 emplois directs actuels sur la plateforme), premier aéroport français par son importance et deuxième plus importante plate-forme de correspondance aéroportuaire d'Europe (après l'aéroport de Londres-Heathrow en Grande-Bretagne) et le huitième aéroport mondial en 2014 pour le trafic passagers avec plus de 63,8 millions de passagers en 2014.

7.5.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

En complément de la prévision de création d'emplois liée aux zones d'activités actuelles desservies directement par la ligne 17 Nord présentée dans le cadre du sujet précédent, il convient de prendre en compte les projets de la ZAC du Triangle de Gonesse conditionnée par le projet de la ligne 17 Nord, et du parc d'activités Aérolians Paris également directement desservi par cette ligne. La commission d'enquête remarque la non prise en compte dans la réponse de la SGP de la ZAC la Chapelle de Guivry au Mesnil-Amelot.

Pour la ZAC du Triangle de Gonesse, compte tenu des incertitudes sur les créations d'emplois évoquées lors du débat public sur le projet Europacity, il est prudent de retenir une fourchette de 4 000 à 11 800 emplois devant être créés dans le cadre de ce projet, à laquelle il faut ajouter la prévision de 40 000 emplois pour le quartier d'affaires, soit un apport total de 44 000 à 51 800 emplois pour cette ZAC.

Avec le parc d'activités AéroliansParis devant créer 20 000 emplois, la prévision de création d'emplois serait donc de 64 000 à 71 800 emplois.

Au total, compte tenu des estimations de créations d'emplois dans les zones d'activités actuelles (cf sujet 1), la prévision serait de 133 100 à 140 900 créations d'emplois pour les années 2030.

La contribution de la ligne 17 Nord à la création d'emplois, estimée à 67 000, correspondrait donc à la moitié environ de ce potentiel, en estimant comme la SGP que les autres zones d'activités situées dans le Nord-est francilien ont une viabilité économique qui n'est pas directement conditionnée par la réalisation du projet.

7.5.3 Sujet 3 : Les effets du développement sur l'urbanisation

7.5.3.1 L'expression du public

En plus de la création des zones d'activités, l'urbanisation du Nord-est francilien bien que limitée par les PEB de Roissy et du Bourget, va se développer aussi bien en densification qu'en extension urbaine dans le cadre du SDRIF et au delà de 2030. Il convient donc de préciser le périmètre géographique correspondant et l'accroissement démographique et des emplois liés directement au projet.

RE 312 Anonyme

« ce secteur possède des ressources foncières ; il serait donc intéressant d'en améliorer la desserte avant la construction d'ensembles immobiliers importants ».

« sans la ligne 17, les projets seront tués dans l'œuf ; or, ils sont d'une importance vitale pour le développement de ce territoire qui a besoin d'un bel avenir ».

Au cours de la réunion publique du Mesnil-Amelot, M.Albarelo, député de Seine-de-Marne, a déclaré que « tout ce secteur du Nord Ouest Seine-et-Marne va se développer énormément », et M. Bazin, Président du Conseil départemental du Val-d'Oise, s'est positionné sur une « urbanisation économique du corridor aéroportuaire à proximité des quatre communes reconnues comme les plus défavorisées de toute la région ».

Cependant, le SDRIF prévoit une urbanisation limitée, et la CCIP RE 470 recommande de « maîtriser les impacts du développement sur les territoires et les entreprises en assurant une bonne coordination avec les projets de territoires ».

De son côté, le Collectif Pour le Triangle de Gonesse RE 491 considère que « les pôles futurs représentent un étalement urbain censé être évité par le Grand Paris Express ».

RE 32 M .GODART

Est-il bien raisonnable de construire dans une zone si voisine d'un aéroport où un crash n'est pas impossible puisque ce scénario s'est déjà produit à plusieurs reprises?

RE 171Anonyme Versailles, 78

Il est évident que les transports en commun seront encore plus utiles dans 10 ans qu'ils ne le sont déjà aujourd'hui. Ce n'est pas parce qu'une zone a un faible taux d'habitants qu'elle doit être oubliée. Les transports amènent des habitants.

7.5.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le dossier d'enquête (cf G2 « Présentation des impacts du projet ») définit une aire d'influence du projet à géométrie variable selon les thématiques étudiées. Pour l'analyse des effets cumulés, en phases chantier et exploitation, ont été retenus en tant que projets environnants l'ensemble des projets ayant fait l'objet d'une étude d'incidence et d'une enquête publique au titre de la loi sur l'eau ou dont l'étude d'impact a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale pour lesquels les impacts peuvent avoir lieu pour tout ou partie dans le fuseau d'étude. Par ailleurs, il a également été pris en compte dans l'analyse les projets où un éventuel impact cumulé a été pressenti à ce stade préliminaire de leurs études, sans pour autant qu'ils aient fait l'objet d'une évaluation environnementale ou d'une autorisation préalable.

La liste de ces projets reprend les projets d'aménagement et de développement cités dans le cadre des deux sujets précédents, ainsi que des aménagements de moindre ampleur sur les territoires de La Courneuve, Dugny, Le Bourget, Garges-les-Gonesse, Drancy, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Bonneuil-en-France, Gonesse, Villepinte, Tremblay-en-France, Roissy-en-France, Le Mesnil-Amelot.

En outre, il liste les projets de transports suivants : Transexpressnord (Tangentielle Nord), Avenue du Parisis, BHNS Villiers-le-Bel Parc des Expositions, Lien RER B RER D, CDG Express, Liaison Roissy-Picardie, Prolongement de A 16, Contournement Est de l'aéroport de Roissy (La Francilienne).

Par ailleurs, le document G 4.3 « Etude d'impact Annexe : étude des effets sur l'urbanisation » rappelle que les communes traversées par le projet participent à plusieurs CDT :

- le pôle métropolitain du Bourget;
- Val-de-France-Gonesse- Bonneuil;
- Cœur Economique Roissy Terres-de-France.
- Il décrit les caractéristiques urbaines de ces 9 communes et les abords des gares.
- Il rappelle que les effets potentiels sur l'urbanisation pour les autres lignes étaient liés au désenclavement des quartiers de gares permettant de les relier entre eux et ainsi de valoriser les potentiels d'urbanisation.
- Pour la ligne 17 Nord, il considère que le projet va conforter les opérations urbaines importantes déjà étudiées et parfois en partie réalisées.

Il présente la conclusion suivante : ce tronçon de la ligne 17 traverse des territoires offrant des capacités physiques importantes d'urbanisation nouvelle. Mais ces capacités ne reposent généralement pas sur un potentiel de densification modérée des tissus urbains existants. Le cas peut se présenter ponctuellement comme par exemple au Blanc-Mesnil, en

face de l'aéroport du Bourget ou à Paris Nord 2 autour de la gare du Parc des Expositions, par renouvellement urbain progressif du tissu économique le plus ancien.

Pour l'essentiel cependant, les potentiels d'urbanisation nouvelle sont localisés dans et autour des zones d'activité déjà existantes, là où l'implantation de logements est impossible en raison des nuisances aéroportuaires. Ces potentiels d'urbanisation nouvelle sont importants, ils concernent des milliers d'hectares et représentent la création potentielle de dizaines de milliers d'emplois dans les dix prochaines années, poursuivant la dynamique enclenchée dans le « Grand Roissy » depuis plus d'une trentaine d'années.

Ces caractéristiques font de ce territoire un atout essentiel de la vitalité économique du Grand Paris. La desserte nouvelle apportée par la ligne 17 va renforcer l'attractivité de ces grandes emprises logistiques et conforter les très nombreux projets d'aménagement urbain portés par les opérateurs publics et parapublics de ce territoire.

Le document H « Evaluation socio économique » rappelle l'évolution démographique et des emplois dans les 9 communes concernées par le projet et les perspectives de développement des pôles d'activités.

	Population totale 2012	Variation 2009-2012	
		Valeur	Taux de croissance
9 communes de la ligne 17 Nord	245 000	+ 20 000	+ 9%

	Nombre d'emplois de la zone en 2011	Variation 2009-2011	
		Valeur	Taux de croissance
9 communes de la ligne 17 Nord	82 000	+ 8 000	+ 0,6%
9 communes de la ligne 17 Nord + autres communes du CDT « Cœur économique Roissy-Terres-de-France »	179 000	+ 38 000	+ 2%

Le document d'étude (STIF 2013) des besoins de déplacements à destination du secteur de Roissy et de sa desserte en transports collectifs, qui définit le territoire de Roissy voisin de celui de l'aire d'étude des déplacements, présente les évaluations suivantes.

	2007	2020	2030
Population	650 000 habitants	+ 70 000	+ 100 000
Emplois	280 000 emplois	+ 45 000	+ 110 000 à + 150 000

7.5.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Questions 3.1 : le périmètre de l'urbanisation induite par le projet et la croissance démographique et des emplois d'ici 2030.

La commission d'enquête considère comme l'Autorité environnementale que les CDT comprennent des projets qui auraient été réalisés indépendamment du Grand Paris Express. Il convient donc de préciser le périmètre d'influence du projet sur l'urbanisation induite. La

SGP peut-elle préciser globalement le territoire de l'urbanisation induite par le projet, la prévision d'accroissement démographique et des emplois sur ce périmètre d'ici 2030 et au-delà? (compte tenu des incertitudes liées aux prévisions en la matière, il est préférable d'estimer les fourchettes correspondantes).

Réponse de la SGP :

La ligne 17 Nord s'insère dans le programme du Réseau de Transport Public du Grand Paris. Ce projet de transport vise à desservir et conforter des opérations urbaines locales situées notamment à proximité des gares. Il ne constitue en revanche pas un projet de développement urbain. Le processus d'urbanisation est engagé en toute autonomie autour des gares, en compatibilité avec les orientations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et espaces protégés.

Concernant les effets du projet sur l'urbanisation et la consommation d'espace, dans les calculs menés par la Société du Grand Paris, le souhait a été de mesurer les effets spécifiques du système de transport. Ainsi, tant dans l'étude d'impact que dans l'évaluation socio-économique, il a été considéré dans l'évaluation du tronçon, que les populations et emplois futurs à l'échelle communale étaient identiques en situation de référence (horizon du projet sans la réalisation du projet) et en situation projet. En termes de calculs de surfaces, l'analyse porte sur la densification à l'échelle intra-communale, autour du quartier des gares. Il est précisé par ailleurs l'importance d'un accompagnement de l'action publique pour favoriser cette densification.

Sur un autre plan, lors de l'évaluation des effets du programme, c'est-à-dire de l'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris, les impacts sont considérés à l'échelle régionale, tant pour la consommation de surfaces, que pour l'effet sur l'emploi et la population.

Il convient de rappeler que la réalisation du Grand Paris Express dans son ensemble sera facteur d'une croissance supplémentaire à l'échelle régionale de la population et de l'emploi dans les horizons futurs. L'incidence sur la croissance de la zone concernée par la ligne 17 Nord peut être très élevée et il est certain que le développement local sera fortement conditionné par la qualité de la politique d'aménagement conduite par les collectivités et opérateurs d'aménagement concernés.

7.5.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Bien que ce sujet de l'urbanisation induite par le projet soit difficile à préciser compte tenu des nombreux paramètres en cause – notamment ceux cités par la SGP -, la commission d'enquête considère important de définir le territoire potentiellement concerné, même de façon approximative. Un projet d'infrastructure en milieu urbain n'est peut être pas en soi un projet de développement urbain, bien qu'il participe à ce développement, mais il est important et nécessaire d'apprécier ses effets en matière d'urbanisation : la réglementation en matière d'étude d'impact et d'évaluation socio économique le demande. La loi du Grand Paris définit le Grand Paris comme un projet urbain, social et économique qui unit les territoires stratégiques de la région Ile-de-France ; ce projet s'appuie sur le réseau du Grand Paris Express qui s'articule autour des contrats de développement territorial (CDT). Ces contrats contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain. Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, respectueux des enjeux liés au développement durable, en décrit les principales caractéristiques et mentionne notamment l'offre de transport public

complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares et la prise en compte de l'intermodalité. Sans préjudice des compétences du Syndicat des transports d'Ile-de-France, l'établissement public Société du Grand Paris veille également au maillage cohérent du territoire par une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris.

Il paraît donc logique de considérer que les territoires des CDT font partie du périmètre de l'urbanisation induite par le projet ; au surplus, bien que le secteur du Mesnil-Amelot ne soit pas couvert par un CDT, il paraît évident qu'il est concerné par l'urbanisation induite par le projet, ainsi que l'ont exprimé les élus de la Seine-et-Marne. Enfin, il paraît logique de considérer que le territoire desservi par le projet est potentiellement concerné par l'urbanisation induite.

En conséquence, la commission d'enquête retient en première approximation pour l'urbanisation induite par le projet et sa desserte, l'aire d'étude des déplacements (cf thème 5) constituée de 8 secteurs de l'enquête globale des transports. Ce territoire est voisin de celui retenu par le STIF pour l'étude de la desserte du Grand Roissy. Il couvre celui des 3 CDT : Pôle métropolitain du Bourget, Val-de-France-Gonesse-Bonneuil, Cœur Economique de Roissy Terres-de-France. Il comprend celui de la Communauté d'agglomération Roissy-Pays de France, et de l'Etablissement Public Territorial n°7 de la Métropole du Grand Paris.

Avec une population d'environ 650 000 habitants et 280 000 emplois, son potentiel de développement est important avec un accroissement d'ici 2030 estimé à 100 000 habitants, et à une fourchette de 130 000 à 150 000 emplois.

7.5.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème

L'analyse du développement économique effectuée dans le cadre de ce thème a montré le très grand potentiel de développement du Nord-est francilien dépassant largement celui des zones d'activités actuelles.

Le moteur principal de ce développement est la croissance du trafic aérien induisant un développement économique majeur de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle, et corrélativement de nombreuses activités au voisinage. Indirectement, ce développement concerne l'ensemble de la région et participe à sa croissance démographique et à celle de ses activités.

L'analyse a révélé l'importance quantitative des créations d'emplois prévues sur la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle, mais aussi dans la zone d'activités Paris Nord 2, et dans la ZAC du Triangle de Gonesse conditionnée par le projet de la ligne 17 Nord et pouvant comprendre le projet Europacity, objet du débat public simultané à l'enquête publique.

Ce thème a identifié les principales zones d'activités actuelles relativement proches des 6 gares de la ligne 17 Nord et leurs emplois : 111 000 emplois actuels et une perspective de croissance d'environ 69 000 emplois. Les nouvelles zones d'activités doivent apporter en plus entre 64 000 et 72 000 emplois, soit un potentiel de croissance compris entre 133 000

et 141 000 emplois, à proximité de ces gares. D'ici une vingtaine d'années, cela correspond à plus du doublement du nombre d'emplois pouvant être desservis par la ligne 17 Nord.

Au delà de ces zones d'activités, le Grand Roissy - qui correspond approximativement à l'aire d'étude des déplacements présentée dans le dossier d'enquête - , comprend en plus 170 000 emplois avec une perspective de croissance de 10 000 emplois s'ajoutant aux chiffres précédents, dont une partie peut être associée à l'urbanisation induite par le projet, aussi bien en densification que dans le cadre de nouveaux aménagements.

Ce territoire avec ses 650 000 habitants actuels et, d'ici une vingtaine d'années, 100 000 habitants en plus, pourrait également être desservi partiellement par la ligne 17 Nord, notamment si des transports de rabattement sont mis en place (cf Thème 5).

Le projet de la Ligne 17 Nord intégré au réseau de transport du Grand Paris, en renforçant l'attractivité du Nord-est francilien par une desserte complémentaire compensant les insuffisances d'accessibilité actuelles, accentuera ce développement économique par rapport à une situation sans projet. La commission d'enquête retient l'estimation de la contribution du projet à la création de 67 000 emplois supplémentaires.

Parallèlement au développement économique induit par le projet, l'urbanisation va se poursuivre non seulement dans le cadre des contrats de développement territorial concernés par le projet, mais aussi dans une grande partie de ce Nord-est francilien que le projet va desservir.

Le dossier d'enquête n'a pas défini précisément les territoires de l'urbanisation induite et de la desserte du projet. La commission d'enquête propose de retenir en tant que territoire du développement et de l'urbanisation liés au projet son territoire de desserte y compris par les transports de rabattement (cf thèmes 5 et 7).

La commission d'enquête estime important que les périmètres de ces territoires soient précisés dans le cadre de la poursuite des études du projet de la ligne 17 Nord , des études de trafic, des études du STIF et des comités de pôle, des études d'impact et d'évaluation socio économique, afin de bien apprécier le rôle, l'utilité et l'impact du projet. Ces périmètres devraient être retenus pour déterminer les mesures d'accompagnement - notamment en matière de protection de l'environnement -, et établir le bilan socio économique après la réalisation du projet .

7.6 Thème 5 : Déplacements, transports, exploitation, fréquentation, sécurité et sûreté

Ce thème comprend l'ensemble des évaluations des déplacements concernés par le projet permettant d'établir des prévisions de trafic pour la ligne 17 nord et ses interconnexions par rapport à une situation sans projet. En effet, il convient de répondre aux interrogations relatives à l'incidence de la création de la ligne sur les déplacements et leurs modes de transport, et en conséquence à son intérêt socio économique traité dans le cadre du thème 7.

Ces évaluations sont liées notamment aux conditions d'exploitation prévues pour cette ligne et aux estimations de gains en temps de parcours correspondants ; en conséquence, le thème s'intéresse au niveau de service offert aux usagers, y compris en matière de sécurité et de sûreté.

Compte tenu du contexte spécifique de cette ligne, les extrémités des déplacements concernés situés sur ce territoire Nord-est francilien desservi par le projet sont généralement situées bien au delà du périmètre d'accessibilité à pied aux gares généralement évalué à 800 m environ.

Selon la loi relative au Grand Paris, l'établissement public Société du Grand Paris « veille au maillage cohérent du territoire par une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris ».

Conformément aux objectifs du Grand Paris Express, il s'agit de créer un réseau complémentaire s'appuyant sur le réseau du métro permettant de compléter la desserte notamment en grande couronne pour favoriser le report des déplacements de la voiture particulière vers les transports en commun, enjeu principal de la réduction de l'émission des gaz à effet de serre et de la pollution de l'air émises par la circulation au niveau de la région.

Ce thème s'intéressera aux transports de rabattement fonctionnellement liés au projet et nécessaires pour atteindre les objectifs retenus. Cette notion de transports de rabattement comprend tous les modes de déplacement (y compris la marche à pied) pour la partie des déplacements liée à l'accès aux gares ou à partir des gares (flux entrants ou sortants). Les évaluations de trafic du projet doivent en tenir compte.

En lien avec le thème 2, ce thème doit apporter une réponse aux nombreuses questions posées par les collectivités et le public sur la capacité offerte basée sur la longueur des rames, des quais, et des gares. Il s'agit donc d'apprécier la saturation potentielle et son échéance à partir des études de trafic, et de l'évaluation de la charge dimensionnante en tenant compte des prévisions d'exploitation.

La prévision et la prospective présentant par nature des incertitudes, il s'agit d'explicitier les facteurs d'incertitudes, d'examiner les mesures à prendre en application du principe de précaution.

Ce thème est donc fondamental pour apprécier l'utilité publique du projet.

Ce thème a été abordé à 47 reprises dans les observations.

La commission d'enquête a retenu les sujets suivants d'expression du public :

- La desserte du territoire : quel territoire et quelle desserte;
- Les transports de rabattement ;
- Le tronc commun avec la ligne 16 ;
- L'interconnexion avec la ligne H ;
- La prise en compte des projets potentiels sur le territoire d'influence du projet ;
- L'évaluation de l'échéance de la saturation de la ligne 17.

7.6.1 Sujet 1 : La desserte du territoire : quel territoire et quelle desserte ?

7.6.1.1 L'expression du public

De nombreuses observations du public, notamment celles donnant un avis défavorable au projet, estiment que le projet ne dessert pas le territoire. Le public ne précise pas si sa notion de desserte se limite ou non au rayon habituel de 800 m autour des gares pour l'accessibilité à pied.

Il apparaît que le public est très peu informé de l'offre actuelle de transports sur ce territoire notamment en matière de desserte par les bus.

RE 362 FNE

Les seules zones d'habitations desservies par la ligne 17 seraient un quartier de Blanc- Mesnil et le Mesnil-Amelot, village d'environ 900 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport

RE 491 Collectif Pour le Triangle de Gonesse

L'objectif de réduction des temps de trajet concerne assez peu le territoire, compte tenu des besoins non couverts pour les principaux pôles d'habitat, qui continueront à utiliser les lignes B et D du RER.

Les travailleurs de Roissy, dont 70% sont postés, continueront à venir en voiture. D'ailleurs, les plus nombreux habitent au Nord de l'Île de France et en Picardie.

La ligne 17 N ne dessert pas les principaux quartiers sensibles suivants:

Gonesse : ne dessert pas la Fauconnière, mais le Triangle hors la ville de Gonesse;

Stains, le Clos St Lazare ;

Sarcelles, les Lochères ;

Garges- lès-Gonesse : la Muette, la Dame Blanche, les Doucettes;

Goussainville ;

Villiers le Bel : Derrière les murs de Montseigneur : Le Puits-la Marlière;

Aulnay : les 3000 et la Rose des vents, etc...

RE 456 ENVIRONNEMENT 93

L'ensemble du réseau Nord vers Roissy aurait dû faire l'objet d'une étude globale prenant en compte les besoins des voyageurs utilisant les transports aériens, des salariés travaillant sur l'aéroport, des habitants du Nord de la Seine-Saint-Denis. L'enquête publique menée sur le projet de la ligne 17 ne convient pas à ce débat.

Environnement 93 estime que la ligne 17 Nord, dans la configuration proposée, n'est pas la solution adaptée au développement du territoire.

RE 24 M.CHARREYRE

Les gares desservies par la ligne 17 nord, n'apportent rien à la très grande majorité des Franciliens et ne desservent aucun quartier d'habitation.

7.6.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le dossier de concertation mentionne **25 communes** concernées par le projet.

Le dossier d'enquête (documents G1 et G2) retient pour l'analyse des déplacements un territoire d'étude ayant une origine ou une extrémité dans le Nord-est francilien composé des 8 secteurs de tirage de l'EGT 2010 suivants : 77 03 , 93 008 à 93 011, 95 005 et 95 007 (cf G1 8.2.3). Ce territoire est plus étendu que celui des 5 CDT. Il concerne **76 communes** du Val-d'Oise, de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne.

Secteur 7703 : Le Mesnil-Amelot : Annet-sur-Marne ; Charmentray ; Charny ; Claye-Souilly ; Compans ; Cuisy ; Dammartin-en-Goële ; Frenes-sur-Marne ; Gressy ; Iverny ; Jablines ; Juilly ; Longperrier ; Marchémoret ; Mauregard ; Le Mesnil-Amelot ; Messy ; Mitry-Mory ; Montgé-en-Goële ; Moussy-le-Neuf ; Moussy-le-Vieux ; Nantouillet ; Oisery ; Othis ; Le Plessis-aux-Bois ; Le Plessis-l'Évêque ; Précys-sur-Marne ; Rouvres ; Saint-Mard ; Saint-Mesmes ; Saint-Pathus ; Thieux ; Villeneuve-sous-Dammartin ; Villeparisis ; Villeroy ; Villevaudé ; Vinantes.

Secteur 9308 Aulnay-sous-Bois.

Secteur 9309 Villepinte : Sevrans ; Tremblay-en-France ; Villepinte.

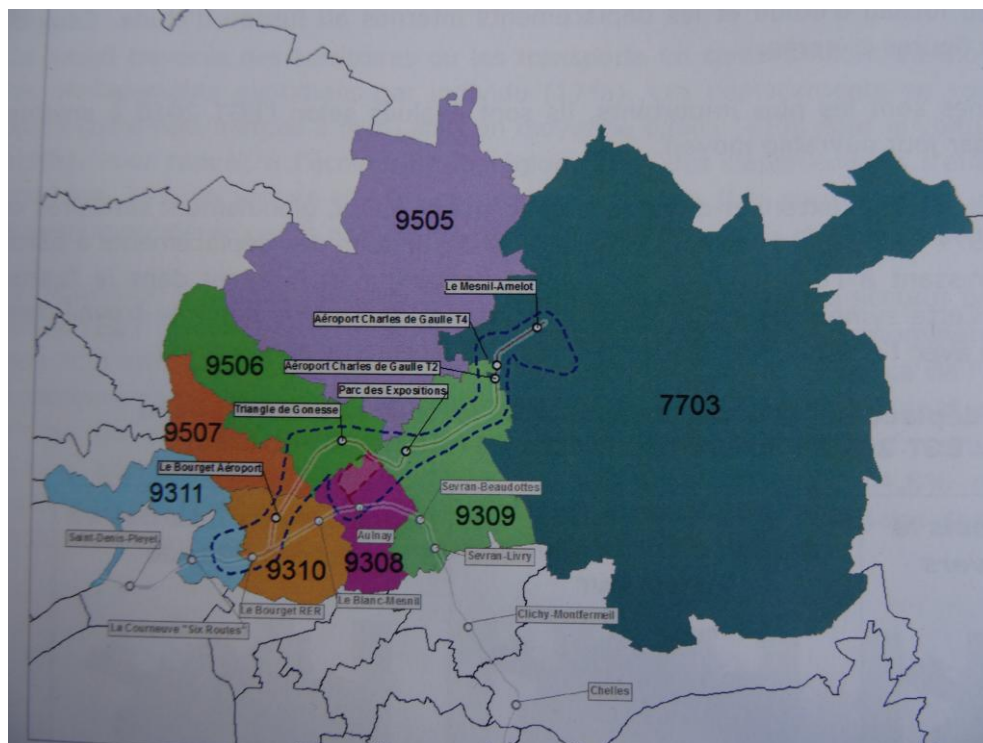
Secteur 9310 Le Bourget : Le Blanc-Mesnil ; Le Bourget ; Drancy ; Dugny

Secteur 9311 La Courneuve : La Courneuve ; Epinay-sur-Seine ; L'Île-Saint-Denis ; Pierrefitte-sur-Seine ; Stains ; Villetaneuse .

Secteur 9505 Survilliers : Bouqueval ; Chennevières-lès-Louvres ; Epiais-lès-Louvres ; Fontenay-en-Parisis ; Fosses ; Goussainville ; Louvres ; Marly-la-Ville ; Le Plessis-Gassot ; Puiseux-en-France ; Roissy-en-France ; Saint-Witz ; Survilliers ; Le Thillay ; Vaudherland ; Vémars ; Villeron.

Secteur 9506 Gonesse : Arnouville-lès-Gonesse ; Ecoen ; Gonesse ; Villiers-le-Bel .

Secteur 9507 Bonneuil-en-France : Bonneuil-en-France ; Garges-lès-Gonesse ; Sarcelles.



Le dossier (G1 pages 289 et suivantes) présente les déplacements de cette aire d'études : les déplacements domicile-travail représentent 40 % des flux entrants ou sortant de l'aire

Enquête publique préalable au projet de DUP de la Ligne 17 Nord du Grand Paris Express et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées

d'études et seulement 16% des flux internes ; les emplois de la population active de l'aire d'études sont donc en majorité à l'extérieur de cette aire.

La part des déplacements en commun de cette aire d'études est de 17% de l'ensemble des déplacements (y compris modes actifs), alors qu'elle est en moyenne de 20% au niveau de la région .

Dans le secteur 7703 (Seine-et-Marne), la voiture représente 65% des déplacements, à comparer aux 41% de la moyenne de l'aire d'études.

Le dossier (G2 pages 229 et suivantes) présente l'incidence du réseau de transport du Grand Paris sur ces déplacements :

- augmentation de 11% du nombre de déplacements tous modes débutant dans l'aire d'études un jour ouvrable moyen en 2030, soit 32 000 déplacements;
- augmentation de 21 % des déplacements en transports en commun débutant dans l'aire d'études un jour ouvrable moyen en 2030, soit 95 000 déplacements.

Sur un territoire voisin, l'étude du STIF sur le besoins de déplacements à destination du secteur de Roissy et de sa desserte en transports collectifs (rapport de synthèse 2013) présente l'évolution suivante des populations et des emplois attendus .

	2007	2020	2030
Population	650 000 habitants	+ 70 000	+ 100 000
Emplois	280 000 emplois	+ 45 000	+ 110 000 à 150 000

7.6.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 1.1 Le périmètre d'analyse des déplacements et le territoire desservi par le projet

Une partie du public estime que le projet ne dessert pas le territoire du projet.

La modélisation des déplacements (avec leur origine et leur destination) devant emprunter le projet devrait permettre de préciser une partie du périmètre enveloppe de ces déplacements : quel est ce périmètre au niveau du Nord-est francilien ? Peut-on isoler la partie de ces déplacements dont l'origine est le domicile afin de répondre à la question du territoire desservi ? Peut-on préciser la part des déplacements liés au sud de la Picardie ? Ce territoire recoupe t'il celui des CDT ? La modélisation des répartitions modales a-t-elle tenu compte des futurs transports de rabattement vers les gares (cf le sujet suivant) ? S'agissant des déplacements domicile travail correspondant aux sites d'emplois situés dans ce Nord-est francilien, comprennent ils ceux de la plate forme aéroportuaire de Roissy ?

Ces questions sont connexes à celle posée dans le cadre du thème 4 sur l'urbanisation induite par le projet. Le territoire de l'urbanisation induite est elle celui des déplacements quantifiés dans les études de trafic ?

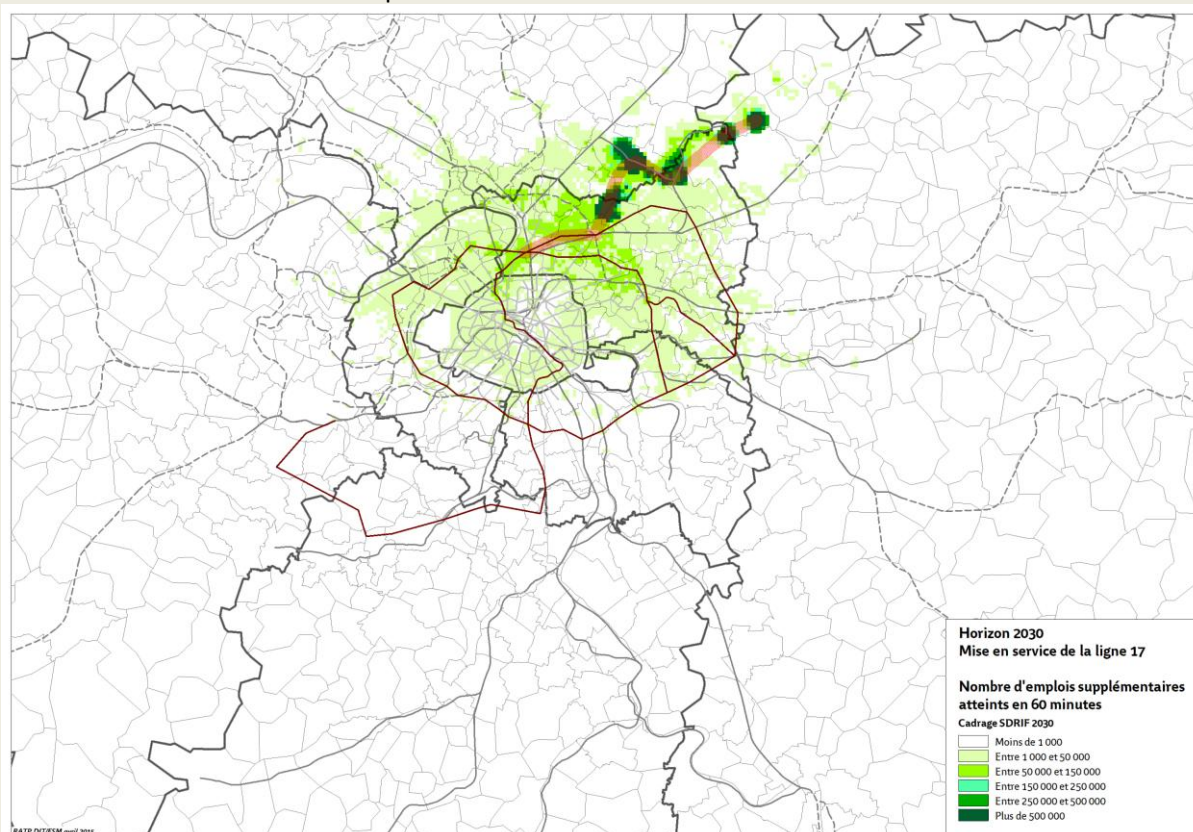
Réponse de la SGP :

On peut noter en préambule que si la modélisation des déplacements permettrait effectivement, grâce à une représentation appelée « chevelu », de détailler les origines et destinations des usagers

Enquête publique préalable au projet de DUP de la Ligne 17 Nord du Grand Paris Express et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées

de la ligne 17 Nord, dans ce cas précis, dans la mesure où une part importante des trafics de la ligne (ceux associés aux grands équipements) ne sont pas modélisés, mais reconstitués a posteriori, l'exercice du « chevelu » donnerait une image tronquée de l'aire d'influence de la ligne.

En revanche, les cartes de gains d'accessibilité présentée en page 71 de la pièce H permettent de visualiser des territoires dont la population bénéficiera d'un gain d'accessibilité par la mise en service de la ligne 17 Nord. Ainsi, à titre d'illustration, la carte ci-après extraite de cette page présente l'amélioration de l'accessibilité à l'emploi. Si cette carte ne montre pas strictement le périmètre d'enveloppe des déplacements, elle donne la meilleure idée du territoire et de la population potentiellement intéressés par la ligne 17 Nord. S'il est possible que l'usage de ligne concerne certains déplacements prenant leur origine en Picardie, la carte montre que les gains d'accessibilité concerneront l'Ile-de-France en premier lieu.



La ligne 17 Nord traverse le périmètre géographique de 3 CDT :

- Cœur économique Roissy Terre de France ;
- Val de France – Gonesse – Bonneuil ;
- Le Bourget.

La carte précédente montre que le périmètre des territoires dont l'accessibilité va être améliorée par la ligne 17 Nord dépasse celui des CDT.

Les transports de rabattement pris en compte pour établir les prévisions de trafic sont ceux paramétrés à ce stade dans les différents modèles de trafic, qui sont une projection des dessertes existantes dans la mesure où les dessertes futures ne sont pas encore totalement définies. Ces dessertes futures et notamment les restructurations des lignes de bus sont en cours d'étude par le STIF.

On note en revanche qu'ont été pris en compte pour les modélisations tous les modes lourds futurs en interconnexion avec le Grand Paris Express et notamment le BHNS Villiers-le-Bel – Parc des Expositions ainsi que le barreau de Gonesse RER D-RER B.

Les déplacements domicile/travail compris dans les prévisions de trafic intègrent bien les emplois de la plateforme aéroportuaire de Roissy, qui sont renseignés dans les modèles de trafics (à la différence des voyageurs aériens qui ne le sont pas systématiquement).

En préambule à la dernière question, comme vu au sujet 3 du thème 4, la ligne 17 Nord du Grand Paris Express est un projet de transport et non un projet de développement urbain. Le processus d'urbanisation est à l'œuvre en toute autonomie en compatibilité avec les orientations du SDRIF (planification) et des PLU et espaces protégés. Les modélisations qui ont été menées pour les prévisions de trafic de la ligne 17 Nord reposent sur des projections d'emplois et de populations élaborées par l'IAU sur la base des développements urbains déjà engagés par les territoires. Ces projections nous donnent une image la plus probable de l'urbanisation future.

Question 1.2 : La population et les emplois desservis par la ligne 17 Nord

La SGP peut-elle préciser la population et les emplois desservis par la ligne 17 Nord dans le Nord-est francilien et le périmètre correspondant dans la situation actuelle de la population et des emplois de ce territoire et dans la situation 2030? Quelle est leur évolution probable d'ici 2040 à comparer aux prévisions de l'Insee et à celle des principaux générateurs de déplacements? La SGP retient-elle les chiffres du rapport de contre-expertise de l'évaluation socio-économique : entre 2005 et 2030 dans le territoire du projet, une augmentation de 2 000 habitants par an et de 4 600 emplois par an ?

Réponse de la SGP :

Selon les cadrages socio-démographiques produits par l'IAU et employés dans les modèles de trafic, la population desservie par la ligne 17 Nord représente environ 260 000 habitants sur les 10 communes desservies par la ligne 17 Nord et 130 000 emplois (données 2010). Selon ces mêmes cadrages, à l'horizon 2030 la population et l'emploi de ces communes représenteront respectivement de l'ordre de 290 000 habitants et 190 000 emplois. Il n'existe pas à ce stade de prévision de la population et de l'emploi consolidée à une échelle locale à l'horizon 2040. On trouve par l'INSEE des projections de la population régionale à l'horizon 2040 mais elles ne permettent pas d'envisager des évolutions à l'échelle de ce territoire en particulier, qui a sa dynamique propre compte tenu de sa typologie très particulière tant du point de vue des emplois, de la population, que du potentiel de développement.

Concernant les générateurs de déplacements spécifiques, ADP prévoit une fréquentation de 100 millions de voyageurs aériens en 2030. Au-delà de 2030, si des objectifs peuvent être affichés concernant les trafics aériens, les incertitudes sont trop grandes pour pouvoir en tirer des conclusions. Concernant les autres générateurs spécifiques, tels que le Parc des Expositions de Villepinte, ou encore EuropaCity, nous n'avons pas connaissance de projections au-delà de 2030.

L'avis du commissaire général à l'investissement relatif à la contre-expertise du dossier d'évaluation socio-économique de la ligne 17 Nord mentionne : « *Le scénario macro socio-économique central choisi par la SGP correspond à l'option de référence tendancielle (+54 000 habitants et +27 400 emplois par an entre 2005 et 2030 dans la région Ile-de-France) et à l'option de projet « central » (+2 000 habitants et +4 600 emplois supplémentaires par an).* »

A ce sujet, deux remarques :

- Ce cadrage concerne la région d'Ile-de-France et correspond bien aux chiffres indiqués page 23 de la pièce H. Ce ne sont donc pas des chiffres relatifs au territoire du projet ligne 17 Nord en particulier. La formulation employée dans l'avis du CGI est ambiguë. Il aurait été préférable de reprendre les chiffres tels que présentés dans la pièce H : dans le scénario « central » de l'option de projet on retient +56 000 hab/an et +32 000 emplois/an en Ile-de-France par rapport à la référence tendancielle.
- La différence de cadrage socio-démographique entre situation de référence et situation de projet concerne l'évaluation socio-économique du programme (Grand Paris Express dans son ensemble). En revanche, comme précisé en page 61 de la pièce H (voir texte ci-dessous), l'évaluation socio-économique du projet Ligne 17 Nord repose sur un cadrage IAU identique avec ou sans projet :

« Les hypothèses de population et d'emplois retenues pour les horizons de mise en service du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot s'appuient sur des cadrages socio-démographiques élaborés par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) de la Région Ile-de-France et consolidés par le STIF.

.../...

Dans les prévisions de trafic à l'échelle des tronçons et de celui de la L17 Nord en question, le cadrage socio-démographique pris en considération est identique en situation de référence et en situation de projet, comme cela est l'habitude pour les infrastructures de transport ordinaires, et malgré le fait que l'impact du projet en matière de croissance socio-démographique et de densification de la région Ile-de-France est très importante, comme on le verra plus loin quand il s'agit de la L17 Nord. L'hypothèse ici retenue pour les prévisions de trafic est ainsi très conservatrice, et tend probablement à minorer fortement l'attractivité supplémentaire du tronçon qui pourrait découler d'effets positifs de croissance et de densification à l'échelle des territoires traversés par la ligne 17 Nord.

Les cadrages socio-démographiques utilisés servent à caractériser la population et les emplois franciliens aux horizons de mise en service du tronçon, tant en volume qu'en répartition, en prenant notamment en compte les projets d'aménagement en cours, programmés ou prévus (création de logements, développement ou reconversion d'activités économiques...). En complément de ces projections de population et d'emplois, qui permettent de définir, pour une large part, la demande de mobilité future, il convient de prendre en compte les déplacements associés aux grands équipements desservis par la ligne 17 Nord et qui constituent l'un des enjeux majeurs de la réalisation de ce tronçon du Grand Paris Express. »

7.6.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Les réponses de la SGP apportent un éclairage partiel aux questions posées pour la définition du territoire desservi par le projet, l'estimation de sa population et de ses emplois et de leur évolution probable.

La carte des gains d'accessibilité à l'emploi donne une idée partielle de la géographie des déplacements des habitants de l'aire d'étude concernés par le projet; sa lisibilité n'est pas évidente ; cette illustration n'est pas suffisante pour répondre à la question du territoire desservi qui inclut d'autres déplacements que ceux liés au travail.

La commission d'enquête est d'accord pour limiter la question de la desserte au Nord-est francilien, en excluant en première approximation les déplacements en lien avec le Sud de la Picardie, notamment une partie de ceux de moins d'un quart d'heure en voiture de la gare du Mesnil-Amelot. Elle partage l'avis de la SGP selon lequel le périmètre des territoires dont l'accessibilité va être améliorée dépasse celui des CDT.

La commission d'enquête constate que la modélisation des déplacements retient un périmètre d'étude qui prend en compte les projections de populations et d'emplois pour 2030 de l'IAU – en principe cohérentes avec celles du SDRIF- et donne ainsi une image la plus probable de l'urbanisation future. Elle propose que ce territoire soit retenu en tant que territoire de desserte et d'urbanisation induite par le projet, les extrémités de ce territoire étant situées à une distance maximum des 6 gares de 15 km environ, donc rapidement accessibles par le réseau routier dans cette zone peu dense.

7.6.2 Sujet 2 : Les transports de rabattement

7.6.2.1 L'expression du public

Ce sujet est directement lié au précédent.

Le territoire desservi n'est pas limité au fuseau du périmètre de la déclaration d'utilité publique. A titre d'exemple, la SGP a indiqué que la gare du Mesnil-Amelot pourrait desservir en 2035 230 000 habitants à moins d'un quart d'heure en voiture.

Les transports de rabattement sont structurants pour la détermination de l'aménagement des abords des gares, et la conception des gares. Ils comprennent par mode les équipements terminaux (par exemple les gares routières pour les bus et les cars), ainsi que les parcs de stationnement à proximité des gares du GPE.

Une partie du public n'a pas pris en compte la perspective de la création de transports de rabattement liés au projet.

Le public est demandeur d'informations sur les dessertes à créer en liaison avec le projet.

RE 2 M.GRANGE, urbaniste, Paris 19°

Ne pas oublier la desserte interne et l'accessibilité de ces territoires fragmentés.

RE 31 Mme DA SILVA Cadre intermédiaire Arnouville ,95

Habitante d'Arnouville, je souhaiterais savoir si une connexion pourrait être envisagée avec la gare d'Arnouville-Villiers le Bel-Gonesse afin que le maximum d'usagers puisse bénéficier de cet ouvrage structurant?

RE 470 CCIP

Demande d'assurer des interconnexions efficaces avec les autres modes de transports (barreau de Gonesse, liaisons multimodales à créer dans le cadre des pôles et des PDIE).

Demande la prise en compte avec les PIR des besoins d'accès des véhicules particuliers aux gares

RE 428 M.BAYER Technicien aéronautique Airbus Hélicopters

L'énorme avantage étant de passer au multi modal, 1ere partie trajet route ou co-voiturage et l'autre partie possible en transport public. La seule condition étant d'avoir à proximité de la gare du Mesnil Amelot un parking de préférence gratuit.

RE 490 Aéroports de Paris

La ligne 17 contribuera aussi largement à améliorer le lien des territoires du Grand Roissy avec l'aéroport que ce soit à l'Ouest par des stations nouvelles et la restructuration du réseau fin de bus ou à l'Est en Seine-et-Marne avec la station du Mesnil Amelot.

Le projet du Grand Paris Express constitue donc une opportunité majeure pour les aéroports et leurs territoires, en offrant des correspondances avec l'ensemble du réseau existant ou projeté. Il est déterminant pour les habitants et pour les nombreuses activités économiques qui s'y développent. Tous ces développements bénéficieront des pôles d'échange multimodaux organisés autour du métro du Grand Paris et de ses connexions rapides et efficaces. Il contribuera également à la limitation de la congestion routière et des pollutions associées.

RE 4 M.SASSONE-CAVALIERE

Les gares prévues sans parc de stationnement sont source de mécontentement et nuisances.

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

La mise en service de la ligne 17 Nord, constitue une opportunité déterminante pour la mobilité des Seine-et-Marnais. Cette nouvelle desserte en transport collectif, particulièrement structurante, permettra en effet d'améliorer les déplacements au sein du Département, entre les bassins de Roissy, Chelles et Marne-la-Vallée, mais aussi d'accéder à de nouveaux pôles d'emplois, de services ou de loisirs au sein de la métropole, tel que Saint-Denis ou la Défense.

La gare du Mesnil-Amelot, porte d'entrée du Grand Paris Express du Nord-est de l'Ile-de-France, ne saurait fonctionner sans offrir les possibilités de rabattement adéquates dimensionnées pour le réseau à terme, tant pour les véhicules particuliers que pour les transports en commun de surface

Le Département de Seine-et-Marne demande à la SGP que l'ensemble des équipements d'inter-modalité soient dimensionnés pour le réseau à terme et être opérationnels dans leur intégralité dès la mise en service de la ligne 17 en 2024.

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

La restructuration du réseau de bus devra être définie très en amont afin d'anticiper les aménagements de voirie nécessaires au bon fonctionnement des lignes, en particulier aux abords des gares.

RE 81 AIR FRANCE

Les activités d'Air France sont étalées sur l'ensemble de la plate-forme aéroportuaire. Se pose la question du dernier kilomètre au-delà de la gare Roissypôle qui reste problématique et insuffisamment prise en compte par la desserte de bus. Une réflexion sur l'intermodalité des gares est indispensable pour couvrir l'ensemble des pôles d'emplois du Grand Roissy.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 4 /Mme Margate Conseiller Mitry Mory

A terme Le Mesnil-Amelot pourrait également être une gare de départ d'une liaison ferrée Nord-Sud permettant de desservir les zones d'emploi, d'habitat de Seine-et-Marne, d'équipements publics hospitaliers, de loisirs ; ce serait une alternative à l'A104 que nous subissons tous et qui, là, n'ira pas en s'améliorant.

Le Mesnil Amelot /2/ Conseil départemental de Seine-et-Marne

Nous émettons la proposition que la gare du Mesnil Amelot soit le départ d'une nouvelle ligne qui relie du nord au sud notre département, ses zones d'habitat, d'emploi, d'équipements, de formation, offrant ainsi une alternative à l'A 104, axe routier polluant et

largement saturé. Une telle ligne ferrée assurerait les interconnexions de la ligne 17 et des RER B, E, A et D et concernerait 1 million d'habitants en zone d'influence directe dans un département à l'essor démographique important.

Le Mesnil Amelot/ 3 /commune de Mitry Mory

Des interconnexions sont annoncées mais il semblerait qu'aucune ne soit prévue avec la ligne K. Or, cette ligne continue de se développer à l'image de notre secteur.

D'autre part, si la Seine-et-Marne est desservie par la ligne 17 du Grand Paris Express, cette ligne se termine en impasse, comme la ligne RER B.

Notre ville est convaincue de la nécessité de réaliser, à terme, un bouclage, à partir de la ligne 17 jusqu'à Melun, ce qui permettrait d'assurer les interconnexions avec les lignes B, E a et D du RER.

En effet, le département de la Seine-et-Marne ne dispose d'aucune de ligne de transport structurante reliant le Nord au Sud.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 7 / M.BAZIN Président du Conseil Départemental du Val-d'Oise, 95

La qualité des interconnexions avec les radiales est essentielle. La délibération prise à l'unanimité du Conseil départemental du Val-d'Oise rappelle qu'à Saint-Denis Pleyel l'interconnexion avec la ligne H est tout à fait essentielle. Pour que les 200 000 voyageurs val-d'oisiens par jour puissent bénéficier du réseau il faut que cette interconnexion soit créée. Je demande très fortement que les études de cette interconnexion soient réalisées.

S'agissant du barreau de Gonesse, il est nécessaire que la gare du Triangle de Gonesse permette l'arrivée aussi de ce Barreau. Le département du Val-d'Oise porte dans sa maîtrise d'ouvrage pour le compte du STIF et de la région sa préfiguration. Nous sommes en train de le faire avec une liaison de Bus à Haut Niveau de Service. Il y a eu un débat il y a plusieurs années, au Département, pour savoir si on devait le faire ou pas, car le faire c'était positif mais c'était aussi prendre le risque que l'on nous dise que cela suffisait et qu'il n'y avait pas besoin de la liaison ferrée. La liaison ferrée entre les deux RER B et D est essentielle, pour l'accès à l'emploi pour les populations les plus défavorisées de l'est du département.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 9 /Mme FERTE

Je voudrais savoir comment on viendrait prendre le train au Mesnil-Amelot. Y aura-t-il des routes, des dessertes ? Des choses sont-elles prévues pour cette gare qui arrive dans une zone qui n'est pas très urbanisée? Comment cela va-t-il s'organiser ?

Gonesse /3 /M.BOISSY, Gonesse, 95

Il manquera le Barreau de Gonesse, et il faudra développer l'offre de transports du type BHNS notamment vers Roissy 90% des salariés de la plate forme aéroportuaire venant travailler en voiture.

Réunion Gonesse/11/M.BOISSY, Gonesse,95

On a actuellement des lignes de bus Noctilien, dont une qui dessert le secteur de Villiers-le-Bel et de Garges. La ligne 43 part de Gare de l'Est et va jusqu'à Sarcelles-Lochères. Ne serait-il pas préférable au regard des 35 millions investis dans le BHNS, de la dévier à partir de Garges, de l'emmener sur le BHNS et de faire le terminus au Parc des Expositions ?

Deux lignes partent également de la Gare de l'Est vers Roissy, pourquoi ne pas prendre l'une des deux lignes et l'emmener vers le Parc des Expositions pour faire la jonction entre ces lignes ? Cela répondrait aux préoccupations des horaires décalés des salariés.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 4/ Mme MARGATE, Conseiller Mitry Mory, 77

A terme Le Mesnil-Amelot pourrait également être une gare de départ d'une liaison ferrée Nord-Sud permettant de desservir les zones d'emploi, d'habitat de Seine-et-Marne, d'équipements publics hospitaliers, de loisirs; ce serait une alternative à l'A104 que nous subissons tous et qui, là, n'ira pas en s'améliorant.

7.6.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le bilan de la concertation rappelle que la Société du Grand Paris et le STIF ont affirmé leur volonté de favoriser le recours aux transports en commun plutôt qu'à la voiture individuelle pour organiser le rabattement vers les gares du Grand Paris Express. La Société du Grand Paris a précisé que la création de parcs de rabattement pouvait toutefois être envisagée dans le cas des gares excentrées, comme celle du Mesnil-Amelot. Ces parcs-relais pourront être aménagés par les collectivités publiques compétentes, dans le respect des principes de qualité de service pour les usagers définis dans le label régional du Schéma Directeur des parcs-relais par le STIF.

Le dossier d'enquête prévoit la réalisation de pôles multimodaux innovants (cf C § 6.4).

Les gares du Grand Paris Express ont un rôle d'interface important entre les réseaux de transport d'une part et l'aménagement des quartiers de gare d'autre part. Cet enjeu est pris en compte dans le projet afin de faire des gares du Grand Paris Express des pôles d'échanges multimodaux innovants et proposant un haut niveau de qualité de service.

L'ambition du Grand Paris Express est de réaliser, avec les partenaires que sont le STIF, les acteurs locaux et les opérateurs de transports, une intermodalité qui favorise tous les modes de déplacement : marche à pied, bus, tramway, vélos, Velib', taxis, voitures particulières, deux-roues motorisés, auto-partage (Autolib'), covoiturage, etc., et de mettre en œuvre des aménagements qui s'insèrent harmonieusement et judicieusement dans leur environnement. Ces projets seront conçus de manière à laisser une place importante à l'innovation dans le traitement de l'espace public et pour permettre l'émergence de nouveaux modes de déplacements.

Pour atteindre cet objectif, chaque pôle fait l'objet d'une étude de pôle (dans un rayon de 600 m) et une étude d'actions (dans un rayon de 300 m) qui devront être opérationnelles à la mise en service du Grand Paris Express. Le périmètre d'étude du pôle prend en compte le périmètre des équipements permettant le rabattement des voyageurs sur la gare, dans un rayon maximal autour des gares ou accès aux quais correspondant à 10 min de temps de rabattement selon les modes. Le périmètre opérationnel d'aménagement regroupe le ou les parvis au droit de la gare ou de ses accès aux quais, les espaces publics à proximité immédiate du ou des bâtiments voyageurs, la ou les gares routières, les espaces de stationnement, voiries et carrefours d'accès immédiat. Les études sont financées par la Société du Grand Paris et sont menées par un pilote (collectivité locale ou établissement public d'aménagement) en lien avec l'ensemble des partenaires concernés par le pôle et en premier lieu, le STIF et la Société du Grand Paris. Le pilote, désigné au cas par cas pour chaque gare, est l'acteur qui est considéré comme le plus pertinent à l'échelle de chaque territoire pour conduire la démarche.

Les actions projetées dans le cadre de l'étude de pôle s'articuleront avec les aménagements déjà envisagés par la Société du Grand Paris aux abords immédiats des gares. Un programme d'investissements sera formalisé à l'issue de la démarche avec pour chaque action, un maître d'ouvrage désigné, un coût, un financement et un planning de réalisation des travaux. Le STIF mène actuellement des études pour restructurer les réseaux de bus existants en lien avec l'arrivée des gares du Grand Paris Express. Ces études permettront de définir les itinéraires et les aménagements de bus à créer ou à reconstituer pour chaque pôle à l'horizon de mise en service du métro automatique. La Société du Grand Paris et les gestionnaires de voirie seront chargés de réaliser ces aménagements, qu'il s'agisse de points d'arrêt sur voirie ou de création de pôles bus, conformément à la répartition des périmètres de maîtrise d'ouvrage.

Par ailleurs, lorsque la réalisation des ouvrages du réseau Grand Paris Express, notamment les gares, aura un impact en phase chantier sur les installations assurant l'intermodalité avec le réseau de surface (points d'arrêt, gares routières, voies dédiées...), celles-ci seront reconstituées à l'issue des travaux, en les adaptant alors aux nouveaux besoins le cas échéant. Les montants correspondants sont intégrés au coût du projet. Les aménagements des gares Grand Paris Express permettront aux voyageurs utilisant les modes de déplacement « actifs » (marche à pied, vélo, vélo en libre-service...) d'y accéder et d'en sortir aisément, de manière sécurisée et agréable. Ils établiront également une transition entre l'espace public urbain et l'espace de transport, en accueillant les usages liés à cette transition (attendre ou retrouver quelqu'un, garer ou reprendre son vélo, ouvrir ou fermer son parapluie, etc.). Une intermodalité de qualité sera ainsi assurée aux abords de la gare.

L'objectif est de créer, le plus souvent possible, de véritables « parvis de gare », permettant une organisation claire et sécurisée des connexions entre les différents modes et la voie publique, dans le respect des exigences réglementaires relatives à l'accessibilité des personnes en situation de handicap. Le parvis de la gare permettra également de mettre en scène l'émergence de la gare dans le paysage urbain, la rendant ainsi plus visible et lisible. Le périmètre précis des aménagements de surface traités dans le cadre du projet est défini au cas par cas, en fonction du contexte urbain propre à chaque gare Grand Paris Express.

L'aménagement des abords des gares Grand Paris Express est conçu pour permettre la mise en place d'espaces de stationnement pour vélos (abris, consignes collectives...). Ces équipements, qui seront conformes aux guides de référence établis par le STIF, ont vocation à s'inscrire dans une réflexion globale à l'échelle des territoires concernés. Dans ce cadre, chaque gare Grand Paris Express fera l'objet d'un traitement spécifique, tenant compte de son contexte d'insertion (réseau de voirie, éventuels aménagements existants, pratiques locales, contraintes topographiques...).

La conception des gares du réseau de transport public du Grand Paris prend en compte leur articulation avec les modes de déplacements motorisés individuels, en proposant des aménagements adaptés à chaque contexte et en cherchant notamment à promouvoir de nouveaux usages de l'automobile, comme le covoiturage et l'auto-partage.

Le dossier d'enquête (cf G 2 § 6.5.1.2) rappelle la nécessité d'intégrer le projet dans un véritable programme d'aménagement du territoire volontariste et partagé par les acteurs du territoire, intégrant des objectifs multiples :

- créer une capacité d'accueil appropriée à la croissance prévue de la population et de l'emploi ;
- créer des réseaux de transport de rabattement efficaces assurant de fortes améliorations d'accessibilité à tous les territoires desservis ;
- assurer un développement urbain respectueux de l'environnement et conforme aux objectifs du Grenelle de l'Environnement.

Via les CDT, les collectivités territoriales s'associeront à l'Etat afin d'élaborer et de mettre en œuvre un projet ambitieux pour leur territoire en termes d'urbanisme, d'économie, de transport et d'environnement.

Le potentiel de report modal vers les transports publics restera élevé même après la mise en œuvre du projet. Il est donc essentiel d'accompagner le déploiement du métro automatique par des mesures en faveur du report modal et d'intervenir pour maîtriser l'aménagement, notamment autour des gares. Par ailleurs, là où la capacité des axes routiers le permet et lorsque les études auront démontré la pertinence de tels équipements (notamment leur absence de concurrence avec le réseau de transports en commun de surface), des parcs relais pourront être construits en complément du projet de métro automatique, afin de faciliter le report modal de la voiture vers les transports publics (opportunité identifiée au Mesnil-Amelot s'agissant de la Ligne 17 Nord).

En page 233 du document G2, il est précisé qu'il convient de noter que les résultats de modélisation utilisés n'intègrent pas directement les effets positifs supplémentaires qui pourraient être retirés de la mise en œuvre d'une stratégie de rabattement sur le réseau Grand Paris Express favorisant l'intermodalité entre le réseau routier structurant et les transports en commun (en particulier avec la réalisation d'un équipement de type « parking relais » complémentaire de la gare « Le Mesnil-Amelot » de la ligne 17). De telles dispositions entrent dans le cadre des mesures d'accompagnement à prévoir en synergie avec le projet ; elles seraient de nature à accroître l'effet d'allègement du réseau routier du fait de la réalisation de la ligne 17 Nord, en favorisant le rabattement le plus en amont possible sur le Grand Paris Express.

En page 238 du document G2, dans la synthèse des impacts et mesures liées à la mobilité, est énoncé l'objectif d'organiser l'intermodalité en liaison avec le STIF et les gestionnaires de voiries, en fonction des opportunités de rabattement les plus adaptées : articulation avec le réseau de transports en commun de surface notamment, mais aussi avec le réseau routier structurant. Cette mesure est sans objet sur le niveau de l'impact résiduel.

Le dossier d'enquête rappelle les projets de transports figurant dans les CDT dont certains ont un rôle pour le rabattement vers les gares.

CDT Pôle d'Excellence Aéronautique

- Réaménagement de la gare routière du pôle d'échanges RER / Tangentielle Nord du Bourget (projet n°20);

- Lien BHNS Le Bourget / Villepinte / Roissypole (projet n°26).

CDT Val de France – Gonesse – Bonneuil

- L'avenue du Parisis, boulevard urbain structurant devant accueillir un transport en commun en site propre reliant les deux pôles et permettant de connecter le bassin d'habitat du CDT au bassin d'emploi de Paris-CDG ;
- La réalisation d'une connexion entre le RER D et le RER B (lien RER D-RER B) ;
- La mise en place d'un transport en commun en site propre sur la future avenue du Parisis .

CDT Cœur économique Roissy Terres-de-France

- connexion ferrée entre le RER D et le RER B et projet de liaison aéroportuaire CDG Express ;
- maillage de lignes de bus structurantes pour relier les quartiers résidentiels aux gares et au pôle d'emploi ;
- ligne spécifique Corridor Métropolitain (COMET), reliant les sites économiques majeurs du CDT ;
- aménagement d'un maillage de pistes cyclables ;
- créer des solutions innovantes pour une mobilité à la carte (auto-partage, véhicules en libre-service...) .

Le dossier d'enquête (G1) détaille les densités aux abords de chaque gare, le nombre d'emplois actuels, les dessertes actuelles par bus.

Le document d'information présente les schémas d'aménagement des abords des gares avec les transports connectés, l'estimation du nombre de voyages/jour effectués à terme à chaque gare.

Il donne un ordre de grandeur du nombre de voyages/jour à terme à chaque gare :

- Le Bourget Aéroport : environ 25 000 voyages/jour ;
- Triangle de Gonesse : environ 15 000 voyages/jour ;
- Parc des Expositions : environ 12 000 voyages/jour ;
- Gares Aéroport CDG T2 et T4 : plus de 40 000 voyages/jour ;
- Le Mesnil-Amelot : environ 5 000 voyages/jour.

Ces trafics comprennent les trafics internes aux gares en interconnexion. Cependant, ils montrent un ordre de grandeur des trafics entrant et sortant des gares devant bénéficier de transports de rabattement lorsque les abords de la gare sont ou seront très peu urbanisés.

7.6.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

La commission d'enquête regrette que les études engagées en vue de la création de ces transports de rabattement n'aient pas été mises à la disposition du public, alors qu'il s'agit de transports fonctionnellement liés au projet.

Le rapport de contre expertise de l'évaluation socio économique indique : « la pleine efficacité de la ligne 17 Nord et les prévisions de trafic réalisées sont liées à la mise en œuvre

d'une stratégie de déplacements tous modes dans le périmètre d'influence de cette ligne ; cette stratégie est esquissée dans le dossier, mais elle devrait être mise au point de manière plus précise et préparée opérationnellement. Par ailleurs, sa concrétisation dépend d'engagements suffisamment forts des différents maîtres d'ouvrage ou autorités en charge de ses différentes actions.

Nous estimons qu'en accompagnement du lancement de l'enquête d'utilité publique de la ligne 17 Nord cette approche globale devrait être définie son contenu présenté et les processus de contractualisation avec les différents acteurs annoncés ».

L'étude du STIF sur le besoin de déplacements à destination du secteur de Roissy et de sa desserte en transports collectifs (rapport de synthèse 2013) présente l'offre de transport et les perspectives d'évolution sur ce territoire. Ces dernières comprennent :

- les projets de transports collectifs en cours de réalisation ou inscrits au SDRIF:
- Lien RER D RER B;
- Tangentielle Nord Phase 1 Le Bourget-Epinay;
- Tramway T5 Saint Denis-Garges-Sarcelles;
- Prolongement de métro ligne 7 au Bourget RER;

les projets de liaisons étudiées: 12 liaisons structurantes avec des propositions d'aménagements et de phasage de réalisation:

- 1 Le Bourget Roissypôle (TCSP Le Bourget Villepinte);
- 2 Stains-Garges – Parc des Expositions-Paris Nord 2 via le Triangle de Gonesse;
- 3 Liaison de Goussainville vers les zones d'emplois existantes ou en projets localisées à l'ouest de la plateforme aéroportuaire;
- 4 à 8 , les liaisons reliant Goussainville, Louvres, Othis, Dammartin, Claye-Souilly et Villeparisis à la plateforme aéroportuaire;
- 9 la liaison Villepinte-Tremblay-en-France passant par le Parc des Expositions et le projet de parc d'activités Aérolians;
- 10 la liaison Tremblay-en-France-Villepinte-Sevran-Aulnay-sous-Bois;
- 11 la liaison Dugny et Garges les Gonesse au pôle d'emploi du Bourget;
- 12 la liaison Villiers-le Bel –gare RER D en correspondance avec le futur BHNS RER D- RER B.

Question 2.1 : La démarche engagée pour définir les besoins de transports de rabattement et le rôle de la SGP.

L'expérience montre qu'il faut de nombreuses années pour mettre au point un plan de déplacements, compte tenu des nombreuses études et procédures à mener associant un nombre d'acteurs importants et nécessitant des financements. Pour la seule opération du BHNS (ligne 20), il aura fallu plus de 6 ans depuis les premières études jusqu'à la mise en service prévue fin 2016. Par ailleurs, le barreau de Gonesse, lien RER B RER D, initialement prévu pour 2020, n'est pas sûr d'être mis en service en 2024, compte tenu notamment de son coût.

Le STIF a produit une étude non encore officielle sur la desserte du Grand Roissy avec une perspective de 12 BHNS.

Le rapport du CGEDD « Les gares du grand Paris. Evaluation des dispositifs de réalisation mis en œuvre sous l'autorité de l'Etat » de septembre 2015 note que « les comités de pôle constituent une initiative prometteuse pour définir les projets d'intermodalité, mais à 5 conditionsdont la définition des besoins d'accès et de stationnement à chaque gare avec leur programmation. Il convient donc que chaque comité de pôle engage une démarche de projet le plus tôt possible pour assurer une mise en service des transports aux dates de mise en service des gares du GPE ».

La politique de stationnement aux abords des gares doit être définie pour répondre à la demande, notamment en cas d'insuffisance temporaire ou définitive de transports de rabattement, tout en tenant compte de l'économie des opérations et de la limitation de la capacité pour favoriser le recours aux vélos et deux roues et aux transports de rabattement.

La SGP est elle en mesure d'assurer la coordination des études des différents comités de pôle pour assurer leur cohérence notamment dans le cas où certains transports de rabattement peuvent concerner plusieurs pôles, voire à la fois la ligne 16 et la ligne 17 ?

Quelle mission la SGP aura au sein de chaque comité de pôle ? Est- elle en capacité de faire respecter cet objectif de concordance des mises en service des gares et des transports de rabattement et de s'engager en la matière compte tenu des problèmes de financement?

Peut- elle promouvoir la mise en place de plans locaux de déplacement par les collectivités sur les territoires concernés ?

Réponse de la SGP :

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

La SGP assure la coordination de ce dispositif à l'échelle de l'ensemble du Grand Paris Express. Elle agit aussi en qualité de maître d'ouvrage de la gare et des espaces publics autour de celle-ci et qu'elle réalisera.

Pour la ligne 17 Nord, ces études vont être conduites par des collectivités locales (communauté d'agglomération, département ou ville), l'EPA Plaine de France ou Paris Aéroports qui ont été désignés pilotes par l'ensemble des partenaires présents sur chaque site.

La démarche prend en compte tous les modes de déplacements : piétons, vélos, bus, deux-roues motorisés, voitures particulières, taxis, etc.

La SGP veillera à ce que les réflexions du comité de pôle aboutissent dans un délai compatible avec celui de la ligne 17 Nord.

Pour la conduite de chaque étude, la Société du Grand Paris versera une subvention maximale de 100 000 euros à chaque pilote.

Les études seront toutes engagées avant la fin de l'année 2016 et dureront 2 ans au maximum. Elles se distinguent des études plus longues nécessaires à la réalisation de nouvelles infrastructures de déplacements, ou encore, à la production de documents programmatiques tels les plans locaux de déplacements.

Sur la base d'un diagnostic des besoins en déplacements à l'horizon de mise en service de la ligne 17 Nord, les pilotes seront chargés de définir un programme d'actions formalisé en projet de pôle et validés par l'ensemble des partenaires.

Il s'agit de réaliser autour de chaque gare un parvis, un pôle bus, des parcs vélos, éventuellement un parc relais, les voiries devant accueillir les différents modes de déplacements ainsi que des services innovants notamment dans les domaines de la mobilité électrique et numérique. Ces équipements devront être fonctionnels, de qualité et bien intégrés dans leur environnement.

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

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

Les projets de pôle constituent un cadre cohérent dans lequel chaque maître d'ouvrage devra s'inscrire. La SGP sera un des contributeurs à ce dispositif, pour ce qui concerne notamment les gares et les parvis. Les actions de ces projets de pôle devront être menées en cohérence avec les orientations stratégiques déjà définies par les territoires dans le cadre d'éventuels plans locaux de déplacements.

A l'issue des études de pôle, chaque maître d'ouvrage réalisera les équipements qui lui reviennent en qualité de gestionnaire de voirie et/ou de réseau. Un coordinateur, qui pourra être le pilote de l'étude de pôle, sera désigné pour s'assurer de la bonne mise en œuvre du projet de pôle et de sa bonne articulation avec le projet de gare.

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

Le STIF et la Société du Grand Paris veilleront à ce que les décisions prises dans les différents comités de pôle soient cohérentes notamment sur les questions de rabattement en bus et en voiture.

En ce qui concerne la ligne K, pour préserver l'hypothèse d'un arrêt de cette ligne, potentiellement en gare de Sevan-Livry, Le Bourget ou La Plaine-Stade de France, les études préliminaires menées dans le cadre des interconnexions ferroviaires ont défini les mesures conservatoires et les aménagements à réaliser en gare. Le point d'interconnexion le plus opportun avec le Grand Paris Express sera défini dans le cadre des études du Schéma Directeur de la ligne K, pilotées par le STIF, en particulier à l'issue des études d'exploitation et socio-économiques.

En complément, la SGP a apporté les précisions suivantes.

Il n'existe que deux types d'études :

- les études de pôle portant sur l'ensemble des modes de déplacement, d'une durée de 2 ans environ, conduites par les pilotes locaux sur chaque pôle, comprenant 3 phases : un diagnostic, des propositions d'aménagements, la formalisation des propositions retenues en

- projet de pôle (quoi ? pour combien ? avec quel financement ? sous quel pilotage ? quand ?). Ces études sont financées par la SGP à hauteur d'un montant limite de 100 k€.
- pour le mode bus, les études de restructuration des réseaux de bus conduites par le STIF à l'échelle du bassin de déplacements .

La question du rabattement sur les gares est prise en compte dans le cadre des études de pôle.

Le cahier des charges de chaque étude de pôle prévoit en premier lieu la réalisation d'un diagnostic. Ce diagnostic est mené par le prestataire retenu. Ces prestataires sont généralement des bureaux d'études spécialisés dans la mobilité et les transports. Les données de trafic fournies par la SGP et le STIF servent de point de départ. Ces données de trafic ne sont cependant pas d'un niveau suffisant pour fonder un diagnostic. C'est la raison pour laquelle les prestataires effectuent en complément des comptages et réalisent des visites de sites qui leur permettent de fonder leur diagnostic.

A partir du diagnostic, le prestataire de l'étude de pôle définit des propositions d'aménagements qui sont soumises aux partenaires dans le cadre de comités techniques. C'est ce travail sur les propositions d'aménagements qui permet d'aboutir au « projet de pôle » stade ultime de la démarche.

L'approche par gare est justifiée, les situations étant très contrastées entre les différentes gares. Par ailleurs, les acteurs en présence sont également différents d'un site à l'autre.

La SGP, et singulièrement « l'unité espaces publics et intermodalité », chargée du suivi et du pilotage du dispositif « comités de pôle du Grand Paris Express », assure la coordination entre les différents pôles et recherche des synergies. Cette coordination est bien entendu assurée en lien avec le STIF qui dispose aussi d'une vision d'ensemble.

Il convient de distinguer deux périmètres:

- le périmètre d'étude de 600 m (voire plus selon les cas) : ce périmètre est communément retenu par les acteurs car il permet d'englober l'aire d'influence des gares en termes de rabattement, quel que soit le mode de déplacement concerné.
- le périmètre d'intervention ou périmètre opérationnel de l'ordre de 300 m au sein duquel les investissements seront réalisés par les partenaires financeurs de la démarche.

Dans le cadre des études de pôle, en lien avec la SGP et ses maîtres d'œuvre qui définiront les modalités d'occupation des espaces autour de la gare pour les emprises chantier et surtout leur libération pour permettre la réalisation du projet de pôle.

Les comités de pôle décideront la réalisation des parcs relais. Le choix entre l'organisation de la desserte par bus ou par voiture, et en conséquence le programme de parkings à réaliser, en termes d'opportunité, de faisabilité et de coût sera tout d'abord défini dans le cadre de la phase diagnostic des études de pôle. A partir des besoins objectifs en stationnement (enquête de stationnement, analyse puis proposition d'une capacité de places à créer) et les caractéristiques de l'offre bus définies par le STIF, les partenaires décideront collectivement des capacités de parcs relais éventuels et de pôle bus à créer. Sur la base de ces éléments, les équipements seront positionnés sur le site en fonction des opportunités foncières.

Les études de pôle de la ligne 17 nord seront toutes lancées avant la fin de l'année 2016 à l'exception des pôles de CDG T2 et CDG T4 qui pourraient être engagés dans le courant de l'année 2017, sous réserve de l'accord d'Aéroports de Paris, pilote de ces pôles.

Le même modèle de cahier des charges est appliqué à l'ensemble des pôles du GPE afin de garantir des restitutions homogènes. Sur la ligne 17 nord, chaque cahier des charges a fait récemment l'objet d'échanges entre le pilote concerné, la SGP et le STIF pour adapter le modèle au contexte local et aux caractéristiques spécifiques de la gare du GPE.

Le tableau ci après indique le pilote de chaque pôle :

Le Mesnil-Amelot	CA Roissy Pays de France	4e trimestre 2016
Aéroport Charles de Gaulle T4	Paris Aéroport	Ultérieurement
Aéroport Charles de Gaulle T2	Paris Aéroport	Ultérieurement
Parc des Expositions	EPT7	4e trimestre 2016
Triangle de Gonesse	EPA Plaine de France	4e trimestre 2016
Le Bourget Aéroport	Dugny (SPL Le Bourget)	4e trimestre 2016

Les études de restructuration des réseaux de bus sont, elles, conduites par le STIF à l'échelle du bassin de déplacements.

La SGP ne maîtrise pas le calendrier des études de restructuration des réseaux de bus conduites par le STIF à l'échelle de bassin de déplacements ou de ligne du Grand Paris Express, mais ces études sont généralement menées dans les deux années qui précèdent la mise en service.

Question 2.2 : La quantification des besoins de transports de rabattement et des capacités de stationnement à créer

A partir des évaluations des trafics entrant et sortant des gares, la SGP peut-elle donner un ordre de grandeur des déplacements nécessitant des transports de rabattement et des capacités de stationnement (en dehors des déplacements à pied ou utilisant les modes doux) ? Les évaluations correspondantes peuvent-elles être mises à la disposition de la commission d'enquête notamment pour apprécier la cohérence entre les trafics des gares et les trafics de la ligne ?

Quel part de rabattement peut être assuré par le prolongement de la ligne 7 jusqu'au Bourget Aéroport ? Ce prolongement est-il prévu dans la situation de projet 2030 et les évaluations de trafic correspondantes ?

Réponse de la SGP :

A ce stade, les entrants/sortants des gares figurant dans les matrices flux de chacune des gares ne permettent pas d'opérer la distinction des modes de rabattement ou de diffusion (marche à pied, bus, etc). Néanmoins, le STIF mène actuellement un travail destiné à apporter cette précision et alimenter les études de pôle, en permettant notamment de distinguer la part des bus et des modes doux.

Concernant le prolongement de la ligne 7, il n'a pas été modélisé pour les prévisions de trafic 2030.

Les études de pôle lancées à l'initiative de la SGP sous le pilotage des collectivités ou des établissements publics d'aménagement permettront d'apporter des réponses précises sur le dimensionnement des équipements intermodaux à créer pour chaque pôle. Ces propositions seront validées par les partenaires en comité de pilotage du projet.

Question 2.3 : Les plannings et le respect de la concomitance des mises en service

Quels sont les plannings des études, procédures et travaux concernant les transports de rabattement et les aménagements des abords des gares pour chacune des 6 gares ?

Qu'a-t-on prévu pour la situation particulière du rabattement provisoire à assurer en 2024 à la gare du T2 en attendant la mise en service de la gare du Mesnil-Amelot en 2030 ?

A quelle date seront définis les besoins de transports de rabattement devant desservir les 6 gares de la ligne 17 Nord, ainsi que les capacités de stationnement liées à l'accès à ces gares ?

Réponse de la SGP :

Les études de pôle de la ligne 17 Nord seront toutes engagées avant le milieu de l'année 2017. Ces études de pôle ont une durée de l'ordre de 18 à 24 mois. L'ensemble des projets de pôle seront donc disponibles à l'horizon 2019. Les travaux des projets de pôle devront être engagés au plus tard 24 mois avant la mise en service de la ligne en fonction des dates de libération des emprises par les différents chantiers.

La situation particulière de la gare Aéroport Charles de Gaulle T2, terminus provisoire de la ligne 17 Nord entre 2024 et 2030 sera prise en considération dans le cadre de l'étude de pôle. Compte tenu de la position de cette gare au cœur de la plate forme aéroportuaire, des mesures en faveur du rabattement pourront être prises par ailleurs sur la ligne, au Parc des expositions ou au Triangle de Gonesse.

Les études de restructuration des réseaux de bus relèvent de la compétence du STIF, autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France. La SGP dispose d'éléments de préprogramme fournis par le STIF sur le nombre de positions de bus à créer autour des gares de la ligne. Les caractéristiques de l'offre et les itinéraires seront précisés selon un calendrier qui sera fixé par le STIF.

La question du stationnement des parcs relais sera étudiée dans le cadre des études selon la méthodologie habituelle, après enquête de stationnement.

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

7.6.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

L'enjeu des transports de rabattement est important dans le cadre de la politique des déplacements de la région, définie par le SDRIF et le PDUIF, notamment en grande couronne, avec un objectif de report modal ambitieux sur les transports collectifs pour diminuer l'incidence de la croissance des déplacements sur la saturation routière et les émissions de gaz à effet de serre.

Il est aussi important pour favoriser l'utilisation du réseau public du Grand Paris Express et, en conséquence, son utilité publique.

L'avis motivé de la SGP, préalable au décret du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris, a souligné « l'enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau à la fois structurant et interconnecté par l'efficacité du maillage avec les lignes existantes et les autres projets de développement des transports en commun via un réseau efficace de rabattement et de diffusion ».

La commission d'enquête rappelle la « spécialité » de la Société du Grand Paris que lui a été conférée par l'article 7 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris : « sans préjudice des compétences du Syndicat des transports d'Ile-de-France, l'établissement public Société du Grand Paris veille également au maillage cohérent du territoire par une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris ». Le décret du 7 juillet 2010 précise dans son article 9 : « sont soumis à l'approbation préalable du conseil de surveillance les recommandations faites au Syndicat des transports d'Ile-de-France pour assurer la cohérence de la desserte des gares du réseau du Grand Paris par les transports de surface en application du III de l'article 7 de la loi du 3 juin 2010 ».

La commission d'enquête constate que ni le réseau complémentaire défini en principe par la loi Grand Paris, ni le programme des transports retenus dans chaque CDT, n'apportent de réponses suffisantes sur la desserte fine de ces territoires en développement, en lien avec le Grand Paris à l'échéance de la mise en service du Grand Paris Express. En outre, un doute subsiste sur la réalisation à cette échéance de certaines opérations structurantes annoncées, telles que le barreau de Gonesse.

La commission d'enquête considère que l'enjeu pour la ligne 17 Nord des transports de rabattement associés à cette ligne et à mettre en place pour sa mise en service aurait pu être quantifié par des ordres de grandeur des déplacements concernés par ces transports de rabattement, et du pourcentage des trafics de chaque gare présentés dans les documents d'information.

Cet enjeu pour la ligne 17 Nord est particulièrement important eu égard à la relative faible densité autour des gares, générant un besoin important de modes de rabattement majoritairement motorisés dans un périmètre élargi, notamment pour la gare du Mesnil-Amelot, et dans une moindre mesure pour la gare Triangle de Gonesse. En outre, les autres spécificités de cette ligne sont :

- d'une part, la prise en compte de la montée en puissance de la fréquentation de la ligne en lien avec le développement de la population et des emplois à desservir après 2030, ce qui sera le cas notamment du Triangle de Gonesse ;
- d'autre part, la prise en compte des pointes de fréquentation liées aux grands événements.

La commission d'enquête ne remet pas en cause le choix de gouvernance qui va être engagé dans le cadre des comités de pôle pour établir et mettre en œuvre un programme d'aménagements et d'équipements pour accueillir les différents modes de déplacements

Enquête publique préalable au projet de DUP de la Ligne 17 Nord du Grand Paris Express et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées

aux abords des gares, notamment pour répondre aux besoins des transports de rabattement.

La commission d'enquête comprend l'organisation des études qui doivent être engagées à partir de fin 2016 pour définir les transports de rabattement sur les 6 gares de la ligne 17 Nord, ainsi que les aménagements des abords des gares pour accueillir les équipements d'intermodalité y compris les parcs de stationnement, avec d'une part, la responsabilité des pilotes de chaque comité de pôle, et d'autre part, les études de restructuration des réseaux de bus conduites par le STIF à l'échelle du bassin de déplacements.

Ces études sont toutes nécessaires.

Cependant, la diversité des contextes des gares et de leurs abords justifie à la fois :

- une stratégie générale s'appliquant à l'ensemble des gares avec l'objectif d'un taux le plus élevé possible d'utilisation des transports collectifs pour ces rabattements : lorsqu'il n'y a pas de transport lourd, le bus et l'autocar doivent être privilégiés ; les modes de transport doivent donc être hiérarchisés ; cette stratégie doit être cohérente avec les plans locaux de déplacements engagés éventuellement par certaines collectivités ; cette stratégie est conditionnée par l'existence ou non aux échéances de mise en service de la ligne 17 Nord de nouveaux transports (par exemple du barreau de Gonesse) ;
- une part importante du public a manifesté son souhait de pouvoir disposer de parkings aux abords des gares avec un tarif incitatif ; s'il convient d'exclure le stationnement de surface, sauf pour la dépose ou l'arrêt de courte durée, la stratégie précitée ne doit pas exclure pour autant et par principe la construction d'un parking aux abords de chaque gare : le parking du Mesnil-Amelot doit être considéré comme strictement nécessaire avec une capacité suffisante compte tenu des justifications présentées dans l'avis motivé pour retenir le principe de la desserte du Mesnil-Amelot ; cette desserte n'a de sens dès la mise en service de cette gare que si ce parking est réalisé ; pour la gare Triangle de Gonesse, bien desservie par le réseau routier, le principe d'un parking est à retenir car il faut tenir compte de l'accès à cette gare d'une partie importante de l'Est du Val-d'Oise par l'avenue du Parisis, et du problème général des difficultés de locomotion d'une partie de la population qui ne peut se déplacer sans véhicule ;
- une adaptation locale des périmètres des études en fonction des durées d'accès aux gares des différents modes, d'une part, et des spécificités des abords des gares de Roissy CDG, d'autre part ;
- une coordination des études entre pôles voisins pour assurer leur cohérence et leur complémentarité : pour certains territoires, il peut y avoir le choix entre plusieurs gares pour le rabattement, et la SGP a indiqué les contraintes des gares des T2 et T4 pouvant impliquer des choix de traitement de leurs abords concernant également les gares du PIEX et du Mesnil Amelot.

La question des transports de rabattement sur les gares T2 et T4 de Roissy CDG nécessite de préciser préalablement ses limites, compte tenu des problèmes de déplacements sur l'ensemble de plateforme aéroportuaire et de leur gestion : création éventuelle d'une

nouvelle gare du RER B à Roissy fret (15 000 emplois), développement du CDG Val, restructuration ou création de gares routières, accueil des autocars, évolution de la gestion des parcs de stationnement de la plateforme, étant observé qu'il n'y a pas de parcs de stationnement d'intérêt régional sur la plateforme ; prise en compte de la desserte des sites d'emplois très dispersés (observation RE 81 d'Air France) avec une proportion importante d'emplois à horaires décalés.

En conséquence, la commission d'enquête estime nécessaire de compléter les études de pôle pour tenir compte de ces différents éléments :

- montée en puissance des déplacements concernés par les rabattements et les événements après la mise en service de la ligne 17 Nord, conduisant à définir à la fois les équipements d'intermodalité pour cette échéance, et ceux nécessaires à plus long terme ;
- objectif de part modale maximum en faveur des transports collectifs à définir et hiérarchisation des modes et des espaces qui leur seront dévolus aux abords des gares ;
- ces deux arguments militent en faveur de la réservation aux abords immédiats de chaque gare d'un espace dédié à une gare routière pouvant accueillir des bus et des cars et/ou pouvant servir d'espace disponible pour les grands événements ;
- mise en place de sites propres pour les autobus ;
- nécessité d'un parking pour la gare du Mesnil-Amelot, et pour celle du Triangle de Gonesse ;
- spécificités des contextes de chaque gare, et des notamment des gares de Roissy CDG ;
- coordination des études de pôles.

Le calendrier des études de pôles paraît cohérent avec celui des mises en service de la ligne 17 Nord ; toutefois, l'importance des coordinations à assurer tant au niveau des études que des travaux, des concertations et de la diversité des financements à mettre en place, justifie un démarrage des études le plus rapide possible. Pour ne pas retarder les études des comités de pôles dont certaines devraient commencer fin 2016, il est essentiel que les études relevant de la compétence du STIF, autorité organisatrice de la mobilité, chargée de l'étude de la restructuration des lignes de bus et des gares routières, commencent le plus tôt possible et non pas deux ans avant la mise en service des gares.

Le dispositif de concertation avec le public sur le programme de transports de rabattement devrait être précisé.

La commission d'enquête regrette que la présente enquête ait été engagée sans permettre de présenter au public une esquisse de transports de rabattement potentiels répondant aux besoins de desserte du secteur et favorisant l'accès à la ligne 17 Nord.

7.6.3 Sujet 3 : Le tronc commun avec la ligne 16

7.6.3.1 L'expression du public

Ce sujet est important pour l'exploitation des lignes 16 et 17. Il détermine en partie la capacité de chacune de ces lignes. Il est évoqué par l'ensemble des publics : collectivités, associations, et grand public.

Le public s'inquiète des conditions d'exploitation de ce tronç commun et propose différentes mesures : solutions d'exploitation, doublement du tunnel, mesures conservatoires, ..

RE 13 M.SAULNIER, Paris, 75

Il serait judicieux de prévoir des mesures conservatoires pour un éventuel doublement du tunnel entre le Bourget et St Denis en créant un entonnement sur la section 17 Nord du tunnel non loin de celui déjà prévu sur la ligne 16 pour le débranchement; ceci pour assurer une desserte complète jusqu'à Pleyel de la ligne 16 et éviter de la cantonner au Bourget pour faire s'exprimer pleinement la 17 en cas de besoin, surtout lorsque la ligne sera prolongée à Nanterre plus tard...

St Denis-Pleyel sera dès lors un pôle majeur et devoir obliger les voyageurs à changer deux fois pour atteindre la partie nord de la ligne 16 me paraît assez discriminatoire, même si depuis Châtelet, on peut atteindre la ligne 16 par le RER B et cela permettra en plus de pouvoir prolonger la 16 ailleurs pour étoffer éventuellement le maillage là où cela sera nécessaire.

RE 180 AUT

La création de la ligne 17 Nord créerait une exploitation en fourche avec la ligne 16, avec un déséquilibre de charge (4 trains/7 pour la 16) et des risques de saturation de la ligne 16 aux heures de pointe soulignés par le STIF.

RE 427 Ville de Villiers-le-bel, 95

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par :
la fréquence des trains (un train toutes les 3 à 4 minutes à l'horizon 2030), du fait du partage du tronçon Saint Denis Pleyel-Le Bourget RER avec la ligne 16 du Grand Paris Express

RE 456 Environnement 93

Dégradation du service: la SGP annonce que dans le secteur de la gare « Le Bourget RER », la possibilité serait donnée à l'exploitant de dissocier l'exploitation des lignes 16 et 17, en faisant circuler des trains respectivement sur le tronçon Le Bourget RER – Noisy-Champs (avec terminus à la gare Le Bourget RER) et sur le tronçon Saint-Denis Pleyel – Le Mesnil-Amelot, favorisant ainsi la desserte des parcs d'exposition. Cette disposition dégradera bien sûr de manière importante la qualité de service attendue par les voyageurs habitant le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Clichy, Montfermeil, Chelles, Noisy-le-Grand. La priorité aux habitants du territoire aurait pourtant dû être la ligne de conduite essentielle de la SGP. Environnement 93 considère que les objectifs des transports du Grand Paris ne sont pas remplis dans le cadre d'un projet dont ne bénéficient pas les habitants du territoire, et qui pourra même dégrader les améliorations attendues depuis longtemps

RE 445 Conseil Départemental du Val-d'Oise, 95

DEMANDE de préserver le débranchement permanent de la Ligne I6 en gare du Bourget RER

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

Le dimensionnement et les conditions d'exploitation doivent être pensés afin de répondre aux besoins à terme. Sur ce point, il rappelle qu'un débranchement avec le terminus de la ligne 16 au Bourget RER en direction ou en provenance de Noisy-Champs n'est pas acceptable pour le Département.

La pièce D (p. 53) rappelle que la configuration des infrastructures dans le secteur de la gare « Le Bourget RER » offre la possibilité de dissocier l'exploitation des Lignes 16 et 17, en faisant circuler des trains respectivement sur le tronçon Le Bourget RER - Noisy-Champs (avec terminus à la gare « Le Bourget RER ») et sur le tronçon Saint-Denis Pleyel - Le Mesnil-Amelot. Cette disposition de conception est de nature à préserver les évolutions de capacité des Lignes 16 et 17, soit à l'occasion d'événements particuliers (salons du Bourget ou manifestations au Parc des Expositions Paris Nord Villepinte, par exemple), soit à plus long terme le cas échéant, tout en offrant une correspondance aisée et rapide aux voyageurs du fait d'une synchronisation entre les trains des Lignes 16 et 17 qui desservent le même quai. Le Département a fait part à de nombreuses reprises (lors de l'enquête publique des Lignes 14 Nord - 16 et 17 et dans le cadre de la CIA (consultation inter administrative)) de son opposition à cette mesure qui fragilise la desserte du territoire de la Seine-Saint-Denis.

CE 6 Délibération Conseil municipal Arnouville, 95

Elle demande que soient précisées les conditions dans lesquelles le tronçon Saint-Denis Pleyel –Le Bourget RER pourrait à terme et de façon permanente être affecté à la seule ligne 17 afin d'améliorer la fréquence de cette dernière.

CE 479 Communauté d'Agglomération Roissy- Pays de France

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par:

- la fréquence des trains (un train toutes les 3 à 4 minutes à l'horizon 2030), du fait du partage du tronçon Saint Denis Pleyel - Le Bourget RER avec la ligne 16 du Grand Paris Express ;

Demande en conséquence que soient précisées les conditions d'exploitation de la ligne 17 et de leur articulation avec celles de la ligne 16, et notamment les conditions dans lesquelles le tronçon Saint Denis Pleyel - Le Bourget RER pourrait, à terme et de façon permanente, être affecté à la seule ligne 17 afin d'améliorer la fréquence de cette dernière.

RE 54 Anonyme

Il faudrait construire des quais plus longs pour anticiper les évolutions futures, comme ce qui a été fait auparavant pour le métro parisien. Ainsi, ne pas prévoir le tronçon en commun avec la 16, qui elle-même devrait avoir un gabarit et des trains de métro parisien.

RE 445 Conseil Départemental du Val-d'Oise, 95

RAPPELLE la nécessité de préserver la faisabilité de la liaison directe entre Roissy et La Défense via le prolongement de la ligne 17 vers l'Ouest

7.6.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

L'avis du STIF émet une réserve « sur la capacité du système 16/17 de répondre à long terme à la demande de trafic » ; la réponse de la SGP garantit la robustesse de l'exploitation des deux lignes y compris avec des intervalles réduits à l'échéance 2030, mais avec un risque de sous évaluation, notamment en raison d'un abandon éventuel du CDG Express, d'une part, et d'autre part, d'une probable augmentation des trafics après 2030 (cf le sujet n°6).

La réponse de la SGP aux réserves du STIF sur ce point (cf document J7) est la suivante .

La définition de l'offre sur les lignes 16 et 17 à l'horizon cible de réalisation du Grand Paris Express est entièrement compatible avec les prévisions de trafic les plus élevées disponibles. L'application d'un intervalle de 90 secondes entre deux trains sur le tronc commun dès l'horizon 2030 (au lieu de 95 secondes), hypothèse de dimensionnement demandée par le conseil du STIF, est de nature à accroître encore davantage la marge de capacité disponible à la fois sur le tronc commun et sur les deux branches : la capacité de transport proposée est

alors en effet de 20 000 voyageurs par heure et par sens. Par ailleurs, les études d'exploitation réalisées par la Société du Grand Paris et partagées avec le STIF ont montré que les caractéristiques générales des lignes 16 et 17 ainsi que la conception de leurs infrastructures et de leurs systèmes garantissaient la robustesse de l'exploitation des deux lignes, y compris avec des intervalles réduits (voir réponse apportée au paragraphe 2.1 ci-après). Ces caractéristiques sont confortées par la structure de charge des deux lignes, notamment le fait que le tronc commun ne constitue pas le tronçon dimensionnant en termes de charge et présente une réserve de capacité importante, ce qui est favorable à la bonne régulation des trains en provenance des deux branches. De plus, la faisabilité de la réduction de l'intervalle entre deux trains en-deçà de 90 secondes dans le tronc commun sera analysée dans le cadre des phases d'études à venir, sur la base d'un benchmark établi en lien avec les consultations des industriels sur le matériel roulant et les automatismes de conduite. La réduction de l'intervalle pourrait ainsi permettre, si le besoin s'en fait sentir, une amélioration supplémentaire de la capacité de transport offerte sur le tronc commun et sur chacune des lignes 16 et 17.

L'avis du Commissariat à l'investissement (CGI) note que « les principales faiblesses du projet portent sur un risque de sous-capacité du tronc commun des lignes 16 et 17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER à prendre au sérieux. Ce risque serait encore aggravé si le CDG Express ne se réalise pas ». Le CGI recommande « d'approfondir au plus vite la réflexion sur les problèmes de pointe de trafic sur la section commune aux lignes 16 et 17, et anticiper les mesures correctrices (longueur des quais pour autoriser un allongement des rames, régime d'exploitation du tronc commun, ...) si le risque de sous-capacité est avéré ». Le rapport de contre expertise de l'évaluation socio économique estime le risque de saturation de ce tronc commun : « Le rôle de la ligne 17 serait considérablement accru dans l'éventualité où le site de Paris serait retenu pour l'organisation des Jeux Olympiques de 2024 ou d'une exposition universelle ou si le projet de CDG Express ne pouvait être mené à bien.

Compte tenu des risques de saturation du tronc commun aux lignes 16 et 17, il semble nécessaire d'examiner les mesures conservatoires pour garantir des conditions d'exploitation fiables et performantes sur le tronc commun en 2030 ; et de voir avant de lancer les travaux si ces précautions sont nécessaires ».

7.6.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 3.1 : L'incertitude de l'exploitation qui sera définie par le futur exploitant

Le rapport de contre expertise fait part de « l'incertitude du niveau de service annoncé compte tenu des optimisations qui seront décidées par l'exploitant ».

Question préalable concernant directement l'exploitation et les évaluations de trafic : l'exploitant futur devant être désigné à la suite d'une consultation, y a-t-il une incertitude sur les prévisions d'exploitation compte tenu des marges d'évolution qui seront laissées à l'exploitant ?

Réponse de la SGP :

Le STIF est responsable du contrat d'exploitation qui sera attribué sur la base d'un appel d'offres. Les priorités données à chaque ligne par l'exploitant pourront faire l'objet d'un cadrage prévu dans le contrat d'exploitation en fonction des prévisions de trafic tenant compte également d'événements exceptionnels prévisionnels. Le cadrage pourra être ajusté si besoin en cours de contrat.

Question 3.2 : La capacité d'une rame

Est-il justifié de retenir une capacité de 500 voyageurs par rame qui semble correspondre à 3 personnes au m², et en conséquence à un niveau d'inconfort notamment pour les usagers avec bagages allant à l'aéroport ou en revenant ?

Réponse de la SGP :

La capacité des rames est évaluée selon des critères de confort de 4 voyageurs debout par m² en Ile-de-France indépendamment des secteurs d'activités desservis. Selon ce principe, la capacité des trains de 3 voitures des lignes 16 et 17 est évaluée à 500 voyageurs.

Question 3.3 : Les mesures conservatoires pour le doublement du tunnel

Des mesures conservatoires sont-elles prévues pour un éventuel doublement du tunnel permettant à terme de mettre fin au tronc commun et d'affecter un tunnel à chaque ligne ?

Réponse de la SGP :

Les orientations du Nouveau Grand Paris des transports, présentées par le Gouvernement le 6 mars 2013, précisent en particulier, s'agissant des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express : « *Au regard des projections de trafic, une solution de transport automatique à capacité adaptée est pertinente pour (...) l'Arc Grand Est constitué d'un tronc commun Pleyel – Le Bourget, et de deux branches : Le Bourget – Roissy puis Le Mesnil-Amelot en passant par Gonesse d'une part, Le Bourget – Noisy-Champs en passant par Aulnay et Clichy Montfermeil d'autre part.* »

Les études ultérieures menées depuis mars 2013 en termes de prévisions de trafic, d'ingénierie d'exploitation et de conception des infrastructures n'ont pas conduit à remettre en cause ces orientations : on se réfèrera en particulier à la délibération D 2016-5 du directoire de la SGP en date du 19 février 2016 (constituant l'annexe J.7 du dossier d'enquête publique), qui rappelle très précisément les résultats des études permettant de conclure au bon dimensionnement et à la robustesse d'exploitation des deux lignes 16 et 17, en réponse aux réserves et aux demandes émises par le Conseil du STIF. Il n'est ainsi pas prévu de mesures conservatoires particulières en perspective d'un dédoublement du tunnel entre les gares Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER.

Pour autant, la Société du Grand Paris partage pleinement l'objectif consistant à concevoir et à réaliser un réseau de transport préservant l'avenir. Outre la réduction envisageable des intervalles d'exploitation entre deux trains afin d'augmenter l'offre de transport, la meilleure mesure conservatoire garantissant la capacité du réseau à absorber une montée en charge des trafics à long terme, tout en maîtrisant le coût de réalisation des infrastructures, consiste à envisager une exploitation disjointe des deux lignes 16 et 17 (sans tronc commun) via une correspondance à la gare Le Bourget RER ; cette gare présente en effet une configuration très favorable permettant d'assurer des échanges de quai à quai entre les deux lignes.

Question 3.4 : Le choix des priorités d'exploitation entre les lignes 16 et 17

Sur quelles bases seront déterminées les priorités données à chaque ligne par rapport à l'autre pour l'exploitation de ce tronçon commun ?

Quelle est la probabilité et quelle est l'échéance d'un terminus de la ligne 16 au Bourget RER ?

Réponse de la SGP :

Comme déjà indiqué dans la réponse apportée à la question 3.1 ci-dessus, le STIF est responsable du contrat d'exploitation qui sera attribué sur la base d'un appel d'offres.

Les priorités données à chaque ligne par l'exploitant pourront faire l'objet d'un cadrage prévu dans le contrat d'exploitation en fonction des prévisions de trafic tenant compte également d'événements exceptionnels prévisionnels. Le cadrage pourra être ajusté si besoin en cours de contrat.

L'hypothèse d'une exploitation de la ligne 16 avec un terminus à la gare Le Bourget RER n'est pas une éventualité prévue à brève échéance selon les prévisions de trafic partagées avec le STIF. Les études d'exploitation basées sur les prévisions de trafic partagées avec le STIF montrent qu'il existe une marge de capacité pour exploiter les lignes 16 et 17 dans de bonnes conditions de robustesse sans rupture de charge entre Saint-Denis Pleyel et les terminus de Noisy-Champs et Le Mesnil-Amelot. On se réfèrera ainsi à la délibération D 2016-5 du directoire de la SGP en date du 19 février 2016 (constituant l'annexe J.7 du dossier d'enquête publique).

Question 3.5 : Les mesures conservatoires pour le prolongement à l'ouest de la ligne 17

Le prolongement de la ligne 17 vers l'ouest vers Nanterre La folie est-il préservé dans la conception des ouvrages de Saint-Denis Pleyel ? Ce prolongement est-il programmé ?

Réponse de la SGP :

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

Concernant la gare Saint-Denis Pleyel, il a été vérifié que le dimensionnement des espaces voyageurs de la gare était capable d'évoluer d'une situation de terminus pour les lignes 16/17 à une situation passante. Le dimensionnement des quais en particulier a été vérifié et a été adapté pour accueillir le cas échéant des flux correspondant à une ligne passante.

Concernant l'extrémité du tunnel des lignes 16 et 17 à l'ouest de la gare Saint-Denis-Pleyel, des mesures conservatoires sont prises pour permettre son prolongement futur. Ces mesures consistent en la réalisation de deux parois moulées préfigurant un futur entonnement permettant de prolonger la ligne 17 sans remettre en question la voie de liaison réalisée entre les tunnels des lignes 15 et 16/17.

7.6.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Le sujet de la configuration et de l'exploitation du tronc commun aux lignes 16 et 17 est important pour les usagers des deux lignes, le maintien d'un bon niveau de service et sa robustesse lors de la progression des trafics.

Il est donc lié au sujet 6 relatif à l'évaluation de l'échéance de la saturation de la ligne 17.

Les réponses apportées par la SGP aux questions de la commission d'enquête montrent la conviction de la SGP de la pertinence et de la fiabilité de cette exploitation, malgré les réserves du STIF et la qualification de faiblesse du projet figurant dans l'avis du CGI.

Le principe de ce tronc commun a été acté dans la déclaration d'utilité publique des lignes 16 et 17 Sud dans la logique du réseau d'ensemble fixé par le décret du 24 août 2011.

La priorité éventuelle donnée à la ligne 17 sur la ligne 16 sur ce tronc commun se traduira bien par une rupture de charge pour les usagers de la ligne 16 à la Gare Le Bourget RER.

La commission d'enquête souligne l'importance de maintenir la possibilité de réaliser à terme le doublement du tunnel du tronc commun.

De même, la possibilité de prolonger la ligne 17 vers Nanterre La Folie doit être assurée au niveau des ouvrages de Saint-Denis Pleyel.

7.6.4 Sujet 4 : L'interconnexion avec la ligne H

Ce sujet concerne le projet de la ligne 17 Nord dans la mesure où la gare du Triangle de Gonesse est la seule gare du GPE pour le Val-d'Oise, ce qui oblige une partie des Valdoisiens d'augmenter les trajets et leurs temps de parcours par rapport à une situation où ils auraient accès au GPE par une interconnexion avec la ligne H.

7.6.4.1 L'expression du public

Ce sujet est évoqué principalement par les valdoisiens, notamment par le Conseil départemental du Val-d'Oise.

RE 360 M .JACQUES

Je souhaite que la ligne H qui passe par Sarcelles puisse être raccordée à la gare du métro de Pleyel. Cela raccordera au Grand Paris toute une partie supplémentaire du Val-d'Oise.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 7 / M.BAZIN Président du Conseil Départemental du Val-d'Oise, 95

La qualité des interconnexions avec les radiales est essentielle. La délibération prise à l'unanimité du Conseil départemental du Val-d'Oise rappelle qu'à Saint-Denis Pleyel l'interconnexion avec la ligne H est tout à fait essentielle. Pour que les 200 000 voyageurs val-d'oisien par jour puissent bénéficier du réseau il faut que cette interconnexion soit créée. Je demande très fortement que les études de cette interconnexion soient réalisées.

La qualité des interconnexions avec les radiales est essentielle. La délibération prise à l'unanimité du Conseil départemental du Val-d'Oise rappelle qu'à Saint-Denis Pleyel l'interconnexion avec la ligne H est tout à fait essentielle. Pour que les 200 000 voyageurs val-

d'oisieus par jour puissent bénéficier du réseau il faut que cette interconnexion soit créée. Je demande très fortement que les études de cette interconnexion soient réalisées.

7.6.4.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le dossier d'enquête n'évoque par ce sujet . Il convient de remarquer qu'il se situe en dehors du périmètre du projet mais qu'il concerne une part des déplacements potentiels susceptibles d'emprunter à la fois la ligne 17 Nord et la ligne H, notamment ceux concernant l'accès à Roissy pour les habitants du Val-d'Oise desservis par la ligne H.

7.6.4.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 4.1 : L'étude de cette interconnexion avec la ligne H

Les études demandées peuvent elles être engagées dans le cadre de celles relatives au site de Saint-Denis Pleyel? Quel serait le coût approximatif de l'opération ? Quel serait son intérêt pour les déplacements dans l'organisation des transports de rabattement ?

Réponse de la SGP :

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

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

Dans cette optique, la SGP a financé intégralement une première phase d'études d'un arrêt de la ligne H à Saint-Denis-Pleyel pour un montant de 160 000 €. Initiée en novembre 2015, cette première phase s'achève. Elle a notamment permis de valider les hypothèses d'entrée et de déterminer les mesures conservatoires à prendre en compte pour la réalisation d'une passerelle de correspondance à Pleyel, préservant la possibilité de réaliser un arrêt de la ligne H compte tenu des réaménagements du faisceau de voies et de la gare actuelle Stade-de-France – Saint-Denis qui seraient alors nécessaires.

Une seconde phase d'études, estimée à 200 000 €, elle aussi intégralement financée par la SGP, doit débiter à la fin de l'été 2016. Elle approfondira les études techniques de faisabilité d'un arrêt. Elle doit aussi permettre de préciser les modalités d'exploitation de la gare lors des travaux. Les résultats sont attendus pour 2017.

Le montant total de l'opération n'est pas connu à ce stade. C'est précisément l'un des enjeux des études à venir.

7.6.4.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

La commission d'enquête retient que l'interconnexion de la ligne H à Saint-Denis Pleyel avec les lignes du Grand Paris Express reste possible. Elle recommande que les études en cours sur cette perspective soient menées à leur terme en évaluant les aménagements nécessaires.

7.6.5 Sujet 5 : La prise en compte des projets potentiels sur le territoire d'influence du projet

Une partie du public est perplexe vis-à-vis de la multiplicité des projets envisagés, dont plusieurs doivent desservir Roissy.

RE 12

Aéroport, RER B, CDG Express, Roissybus ou ligne 17 (?!). Est ce qu'il y a, encore une fois, une cohésion dans tous ces projets qui se doublonnent ? On n'est pas dans Paris Centre, la demande n'est pas la même.

Les dessertes des aéroports sont une catastrophe pour les voyageurs.

7.6.5.1 Le barreau de Gonesse (lien RER B- RER D)

Le projet du Barreau de Gonesse est étudié depuis plusieurs années et a déjà fait l'objet d'une concertation ; annoncé pour 2020, il semble actuellement remis en question ; il est pris en compte dans le dossier sous l'intitulé liaison RER B-RER D. Il est demandé avec insistance par le Conseil Départemental du Val-d'Oise et les élus du Val-d'Oise.

7.6.5.1.1 L'expression du public

Une partie du public l'estime plus prioritaire que la ligne 17 Nord, d'autres non.

Réunion Le Mesnil Amelot/ 7 / M.BAZIN Président du Conseil Départemental du Val-d'Oise, 95

S'agissant du barreau de Gonesse, il est nécessaire que la gare du Triangle de Gonesse permette l'arrivée aussi de ce Barreau. Le département du Val-d'Oise porte sa préfiguration dans sa maîtrise d'ouvrage pour le compte du STIF et de la région. Nous sommes en train de le faire avec une liaison de Bus à Haut Niveau de Service. Il y a eu un débat il y a plusieurs années, au Département, pour savoir si on devait le faire ou pas, car le faire c'était positif mais c'était aussi prendre le risque que l'on nous dise que cela suffisait et qu'il n'y avait pas besoin de la liaison ferrée. La liaison ferrée entre les deux RER B et D est essentielle, pour l'accès à l'emploi pour les populations les plus défavorisées de l'est du département.

RE 445 Conseil Départemental du Val-d'Oise, 95

RAPPELLE la nécessité absolue du Barreau de Gonesse pour le Département et les populations de l'Est du Val-d'Oise afin de faciliter leur accès aux emplois de la zone de Roissy et demande l'arbitrage définitif nécessaire sur la gare de Gonesse.

RE 7 M.DESORMIÈRE, Colombes, 92

Le projet de la ligne 17 du Grand Paris Express apparaît au premier abord redondant avec d'autres projets de transports lourds en Ile de France sur le même secteur à savoir le barreau de Gonesse du RER D et la liaison CDG Express. Le barreau de Gonesse du RER D est

disproportionné en termes de coûts (plus de 300 M€), de capacité (10 000 places par heure et par sens) par rapport au trafic attendu, et contraire à l'objectif de simplification du RER D. La ligne 17 du Grand Paris Express aurait un tronç commun de plus de 4 km avec le barreau de Gonesse. Compte tenu d'une desserte nettement plus dense (18 services par heure contre 4 pour le RER D), la ligne 17 sera beaucoup plus attractive.

7.6.5.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce projet

G1 § 8.3.3.3 « Le projet de lien RER D - RER B » (nouvelle dénomination du Barreau de Gonesse) correspond à la création d'une liaison entre l'actuelle gare du RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et la gare RER B du Parc des Expositions. Cette nouvelle liaison, tout en améliorant l'offre en transports en commun, permettra de relier les zones d'habitation de l'est du Val-d'Oise aux zones d'emplois desservies (Triangle de Gonesse, Parc International des Expositions de Villepinte, Paris Nord 2 et, au-delà, aéroport Roissy- Charles de Gaulle). La mise en service est prévue pour 2020 (source RFF, mars 2015).

7.6.5.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 5.1 : La prise en compte du barreau de Gonesse

Le barreau de Gonesse semble toujours inscrit au Contrat de Plan.

Quelle fréquentation du barreau de Gonesse a été prise en compte dans les études de trafic à l'échéance 2030 avec et sans Europacity, en précisant les autres transports de rabattement sur la gare Triangle de Gonesse prévus dans cette évaluation ?

Le Barreau de Gonesse serait-il suffisant pour assurer la desserte du Triangle de Gonesse dans l'hypothèse où la ligne 17 Nord n'aurait pas de gare Triangle de Gonesse ?

Quel est le coût des mesures conservatoires pour sa réalisation potentielle ?

Comment prendre en compte l'incertitude de la réalisation du Barreau de Gonesse dans les études des transports de rabattement évoquées précédemment dans le cadre du sujet n°2 ?

Réponse de la SGP :

L'offre de transport future paramétrée dans les modèles de trafic qui ont permis d'alimenter les prévisions de trafic du Grand Paris Express intègre notamment le barreau de Gonesse, ainsi que le BHNS Villiers-le-Bel – Parc des Expositions. La fréquentation globale du barreau de Gonesse n'est donc pas un entrant des modélisations, mais plutôt un résultat.

La fréquentation du « lien ferroviaire RER B – RER D » (ex Barreau de Gonesse) pris en compte au niveau de la gare Triangle de Gonesse est issue du groupe de travail trafic mené par le STIF sur les gares d'interconnexion avec le Grand Paris Express. Ce groupe de travail a mené un travail de convergence des résultats issus des différents modèles de trafics que sont le modèle de la DRIEA (modèle « Modus »), le modèle du STIF (modèle « Antonin »), le modèle de la RATP et le modèle SNCF de Transilien.

Lors du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris de 2011, la section de la ligne 17 Nord présentée au public comportait une variante relative à la desserte, ou pas, du secteur dit du « Triangle de Gonesse », dont la gare était identifiée comme optionnelle.

Les réactions au projet présenté lors du débat public ont notamment porté sur la demande de confirmation de la gare « Triangle de Gonesse », demande exprimée par l'ensemble des acteurs du secteur : ce point figure notamment dans les avis exprimés par le Conseil général du Val-d'Oise et par l'Atelier International du Grand Paris.

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par décret du 24 août 2011 a entériné cette demande en précisant que la ligne : « (...) dessert le territoire dit du « Triangle de Gonesse », dans le Val-d'Oise. La gare est située au cœur du Triangle, à proximité du Boulevard intercommunal du Parisis. La gare est en correspondance avec le futur « barreau de Gonesse » connectant RER D et RER B, ainsi qu'avec le futur TCSP Bezons – Villepinte. La gare « Triangle de Gonesse » du métro du Grand Paris sera réalisée en lien avec les opérations d'urbanisation projetées sur ce secteur, qui doivent conférer une fonction métropolitaine au corridor aéroportuaire via l'implantation d'activités et d'équipements structurants. »

La gare Triangle de Gonesse du Grand Paris Express est ainsi positionnée en juxtaposition de la gare du futur « lien ferroviaire RER B- RER D ». Chaque ouvrage est indépendant structurellement mais est envisagé de manière cohérente afin de favoriser les correspondances entre les systèmes de transport. Il n'y a pas de mesures conservatoires à réaliser dans le cadre de la ligne 17 Nord pour une éventuelle réalisation du « lien ferroviaire RER B – RER D », mais uniquement une cohérence de conception entre les ouvrages.

Afin de gérer l'incertitude de la réalisation du « lien ferroviaire RER B – RER D », la gare Triangle de Gonesse de la ligne 17 Nord est dimensionnée afin de répondre à tous les cas de figure, à savoir avec ou sans projet de « lien ferroviaire RER B – RER D ». Aussi, les quais et les circulations verticales de la gare Triangle de Gonesse de la ligne 17 Nord permettent d'accueillir l'ensemble des flux voyageurs de la ligne 17 Nord dans le cas où le « lien ferroviaire RER B – RER D » n'est pas réalisé, mais ils permettent également d'accueillir l'ensemble des flux voyageurs de correspondance entre les deux lignes dans le cas où le « lien ferroviaire RER B – RER D » est réalisé.

En ce qui concerne la capacité du barreau de Gonesse à assurer la desserte du Triangle de Gonesse dans l'hypothèse où la ligne 17 Nord n'aurait pas de gare Triangle de Gonesse, la Société du Grand Paris n'a pas connaissance d'études sur ce sujet. Cette hypothèse ne relève par ailleurs pas de la compétence de la Société du Grand Paris.

7.6.5.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce projet

Les résultats de l'exploitation du BHNS Villiers-Le-Bel Parc des Expositions devraient être intégrés aux études de diagnostic préalables aux études de rabattement évoquées précédemment et permettre de déterminer les conditions de desserte en 2022 des premières opérations du Triangle de Gonesse livrées à cette date et les moyens de transport de rabattement supplémentaires à prévoir pour 2024, notamment dans l'hypothèse où le barreau de Gonesse ne serait pas réalisé à cette date.

Bien entendu, ces études devraient tenir compte des décisions qui seront prises pour la réalisation ou non du projet Europacity.

Compte tenu des différentes prises de position sur le projet du barreau de Gonesse, et de ses connexions avec le projet de la ligne 17 Nord, il serait souhaitable que la question de l'opportunité de ce projet et de son calendrier soit précisée par les autorités compétentes.

7.6.5.2 Le CDG Express

L'enquête publique relative à ce projet a lieu après la présente enquête publique de la ligne 17 Nord.

7.6.5.2.1 L'expression du public

Le public s'interroge sur la concurrence et la complémentarité des 2 projets.

RE 490 Aéroports de Paris (ADP)

Ce projet, par la desserte depuis le territoire du Grand Roissy et depuis les pôles économiques, est complémentaire au projet CDG Express qui permettra une liaison directe, rapide et adaptée avec Paris pour les passagers aériens. Ces deux projets, chacun indispensable, doivent permettre d'effectuer une vraie rupture dans les modes de transports utilisés pour rejoindre ou quitter la plate-forme à la hauteur des enjeux d'accès de cette grande infrastructure

RE 81 AIR France

Même si une desserte expresse et dédiée est un équipement incontournable pour Paris et l'aéroport Charles de Gaulle, le projet de CDG Express n'est pas une source de concurrence avec les autres réseaux de la Région Ile de France particulièrement avec la ligne 17 Nord du Grand Paris mais au contraire un complément d'offres pour les passagers et salariés.

RE 7 M.DESORMIÈRE, COLOMBES, 92

La ligne 17 apparaît par ses performances très fortement concurrentielle par rapport à CDG Express.

Le simulateur de temps de parcours du site de la SGP indique une liaison Aéroport de Roissy - Gare Saint Lazare en 27 minutes avec une seule correspondance à Saint Denis Pleyel, soit un temps généralisé de 27 min + 50% de l'intervalle entre deux rames, soit 29 à 30 minutes.

CDG Express assurera la liaison entre Roissy et la gare de l'Est, plus excentrée, en 20 minutes et avec une fréquence de 15 minutes, soit un temps généralisé de 27 minutes... mais impliquera au moins une correspondance pour rejoindre le centre de Paris ou le quartier d'affaires de Saint Lazare. Saint Lazare sera donc à environ 35 /38 minutes de Roissy en passant par CDG Express.

Par conséquent, la ligne 17 pourrait être la ligne rapide de liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy... d'autant plus qu'avec la correspondance 17 - 15 à Saint Denis Pleyel, il sera aussi possible de rejoindre La Défense en 35 minutes, ce que ne fera jamais CDG Express !

Qui plus est, la ligne 17 sera aussi plus attractive par son tarif. Il n'est pas encore connu... mais on peut se douter que ce sera bien moins que les 24 € de CDG Express...

Ce qui rendra donc la ligne 17 nettement plus intéressante que CDG Express !

RE 491 Collectif Pour le Triangle de Gonesse

La concurrence entre la ligne 17 Nord et CDG Express :

Elle a été soulignée dès la publication du rapport Auzannet de décembre 2012. Tant que les décideurs éviteront de décider, rien ne sera définitif.

CDG Express est un projet de liaison directe entre l'aéroport de Roissy et Paris-gare de l'Est. Actuellement le RER B passant par la gare du Nord ne capte que 19% du trafic entre Paris et l'aéroport. Le reste se retrouve dans les taxis, les bus ou les voitures bloqués dans les bouchons des autoroutes A1 et A3. Cet équipement régional d'initiative ADP et SNCF réseau compléterait l'équipement international qu'est l'aéroport de Roissy et répondrait aux demandes récurrentes des touristes qui classent l'arrivée à Roissy comme l'une des moins accueillantes du monde.

Contre toute logique économique, le gouvernement n'a toujours pas tranché sur la concurrence des deux projets. C'est ainsi que le 13 octobre 2014, le Premier Ministre Manuel Valls « soutient les projets qui structurent le Grand Paris et pense à l'aménagement du Triangle de Gonesse avec le projet EuropaCity ». Il anticipe la réalisation de la ligne 17 nord jusqu'à Roissy pour 2024 et annonce CDG Express pour 2023.

A son tour, le Ministre des Affaires étrangères de l'époque Laurent Fabius, également en charge du tourisme a reçu le 25 novembre 2014 le député maire de Claye-Souilly, Yves Albarello. Concernant CDG Express le Ministre a déclaré, « il faut le faire, et vite, et même plus vite que prévu ».

En phase d'étude, le gouvernement prend la décision politique d'accélérer à la fois le calendrier des deux projets, alors que sur le plan technique, le chantier de la prolongation de la ligne 14 jusqu'à Pleyel s'avère beaucoup plus délicat que prévu et accuse un retard estimé à deux ans... Et la décision attendue par le rapport Auzannet est toujours repoussée à plus tard.

Avec l'enquête publique annoncée de mi-juin à mi-juillet 2016 et en l'absence de décision, la course entre les deux projets continue...

Réunion Le Mesnil Amelot/4 /Mme MARGATE, Conseiller Mitry Mory, 77

Le rapport de l'Autorité environnementale note la concurrence entre la ligne 17 et CDG Express qui pourrait amener un report de voyageurs de l'un à l'autre. Comment l'estimez-vous ? Qu'en pensez-vous ? Ces deux lignes sont réalisées à la même période, pour 2024, et desservent l'aéroport, certes l'une pour la Gare de l'Est et l'autre pour Pleyel, mais nous avons d'une part la réalisation d'un transport public, la ligne 17, que je soutiens, et d'autre part, d'un transport privé à 24 € le ticket pour un train de prestige.

7.6.5.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce projet

Une desserte dédiée entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle est en cours d'étude. Le projet dit « CDG Express » reliera les deux gares d'extrémité : la gare de l'Est et la gare « Aéroport-CDG 2 » sans arrêt intermédiaire pour un temps de trajet de 20 minutes. L'objectif du projet est de fournir une desserte directe dédiée entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, offrant ainsi une alternative au RER B, plus rapide avec un niveau de service élevé, à destination des voyageurs aériens.

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

- la clientèle visée est majoritairement composée de passagers aériens, dont les déplacements ont des caractéristiques différentes de celles des voyageurs franciliens « du quotidien » (horaires et motifs de déplacement, lieu de destination ou d'origine en Ile-de-France du trajet effectué depuis / vers l'aéroport...) : en pratique, le potentiel de trafic associé à cette clientèle, aussi bien en termes de volume que de distribution géographique des déplacements concernés, doit constituer une donnée de base des modèles, résultant d'une analyse spécifique ;
- en matière de liaison aéroportuaire, le choix de mode et le choix d'itinéraire répondent également à des logiques différentes de celles à l'œuvre dans les déplacements modélisés habituellement, notamment en ce qui concerne l'arbitrage

individuel entre le coût du déplacement (les principes de tarification envisagés sur CDG Express n'entreront pas dans le cadre de la tarification applicable au réseau de transport en commun francilien), le temps de trajet (la « valeur du temps » de la clientèle visée par CDG Express peut a priori être différente de la valeur du temps moyenne des voyageurs franciliens) et le service offert (CDG Express proposera en effet des services adaptés aux besoins spécifiques des passagers aériens).

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

Le rapport de contre expertise de l'évaluation socio économique note à propos de la construction de la liaison CDG Express : « il faut noter que la ligne 17 Nord fournit un complément significatif à la desserte ferroviaire de Roissy CDG, et pourrait même, si, pour quelque raison que ce soit, CDG Express n'était pas construit, fournir un substitut à cette liaison moyennant certains aménagements ».

7.6.5.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 5.2 : L'incidence du projet CDG Express

Le dossier d'enquête publique du CDG Express précise que la ligne 17 Nord supposée mise en service simultanée jusqu'à Roissy capterait 10% du trafic local aérien éligible, soit environ 10 millions de voyages par an en 2025, et 5 millions en 2035, alors que cette part serait de 18% pour le CDG Express et que ces parts seraient stables dans le temps? La SGP partage-t-elle ces évaluations ?

Quelle serait l'incidence sur la fréquentation de la ligne 17 Nord de la non réalisation du CDG Express?

Réponse de la SGP :

Le scénario étudié par la SGP était tenu de prendre en compte la réalisation de CDG Express toutes choses égales par ailleurs : la Société du Grand Paris a utilisé des hypothèses cohérentes avec le cadre d'analyse défini par CDG Express Etudes notamment concernant :

- la demande éligible
- la part modale TC hors CDG Express
- la part d'utilisation de la ligne 17 au sein des autres TC

Si la SGP s'est assurée d'être en cohérence avec ce cadre, elle ne se prononce pas sur les prévisions de trafic de CDG Express et en particulier sur sa part de marché future relativement aux modes routiers.

La non réalisation du CDG Express est un scénario qui n'a pas été étudié par la SGP. La ligne 17 Nord et le CDG Express sont des projets distincts qui ne visent globalement pas les mêmes types de passagers. En effet, CDG Express Etudes a réalisé des prévisions de trafic, avec et sans Ligne 17, qui montrent une différence pour CDG Express de l'ordre de 1 million de passagers annuels entre les

deux scénarios, chiffre qui représente environ 10% des trafics de CDG Express et de l'ordre de 2% des trafics de la ligne 17. Ceci illustre la faible intersection des ensembles « usagers ligne 17 » et « usagers CDG Express ».

7.6.5.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce projet

La commission d'enquête a donc confirmation de la cohérence des études de trafic des deux projets CDG Express et Ligne 17 Nord montrant qu'il s'agit de deux projets complémentaires et faiblement concurrents.

La décision de réalisation de la ligne 17 Nord devrait pouvoir être prise indépendamment de celle du projet CDG Express.

7.6.5.3 Le projet EuropaCity et l'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse

Il n'est pas possible d'anticiper sur les suites qui seront données au projet Europacity à l'issue du débat public. Il convient donc de prendre en compte ce projet dans les études de fréquentation de la ligne 17 Nord, de même que les autres projets s'inscrivant dans la ZAC du Triangle de Gonesse.

7.6.5.3.1 L'expression du public

Le public souligne l'importance exceptionnelle de la taille du projet Europacity et des déplacements qu'il est susceptible de générer.

Les avis défavorables qu'il suscite tiennent souvent lieu d'argument contre le projet de la ligne 17 Nord et des contre propositions (cf thème n°12).

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

Gare Triangle de Gonesse: la SGP a estimé à l'horizon 2030 un flux de 15000 voyageurs /jour sur la gare du Triangle de Gonesse hors impact Europacity. De son côté, le maître d'ouvrage d'Europacity a estimé la fréquentation de l'équipement à 31 millions de visiteurs par an dont 25 millions se situent dans un périmètre d'accessibilité de 2h (en VP et/ou TC) Plus précisément, 12 millions des visiteurs attendus utiliseraient les TC dont 80% la Ligne 17, ce qui représente 10 millions de voyageurs par an (soit 27 400 voyageurs /jour). La gare du Triangle de Gonesse étant annoncée comme ayant vocation à constituer un élément pivot du projet urbain, sa capacité à absorber le flux généré par Europacity devra être démontrée (pages 60 et 61 de la pièce D).

RE 491 Collectif Pour le Triangle de Gonesse

Objectif: imiter l'usage de la voiture en faveur des transports en commun

L'ensemble de la ZAC du Triangle de Gonesse avec la gare du même nom, implantée en zone actuellement agricole génèrerait 290 000 déplacements supplémentaires par jour. Ainsi, la gare Triangle de Gonesse n'engendre pas un report de mode de transport de la route vers le métro, elle répond à une demande de transport nouvelle. La gare, en permettant la création d'une nouvelle ZAC contribue à l'accroissement du transport, qui serait au minimum pour moitié routier. L'autoroute A1 qui voit passer 190 000 véhicules/ jour est-elle en mesure d'accepter un flux journalier supplémentaire de 145 000 déplacements?

CE 479 Communauté d'Agglomération Roissy- Pays de France

Attire l'attention sur l'impact des grands générateurs de trafic de la ligne 17 Nord, et notamment sur la spécificité d'EuropaCity, dont les heures de pointe seront décalées par rapport aux autres générateurs.

RE 444 M.CHAUVET Ingénieur retraité, Sevrans, 93

Souligné comme point faible par le Commissaire général à l'investissement (pièce n° J-10), le trafic de la gare Triangle de Gonesse et de la ligne 17 Nord doit être évalué en cas de non réalisation d'EuropaCity, dont la réalisation dépend elle-même de cette gare Triangle de Gonesse, financée avec les deniers publics.

Je demande que l'étude finale et la réalisation tienne compte, à titre conservatoire, de la non réalisation d'EuropaCity.

7.6.5.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce projet

G2 Page 231 : Les hypothèses prises en compte pour déterminer le trafic journalier et annuel de la ligne 17 associé à la desserte des grands équipements, de manière à compléter ou adapter les données prises en compte dans les modèles, sont présentées dans la pièce H (chapitre H4) de dossier d'enquête. Trois équipements principaux sont pris en considération :

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

Avec la réalisation des projets relatifs aux grands équipements desservis par la ligne 17 Nord, en fonction des hypothèses retenues, le trafic intrinsèque généré sur la ligne 17 pourra atteindre au moins 75 000 voyages par jour en période de salon et un total d'au moins 25 millions de voyages par an. A l'horizon 2030, la fréquentation quotidienne en semaine de la ligne 17 dans son ensemble pourrait ainsi atteindre une fourchette d'au moins 135 000 à 160 000 voyages par jour (en période de salon). La fréquentation annuelle serait comprise entre 40 millions et 50 millions de voyages par an. A l'horizon 2030, le potentiel de trafic associé à la desserte des trois grands équipements considérés (projet EuropaCity, Parc des Expositions, aéroport Roissy-Charles de Gaulle) représente ainsi près de 60% de la fréquentation annuelle de la ligne 17 dans son ensemble.

A l'horizon 2030 de mise en service complète du tronçon, la charge maximale de la ligne 17 Nord à l'heure de pointe du matin pourra aller jusqu'à près de 7 500 voyageurs en prenant en compte les déplacements associés à la desserte des grands équipements (y compris salons au Parc des Expositions Paris Nord Villepinte). Ce niveau de charge maximale est localisé entre les gares « Le Bourget RER » et « Le Bourget Aéroport », au départ de la gare « Le Bourget RER ». Parallèlement, la charge maximale prévisionnelle observée sur le tronçon Le Bourget RER – Noisy-Champs de la ligne 16 s'établira entre 7 500 et 10 000 voyageurs selon les outils de modélisation utilisés (en direction du Bourget). La charge maximale prévisionnelle sur le tronçon Saint-Denis Pleyel – Le Bourget RER (tronc commun des lignes 16 et 17) pourra aller jusqu'à près de 11 500 voyageurs, en direction de Saint-Denis Pleyel.

A l'heure de pointe du soir, la charge maximale de la ligne 17 Nord, prenant en compte la desserte des grands équipements, pourra aller jusqu'à 9 000 voyageurs en période de salon au Parc des Expositions. Ce niveau de charge maximale est localisé entre les gares « Le Bourget Aéroport » et « Le Bourget RER », en direction de la gare « Le Bourget RER ». Parallèlement, la charge maximale prévisionnelle observée sur le tronçon Le Bourget RER – Noisy-Champs de la ligne 16 s'établira entre 7 500 et 10 000 voyageurs selon les outils de modélisation utilisés (en direction de Noisy-Champs). La charge maximale prévisionnelle sur

le tronçon Saint-Denis Pleyel – Le Bourget RER (tronc commun des lignes 16 et 17) pourra aller jusqu'à 13 500 voyageurs environ, en direction du Bourget.

Pour l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, l'hypothèse retenue correspond à une fréquentation annuelle des aérogares d'environ 100 millions de passagers aériens à l'horizon 2030. Sur cette base, la « demande éligible » de passagers aériens susceptibles d'utiliser les transports en commun pour se rendre à la plateforme de Roissy ou la quitter est évaluée à environ 45 millions de voyageurs par an. Ne sont en effet pas pris en considération les passagers aériens en correspondance entre deux avions au « hub » de Roissy (hypothèse d'environ 35% prise en compte à l'horizon 2030), ainsi que les passagers aériens en correspondance avec le TGV ou, de manière générale, les passagers aériens dont l'origine ou la destination du déplacement se situe en dehors de l'Ile-de-France.

Transposées à la fréquentation de l'aéroport pour un jour moyen, ces hypothèses de croissance de la demande éligible correspondent à un volume d'environ 115 000 passagers aériens se rendant à la plateforme de Roissy ou la quittant lors d'un jour moyen.

Pour le parc des Expositions la projection de fréquentation annuelle de 4,5 millions de visiteurs par an correspond à une fréquentation moyenne de 35 000 visiteurs lors d'un jour de salon (contre environ 25 000 en moyenne aujourd'hui). L'hypothèse d'une part modale des transports en commun de 37% est retenue lorsque la ligne 17 Nord est réalisée, soit environ 13 000 visiteurs se rendant sur le site et en repartant en transports en commun. Cette hypothèse correspond à une augmentation d'environ deux points de la part modale actuelle, qui peut être considérée comme plutôt conservatrice au regard de l'amélioration de l'accessibilité apportée par la ligne 17 du Grand Paris Express.

Environ 45% des visiteurs des salons utilisant les transports en commun empruntent la ligne 17, le reste utilisant le RER B, le lien ferroviaire RER B-RER D ou le réseau de bus (y compris TCSP Barreau de Gonesse). Ainsi, environ 6 000 visiteurs des salons du Parc des Expositions ont vocation à utiliser la ligne 17 pour se rendre sur le site, ce qui correspond à environ 12 000 voyages quotidiens en moyenne (aller et retour) pour un jour de salon.

La projection de fréquentation annuelle du pôle EuropaCity de 30 millions de visiteurs par an correspond à une fréquentation d'environ 80 000 visiteurs quotidiens pour une journée type de semaine.

L'hypothèse d'une part modale des transports en commun de 44% est retenue lorsque la ligne 17 Nord est réalisée, soit environ 35 000 visiteurs se rendant sur le site et en repartant en transports en commun. Cette hypothèse est cohérente avec les prévisions de fréquentation produites pour le projet EuropaCity, et se situe plutôt dans la limite basse des projections envisagées en termes de part modale.

Environ 70% des visiteurs d'EuropaCity utilisant les transports en commun empruntent la ligne 17, le reste utilisant les autres lignes desservant le site (lien ferroviaire RER B RER D, TCSP Barreau de Gonesse, réseau de bus). Ainsi, environ 25 000 visiteurs d'EuropaCity ont vocation à utiliser la ligne 17 pour se rendre sur le site, ce qui correspond à environ 50 000 voyages par jour (un visiteur générant deux voyages : aller et retour), pour un jour type de semaine.

7.6.5.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 5.3 : L'incidence du projet EuropaCity

La SGP a-t-elle tenu compte des trafics générés par EuropaCity pour la ligne 17 Nord, notamment aux heures de pointe du matin et du soir, aux heures de pointe des grands salons et aux heures de pointe de la fréquentation d'EuropaCity ?

La SGP peut-elle indiquer clairement l'incidence sur la fréquentation de la ligne 17 Nord du projet EuropaCity (en tenant compte non seulement des visiteurs mais aussi des employés) permettant d'évaluer la fréquentation de la ligne 17 Nord sans EuropaCity, d'une part, et d'autre part, dans ce dernier cas, avec une opération d'urbanisation de substitution comparable à celle prévue sur le reste de la ZAC du Triangle de Gonesse ?

S'agissant du risque de saturation routière aux heures de pointe de la fréquentation d'EuropaCity, quelles dispositions sont envisagées pour réserver un bon niveau de service sur la ligne 17 Nord et pour les transports de rabattement sur la gare Triangle de Gonesse ?

Réponse de la SGP :

Concernant la capacité de la gare Triangle de Gonesse à absorber les flux de trafics associés à EuropaCity, le dimensionnement de la gare repose sur des matrices de flux en gares qui intègrent les hypothèses de fréquentation annoncées par le porteur de ce projet, aux différentes heures de la journée et en particulier aux heures de pointe du matin et du soir.

Par ailleurs, l'offre de transport de la ligne 17 a été calculée en considérant les déplacements classiquement modélisés auxquels on a ajouté les trafics associés aux voyageurs aériens, aux visiteurs des grands salons et d'EuropaCity et ce, en tenant compte des pics horaires des différents trafics.

On estime que les visiteurs d'EuropaCity représenteront de l'ordre de 38% des flux annuels de la ligne 17 Nord et 34 % des flux journaliers un jour de salon. Concernant les employés de cet équipement, ils représenteront une part marginale de la fréquentation de la ligne. En effet :

- le chiffre de 11 800 emplois attendus par le porteur de projet sur EuropaCity peut être mis en regard des 40 000 emplois attendus à terme sur le seul quartier d'affaires de la ZAC par l'EPA Plaine de France, ou encore des 190 000 emplois prévus en 2030 par l'IAU sur l'ensemble des communes desservies par la ligne ;
- par ailleurs, comme le suggère la question de la commission d'enquête, dans l'hypothèse d'une non réalisation d'EuropaCity, il est probable que d'autres projets d'activité s'y substituent, avec leurs emplois et donc leurs trafics associés.

Comme rappelé dans le thème 4 de ce mémoire, la ligne 17 Nord n'est pas un projet de développement urbain, mais un projet de transport. Il est évident que l'accroissement de l'activité et de la population sur le territoire sera générateur de déplacements. C'est la raison pour laquelle il est indispensable d'associer à ce développement urbain un réseau de transport en commun performant – dans lequel s'inscrit la ligne 17 Nord –, et des mesures volontaristes en faveur du report modal afin d'éviter la saturation du réseau routier magistral. D'une façon plus générale, la mise en adéquation des projets de développement du territoire avec sa desserte en transport en commun est actuellement en cours de définition par le STIF. On peut mentionner l'« *étude des besoins de déplacement à destination du secteur de Roissy (STIF 2013)* » qui présente différents schémas de

desserte ainsi que les aménagements associés, notamment des lignes de transport en commun en site propre comme le BHNS (ligne 20) actuellement en cours de réalisation.

Comme toutes les gares du Grand Paris Express, la gare Triangle de Gonesse va faire l'objet d'une démarche de pôle – dans ce cas précis pilotée par l'EPA Plaine de France –, associant tous les acteurs concernés et notamment les collectivités, le STIF et les porteurs de projet. Cette démarche sera initiée par une étude de pôle financée par la Société du Grand Paris, qui prendra en compte l'ensemble des modes de déplacement afin de répondre aux enjeux d'intermodalité à toutes les échelles.

7.6.5.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce projet

Compte tenu des éléments d'information mis à disposition du public lors du débat public sur le projet EuropaCity, il apparaît que les évaluations des déplacements et des répartitions modales liées à ce projet présentent de nombreuses incertitudes eu égard à la spécificité du projet et à la difficulté de prévoir les modes de déplacements des futurs visiteurs.

Les prévisions de trafics liés au projet EuropaCity prises en compte pour la ligne 17 nord paraissent correspondre à une hypothèse de fréquentation maximum de cette ligne.

Par ailleurs, en cas de non réalisation du projet EuropaCity, l'urbanisation du Triangle de Gonesse reste possible sur le site de ce projet ; elle générera aussi des déplacements mais avec une moindre contribution à la fréquentation de la ligne 17 Nord. Cette hypothèse aurait pu être évaluée dans le dossier d'enquête.

7.6.5.4 Le prolongement de la ligne 7 à l'aéroport du Bourget

7.6.5.4.1 L'expression du public

RE 55 Anonyme

La réalisation de la ligne 17 devrait inclure le prolongement de la ligne 7 au Bourget RER ! Cette liaison est indispensable comme prolongement de la ligne 7 vers Roissy !

7.6.5.4.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce projet

Ce projet de prolongement de la ligne 7 à l'aéroport du Bourget n'est pas évoqué dans le dossier.

7.6.5.4.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 5.4 : La prise en compte de cette opération

Cette opération devrait être réalisée d'ici 2030. Les études de trafic l'ont-elles intégrée pour la situation de projet ? Quelle est son incidence sur la fréquentation de la ligne ?

Réponse de la SGP :

Si le prolongement de la ligne 7 au Bourget RER est un projet inscrit au SDRIF approuvé en 2013, ce projet n'a pas été lancé par le STIF à ce stade. Les modélisations de trafic 2030 n'intègrent pas cette offre supplémentaire et son incidence sur la fréquentation de la ligne n'a pas été étudiée.

7.6.5.4.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce projet

La commission d'enquête prend note de cette précision.

7.6.5.5 Les appréciations de la commission d'enquête sur le sujet de la prise en compte des projets potentiels sur le territoire d'influence du projet

La commission d'enquête constate que les études de trafic de ces différents projets sont globalement cohérentes. La SGP doit être en mesure d'estimer les conséquences d'un abandon éventuel de chacun de ces projets sur la fréquentation de la ligne 17 Nord.

7.6.6 Sujet 6 : L'évaluation de l'échéance de la saturation de la ligne 17

7.6.6.1 L'expression du public

Les collectivités, les associations et le public s'interrogent sur la capacité de la ligne limitée par la longueur réduite à 54 m des rames et des quais, et en conséquence celle des gares. Certains posent la question de mesures conservatoires, l'allongement des ouvrages en cours d'exploitation pouvant avoir des incidences importantes notamment sur l'exploitation de la ligne.

Cette limitation de capacité accroît le risque de saturation de la ligne, alors que les associations et une partie du public estiment que les prévisions de trafic ne justifient pas un métro mais plutôt un val ou un BHNS.

Les collectivités soulignent la capacité limitée liée à la longueur des rames et des quais. Certaines demandent leur allongement.

RE 427 Ville de Villiers-le-bel, 95

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par :
la longueur des quais (réduite à 54 m, contre 108 m dans le projet initial du Grand Paris Express).

RE 445 Conseil Départemental du Val-d'Oise, 95

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par :
la longueur des quais (réduite à 54 m, contre 108 m dans le projet initial du Grand Paris Express).

RE 180 AUT

Un effet de décharge très limité
Comme indiqué dans la pièce H, les effets de décharge du réseau existant, RER B et D principalement, seraient « comparativement modérés » par rapport aux lignes 15 et 16. C'est donc l'un des principaux objectifs du Grand Paris Express qui n'est pas atteint avec ce projet.

RE 456 Environnement, 93

Alors que discours et études des différents projets incitent à un partage de l'ordre de 50%, du transport entre voiture et transports en commun, la participation de 5 contributeurs majeurs en déplacements sur ce territoire, pourrait saturer la ligne très rapidement. Le Commissariat Général à l'Investissement (CGI) souligne pour sa part que « Il n'est pas exclu, non plus, que les pointes de trafic soient, à l'avenir, plus accentuées que ce qui est actuellement prévu ».

RE 445 Conseil Départemental du Val-d'Oise, 95

DEMANDE la préservation de la faisabilité technique de l'allongement des quais des gares de 54 mètres à 108 mètres de long, comme précédemment demandé sur le tronc commun des lignes 16/17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER,

CE 479 Communauté d'Agglomération Roissy- Pays de France

S'interroge sur la capacité de la ligne 17 Nord, limitée par:

- la longueur des quais (réduite à 54 m, contre 108 m dans le projet initial du Grand Paris Express);

Demande en conséquence:

- que soit étudié un allongement des quais en vue d'une augmentation de la capacité de la ligne.

CE 24 M.CHARREYRE, Ingénieur

Une ligne de transport régionale n'a pas à desservir tous les terminaux d'un aéroport. La gare CDG T2 semble plus intéressante à desservir grâce à l'emplacement de la gare RER et TGV. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux. De plus, la multiplication de gares régionales dans l'aéroport entachera la lisibilité de l'offre.

7.6.6.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le dossier d'enquête affirme que les trafics sont sous évalués ; mais l'analyse des risques semble apporter une appréciation différente : « l'utilisation de différents modèles pour l'estimation des trafics pour le dimensionnement des systèmes et des ouvrages est garante de robustesse : elle permet de réduire le risque de sous dimensionnement ou de sur dimensionnement ».

Le rapport de contre expertise fait part de « l'incertitude du niveau de service annoncé compte tenu des optimisations qui seront décidées par l'exploitant, de l'importance du paramètre tarification pour les études de trafic, et recommande :

- d'approfondir la réflexion sur les problèmes de pointes de trafic: l'accroissement significatif récent de la part des transports collectifs dans le trafic total, les premières informations sur l'attractivité complémentaire éventuelle des lignes automatisées, les premiers éléments sur l'accentuation des phénomènes de pointe sur ces mêmes lignes ;
- de confirmer le réalisme de la vitesse commerciale et des temps de parcours ».

7.6.6.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Questions 6.1 : L'analyse des incertitudes des études de trafic

Les incertitudes des prévisions de trafic sont très nombreuses. Il serait utile d'identifier les différents facteurs d'incertitudes afin de les estimer et de prévoir les études complémentaires pour les réduire et les maîtriser, puis d'établir des scénarios permettant d'estimer les trafics minimum et maximum suivant l'occurrence des facteurs les plus importants.

En outre, les études de trafics ont été limitées à l'horizon 2030, alors que l'évaluation socio économique prend en compte plusieurs décennies d'exploitation pour apprécier la rentabilité de l'investissement.

Pour assurer durablement un bon niveau de service, il paraît nécessaire de s'interroger sur les perspectives d'évolution du trafic au delà de 2030, et d'examiner la situation en 2050 pouvant correspondre à l'atteinte de la capacité maximum de l'aéroport de Roissy, de la réalisation de l'ensemble des opérations d'aménagement potentielles et de l'urbanisation induite par le projet.

La modélisation

Certains acteurs estiment qu'il conviendrait de se doter un nouveau modèle se substituant aux 3 modèles actuels pour obtenir des estimations plus fiables et plus rapides, répondant aux attentes spécifiques des services de l'Etat, du STIF et de la RATP. Qu'en pense la SGP ?

Les facteurs d'incertitude

Les parts modales

Les évaluations retenues pour le projet sont-elles cohérentes avec la prise en compte des résultats de l'enquête globale des transports de 2010 et de l'objectif du PDUIF de la croissance de 20% des déplacements en transports en commun entre 2010 et 2020 ?

Les parts modales par type de déplacement sont-elles cohérentes avec l'extrapolation des résultats des enquêtes de 2001 et de 2010 ?

L'évolution de ces parts au cours des dernières années a-t-elle une corrélation avec l'évolution de la saturation des autoroutes A1 et A3 ?

Dans la zone d'étude, quelle évolution de la répartition modale a été prise en compte entre la situation actuelle et la situation 2030 avec projet ? Que donne la comparaison entre cette évolution et les taux d'évolution nécessaires précisés dans le cadre de l'étude de la DRIEA- Étude d'aménagement et de déplacements du Nord Francilien janvier 2016- prenant en compte les limitations de la capacité routière ?

Peut-on envisager de lancer une enquête auprès des employés de la plateforme aéroportuaire pour connaître les raisons de leur choix modal notamment compte tenu des difficultés de circulation ; et pour les usagers de la route leur intention d'utiliser les transports collectifs lorsque la ligne 17 sera mise en service ?

Quelle est l'incertitude sur la part modale des visiteurs d'Europacity ?

Quelle évolution des parts modales a-t-elle été prévue au delà de 2030 ?

Quelles sont les incertitudes liées au coût d'usage de la voiture, à la tarification des transports ?

L'évolution de la capacité et du niveau de service du RER B.

L'évolution de la capacité de la ligne B (passage à des rames à 2 étages) a-t-elle été prise en compte ?

Les temps de parcours

Tiennent-ils compte de la partie en viaduc et des limitations de vitesse dues à sa géométrie (pentes, courbes, ...), de leur variation en fonction de la fréquentation nécessitant des arrêts en gare plus longs ? de l'importance de fréquentation nécessitant des arrêts en gare plus longs ?

La comparaison (et sa cohérence) avec l'évolution du trafic prévu sur le CDG Express au-delà de 2030. L'accroissement de la population et des emplois de la région va se poursuivre de même que celui des secteurs sud de l'Oise et de l'Aisne en lien avec celui de l'attractivité de la plate forme aéroportuaire de Roissy. La vigilance en matière de densification minimum et de lutte contre l'étalement urbain favorable à l'utilisation de la voiture. Document H « encore plus après 2030 la ligne 17 servira de catalyseur aux projets d'extension des zones d'activités »

Pour le public s'intéressant à ces questions, il serait utile que les réponses de la SGP à la commission d'enquête soient illustrées par les « serpents de charge » y compris aux heures de pointe, avec et sans les trafics liés aux grands équipements et leurs pointes de fréquentation, permettant de comprendre dans quelles situations et à quelles échéances se trouvent les trafics les importants et leur localisation.

Réponse de la SGP :

Certains acteurs estiment qu'il conviendrait de se doter un nouveau modèle se substituant aux 3 modèles actuels pour obtenir des estimations plus fiables et plus rapides, répondant aux attentes spécifiques des services de l'Etat, du STIF et de la RATP. Qu'en pense la SGP ?

La question de la modélisation des déplacements de voyageurs en Ile-de-France a fait l'objet d'un rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable en mars 2015. Ce rapport faisait suite à la demande formulée par lettre du 4 juillet 2014 par le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris, à la Ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

A l'issue de son diagnostic, la mission du CGEDD recommande :

- l'extension des échanges d'expériences entre les différentes équipes de modélisation qui traitent de l'Île-de-France ;
- l'établissement d'un comité scientifique sur le modèle de celui de la SGP, en charge également de procéder à des tests de validation des modèles utilisés afin d'améliorer la confiance des décideurs et du public dans les résultats obtenus ;
- la mise en place d'une gouvernance des données utiles à la modélisation en s'inspirant des pratiques de grandes agglomérations étrangères ;
- l'engagement par la DRIEA de la préfiguration d'un modèle dynamique pour être en mesure de décider d'ici un an de l'étendue de la « dynamisation » du modèle futur des services de l'État ;
- le renforcement des synergies de la DRIEA avec les organismes techniques et de recherche dépendant du MEDDE. Cela suppose de disposer de personnels d'un haut degré d'expertise pouvant s'y investir dans la durée ;
- l'étude par l'État du degré de mutualisation envisageable pour un modèle dynamique entre une large pluralité d'acteurs, à l'instar de ce que pratiquent des agglomérations comme Lyon ou Toulouse, notamment pour en partager les coûts et les productions.

A ce stade des réflexions, il ne s'agirait donc pas de se doter d'un nouveau modèle se substituant aux modèles actuels mais plutôt, entre autres, d'une mutualisation envisageable pour un modèle dynamique qui viendrait compléter les outils existants.

Pour la SGP, le recours croisé aux modèles institutionnels déjà existants en Ile-de-France a été une opportunité pour fiabiliser globalement les résultats en permettant de :

Enquête publique préalable au projet de DUP de la Ligne 17 Nord du Grand Paris Express et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées

- ne pas dépendre des résultats produits par un modèle unique ;
- disposer de fourchettes à partir des résultats obtenus en alimentant les modèles avec les mêmes jeux d'hypothèses ;
- conforter les grandes caractéristiques du projet (niveaux de trafic attendus, structure de charge des lignes, effet sur les autres réseaux...) ;
- identifier les secteurs ou problématiques « sensibles » au regard des fourchettes obtenues ;
- dans une optique de dimensionnement (du système de transport, des espaces...), limiter le risque de sous-évaluation de la demande en adoptant une approche conservatrice (privilégiant les valeurs « hautes »).

Les évaluations retenues pour le projet sont elles cohérentes avec la prise en compte des résultats de l'enquête globale des transports de 2010 et de l'objectif du PDUIF de la croissance de 20% des déplacements en transports en commun entre 2010 et 2020 ?

Les résultats de l'enquête globale transports de 2010 ont permis d'alimenter les différents modèles de trafics. Ils sont donc pris en compte in fine dans les prévisions de trafic calculées par ces outils.

Pour rappel méthodologique, les modèles de trafics ont été calés sur les trafics actuels c'est-à-dire qu'ils sont paramétrés de façon à reproduire la situation actuelle. Sur cette base, on modifie les hypothèses d'offre et de demande pour calculer une situation future.

Concernant la situation 2020, les objectifs du PDUIF ne sont pas un entrant de modélisation, mais seraient plutôt le résultat d'une politique d'offre de transport. Il appartiendra au STIF notamment dans son évaluation du SDRIF d'estimer ex ante si la politique publique aura permis d'atteindre cet objectif.

Les parts modales par type de déplacement sont elles cohérentes avec l'extrapolation des résultats des enquêtes de 2001 et de 2010 ?

Les parts modales qui résultent des modélisations sont le résultat d'un calcul de tous les déplacements à l'échelle de l'Ile-de-France et des choix modaux qui s'opèrent sur chaque déplacement, sur la base de formulation propres à chaque modèle. Ce travail complexe est beaucoup plus robuste que la simple extrapolation de l'évolution des parts modales observée entre 2001 et 2010 qui ne donnerait pas de résultats fiables surtout dans le contexte d'un territoire en développement.

L'évolution de ces parts au cours des dernières années a-t-elle une corrélation avec l'évolution de la saturation des autoroutes A1 et A3 ?

L'évolution des pratiques modales au cours des dernières années s'explique par de nombreux facteurs : amélioration de l'offre TC, saturation du réseau routier, prix du carburant, mesures d'encouragement pour de nouvelles pratiques (modes doux, etc). Ces phénomènes sont étudiés attentivement par le STIF notamment à travers l'enquête globale transport.

Dans la zone d'étude, quelle évolution de la répartition modale a été prise en compte entre la situation actuelle et la situation 2030 avec projet ?

La répartition modale dans le secteur d'étude que l'on pourrait extraire des modèles de trafic est un résultat et non un entrant. Dans le cadre de l'évaluation socio-économique du programme, les

prévisions de trafic permettent de calculer l'impact du Grand Paris Express sur la part modale des transports en commun à l'échelle de l'Île-de-France. L'exercice n'a pas été fait concernant l'impact de chaque tronçon sur la répartition modale des déplacements en origine ou destination de chaque commune desservie.

Que donne la comparaison entre cette évolution et les taux d'évolution nécessaires précisés dans le cadre de l'étude de la DRIEA- Étude d'aménagement et de déplacements du Nord Francilien janvier 2016- prenant en compte les limitations de la capacité routière ?

L'étude de la DRIEA intègre dans son analyse toute l'offre de transport future, y compris la ligne 17 Nord. Les taux d'évolution des trafics routiers et transport en commun y figurant intègrent donc déjà les gains de part modale TC associés à la mise en service de la ligne 17 Nord. Le rapport d'étude propose pour les différentes grandes zones du territoire des indicateurs qualitatifs d'effort modal.

Peut envisager de lancer une enquête auprès des employés de la plateforme aéroportuaire pour connaître les raisons de leur choix modal notamment compte tenu des difficultés de circulation ; et pour les usagers de la route leur intention d'utiliser les transports collectifs lorsque la ligne 17 sera mise en service ?

L'intérêt d'une enquête auprès des employés de la plateforme aéroportuaire reste limité compte tenu de celles déjà réalisées par Aéroports de Paris. En outre, il y a lieu de noter que les employés de la plateforme ne représenteront qu'une part limitée du total des usagers de la ligne (de l'ordre de 7%) et que le travail en horaire décalé limite de toute façon l'intérêt des transports en commun pour une grande partie de ces employés.

Quelle est l'incertitude sur la part modale des visiteurs d'EuropaCity ?

La Société du Grand Paris n'a pas connaissance de la méthodologie retenue par le porteur de projet pour estimer la part modale de ses visiteurs. Le porteur de projet serait plus à même de répondre à cette question. Le sentiment de la SGP est que la part modale TC affichée est un objectif volontariste.

Quelle évolution des parts modales a-t-elle été prévue au-delà de 2030 ?

Dans le bilan socio-économique, il n'a pas été considéré d'évolution des parts modales en tant que telle au-delà de 2030, mais plutôt une hypothèse de croissance tendancielle des trafics TC (0,5%/an jusqu'en 2070).

Quelles sont les incertitudes liées au coût d'usage de la voiture, à la tarification des transports ?

Les prévisions de trafics présentent entre autres une sensibilité au coût d'usage de la voiture et dans une moindre mesure à la tarification des transports. Les incertitudes liées au coût d'usage de la voiture sont liées :

- à l'évolution du coût du carburant
- à d'éventuelles évolutions technologiques
- à d'éventuelles nouvelles taxes
- ...

A ce stade, les coûts d'usage de la voiture considérés dans les modèles de trafics et dans les bilans socio-économiques correspondent à un scénario considéré comme le plus probable.

Il n'a pas été fait de test de sensibilité sur le coût d'usage de la voiture et notamment sur le prix du pétrole dans les prévisions de trafic du Grand Paris Express.

La tarification future des transports, quant à elle, dépendra d'arbitrages politiques futurs. En l'absence de visibilité, on a considéré une projection de la tarification actuelle. Il n'y a donc pas eu de test de sensibilité sur une évolution à la hausse ou à la baisse du tarif des transports.

L'évolution de la capacité de la ligne B (passage à des rames à 2 étages) a-t-elle été prise en compte ?

L'évolution de la capacité de la ligne B a bien été prise en compte, l'offre modélisée intégrant le Schéma directeur Nord+.

Les temps de parcours tiennent-ils compte de la partie en viaduc et des limitations de vitesse dues à sa géométrie (pentes, courbes, ...), de leur variation en fonction de la fréquentation nécessitant des arrêts en gare plus longs ? de l'importance de fréquentation nécessitant des arrêts en gare plus longs ?

Tous ces paramètres ont été pris en compte pour le calcul des temps de parcours.

Pour le public s'intéressant à ces questions, il serait utile que les réponses de la SGP à la commission d'enquête soient illustrées par les « serpents de charge » y compris aux heures de pointe, avec et sans les trafics liés aux grands équipements et leurs pointes de fréquentation, permettant de comprendre dans quelles situations et à quelles échéances se trouvent les trafics les importants et leur localisation.

Les serpents de charge ont été transmis à la commission d'enquête ainsi que l'explication associée : ils ne sont calculés que sur la base des déplacements classiques. Afin de déterminer le niveau de service futur, c'est la charge maximale de ce serpent de charge qui a été considérée, c'est-à-dire l'intergare la plus fréquentée (en pratique la section Le Bourget RER – Le Bourget aéroport). A cette charge maximale ont été ajoutés les trafics associés aux grands équipements aux différentes heures de la journée, ces chiffres figurant dans une note également transmise à la commission d'enquête.

Une partie de ces trafics exceptionnels liés aux grands équipements nous a été fournie par les partenaires concernés à titre confidentiel. La Société du Grand Paris ne peut donc pas les communiquer au public.

Question 6.2 : L'évolution du trafic au-delà de 2030.

L'accroissement de la population et des emplois de la région et dans le Nord-est francilien va se poursuivre de même que celui des secteurs sud de l'Oise et de l'Aisne en lien avec celui de l'attractivité de la plate forme aéroportuaire de Roissy.

ADP prévoit une croissance du trafic aérien avec 120 millions de passagers à l'horizon 2050. La part modale d'utilisation des transports en commun va certainement continuer à croître compte tenu de la stabilité prévisible du réseau routier.

Dans ces conditions pourquoi retenir un taux d'augmentation des trafics de 0,5% /an après 2030 alors que les évaluations dans le cadre du dossier CDG Express retiennent des taux plus importants ?

Réponse de la SGP :

Le taux d'augmentation des trafics TC de 0,5%/an est un taux normatif retenu dans l'évaluation socio-économique, pour l'ensemble des transports en commun à l'échelle de l'Ile-de-France et ce jusqu'en 2070, sans considérer de phénomènes locaux. Ce taux est prudent compte tenu des échelles spacio-temporelles considérées.

Les trafics CDG Express sont tout à fait spécifiques compte tenu de la clientèle à laquelle ils s'adressent et font donc l'objet d'une modélisation de trafic dédiée et de prévision de croissance ad hoc ciblées précisément sur les objectifs de croissance d'ADP.

Question 6.3 : L'estimation de la date à laquelle la ligne devrait être saturée

La SGP peut-elle établir un scénario de fréquentation minimum (devant inclure un projet alternatif à Europacity sur le Triangle de Gonesse, non réalisation de la gare du T4, ...) et un scénario de fréquentation maximum (devant inclure Europacity et la non réalisation de CDG Express, ...)?

Finalement, à quelle date la SGP estime-t-elle l'atteinte de la saturation de la ligne 17 suivant les scénarios ?

Réponse de la SGP :

Un test de sensibilité, qui peut être qualifié de scénario minimum, a été établi comme mentionné en note de bas de page 74 de la pièce H du dossier. Ce scénario a consisté à ne pas prendre en compte les trafics associés au projet de pôle EuropaCity et à ne retenir les trafics associés au Parc des Expositions Paris Nord Villepinte et à l'aéroport Charles de Gaulle qu'à hauteur de leur fréquentation actuelle.

Le scénario présenté est considéré par la SGP comme le plus probable et intègre les objectifs de développement des grands équipements. En revanche, la SGP n'a pas étudié de scénario sans réalisation de CDG Express comme vu à la question 5.2 ci-dessus où il est indiqué que les deux projets ne s'adressent pas aux mêmes segments de trafic.

Compte tenu du niveau d'incertitude associé tant aux prévisions de trafics classiques, qu'aux prévisions de fréquentation des grands équipements à long terme, il est délicat d'estimer l'évolution des trafics de la ligne 17 Nord à long terme. Dans le bilan socio-économique, on a retenu une croissance de 0,5% par an sur le long terme. Mais cette augmentation est annuelle et normative et s'applique à l'échelle de l'Ile-de-France. Elle ne signifie pas directement que le trafic d'heure de pointe va croître de 0,5% par an. Une partie de la croissance de trafic pourrait concerner les heures creuses ou des heures de pointe plus étalées, en particulier sur la ligne 17 Nord. On ne peut donc appliquer cette croissance de 0,5 %/an aux chiffres de trafics permettant de dimensionner gares et offre de service. Concernant les gares, on effectue le dimensionnement sur la base des chiffres 2030, en appliquant une méthode maximisante ainsi que des marges supplémentaires de dimensionnement qui permettent de garantir la bonne capacité des espaces post 2030. Concernant l'exploitation, on considère de la même façon que les marges prises et notamment le coefficient d'hyperpointe d'une part et l'augmentation de la fréquence d'autre part permettent de garantir une capacité adaptée post 2030.

Enfin, à long terme, il est probable que la technologie et notamment le matériel roulant auront évolué. Pour toutes ces raisons, il n'est pas possible d'estimer une date d'atteinte de la saturation de la ligne 17 Nord.

7.6.6.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Sur ce sujet important de l'échéance probable de l'atteinte de la saturation de la ligne 17 Nord, l'échange entre la commission d'enquête et la SGP permet de noter les différents facteurs d'incertitude :

- Les incertitudes liées à la modélisation susceptibles d'être réduites par un nouvel outil qualifié de modèle dynamique ; l'enjeu est bien d'obtenir des résultats se rapprochant des comportements en matière de choix des modes de déplacements suivant leurs motifs et leurs performances ; le choix des usagers peut évoluer avec le développement de leur connaissance des temps de parcours en temps réel ;
- Les incertitudes de quantification relatifs aux déplacements non modélisés générés par les grands équipements et les événements temporaires ;
- L'évolution des temps de parcours des différents modes en fonction notamment de la saturation des réseaux ;
- Les facteurs économiques ;
- Les déplacements liés au développement des activités ;
- L'offre des transports de rabattement non encore définie.

La croissance démographique et des activités de la région au delà de 2030 paraît certaine générant celle des déplacements.

La commission d'enquête constate que la SGP a fait le choix de maintenir les caractéristiques réduites des longueurs de rames, de quais et des gares, arrêtées en 2013 ayant permis une économie pour le projet de 480 M€ en valeur 2012 (cf thème 2).

La SGP ne retient pas pour autant la solution consistant à augmenter la capacité de la ligne une fois arrivée à la saturation en modifiant les infrastructures en exploitation.

Elle précise l'impossibilité de remplacer les rames par un matériel roulant à deux niveaux compte tenu du diamètre des tunnels.

Les seules possibilités restantes en cas de saturation sont l'augmentation de la capacité des rames à longueur constante, ainsi que l'évolution du système et de l'organisation de l'exploitation.

La commission d'enquête ne peut qu'inciter la SGP à actualiser régulièrement les études de trafics pour fiabiliser les prévisions et adapter en conséquence les caractéristiques du projet et de son exploitation.

Elle recommande à la SGP de préciser les mesures envisagées en matière d'augmentation de la capacité des rames à longueur constante et en matière d'exploitation, et la date à laquelle les choix en la matière devraient être pris .

7.6.7 Sujet 7 : La sécurité et la sûreté

7.6.7.1 L'expression du public

Ce sujet a été peu abordé par le public. Il concerne l'ensemble des dispositions prévues pour assurer la sécurité des ouvrages, des usagers et des personnes concernées par l'entretien et l'exploitation compte tenu des spécificités de la ligne et de son contexte.

RE 32 M.GODART

Est-il bien raisonnable de construire dans une zone si voisine d'un aéroport où un crash n'est pas impossible puisque ce scénario s'est déjà produit à plusieurs reprises?

RE 76 Anonyme

Sur certains points du tracé le futur métro circule à -40 m de la surface.

Bien qu'un point d'accès (puits ou gare) se situe tous les 800 m, quel est le temps de réponse et le mode d'intervention des secours pour un train bloqué et en danger à 400 m d'un accès ?

Un process a-t-il été validé par les sapeurs pompiers?

7.6.7.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

D 1.6 Les puits d'accès secours – ventilation / désenfumage

Sur l'ensemble du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot, 15 ouvrages annexes permettent notamment d'assurer les fonctions d'accès des secours ainsi que de ventilation et désenfumage du tunnel.

Ces ouvrages s'ajoutent aux dispositifs déjà mis en place à l'intérieur de chaque gare.

Entre deux gares, les ouvrages d'accès aux secours et les dispositifs de ventilation et de désenfumage du tunnel sont généralement mutualisés.

Dans la plupart des cas, ces ouvrages sont composés d'un puits vertical relié au tunnel principal par un rameau de liaison.

Ces ouvrages apparaissent en surface principalement sous forme d'une grille pour la fonction ventilation / désenfumage et de trappes pour l'accès des pompiers et pour la maintenance des équipements.

Les ouvrages de ventilation / désenfumage sont équipés de ventilateurs permettant l'extraction ou l'insufflation d'air dans le tunnel. L'air est extrait vers la surface via les puits de ventilation et les grilles de rejet. Les caractéristiques des ouvrages et performances des équipements sont conformes à la réglementation.

Compte tenu des contraintes de tracé, au moins un de ces puits comporte une profondeur supérieure à 30 mètres, ce qui impose de l'équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard.

7.6.7.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 7.1 : Quelles dispositions ont été prévues en matière de sécurité et de sûreté ?

Réponse de la SGP :

RE 32 : De façon générale, l'hypothèse d'un crash d'avion n'est pas prise en compte dans l'établissement des documents d'urbanisme. Seules les servitudes réglementaires liées à la présence d'un aéroport sont prises en compte en ce qui concerne les contraintes de constructibilité.

RE76 : La construction du tunnel ferroviaire de la L17 Nord doit respecter l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes. Cet arrêté définit les exigences de sécurité pour lutter contre les risques d'incendie, de panique, et contre les conséquences d'un incendie et impose, entre autres :

- des accès de secours tous les 800 m ;
- des dispositifs suivant la profondeur des puits.

Tout système de transport public guidé est soumis aussi à la réglementation précisée par le décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés (dit décret STPG). Ce décret a introduit une procédure d'autorisation pour engager les travaux et pour la mise en exploitation des systèmes de transport public guidés urbains de personnes. Le système de transport de la ligne L17 Nord doit faire l'objet d'une démonstration de son niveau de sécurité conformément aux objectifs de sécurité définis dans le Dossier de Définition de Sécurité (DDS) du projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris. Cette démarche prend en compte les échanges préalables avec les services de secours mais aussi leurs avis.

Avant la mise en service un Plan d'Intervention et de Secours (PIS) pour l'organisation des secours est initiée par la mission de préparation à l'exploitation et à la maintenance et le futur gestionnaire des infrastructures (RATP-GI), en relation avec les services de secours. Ce PIS sera consolidé par l'exploitant et autres mainteneurs dès lors qu'ils auront été désignés par le STIF.

7.6.7.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Les réponses apportées par la SGP montrent que les dispositions adoptées en matière de sécurité et de sûreté sont celles retenues pour les autres lignes du réseau. Elles respectent la réglementation.

Compte tenu des événements récents, le projet doit tenir compte du risque terroriste.

7.6.8 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème

En conclusion sur ce thème, la commission d'enquête recommande :

- de définir le territoire de desserte du projet et de l'urbanisation induite dans le Nord-est francilien, la commission d'enquête proposant de retenir l'aire d'étude des déplacements;
- de maintenir la possibilité de réaliser à terme le doublement du tunnel du tronçon commun des lignes 16 et 17, et de prolonger la ligne 17 vers Nanterre La Folie au niveau des ouvrages de Saint-Denis Pleyel;
- de retenir l'ensemble de ses propositions concernant les études relatives aux transports de rabattement ;
- de poursuivre jusqu'à leur terme les études en cours pour l'interconnexion avec la ligne H à Saint-Denis Pleyel en évaluant les aménagements nécessaires;
- d'estimer les fourchettes de fréquentation de la ligne 17 Nord prenant en compte la réalisation ou non des projets EuropaCity et CDG Express, et en cas d'abandon du projet EuropaCity, son remplacement par une opération de substitution dans le cadre de la ZAC du Triangle de Gonesse ;

- de préciser, d'une part, les mesures envisagées en matière d'augmentation de la capacité des rames à longueur constante et en matière d'exploitation, et d'autre part, la date à laquelle les choix en la matière devraient être pris .

7.7 Thème 6 : La concertation, la communication

Ce thème porte sur les diverses modalités d'information et de communication mises en place afin que les différents acteurs ainsi que le public participent à l'élaboration du projet et à son évolution.

Ce thème a fait l'objet de 11 observations formulées plus particulièrement par des associations ou collectifs ainsi que par des collectivités et un élu. La préoccupation de l'information et de la communication s'est aussi manifestée dans des thèmes plus spécifiques tels que le suivi des travaux ou le phasage du projet.

Les sujets d'expression retenus par la commission d'enquête sont les suivants :

- Sujet 1 : la fragmentation des consultations et procédures ;
- Sujet 2 : la concertation spécifique avec la profession agricole.

7.7.1 Sujet 1 : La fragmentation des consultations et procédures

7.7.1.1 L'expression du public

Ce sujet est une préoccupation du public déjà exprimée lors de la concertation préalable à l'enquête publique. Le 6 mai 2015 la CNDP a donné acte à la Société du Grand Paris du bilan de la concertation post débat public relative à la ligne 17 Nord et du rapport du garant. A cette occasion elle a insisté sur « la nécessaire mise en cohérence pour les citoyens de l'ensemble des projets de transports et d'aménagements qui affectent cette zone avec des maîtres d'ouvrage différents ».

Le public souhaiterait une vision d'ensemble des projets de territoire afin de pouvoir les apprécier globalement et lui permettre, ainsi, une participation plus éclairée.

RE 295 M. Delcombre, Conseiller Municipal de Soisy-sous-Montmorency

« A l'évidence, il faudrait que les deux projets ligne 17 et CDG Express soient débattus ensemble, de même que les divers projets d'aménagement concernant ces zones ;

RE 362 L'Association France Nature Environnement

« que trois consultations sont conduites séparément et en parallèle sur des projets qui sont intimement liés : débat public sur EuropaCity, consultation publique sur la ZAC du Triangle de Gonesse et enquête publique sur la ligne 17 nord.

Cette approche ne répond pas à la directive européenne dite « Plans et programmes » de 2012 et ne garantit pas la participation du public.

RE 491 Le Collectif pour la Protection du Triangle de Gonesse

« de façon délibérée, les porteurs des projets ZAC du Triangle de Gonesse, ligne 17 nord et EuropaCity ont décidé de poursuivre des procédures administratives indépendantes les unes des autres, ce qui est contraire aux règles démocratiques et que le CPTG conteste.

Comme si le saucissonnage ne suffisait pas, les calendriers se catapultent entre trois procédures de nature différente: un dossier mis en « consultation publique » pour un mois

par l'EPA Plaine de France pour la ZAC du Triangle de Gonesse, au moment où une enquête publique d'un mois sur la ligne 17 Nord est organisée par la Société du Grand Paris (SGP), en plein milieu d'un débat public de 3 mois ½ conduit par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur le projet EuropaCity. Sans oublier l'absence totale de concertation au Nord du Triangle de Gonesse sur un golf de 90 ha porté par la commune de Roissy, sur un PRIF.

L'étude approfondie des différents dossiers est impossible pour des bénévoles associatifs dont beaucoup exercent une activité professionnelle et c'est encore plus vrai pour les personnes moins expérimentées. Tout ceci ne peut que contribuer à la faible participation des habitants des territoires concernés. Sur la forme, le CPTG exprime la plus vive protestation contre le saucissonnage de procédures différentes et leur accumulation au même moment.

Pour le CPTG, le débat sur la question de l'opportunité de la ligne 17 nord n'est pas clos. il n'est pas acceptable de considérer que le débat public sur l'ensemble du projet a permis de régler la question de l'opportunité de chaque ligne et de chaque gare » ;

RE 456 Environnement 93

considère « que les consultations en cours et annoncées sur les territoires du Nord-est Francilien, organisées sur un espace de temps réduit, auraient dû être rassemblées dans une approche globale, telle que le préconise la directive européenne dite «Plans et programmes » de 2011 , pour une meilleure participation du public et une prise en compte concrète de l'ensemble des effets cumulés. Projet EuropaCity, Ligne 17 Nord, CDG Express sont si intimement liés qu'ils auraient dû être traités dans le même débat Public.

L'ensemble du réseau Nord vers Roissy aurait dû faire l'objet d'une étude globale prenant en compte les besoins des voyageurs utilisant les transports aériens, des salariés travaillant sur l'aéroport, des habitants du Nord de la Seine-Saint-Denis. L'enquête publique menée sur le projet de la ligne 17 ne convient pas à ce débat » ;

RE 425 Le Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

: « attire l'attention et la vigilance de la SGP afin que des précautions et dispositions adaptées pour une insertion urbaine, architecturale et paysagère optimisée soient retenues dans les études de définition du projet de gare lui-même (maîtrise d'ouvrage SGP) articulée avec les projets de gare routière et parc-relais (maîtrise d'ouvrage STIF). Les études de définition des aménagements prévus seront conduites en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, dont la commune du Mesnil-Amelot et le Département de Seine-et-Marne ».

CE 5 Chambre d'Agriculture Interdépartementale d'Ile-de-France

« l'impact du projet de la ligne 17 Nord est étroitement lié à la réalisation du projet de ZAC du Triangle de Gonesse sur 299 ha comprenant le projet Europacity sur 80 ha conformément aux dispositions du SDRIF.

Le saucissonnage des différents projets d'aménagement et leur présentation parallèle (ligne 17 nord, ZAC du Triangle de Gonesse et Europacity) ne permet pas d'avoir une vision claire de l'impact sur l'agriculture, de la consommation importante des terres agricoles, du phasage de réalisation et du calendrier des travaux. L'enjeu sera fort pour les exploitations agricoles concernées ».

7.7.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le dossier d'enquête

Les modalités de concertation et de communication se sont déroulées en amont de l'enquête publique et ont ainsi contribué à la présentation du projet tel qu'il figure dans le dossier d'enquête.

La concertation avec le public préalable à l'enquête publique

Cette concertation figure dans la Pièce A du dossier d'enquête qui, dans le Chapitre A2 et rappelle le principe de la participation à l'élaboration de projets ayant une incidence sur l'environnement tel qu'il est inscrit dans la charte de l'environnement et mis en œuvre par le code de l'environnement et par le code de l'urbanisme.

Conformément à ces dispositions, la Société du Grand Paris a demandé à la Commission nationale du débat public :

- d'organiser un débat public. A cet effet, un bilan a été dressé par le Président de la Commission nationale du débat public (pièce J.1) et approuvé par la CNDP (pièce J.4);
- de nommer un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public. M. Roger Silhol a assumé cette charge et a rédigé un rapport rendant compte de son rôle pendant la concertation et de la manière dont cette dernière s'est déroulée (pièce J3).

La Société du Grand Paris a procédé à une concertation continue sur le réseau de transport public du Grand Paris, dont elle a la maîtrise d'ouvrage, et plus particulièrement sur le projet objet du présent dossier.

Un bilan de la concertation a été rédigé par la Société du Grand Paris et annexé au dossier soumis à l'enquête avec le rapport du garant de la concertation (pièce J2) approuvé par la CNDP (pièce J.4).

Par ailleurs, une consultation inter-administrative a été organisée, conformément à la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004.

Cette consultation a donné lieu à l'émission d'avis des services, organismes et établissements consultés qui ont fait l'objet d'une synthèse jointe au dossier d'enquête publique (pièce J).

La concertation relative au projet

L'étude d'impact, dans la présentation du projet (Pièce G.2) rappelle les processus de décision et de concertation ainsi que la méthode fondée sur le dialogue et l'échange.

A cet effet, des comités de pilotage (COFIL) ont été mis en place par la Société du Grand Paris qui, aux côtés des représentants des maître d'ouvrage, rassemblent notamment les maires, les services techniques des collectivités, les responsables de communautés

d'agglomération et des conseils départementaux, ainsi que les représentants du STIF, des opérateurs de transport et des services de l'Etat.

Chaque réunion de COPIL est préparée par des réunions spécifiques et des réunions de comités techniques (COTECH).

En ce qui concerne les gares Aéroport Charles De Gaulle T2 et Aéroport Charles De Gaulle T4, la démarche a été similaire mais en associant également Aéroports de Paris.

Les gares du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot ont donné lieu à la tenue d'une réunion de lancement pour chacune des gares, ainsi qu'à 19 réunions de comités techniques, 12 réunions de comités de pilotage et 16 réunions associant Aéroports de Paris et la Société du Grand Paris et des réunions techniques régulières sont également organisées avec les différents partenaires au fur et à mesure des besoins.

La publicité de l'enquête publique

La communication propre à l'enquête publique, mise en place suivant les modalités légales, a été renforcée par divers moyens d'information : tenue de réunions publiques, flyers, affichages complémentaires, site internet, etc.

Par ailleurs, l'information quant à la réalisation du projet et des travaux qui le constitue a été prévue dans le dossier d'enquête.

La communication relative à la réalisation des chantiers

Pendant la phase de réalisation, la Société du Grand Paris met en place une méthode fondée sur la concertation, le dialogue et l'échange qui a vocation à se poursuivre jusqu'à la mise en service du futur métro.

La charte « Environnement des chantiers » qui s'adresse aux maîtres d'œuvre et entreprises prévoit une concertation et une communication durant tout le déroulement des travaux.

Le dossier retrace l'ensemble des modalités d'information des différents acteurs ainsi que le public quant à l'élaboration du projet et à son évolution jusqu'à sa réalisation.

Différents projets sont évoqués au travers des divers documents de l'enquête publique.

L'évaluation socio-économique (pièce H) fait mention du développement du Triangle de Gonesse, de l'implantation d'EuropaCity, la réalisation du CDG Express, le barreau de Gonesse et les différentes lignes de bus prévues en reliant ces projets à la mise en place de la ligne 17.

L'étude d'impact (pièce G3) se réfère à la possibilité que les impacts occasionnés par le projet de la ligne 17 Nord s'additionnent ou se combinent à ceux d'autres projets et qu'il les recense.

.

A cet effet, ont été identifiés :

- des projets d'infrastructure : le bus (BHNS) qui reliera les RER B et D, le lien RERD – RER B ; le terminal T4 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, le parking relais du Mesnil-Amelot, le CDG Express, le bouclage de la Francilienne, le Tram-Express Nord (ex-Tangentielle Nord) ;

- des projets de développement d'activité : la requalification du site PSA et l'accueil de nouvelles activités et implantations, la ZAC du Triangle de Gonesse, la densification de Paris Nord 2, la ZAC Aérolians, l'extension du Parc International des Expositions de Villepinte, la densification de Roissypôle, la ZAC de la Chapelle de Guivry au Mesnil-Amelot ;
- d'autres projets de développement ou de réorganisation ont été pris en compte dans l'analyse : le projet de développement et de modernisation du musée de l'Air et de l'Espace à proximité de l'aéroport du Bourget, le projet d'éco quartier du site Dugny-La Courneuve, le projet de Grande Gare du Bourget visant à accueillir des fonctions tertiaires, des logements et des services urbains, et l'Aménagement du Vallon du Sausset.

Une carte des projets est proposée en page 158 du document.

Etait également joint en pièce J1 le bilan du débat public rappelant ce sujet.

Les avis des organismes consultés

L'Autorité environnementale, dans son avis du 2 décembre 2015, a, notamment, demandé de préciser les raisons pour lesquelles les maîtres d'ouvrage de la ZAC et d'EuropaCity n'ont pas proposé de faire porter le débat public sur un seul et même projet incluant EuropaCity et, à défaut d'un débat public portant sur l'ensemble, d'indiquer en quoi le projet de création de ZAC serait modifié, en fonction des différents scénarios pris en compte.

L'avis de l'Autorité environnementale figure en pièces J.8 et J.9 du dossier d'enquête

L'EPA Plaine de France, en réponse à l'Autorité environnementale et, en tant que maître d'ouvrage de la ZAC du Triangle de Gonesse, précise que la mise en œuvre de concertation relative à la création de la ZAC du Triangle de Gonesse répond aux exigences du code de l'urbanisme, que les procédures de concertation et de débat public peuvent être prises indépendamment l'une de l'autre, dans la mesure où elles ne concernent pas strictement le même périmètre, et que ces procédures peuvent être suivies indépendamment l'une de l'autre puisqu'elles relèvent de fondements législatifs distincts.

Par ailleurs, le dossier de création de ZAC ne fige en rien le projet, ni son économie globale, lesquels demeurent susceptibles d'évoluer au cours de la procédure de ZAC encadrant les dossiers de création et de réalisation de ZAC.

7.7.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 1.1 : quel est l'avis de la SGP sur la fragmentation des consultations et procédures?

Réponse de la SGP :

En tant que maître d'ouvrage du Réseau de Transport Public du Grand Paris, programme auquel appartient le projet de la ligne 17 Nord, la Société du Grand Paris porte les procédures propres au projet dont elle a la charge, conformément aux codes de l'expropriation pour cause d'utilité publique, de l'urbanisme, du patrimoine, de l'environnement et au code forestier.

Dans un souci de cohérence urbaine, les maîtres d'ouvrage des différents projets du territoire coordonnent leurs études, cependant ces projets et leurs procédures associées restent distincts.

L'étude d'impact a analysé les effets cumulés des différents projets environnants dont la SGP avait connaissance ; par exemple, le projet de ligne CDG Express est identifié en pages 283, 284 et 297 de la pièce G1. Les effets cumulés de ce projet environnant ont été analysés au chapitre 5 de la pièce G2, page 359 à 389.

7.7.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Dans les pièces jointes au dossier, il ressort que la Société du Grand Paris a effectivement identifié les divers projets du territoire, et le projet de ligne 17 Nord est d'ailleurs lié à ces projets d'infrastructures nouvelles ou d'aménagement.

Cette zone du Nord-est francilien est concernée par plusieurs projets de transports : ligne 17 Nord et ligne 16, CDG Express, Bus à haut niveau de service, BHNS Villiers-Le-Bel Parc des Expositions ; elle est aussi impactée par le projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse comprenant le projet EuropaCity.

Ainsi que l'a indiqué M. Roger Silhol, garant de la concertation sur le projet de la ligne 17 Nord, « à l'évidence la diversité des projets, les différences de calendrier, les interférences entre ces projets, leurs complémentarité ou, parfois, les concurrences qu'ils entraînent ne facilitent pas la compréhension des enjeux par le public ; les concertations menées par les maîtres d'ouvrage multiplient les actions de communication en direction des citoyens mais restent ciblées sur la spécificité de chaque projet, compartimentent l'information du public, limitent le cadre de ses propositions et, de ce fait, restreignent sa capacité d'expression sur un ensemble de projets.

Mais, à ce jour, il n'entre pas dans les attributions d'un maître d'ouvrage de mettre en œuvre une démarche globale permettant d'appréhender l'ensemble de ces projets et de procéder à ce qui s'analyserait comme la détermination d'une politique d'aménagement du territoire du Nord-est francilien. De plus une approche globale ne saurait se substituer au traitement séparé de chaque projet, sauf à entrer en contradiction avec les dispositions réglementaires applicables à chaque projet et à fragiliser les procédures mises en œuvre ».

L'aménagement du Triangle de Gonesse a fait l'objet d'un dossier de création de ZAC ; ce dossier a été mis à disposition du public du 25 avril au 25 mai 2016.

Le projet EuropaCity a fait l'objet d'un débat public sous l'égide la CNDP du 15 mars au 13 juillet 2016. Ce débat public a apporté un éclairage important sur les différents aspects de

ces projets et sur leur articulation avec le projet de la ligne 17 Nord. Dans le cadre de ce débat public et dans celui de la présente enquête publique, la SGP a précisé que la gare du Triangle de Gonesse serait réalisée même en cas d'abandon du projet Europacity.

L'enquête publique pour le projet de la ligne CDG Express a eu lieu du 8 juin au 12 juillet 2016.

Ces différentes procédures ont permis au public d'être bien informés de chacun de ses projets et de s'exprimer sur leur opportunité.

La commission d'enquête a pu vérifier que le dossier d'enquête publique de la ligne 17 Nord Nord était cohérent avec ceux des autres projets, notamment en ce qui concerne les études de fréquentation et d'impact.

7.7.2 Sujet 2 : La concertation spécifique avec la profession agricole

7.7.2.1 L'expression du public

Acteurs présents et concernés au plus près, par leur localisation, par la réalisation du projet, les agriculteurs souhaitent être informés afin de maintenir leur exploitation dans les meilleures conditions possible.

La commune de Mauregard (Mauregard/1) ainsi que Mme BLANCARD, Exploitante agricole (Mauregard/ 2) demandent « que la SGP organise rapidement une concertation avec la profession agricole afin d'évoquer les problématiques que l'ouvrage va lui poser en matière de circulation des engins agricoles pendant et après les travaux, le rétablissement des échanges entre les exploitations, les occupations temporaires ».

7.7.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Les dispositions prévues dans l'étude d'impact et reprises au paragraphe 7.7.1.2 ci-dessus concernent également les agriculteurs.

Par ailleurs, l'étude d'impact a examiné et identifié les impacts du projet de la ligne 17 dont les sections aériennes entraînent une consommation ou une fragmentation d'espace agricole.

A cet effet, s'ajoutent à la perte de surface agricole, la remise en cause potentielle des contrats auxquels les agriculteurs ont souscrits (agriculture durable, conversion en agriculture biologique ...), mais également, dans le cas de prairies de pâture, la remise en cause du plan d'épandage de l'exploitation.

En phase travaux, plusieurs impacts ont été identifiés qui pourront affecter les récoltes : modification de l'écoulement de l'eau ou de la fertilité des sols, la pollution accidentelle de l'eau servant à l'irrigation des cultures ou encore la perte de rendement des plantes, à cause de poussières.

L'ensemble des incidences potentielles est identifié et peuvent être réduites et des mesures de réductions simples proposées.

En phase d'exploitation, l'installation de portions de viaduc peut modifier l'alimentation en eau et créer un effet d'ombrage entraînant un effet sur la croissance des végétaux.

7.7.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet. Les commentaires techniques de la Société du Grand Paris

Question 2.1: Quelle concertation spécifique sera mise en œuvre avec la profession agricole?

Réponse de la SGP :

La Société du Grand Paris développera des actions de concertation spécifiques avec la profession agricole en s'appuyant notamment sur la Chambre d'Agriculture de Seine-et-Marne pour le secteur du Mesnil-Amelot en particulier, ou encore sur la Chambre Interdépartementale d'Agriculture de l'Île-de-France. Cette concertation abordera les problématiques très concrètes de circulations des engins agricoles pendant et après travaux, ou encore des ensemencements au regard des périodes de travaux envisagés et ce, dès les premières actions pouvant avoir des impacts sur les exploitations tels que travaux de sondages, de diagnostic archéologique par exemple.

Question complémentaire de la commission :

Question 2.2 :

La Société du Grand Paris a prévu dans le dossier soumis au public divers moyens permettant d'assurer l'information sur l'avancement du projet. A l'instar des agriculteurs et de leur problématique propre, de quelle façon seront informés les différents acteurs du territoire quant à l'avancement du projet, ses difficultés ou interrogations éventuelles ?

Réponse de la SGP :

Pour mener à bien la construction d'un tel projet en lien avec l'ensemble de ses partenaires, la SGP a mis en place une méthode fondée sur la concertation, le dialogue et l'échange. Cette méthode, initiée dès la fin du débat public en 2011, a vocation à se poursuivre jusqu'à la mise en service du futur métro.

Ainsi, toutes les gares du Grand Paris Express font l'objet de comités de pilotage qui rassemblent, à chaque fois les maires, les présidents des communautés d'agglomération et des conseils départementaux, les services de l'État, les représentants du STIF et des entreprises de transport concernées (SNCF Réseau, SNCF Mobilités, RATP et ADP). Chacun des comités de pilotage est précédé de comités techniques.

Lorsqu'un projet entre en phase « travaux » (comme c'est le cas sur la ligne 15 Sud depuis 2015 et la ligne 16 depuis 2016), la SGP met en place des « comités de suivi des travaux », instances de dialogue

au plus près du territoire, qui constituent la porte d'entrée des élus, des acteurs économiques et des citoyens pour disposer d'un regard global et transversal de l'ensemble des travaux sur chaque commune.

Ces comités permettent

- d'anticiper les stratégies à mettre en œuvre ;
- d'assurer la cohérence des actions à mener ;
- de fédérer les différents acteurs,

tout cela afin d'expliquer, d'atténuer les inquiétudes et d'améliorer l'acceptabilité des chantiers sur le territoire.

Les réunions des comités seront présidées conjointement par le maire (ou son représentant) et par la SGP. Pourront y participer tous les acteurs présents aux comités de pilotage, mais aussi les riverains – particuliers ou entreprises – et des représentants des commerçants ou de la profession agricole, le cas échéant.

Elles s'organiseront avec une fréquence adaptée en fonction de la complexité de chaque chantier. Elles se tiendront au plus près des chantiers pour un meilleur suivi des opérations et pourront s'accompagner de visites sur site.

Ces réunions constitueront des moments d'échanges privilégiés pour aborder les sujets suivants :

- le calendrier et l'état d'avancement des travaux ;
- les impacts liés aux chantiers ;
- le plan de management de chantier qui anticipe les possibles gênes et identifie les moyens pour les atténuer ;
- l'état des lieux des attentes et avis des riverains et commerçants ;
- le pilotage de la communication chantier, avec une articulation entre le plan de communication de la SGP et ceux des collectivités locales.

En parallèle de ces comités de suivi des travaux, des réunions publiques pourront être organisées en lien avec les villes afin d'informer régulièrement les habitants de l'avancement des travaux.

Question 1.3 : Une exploitation agricole se construit dans le temps, les saisons. Aussi, les agriculteurs ont la nécessité de prévoir leurs cultures et, en conséquence, de connaître l'échéance de l'exploitation agricole. Comment sera fixé le terme de cette exploitation en fonction des travaux à entreprendre pour la réalisation du projet et quelle en sera l'anticipation informative prévue ?

Réponse de la SGP :

Pour assurer la maîtrise foncière des terrains nécessaires à la réalisation du réseau de transport, la Société du Grand Paris procède à des contacts individualisés avec les propriétaires et occupants, avec l'appui d'un marché d'assistance foncière composé de négociateurs fonciers, d'experts immobiliers, d'avocats, de géomètres, qui mène les missions d'identification des parcelles et des emprises foncières, et engage toutes les négociations amiables avec les propriétaires privés et les exploitants des activités agricoles.

Ces prises de contacts sont réalisées en amont de la date de démarrage des travaux (1 à 2 ans avant) et doivent permettre dans le cadre des négociations amiables de se mettre d'accord sur la valeur des terrains agricoles qui seront à acquérir pour les besoins du réseau de transport, ce qui permettra de

bien définir les indemnités qui seront versés à titre compensatoire. Ces indemnités, de plusieurs sortes, sont souvent calculées à partir des références des ventes des terrains agricoles lorsque cela concerne une acquisition ou à partir des barèmes issus des chambres d'agriculture lorsque cela concerne des pertes constatées sur des récoltes.

Les prises de contact par notre opérateur foncier sont l'occasion également d'étudier les spécificités des exploitations pour proposer des compensations ou un remembrement qui permettra de poursuivre l'activité agricole. Pour ce faire la SGP a signé une convention avec la SAFER qui a pour but de favoriser le maintien des activités agricoles ou sa reconstitution sur d'autre localisation lorsque le projet du Grand Paris vient à s'implanter sur des parcelles agricoles.

Dans la mesure du possible les négociations pour l'acquisition des parcelles sont engagées en tenant compte du calendrier agricole, afin d'éviter les pertes de revenus pendant la période des récoltes. Des prises de possession différées sont négociées dans ce cas.

Selon l'étude d'impact, les seuls espaces agricoles concernés devraient être ceux situés au Mesnil-Amelot. En effet, la première phase d'urbanisation du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse (70 000 m² environ) sera livrée dès 2022 avant la mise en service de la gare « Triangle de Gonesse ». De la même manière, les travaux de la phase 2 seront largement engagés. Les espaces agricoles de Tremblay-en-France, traversés par la ligne 17 Nord, sont quant à eux concernés aujourd'hui par les travaux de réalisation de la ZAC AeroliansParis.

La Société du Grand Paris portera une attention particulière, dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre, à l'optimisation des emprises chantier pour les réduire au strict nécessaire et maintenir le fonctionnement agricole. En fonction de l'impact du projet sur les exploitations et des attentes des agriculteurs, la Société du Grand Paris sollicitera l'intervention de la SAFER pour définir les besoins de compensation le cas échéant.

Dans les études de conception par la maîtrise d'œuvre, une attention toute particulière sera apportée sur le remembrement des cheminements agricoles – en liaison avec les exploitants et les organismes agricoles – pour garantir les accès aux parcelles. Des compensations avec la mise à disposition d'autres parcelles aux moins équivalentes en surface et en valeur agricole pourront être réalisées en concertation avec les agriculteurs.

7.7.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Les préoccupations de la profession agricole, si elles ont été identifiées et entendues, devront faire l'objet d'une attention particulière lorsque celle-ci est concernée. Il est souhaitable que les agriculteurs impactés par le projet de ligne, pas très nombreux, et pour ceux qui sont probablement déjà connus de la Société du Grand Paris, qu'un contact direct soit établi afin que leur problématique individuelle soit exprimée indépendamment des échanges avec les Chambres d'Agriculture concernées.

7.7.3 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème

Un projet de l'importance de la ligne 17 suscite des interrogations, des inquiétudes pour tous les publics, y compris pour les acteurs ayant participé à son élaboration.

La Société du Grand Paris, par son expérience de projets antérieurs, a identifié les problèmes concernant toutes les phases de réalisation du projet.

Aussi, la mise en place d'une méthode de concertation, de dialogue et d'échange telle qu'elle a été initiée pour informer l'ensemble de ses partenaires, mais aussi les riverains, particuliers ou entreprises, doit être poursuivie dans toutes les étapes jusqu'à la mise en service de la ligne, en tenant compte des travaux de réalisation des divers projets du territoire.

Les différents moyens mis en place, comités techniques, comités de pilotage pour chacune des gares, comités de suivi des travaux, permettent l'évolution et le suivi du projet avec les différents acteurs locaux et nationaux.

Ces différents espaces de dialogue seront présents sur chaque commune. La présence des principaux acteurs économiques dans l'ensemble de ces comités permet de penser qu'il y aura également une cohérence de l'information entre les différents lieux. La Société du Grand Paris devra être particulièrement attentive à la coordination de ces structures afin qu'une information globale puisse être disponible évitant ainsi une juxtaposition d'information difficilement accessible, principalement aux citoyens.

La commission d'enquête a relevé les concertations particulières suivantes retenues par la SGP à la suite des demandes exprimées au cours de la présente enquête :

- mesures pour l'organisation et la coordination des travaux avec l'ensemble des services et concessionnaires ;
- dispositions spécifiques pour l'évacuation et le transport des déblais notamment au niveau des territoires urbanisés concernés ;
- contraintes d'exploitation des terres agricoles liées au phasage des travaux.

En conclusion, la Société du Grand Paris a, depuis le début du projet de ligne 17, privilégié le dialogue et l'information. Il est indispensable que le projet puisse être accompagné de la même dynamique jusqu'à la mise en service de la ligne ; à cet effet, la Société du Grand Paris devra rester attentive si de nouvelles demandes ou de nouveaux besoins de communication se révélaient au fur et à mesure de l'avancement du projet.

7.8 Thème 7 : Coût, financement, impact foncier, tarification, évaluation socio-économique

Ce thème aborde l'ensemble des éléments économiques, fiscaux et financiers, devant assurer que ce projet est compatible avec les moyens de financement actuels et à venir. Ils sont évalués à un instant *t* ; ils ne tiennent pas compte des nombreuses dérives possibles ; de fait, ils sont « figés », alors que la vie économique est, et sera parsemée d'évènements soit favorables soit défavorables. Il est donc compréhensible que ce thème ait fait l'objet d'observations portant sur l'importance des coûts et des doutes légitimes quant à la capacité de la puissance publique à faire face. Dans ce cas, les craintes portent également sur le risque que ce projet fait porter à la fiscalité, puisqu'au final, il pourrait-être fait appel à celle-ci.

L'incertitude de l'évaluation socio-économique et le rapport coût/utilité du projet sont aussi présentés dans les arguments des opposants au projet.

Ce thème apparaît dans 16 sujets d'observations sur un total de 664 ; cependant, il concerne également la plupart des motifs évoqués dans la justification des avis défavorables (cf Thème 12) et la présentation des contre-propositions associées à ces avis.

Les sujets abordés sont les suivants :

- Les coûts ;
- Le financement et la tarification;
- L'évaluation socio-économique

7.8.1 Sujet 1 : Les coûts

7.8.1.1 L'expression du public

Les observations estiment que les coûts ne sont pas détaillés eu égard à l'importance de l'opération, qu'ils sont certainement sous évalués, qu'ils ne comprennent pas la totalité des coûts de maintenance, d'exploitation et d'entretien.

Par ailleurs, elles posent la question du coût de certains ouvrages : gares du Triangle, du T4 et de la desserte du Mesnil-Amelot.

RE 362 FNE

Les seules zones d'habitations desservies par la ligne 17 seraient un quartier de Blanc- Mesnil et le Mesnil-Amelot, village d'environ 900 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport. Son utilisation par les habitants du territoire traversé sera donc très faible. Quand on connaît l'énormité des coûts des transports collectifs, installer un métro lourd uniquement pour relier des pôles économiques ou satisfaire des déplacements vers et depuis les aéroports est un non sens économique.

En outre, il ne suffit pas d'investir, il faut aussi financer l'exploitation et la maintenance, donc prendre en compte les frais récurrents de fonctionnement. Le dossier ne donne aucune estimation des coûts de fonctionnement alors que c'est peut-être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des centaines d'années a un coût !

RE 24 M. CHARREYRE

La présence de 2 gares à l'aéroport de Roissy n'est pas d'intérêt public. Seule une desserte de l'aéroport est d'intérêt public. Une ligne de transport régionale n'a pas à desservir tous les terminaux d'un aéroport. La gare CDG T2 semble plus intéressante à desservir grâce à l'emplacement de la gare RER et TGV. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux.

La gare du Mesnil Amelot est inutile et n'est pas d'utilité publique. L'annexe financement ne contient que 2 pages. Ce qui est un peu léger pour un projet à 2,5 Milliard d'euros. De plus, aucun coût de fonctionnement n'est indiqué, alors que c'est peut-être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des centaines d'années à un coût.

RE 491 COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE

Il nous semble bien périlleux de réaliser pour la ligne 17 N un tel investissement public, basé sur une hypothèse de 40 à 50 millions d'usagers, dont selon le Commissaire général à l'investissement « pratiquement la moitié » serait à destination du seul projet privé EuropaCity, dont l'avenir reste incertain.

Pour le Commissaire général à l'investissement, une réflexion particulière sur le rôle, ou même l'intérêt, de la future gare du Mesnil-Amelot mériterait d'être entreprise. »

Le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon du Grand Paris Express reliant la gare « Le Bourget RER » (gare exclue) à la gare « Le Mesnil Amelot », hors matériel roulant et acquisitions foncières, s'élève à **2,546 milliards d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012 incluant des provisions, ventilées sur chaque poste, couvrant notamment les déviations de concessionnaires, les éventuels traitements de sol, la dépollution ainsi que les aléas pour incertitude à ce stade des études.

Les deux sections du tronçon successivement mises en service, respectivement à l'horizon 2024 et à l'horizon 2030, sont définies comme suit :

La section Le Bourget RER – Aéroport Charles de Gaulle (horizon 2024) est délimitée par :

L'ouvrage annexe situé au nord-est de la gare « Le Bourget RER », sur le territoire de la commune du Bourget, qui constitue également un puits de sortie de tunneliers en phase travaux ainsi qu'un ouvrage d'entonnement entre les deux tunnels à une voie de la ligne 17 Sud et le tunnel à deux voies de la ligne 17 Nord ;

L'ouvrage annexe situé à l'est de la plateforme aéroportuaire, sur le territoire de la commune de Mesnil-Amelot, qui constitue également un puits d'entrée de tunnelier en phase travaux ;

La section Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot (horizon 2030) s'étend de ce dernier ouvrage annexe jusqu'à l'arrière gare du Mesnil-Amelot.

Dans la décomposition présentée, le coût de la réalisation de la gare « Aéroport Charles de Gaulle Terminal 4 » est intégré à la section Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot, étant entendu que la réalisation de cette gare sera en pratique coordonnée avec celle du futur terminal 4 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Sous ces hypothèses, le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon s'établit comme suit :

Site de maintenance d'Aulnay et raccordements : 592 millions d'euros HT ;

Section Le Bourget RER – Aéroport Charles de Gaulle : 1 689 millions d'euros HT

Section Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot : 265 millions d'euros HT (dont 83 millions d'euros pour la réalisation de la gare « Aéroport Charles de Gaulle Terminal 4 »).

L'enveloppe financière pour la maîtrise du foncier nécessaire à la réalisation du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot, y compris le site de maintenance d'Aulnay et ses

raccordements, a été évalué à un coût total de 120 millions d'euros (estimation de la DNID, complétée d'une provision supplémentaire couvrant les frais d'acquisitions et frais annexes). Ces montants doivent être complétés par le coût du matériel roulant à acquérir sur la ligne 17 au titre de la mise en service du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot. Celui-ci est évalué à un montant total de 92 millions d'euros, aux conditions économiques de janvier 2012.

Principaux postes de dépenses (à titre indicatif)	Montant en M€ HT (conditions économiques 01/2012)
Infrastructures en ligne (tunnel et viaduc), hors ouvrages annexes	1 070
Gares et ouvrages de correspondance (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	399
Ouvrages annexes en ligne	151
Systèmes de transport y compris voies et façades de quais (hors systèmes du site de maintenance)	334
Site de maintenance d'Aulnay (y compris systèmes) et raccordements aux lignes 16 et 17 ainsi qu'au réseau ferré national	592
Total infrastructures	2 546
Foncier	120
Matériel roulant	92
TOTAL PROJET	2 758

7.8.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête publique sur ce thème

Le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon du Grand Paris Express reliant la gare « Le Bourget RER » (gare exclue) à la gare « Le Mesnil Amelot », hors matériel roulant et acquisitions foncières, s'élève à **2,546 milliards d'euros HT** aux conditions économiques de janvier 2012 incluant des provisions, ventilées sur chaque poste, couvrant notamment les déviations de concessionnaires, les éventuels traitements de sol, la dépollution ainsi que les aléas pour incertitude à ce stade des études.

Les deux sections du tronçon successivement mises en service, respectivement à l'horizon 2024 et à l'horizon 2030, sont définies comme suit .

La section Le Bourget RER – Aéroport Charles de Gaulle (horizon 2024) est délimitée par :

- L'ouvrage annexe situé au nord-est de la gare « Le Bourget RER », sur le territoire de la commune du Bourget, qui constitue également un puits de sortie de tunneliers en phase travaux ainsi qu'un ouvrage d'entonnement entre les deux tunnels à une voie de la ligne 17 Sud et le tunnel à deux voies de la ligne 17 Nord ;
- L'ouvrage annexe situé à l'est de la plateforme aéroportuaire, sur le territoire de la commune de Mesnil-Amelot, qui constitue également un puits d'entrée de tunnelier en phase travaux .

La section Aéroport Charles de Gaulle–Le Mesnil-Amelot (horizon 2030) s'étend de ce dernier ouvrage annexe jusqu'à l'arrière gare du Mesnil-Amelot.

Dans la décomposition présentée, le coût de la réalisation de la gare « Aéroport Charles de Gaulle Terminal 4 » est intégré à la section Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot, étant entendu que la réalisation de cette gare sera en pratique coordonnée avec celle du futur terminal 4 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Sous ces hypothèses, le coût d'investissement pour la réalisation des infrastructures du tronçon s'établit comme suit :

- Site de maintenance d'Aulnay et raccordements : **592 millions d'euros HT** ;
- Section Le Bourget RER – Aéroport Charles de Gaulle : **1 689 millions d'euros HT** ;
- Section Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot : **265 millions d'euros HT**.
(dont 83 millions d'euros pour la réalisation de la gare « Aéroport Charles de Gaulle Terminal 4 »).

L'enveloppe financière pour la maîtrise du foncier nécessaire à la réalisation du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot, y compris le site de maintenance d'Aulnay et ses raccordements, a été évaluée à un coût total de 120 millions d'euros (estimation de la DNID, complétée d'une provision supplémentaire couvrant les frais d'acquisitions et frais annexes. Ces montants doivent être complétés par le coût du matériel roulant à acquérir sur la ligne 17 au titre de la mise en service du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot. Celui-ci est évalué à un montant total de 92 millions d'euros, aux conditions économiques de janvier 2012.

Principaux postes de dépenses (à titre indicatif)	Montant en M€ HT (conditions économiques 01/2012)
Infrastructures en ligne (tunnel et viaduc), hors ouvrages annexes	1 070
Gares et ouvrages de correspondance (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	399
Ouvrages annexes en ligne	151
Systèmes de transport y compris voies et façades de quais (hors systèmes du site de maintenance)	334
Site de maintenance d'Aulnay (y compris systèmes) et raccordements aux lignes 16 et 17 ainsi qu'au réseau ferré national	592
Total infrastructures	2 546
Foncier	120
Matériel roulant	92
TOTAL PROJET	2 758

7.8.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 1.1 : La ventilation du coût par ouvrage

Compte tenu des questions posées, notamment dans le cadre des contre-propositions, la SGP peut-elle préciser le coût de chaque gare ?

Réponse de la SGP :

Les études préliminaires développées par la Société du Grand Paris ont permis la définition des caractéristiques fonctionnelles du projet et la détermination des caractéristiques des principaux ouvrages, des principales contraintes conditionnant le projet, des solutions techniques et d'insertion des ouvrages, notamment le principe de tracé support du fuseau soumis à enquête publique. Sur cette base, ces études ont permis de vérifier la compatibilité de ces solutions avec l'enveloppe financière prévisionnelle retenue par le maître d'ouvrage et affectée aux travaux. Elles ont également permis de déterminer des provisions relatives aux incertitudes liées au niveau d'études, aux contraintes identifiées pour le projet, aux risques identifiés et aux aléas potentiels.

C'est l'enveloppe financière prévisionnelle globale qui a été présentée et validée en Conseil de Surveillance de la SGP le 13 novembre 2015.

La délibération n° CS 2015-22, du Conseil de Surveillance du 13 novembre 2015 approuvant l'opération d'investissement du Tronçon « Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot » fixe le coût d'objectif de l'opération d'investissement, aux conditions économiques de janvier 2012, à 1 871 millions d'euros HT, en incluant les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage, mais hors acquisitions foncières et acquisition des matériels roulants, auxquels il convient d'ajouter le financement de la gare Aéroport CDG T4, dont le coût est estimé à 83 M€ aux conditions économiques de janvier 2012.

Concernant le coût de chaque gare, le montant de 399 M€ HT indiqué dans le dossier d'enquête s'appuie sur les coûts estimatifs des études préliminaires. A ce titre, ce détail est à considérer comme indicatif et susceptible d'évoluer en fonction des études de maîtrise d'œuvre. Il est porté à connaissance de la commission d'enquête à titre d'éclairage dans le cadre des éléments préparatoires à la procédure d'utilité publique de la ligne 17 nord.

Gares	Coûts totaux (M€ HT)
Le Bourget Aéroport	109
Triangle de Gonesse	46
Parc des Expositions	48
Aéroport Charles de Gaulle T2	84
Aéroport Charles de Gaulle T4	83
Le Mesnil-Amelot	29
Sous-total gares	399

Question 1.2 : La prise en compte des incertitudes et des aléas

Les 2 758 M€ HT comprennent ils une provision ? Quelle est-elle ?

Réponse de la SGP :

Le montant en question prend bien en compte des provisions qui couvrent notamment les déviations de réseaux concessionnaires, les éventuels traitements de carrières, la dépollution, les particularités et contraintes du projet, les risques ainsi que les aléas de réalisation.

Questions 1.3 : Le coût du phasage

Ce coût est-il inclus dans les 2 758 M€ HT? Quel est-il ?

Réponse de la SGP :

Les coûts de phasage sont intégrés au projet. Dans ce cas précis, ils seront très limités du fait que le tunnel entre Tremblay-en-France et l'OA 393 est réalisé d'un seul tenant dès la 1^{ère} phase, la différence se fait essentiellement au niveau des systèmes et des essais pour la mise en service.

Question 1.4 Le coût de la desserte du Mesnil-Amelot ?

Quel est-il, avec et sans la gare du T4?

Réponse de la SGP :

L'enveloppe financière prévisionnelle de la gare CDG T4 est définie à 83 M€ HT, montant inclus dans les 2 758 M€ présentés dans l'appréciation sommaire des dépenses (pièce F du dossier). Il est à nouveau précisé que la réalisation de cette gare est conditionnée à son financement par Aéroports de Paris.

Sans la gare CDG T4, le montant de la ligne 17 Nord jusqu'au Mesnil-Amelot serait donc réduit d'autant (soit 2 675 M€ HT). Le montant de la section Aéroport Charles de Gaulle – Le Mesnil-Amelot serait, lui, ramené à 182 M€ HT dont la majeure partie est liée au tunnel entre la gare CDG T2 et la gare Le Mesnil-Amelot qui servira d'arrière-gare permettant le remisage d'une dizaine de trains en attendant le prolongement de la ligne jusqu'au Mesnil-Amelot.

Question 1.5 Les coûts de maintenance, d'entretien, d'exploitation, du matériel roulant

Quels sont ces coûts précisément ?

Réponse de la SGP :

L'évaluation des coûts de fonctionnement présentée dans la pièce H relative à l'évaluation socio-économique porte sur les activités suivantes :

- exploitation de la ligne (gestion de la circulation des trains, exploitation des gares, nettoyage, fonctions support, sûreté, encadrement) ;
- consommation d'énergie (fourniture de l'énergie électrique pour la traction et pour les équipements en ligne et en gare) ;
- maintenance du matériel roulant (maintenance préventive et corrective) ;
- maintenance des installations fixes (maintenance préventive et corrective).

Cette évaluation s'entend hors coûts de renouvellement, calculs d'amortissements et de frais financiers, et hors redevance d'usage, impôts et taxes. Il convient en effet de rappeler que le calcul de l'évaluation socio-économique s'accompagne quant à lui d'une prise en compte des coûts de renouvellement, qui s'appuie sur les durées de vie conventionnelles des différentes catégories d'infrastructures et d'équipements réalisés (voir page 72 de la pièce H du dossier d'enquête).

L'évaluation des coûts de fonctionnement porte sur une année pleine d'exploitation. Il est considéré deux horizons :

- 2024 : Ligne 17 nord = tronçon « Le Bourget RER – Aéroport CDG » ;
- 2030 : Ligne 17 nord = tronçon « Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot ».

Quel que soit l'horizon, les coûts de maintenance des installations fixes sont prépondérants et représentent un peu plus du tiers des coûts de fonctionnement. Le reste, soit un peu moins des deux tiers, couvre les dépenses relatives à l'exploitation de la ligne, à la consommation d'énergie et à la maintenance du matériel roulant.

Question 1.6 La fiabilité d'estimation des coûts

Quelles sont les bases de référence des estimations ? Les résultats des appels d'offres récents, notamment de la RATP pour le prolongement de la ligne 14 au nord ont-ils été pris en compte ?

Réponse de la SGP :

Les bases de référence des estimations ont été consolidées au sein de la SGP dans une grille de référence de répartition des coûts par corps d'état techniques. Tous les bureaux d'études ayant réalisé les études préliminaires ont été retenus sur des références de réalisation d'ouvrages similaires et comparables, dans des zones urbaines et péri-urbaines, en France comme à l'étranger, et ont ainsi pu contribuer à la fiabilité des bases de référence.

En ce qui concerne l'intégration des résultats d'appels d'offres récents, notamment le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, la prise en compte de ces éléments est quelque peu difficile, les sections de tunnels n'étant pas identiques, les conditions de densité urbaine étant quelque peu différentes de celles de la ligne 17 Nord, péri-urbaine. Par ailleurs, les éléments au moment des résultats d'appels d'offres peuvent être également sensiblement différents des coûts constatés en fin

de chantier. Pour cette raison, la démarche telle que décrite au premier paragraphe apparaît comme plus fiable en termes d'estimation des coûts.

7.8.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

S'il est un sujet difficile, c'est bien celui qui consiste à définir avec la plus grande précision possible l'estimation des coûts d'un tel projet, la commission en est consciente.

La commission reconnaît la volonté de la SGP de prendre en compte le plus grand nombre de facteurs d'incertitude permettant de réduire le risque au maximum, en sachant qu'un tel projet peut révéler des surprises difficilement imaginables à ce niveau d'étude qui n'est pas encore au stade avant-projet.

7.8.2 Sujet 2 : Le financement et la tarification

7.8.2.1 L'expression du public

Le financement

Plusieurs observations mettent en cause la réalité du financement du projet eu égard à son coût d'investissement compte tenu des contraintes budgétaires, sa garantie.

Le financement de la gare du Triangle de Gonesse dans le cadre de la ZAC du Triangle de Gonesse avec une participation d'EuropaCity, le financement de la gare du T4 sont évoqués.

La contribution de la taxe spéciale d'équipement demande à être explicitée, notamment pour déterminer la part des valdoisiens. L'évolution éventuelle des impôts locaux en lien avec le financement de la ligne 17 Nord et du CDG Express.

RE 180 FNAUT

Un financement non garanti

Même si la SGP reçoit chaque année environ 500 M€ de taxes affectées, sa capacité de financement n'est pas illimitée car elle ne pourra pas s'endetter au-delà du raisonnable. Ces derniers mois, elle s'est engagée à financer 500 M€ de surcoûts sur la ligne 15 sud, 500 M€ supplémentaires pour le projet EOLE, et ce n'est pas fini. Par ailleurs, on constate que des projets plus utiles sont bloqués faute de financement (exemple : tangentielle Nord phase 2 à Noisy-le-Sec et Sartrouville, environ 1 Md€). Les contraintes budgétaires ne peuvent donc être passées sous silence.

RE 362 FNE

Pour FNE Ile-de France, c'est l'amélioration et le développement du réseau existant, conformément au plan régional des transports, qui est la priorité absolue et non la fuite en avant vers la création d'autres réseaux.

Le rapport du Cercle des Transports, étayé par des évaluations techniques et financières, estime que l'état des finances publiques ne permet pas de mener de front la réalisation du Grand Paris Express et la rénovation du réseau existant et que, par conséquent, la priorité est à la modernisation du réseau existant avant toute construction de lignes nouvelles.

De même, dans le Rapport de la Cour des comptes 2016 sur les réseaux ferroviaires franciliens, la Cour estime que les projets actuellement évoqués – notamment celui du Grand Paris Express, celui du CDG Express et le projet d'extension du RER E – se heurtent à des difficultés financières et techniques, qui ne permettent pas de lever les incertitudes sur

l'avenir des réseaux ferroviaires franciliens. Aussi, dans sa grande sagesse, elle recommande de maintenir la priorité absolue à l'entretien du réseau existant.

RE 491 COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE

Il nous semble bien périlleux de réaliser pour la ligne 17 N un tel investissement public, basé sur une hypothèse de 40 à 50 millions d'usagers, dont selon le Commissaire général à l'investissement « pratiquement la moitié » serait à destination du seul projet privé EuropaCity, dont l'avenir reste incertain.

Pour le Commissaire général à l'investissement, « il paraît indispensable que soit entreprise au plus tôt une réflexion sur les conséquences de la nouvelle tarification des transports en commun de l'Ile-de-France, à la fois en ce qui concerne les risques d'étalement des constructions que l'accroissement des déficits d'exploitation. A cet égard une réflexion particulière sur le rôle, ou même l'intérêt, de la future gare du Mesnil-Amelot mériterait d'être entreprise. »

RE 28 M. RENAUD, La Plaine-Saint –Denis, 93

Une question toutefois sur le plan de financement qui prévoit une taxe spéciale d'équipement. Qu'est-ce que cela signifie et quelle forme va-t-elle prendre ?

La tarification

Les observations posent des questions sur l'évolution de la tarification, du passe navigo.

RE 81 Air France :

La tarification d'accès au réseau ne devrait pas subir de surtaxation

RE 491 COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE.

Pour le Commissaire général à l'investissement, « il paraît indispensable que soit entreprise au plus tôt une réflexion sur les conséquences de la nouvelle tarification des transports en commun de l'Ile-de-France ».

7.8.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête publique sur ce thème

La réalisation du tronçon Le Bourget RER–Le Mesnil-Amelot bénéficie du modèle de financement global du Grand Paris Express.

Ce modèle repose sur :

- Des recettes fiscales affectées, dont trois sources sont d'ores et déjà en place : le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de 2020 ;
- Des concours de l'Etat, à hauteur d'un milliard d'euros, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la Société du Grand Paris ; une participation des collectivités locales (Région et Départements d'Ile-de-France), auxquelles l'Etat a demandé une contribution de 225 millions d'euros ;
- Des subventions européennes, selon des modalités en cours d'instruction ;
- Le recours à l'emprunt ;
- Les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé ;

- Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé par les subventions de l'Etat et collectivités territoriales, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030.

L'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les valorisations du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la Société du Grand Paris).

L'objectif retenu consiste à assurer le remboursement intégral de la dette au plus tard 40 ans après la mise en service des derniers tronçons.

Les recettes fiscales affectées sont de trois natures :

- Une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) : cette taxe est assise sur les matériels roulant parcourant le réseau exploité par la RATP ; elle est de 12 475 euros par remorque ou motrice du métro, de 23 403 euros par motrice ou automotrice du RER et de 4 884 euros par remorque du RER ; son produit est de l'ordre de 60 millions d'euros par an ;
- Une taxe spéciale d'équipement : le produit de cette taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti et non bâti, cotisation foncière des entreprises) est fixé à 117 millions d'euros par an ;
- Une fraction de la taxe locale sur les bureaux : assise sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, cette taxe a été redynamisée en loi de finances rectificative pour 2010 grâce notamment à la reconfiguration du zonage, au rattrapage du barème et à son indexation sur le coût de la construction ; la Société du Grand Paris est affectataire du produit de la taxe diminué d'une part régionale de 183 millions d'euros, d'une part Etat de 33 millions d'euros, et d'une part affectée à l'union d'économie sociale du logement de 133 millions d'euros ; la part affectée à la Société du Grand Paris, de l'ordre de 310 millions d'euros en 2014, devrait croître de manière dynamique sur le moyen/long terme.

Ce sont donc environ 500 millions d'euros de recettes fiscales qui sont affectées à la Société du Grand Paris chaque année à compter de 2014, et ce produit est appelé à augmenter tendanciellement.

S'agissant du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot, et comme le prévoit le schéma d'ensemble, étant donné le statut spécifique de la gare « Aéroport Charles de Gaulle T4 », qui constitue une deuxième gare affectée à la desserte de la plateforme aéroportuaire, la réalisation de cette gare est directement conditionnée au financement des ouvrages nécessaires par Aéroports de Paris (ADP). La Société du Grand Paris se rapprochera d'ADP pour fixer les modalités de mise en œuvre de ces dispositions.

7.8.2.3 : Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 2.1 : Le financement

L'expérience montre, comme la Cour des comptes d'ailleurs, que des projets dont certaines observations recueillies qualifient de pharaonique, que les budgets sont rarement respectés. La qualité des gestionnaires n'est pas à mettre en cause, mais il est probable que les délais, à cause souvent d'imprévus dans la réalisation des travaux ne seront pas tenus mettant ainsi à mal la prévision financière

La SGP peut-elle apporter des réponses aux questions posées sur le financement, les contributions, les taxes, l'incidence sur les impôts locaux, les risques liés à l'insuffisance des financements, les risques de déficits d'exploitation ?

Réponse de la SGP :

Pour faire face à l'ensemble des dépenses qui sont à sa charge, la SGP, bénéficie d'un modèle de financement global, tel que décrit ci-dessous.

Les simulations financières qui y sont décrites montrent que le dispositif de financement mis en place au bénéfice de la SGP constitue un puissant moteur de financement, au demeurant désormais utilisé à plein régime.

Dépenses à la charge de la SGP et mode de financement

1. Les dépenses à la charge de la SGP

À l'issue de l'approbation de l'ensemble des opérations d'investissement du Grand Paris Express par le conseil de surveillance de la SGP, les dépenses à la charge de l'établissement d'ici 2030 sont estimées, aux conditions économiques de janvier 2012, à 28,053 Md€ répartis en quatre enveloppes :

Enveloppe	Montant (Md€ CE 01/2012)
Lignes 14*, 15, 16, 17, 18	24,653
Contribution au prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen	0,450
Contributions exceptionnelles au plan de mobilisation des transports**	2,500
Contribution au financement des impacts du Grand Paris Express sur les réseaux existants	0,450
Total	28,053

* Prolongements sous maîtrise d'ouvrage SGP : Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel et Olympiades – Orly

** Dont 348 M€ supplémentaires consacrés au prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, en substitution de la part régionale du financement de ce projet.

Ces enveloppes sont commentées ci-dessous.

Nota : Le Secrétaire d'État aux transports a précisé que le coût des véhicules de maintenance des infrastructures (VMI) serait en outre à la charge de la SGP. Ce coût devrait être de l'ordre de 200 à 300 M€ ; il sera précisé à l'issue de l'instruction en cours et n'est pas pris en compte dans la présente réponse.

Lignes 14, 15, 16, 17, 18

Le montant de 24,653 Md€ couvre l'ensemble des coûts d'études, de travaux, de maîtrise foncière,

de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre nécessaires à la réalisation du Grand Paris Express, ainsi qu'une provision pour aléas.

Ce coût inclut la totalité de la liaison entre Saint-Denis et Champigny par Rosny (ligne 15 Est), qui constituait précédemment une des branches de la ligne « orange ». Cette infrastructure ne fait pas juridiquement partie du Réseau de Transport Public du Grand Paris, mais le STIF en a confié la maîtrise d'ouvrage à la SGP en 2015.

L'ensemble formé par le Réseau de Transport Public du Grand Paris et la ligne 15 Est constitue le Grand Paris Express.

Contribution au prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen

La contribution de la Société du Grand Paris au financement de l'opération de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen à hauteur de 30 % du coût de ce projet était prévue dès le protocole État-Région du 26 janvier 2011, puis réaffirmée dans l'Acte motivé du 26 mai 2011. Depuis lors, l'opération connexe d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 pour le passage de 6 à 8 voitures a été ajoutée au périmètre de la contribution de la SGP.

Le coût de l'ensemble de ces deux opérations est estimé à 1,5 Md€, dont 120 M€ pour l'adaptation des stations existantes.

Au total, au titre d'un premier protocole de financement conclu fin 2012 entre la SGP, le STIF, la Ville de Paris, et les départements de la Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine, la SGP s'est engagée à financer 30 % de ce montant, soit 452 M€. Depuis lors, la participation de la SGP au financement du prolongement a été augmentée de 348 M€ par le protocole État-Région du 19 juillet 2013 (cf. infra). L'ajustement des clés de répartition a fait l'objet d'un avenant au protocole de financement approuvé le 29 novembre 2013 par le conseil de surveillance.

La SGP est donc désormais engagée à financer au total 800 M€ sur ces opérations : 55,22 % du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, soit 762 M€, et 30 % de l'adaptation des stations existantes, soit 38 M€.

Ces opérations ont donné lieu à plusieurs conventions de financement, pour un montant total de 363 M€ à ce stade (cf. tableau infra).

Contributions exceptionnelles au plan de mobilisation des transports

Le Premier ministre a indiqué dès le 6 mars 2013 que la moitié de la contribution de 2 Md€ demandée à la SGP concernerait le projet EOLE de prolongement du RER E au-delà de Saint-Lazare.

La destination des autres contributions a été précisée par le protocole État-Région du 19 juillet 2013 : 348 M€ sont redéployés sur le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, en substitution de la part régionale, qui sera elle-même redéployée sur d'autres projets ;

- 352 M€ sont consacrés aux schémas directeurs des RER ;
- 300 M€ sont consacrés au prolongement de la ligne 11 entre son actuel terminus à Mairie

des Lilas et Rosny-sous-Bois.

L'augmentation de la contribution de la SGP au financement du prolongement de la ligne 14 a fait l'objet d'un avenant au protocole cadre de financement adopté le 29 novembre 2013 par le conseil de surveillance de la SGP (cf. supra).

En outre, le Premier ministre a annoncé le 6 février 2016 un abondement supplémentaire de 500 M€ de la participation de la SGP au financement d'EOLE, portant donc à 1,5 Md€ la contribution de la SGP au financement de ce projet.

Le tableau suivant retrace l'ensemble des conventions déjà approuvées par le conseil de surveillance de la SGP quant au financement du prolongement de la ligne 14 et aux contributions au plan de mobilisation :

M€ CE 2012	Enveloppe	Conventions signées Part SGP
RER E à l'ouest (EOLE)	1 500	273
RER à l'ouest études PRO 2 (CS 29/11/2014)		114
RER E à l'ouest NexTEO (CS 13/11/2015)		159
Schémas Directeurs des RER	352	271
Schéma Directeur RER A (CS 29/11/2014)		78
Schéma Directeur RER A et B (CS 10/07/2015)		143
Schéma Directeur RER C et D (CS 10/07/2015)		25
Schéma Directeur RER A Cergy (CS 13 nov. 2015)		25
Prolongement L11 à Rosny (CS 29/11/2014)	300	60
Prolongement L14 à Mairie St-Ouen	800	363
Désaturation - Convention de financement n°1 (CS 23/11/2012)		58
Adaptation - Convention de financement n°1 (CS 23/11/2012)		38
Désaturation - Convention de financement n°2 (CS 30/10/2013)		267
TOTAL	2 952	967

Contribution au financement des impacts du Grand Paris Express sur les réseaux existants

L'estimation du coût des impacts du Grand Paris Express sur les réseaux existants est délicate à deux titres.

D'une part, les évolutions du réseau de transport francilien dans les prochaines décennies ne sont pas toutes imputables au Grand Paris Express, si bien que la notion même d'impact du Grand Paris Express n'est pas clairement définie. D'autre part, l'identification précise des mesures à prendre pour accompagner la mise en service du Grand Paris Express nécessite des études très approfondies.

Face à ces incertitudes, le dossier du 6 mars 2013 ménage une provision de 1,5 Md€ pour couvrir le coût de ces impacts. Il prévoit que ce coût sera supporté à hauteur de 450 M€ par la SGP et, pour le reste, par des contributions des collectivités territoriales et des opérateurs, posant un principe de

cofinancement et d'intervention de la SGP à hauteur de 30 %.

Le contrat de plan État-Région pour la période 2015-2020 précise en outre le partage du financement des adaptations des réseaux existants : sur 176 M€ de dépenses identifiées à l'occasion du contrat de plan comme devant être réalisées au cours des 6 années couvertes par le contrat, la Région en apportera 61 M€, l'État 31 M€, le bloc local et les opérateurs 31 M€, la SGP 53 M€. Ces dépenses concernent à ce stade essentiellement la ligne 15 sud.

2. Le financement de la SGP

2.1. Présentation générale

Il est important de souligner, en premier lieu, que le modèle de financement de la SGP est global et vise à couvrir l'ensemble des dépenses à sa charge. La totalité du Grand Paris Express, mais également les contributions aux autres projets financés par la SGP, font ainsi caisse commune au sein d'un dispositif de financement unique, et la réalisation de chaque opération n'est pas subordonnée au bouclage préalable d'un financement dédié.

Ce modèle global de financement repose essentiellement sur des recettes fiscales affectées dynamiques et le recours à l'emprunt. Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé par les subventions ⁽¹⁾ et les éventuels produits de cession de volumes à construire, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030. Enfin, l'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les produits de valorisation du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la SGP).

Plus précisément, les ressources de la SGP sont :

- des recettes fiscales affectées, dont trois sources sont d'ores et déjà en place (cf. infra) ; le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de la mise en service du premier tronçon ;
- des concours de l'État, à hauteur de 1 Md€, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la SGP ⁽²⁾ ;
- une participation des collectivités territoriales (Région et Départements d'Île-de-France), auxquelles l'État a demandé une contribution de 225 M€ ;
- le recours à l'emprunt ;
- les redevances dues pour l'occupation ou l'usage du domaine public de la SGP, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.

Nota : (1) Subvention de l'Etat, des collectivités territoriales ou de l'Union européenne (2) Cf. dossier de presse du 6 mars 2013 : « Si nécessaire, l'État apportera un soutien budgétaire à la Société du Grand Paris à hauteur de 1 Md€, qui pourra être engagé à compter de 2015 en fonction des besoins de financement de la société. De même, l'État demande que les collectivités locales apportent 25% de la contribution prévue dans le protocole du 26 janvier 2011, soit 0,225 Md€. »

2.2. La notion de capacité de financement

Les arbitrages du 6 mars 2013 ont été rendus sur le fondement d'une analyse de la capacité de financement du modèle financier de la SGP. Cette notion est issue des travaux du groupe de travail inter-administratif constitué pour contribuer à la préparation des décisions du 6 mars 2013.

Elle désigne le volume maximum de dépenses (exprimé aux conditions économiques de janvier 2012), permettant d'envisager un amortissement final de la dette obligataire au plus tard 40 ans après les dernières mises en service.

La définition de ce critère de soutenabilité s'efforce de concilier deux considérations opposées :

- d'une part, la durée d'amortissement des équipements concernés est en moyenne de l'ordre de 60 à 75 ans ;
- mais, d'autre part, l'évolution des marchés obligataires ne permet pas de placer des obligations de maturité supérieure à 20 ans dans des volumes significatifs, ce qui crée un besoin de refinancement qui doit être encadré.

La soutenabilité des dépenses est évaluée à l'aide d'un modèle qui confronte une chronique de dépenses et une chronique de recettes fiscales, en déduit le volume d'emprunts à mobiliser et les frais financiers correspondants. Il est présenté infra de manière plus détaillée.

2.3. Mise en œuvre opérationnelle

2.3.1. Les recettes fiscales affectées

Dispositif

Les taxes affectées sont actuellement de trois natures : une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER), une taxe spéciale d'équipement (TSE) et une fraction de la taxe sur les surfaces de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage et de stationnement (TSB).

IFER. – Cette taxe est assise sur les matériels roulants parcourant le réseau exploité par la RATP. La troisième loi de finances rectificative pour 2012 prévoit que le tarif de l'IFER est revalorisé chaque année comme le taux prévisionnel, associé au projet de loi de finances de l'année, d'évolution des prix à la consommation des ménages, hors tabac, pour la même année. Son produit est de l'ordre de 65 M€ par an.

TSE. – Le produit de cette taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti et non bâti, cotisation foncière des entreprises) est fixé à 117 M€ par an.

TSB. – Assise sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, cette taxe a été redynamisée en loi de finances rectificative pour 2010 grâce notamment à la reconfiguration du zonage, au rattrapage du barème et à son indexation sur le coût de la construction (1). La SGP est affectataire du produit de la taxe diminué d'une part régionale de 183 M€, d'une part État de 33 M€, et d'une part affectée à l'Union des entreprises et des salariés pour le logement de 133 M€. La totalité de la dynamique de la taxe bénéficie donc à la SGP.

Néanmoins, la loi de finances pour 2012 a institué une mesure transversale de plafonnement du produit des taxes affectées aux opérateurs de l'État, dont fait partie la SGP. C'est ainsi que la part de chacune de ces recettes affectée à la SGP est plafonnée chaque année en loi de finances. Depuis 2014, toutefois, le plafond de taxe sur les bureaux est supérieur au produit effectivement perçu. En revanche, la SGP a subi un manque à gagner de plusieurs millions d'euros sur l'IFER, avant le relèvement du plafond en loi de finances pour 2016.

Ce sont au total environ 500 M€ de recettes fiscales qui sont affectées à la SGP chaque année depuis 2014, comme suite à la décision du Gouvernement de restituer pleinement à la SGP la dynamique des taxes affectées pour financer le Nouveau Grand Paris⁽²⁾.

Par ailleurs, la contribution complémentaire de 500 M€ au financement du projet EOLE annoncée par le Premier ministre le 8 février 2016 devrait être adossée sur un complément de taxe sur les bureaux, à hauteur de 23 M€, par redéploiement de la fraction actuellement versée au budget général.

Nota : (1) Le tarif de l'année n est révisé en fonction de l'évolution entre le dernier ICC publié au 31 décembre n-1 et le dernier ICC publié au 31 décembre n-2. Jusqu'en 2014, le dernier indice publié au 31 décembre était celui du 2ème trimestre. En 2014 et 2015, ce fut celui du troisième trimestre. (2) En 2010, la SGP a perçu 61 M€ d'IFER, les autres taxes affectées n'étant pas encore en place. En 2011, 2012 et 2013, un prélèvement exceptionnel de 95 M€ par an a été opéré sur la part SGP de la TSB au profit de l'ANRU au titre de l'article 210 de la loi de finances pour 2011. En outre, le plafond fixé en 2013 pour la part SGP a laissé subsister au profit du budget général un reliquat de 33 M€. C'est donc depuis de 2014 que le dispositif d'affectation fonctionne à son plein régime.

Taxe sur les bureaux

Le tableau suivant retrace les produits perçus par la SGP au titre de la taxe sur les bureaux :

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Loi de finances	SO	SO	168	168	350	375	350
Budget	SO	213	168	168	350	320	350
Réalisation	SO	156,1	168	168	311,6	330,5	SO

D'une manière générale, le produit de cette taxe est particulièrement difficile à prévoir.

D'une part, en effet, l'indice du coût de la construction est particulièrement volatil. D'autre part, l'évolution des surfaces de bureaux est mal connue :

la qualité des bases de données disponibles est encore limitée à ce stade ;

les évolutions à court terme ne font pas l'objet d'un consensus, même parmi les acteurs du marché : si l'opinion sur la tendance générale est partagée, les avis divergent sur la localisation – zone centrale ou périphérie – des évolutions ;

- à long terme, des modifications radicales sont à l'œuvre – réduction de la surface par emploi, nombre d'emplois – dont les effets sur les surfaces de bureaux pourraient être importants.

D'autre part, l'évolution des surfaces de commerce, stockage et stationnement est encore peu

étudiée.

Taxe spéciale d'équipement et IFER

Le produit de la taxe spéciale d'équipement est à ce stade fixé en euros nominaux.

L'IFER, pour sa part, est relativement aisée à prévoir, son tarif étant indexé sur l'inflation et son assiette – les matériels roulants du métro et du RER – peu complexe. De fait, le plafond de la part affectée à la SGP, longtemps maintenu à 60 M€, a été relevé à 65 M€ en loi de finances pour 2016.

2.3.2. Les emprunts

Des démarches sont entreprises dans trois directions : Banque européenne d'investissement, Caisse des dépôts, préparation des émissions obligataires.

L'autorisation d'emprunter

L'article 12 de la loi de programmation des finances publiques pour 2011-2014 (loi n° 2010-1645 du 28 décembre 2010) interdit aux organismes relevant de la catégorie des administrations publiques centrales (ODAC) de contracter auprès d'un établissement de crédit un emprunt à plus d'un an ou d'émettre un titre de créance dont le terme excède cette durée.

Les ministres de l'économie et du budget sont chargés d'établir par arrêté conjoint la liste des organismes : la SGP figure dans l'arrêté du 28 septembre 2011 pris à ce titre. Le président du directoire de la SGP a donc fait part à la ministre du Budget, par courrier du 25 novembre 2011, de sa préoccupation quant à la compatibilité de ce régime avec le modèle de financement de la SGP. En réponse à ce courrier, le 2 janvier 2012, Mme Valérie Pécresse indiquait :

« Cette règle d'interdiction n'a pas vocation à s'appliquer à la SGP, au moment où celle-ci aura besoin de recourir à l'endettement.

« Je souhaite d'abord porter à votre connaissance qu'en application de la loi qui le prévoit, l'arrêté en question n'est qu'un arrêté de constatation : il ne fait que reprendre la liste des ODAC publiée par l'INSEE [...], qui est élaborée à partir de critères de comptabilité nationale. [...] Aussi, seule la loi, qui liste les quelques organismes échappant à la règle du fait de leur raison d'être, pourra exempter la SGP de l'interdiction d'emprunter qui s'applique aux ODAC. L'article 12 de la loi n° 2010-1645 de programmation des finances publiques pour les années 2011 à 2014 a ainsi prévu trois exceptions à la règle de non-endettement, pour des organismes dont la mission première les conduit à s'endetter auprès des marchés (CADES, Société des prises de participation de l'État et Caisse de la dette publique).

« Une nouvelle loi de programmation des finances publiques, ou un texte législatif équivalent, devrait être adoptée avant la fin de l'année 2012.

« Dès lors que le plan de financement de la SGP ne prévoit pas de recours à l'emprunt avant 2013 ou 2014 au plus tôt, il est préférable d'attendre ce vecteur législatif pour ajouter une exception à l'article 12.

« En effet, dans le contexte de crise économique et budgétaire qui prévaut actuellement, ajouter une exception sans motif d'urgence avéré enverrait un signal préjudiciable sur cette règle, hautement vertueuse pour la maîtrise de nos finances publiques. »

Il faut préciser qu'au regard de cette règle, la Caisse des Dépôts et la BEI ne sont pas considérés comme des établissements de crédit. C'est pourquoi la SGP peut emprunter auprès de ces institutions sans bénéficier préalablement d'une dérogation à l'article 12 de la loi de programmation pour 2011-2014.

Pour autant, le recours à des sources de financement diversifiées, en particulier auprès des marchés financiers par l'émission de titres de créance (obligations) sera indispensable à moyen terme compte tenu des volumes de financements à mobiliser. Un amendement à l'article 12 devra donc être sollicité prochainement, alors même qu'il convient d'ajouter aux prévisions d'emprunt la contribution complémentaire de 500 M€ au projet EOLE annoncée le 8 février 2016 par le Premier ministre.

Par ailleurs, le recours à l'emprunt est soumis à l'approbation du conseil de surveillance de la SGP au-dessus d'un seuil qui sera défini fin 2016 en vue de l'approbation du budget 2017, première année au cours de laquelle la SGP devrait être amenée à s'endetter. Les délibérations correspondantes seront en outre transmises pour approbation aux ministres de tutelle et du budget, le silence des tutelles valant approbation dans le délai d'un mois après la transmission.

La Banque européenne d'investissement (BEI)

La BEI offre des conditions de financement attractives en termes de durée et de taux. Ses capacités d'intervention sont importantes, grâce notamment à l'augmentation récente de son capital.

À l'issue d'une instruction approfondie conduite entre mars et octobre 2014, le conseil d'administration de la Banque a donné le 16 décembre 2014 son accord pour un prêt de 1 Md€ destiné à financer la ligne 15 Sud, sous réserve d'obtenir une garantie explicite de l'État. Les principales caractéristiques de cet emprunt ont été soumises à l'approbation du conseil de surveillance le 10 juillet 2015.

L'article 106 de la loi de finances rectificative pour 2015 autorise le ministre de l'économie à accorder la garantie de l'État à la BEI pour les emprunts souscrits par la SGP en vue de la réalisation du Grand Paris Express ainsi que du financement de ses contributions au plan de mobilisation des transports.

Une convention entre la BEI et le ministre des finances a été signée à ce titre. La SGP a également conclu avec ce ministre la convention prévue par l'article 106 de la loi de finances pour régir les obligations de transmission d'information par la SGP à ses tutelles au titre de cette garantie.

Le contrat a été signé le 11 avril 2016 à Luxembourg en présence du Premier ministre.

La Caisse des Dépôts et Consignations (fonds d'épargne de la CDC)

Le 20 novembre 2012, le Président de la République a annoncé au congrès des maires de France que le fonds d'épargne interviendrait, sur la période 2013-2017, à hauteur de 20 Md€ pour financer des investissements de très long terme. Les conditions de ces financements sont attractives : durées longues et taux de Livret A + 100 points de base.

Toutefois, par un courrier du 21 mars 2013 adressé au directeur général de la CDC, le ministre de l'économie a limité le bénéfice de ces financements aux projets portés par des collectivités locales. La SGP, établissement public de l'État, en était donc exclue.

Néanmoins, une nouvelle convention entre l'État et la CDC relative au Grand Paris, signée en mars 2014, permet à la CDC d'accorder des prêts à la SGP pour autant que la SGP obtienne la garantie de l'État en loi de finances sur ces emprunts.

Dans ce contexte, la SGP et la CDC ont signé le 12 décembre 2014 un protocole d'accord affirmant la volonté des deux parties à conclure des contrats de prêts entre 2014 et 2017, pour un volume pouvant atteindre 4 Md€. Parallèlement, l'article 113 de la loi de finances rectificative pour 2014 autorise le ministre de l'économie à accorder la garantie de l'État au fonds d'épargne pour les prêts consentis à la SGP en vue de la réalisation du Grand Paris Express ainsi que du financement de ses contributions au plan de mobilisation. Une convention entre la SGP et l'État relative aux obligations de transmission d'information par la SGP à ses tutelles au titre de cette garantie a été signée le 30 juillet 2015 et l'emprunt auprès du fonds d'épargne le 31 juillet 2015.

Le conseil de surveillance de la SGP avait préalablement approuvé, le 21 avril 2015, les principales caractéristiques de l'offre de la Caisse des Dépôts.

Les émissions obligataires

Pour faire appel public à l'épargne, la SGP devra faire l'objet d'une notation par une agence. Compte tenu de l'issue favorable des discussions avec la BEI et la CDC, cet appel public à l'épargne interviendra dans un deuxième temps. Pour autant, il n'est pas inutile pour la SGP d'être en mesure d'émettre des obligations – ou des billets de trésorerie – plus tôt pour diversifier ses sources de financement.

Une première campagne de notation sera organisée en 2016. Elle visera à obtenir une notation de court terme afin d'émettre des billets de trésorerie dès 2017, si nécessaire.

2.3.3. Les subventions européennes

Initialement marginal par rapport aux objectifs des règlements européens, concentrés sur les réseaux transeuropéens de transport, le Grand Paris Express s'est en revanche trouvé pleinement concerné par la notion de « nœud du réseau de transport transeuropéen » développée dans les règlements les plus récents du mécanisme d'interconnexion européen.

C'est ainsi qu'une subvention de 31 M€ a été attribuée en 2015 à la SGP pour la réalisation des avant-projets des lignes 14 sud, 17 et 18, qui desservent les aéroports et plusieurs gares internationales d'Île-de-France. Cette subvention représente 50% du coût prévisionnel des études engagées pour la réalisation des avant-projets. La SGP a reçu 3,9 M€ dès 2015 et un nouveau versement de 6,1 M€ au premier trimestre 2016.

2.3.4. Les subventions du Programme d'investissements d'avenir (PIA)

La SGP a sollicité en septembre 2015 des subventions du Programme d'investissements d'avenir au

titre de quatre actions. Après instruction par la Caisse des Dépôts, opérateur du Programme, le Commissaire général à l'investissement a notifié par courrier du 21 décembre 2015 l'attribution d'une participation du PIA au projet à hauteur de 4,4 M€ répartis comme suit (en €) :

Nom de l'action	Assiette éligible (en € courants)	Montant de subvention d'investissement	Taux de l'aide en %
La Fabrique du Métro	1 891 331	300 000	15,86%
Les <i>data centers</i>	7 139 881	2 500 000	35,01%
La gestion des déblais	6 466 000	1 290 000	19,95%
La géothermie et la récupération de l'énergie fatale	935 000	325 000	34,76%
Total	16 432 212	4 415 000	-

2.3.5. Les redevances

L'occupation du Réseau de Transport Public du Grand Paris, ainsi que des lignes supplémentaires dont la SGP assure la maîtrise d'ouvrage (ligne 15 Est), donnera lieu à la perception d'une redevance. Cette redevance sera acquittée par l'exploitant du métro, donc *in fine* supportée par le STIF.

Un décret en Conseil d'État devra en préciser les modalités.

Néanmoins, un accord politique exprimé dans le protocole État-Région du 26 janvier 2011 et réaffirmé dans l'Acte motivé du 26 mai 2011 plafonne à 0,8 % du coût de l'infrastructure, soit 150 à 200 M€ selon l'assiette retenue. Significative, cette ressource demeure modeste au regard des enjeux globaux du financement du projet.

2.3.6. La valorisation du domaine

Plusieurs actions de valorisation du domaine de la SGP sont en cours, en particulier :

- l'attribution de droits à construire en surplomb des gares ;
- la promotion d'un modèle de métro « le plus numérique du monde » ;
- l'étude en cours de l'offre de services dans les gares du Grand Paris.

Ces actions sont conduites dans l'objectif principal de maximiser l'impact de l'investissement de transport sur l'aménagement du territoire francilien. Elles devront assurer leur équilibre financier et, si possible, dégager des recettes supplémentaires. Ces recettes ne sont cependant pas évaluées globalement à ce stade, et ne doivent pas être intégrées au modèle de financement tant qu'elles ne sont pas plus certaines.

2.4. Simulation financière

2.4.1. Principe général

La SGP a développé un modèle de simulation financière dont l'objectif principal est d'évaluer la soutenabilité à long terme des dépenses de la SGP. Il s'agit donc de confronter la chronique de dépenses à réaliser pour la mise en service du réseau (et pour les contributions aux autres projets de transport prévues par le Gouvernement) à la chronique de recettes attendues sur la même période, d'en déduire le volume d'emprunts à contracter pour combler l'écart entre les deux chroniques, de calculer les coûts de portage correspondants et finalement de mettre en évidence le calendrier de remboursement de la dette.

La vocation de ce modèle est de mettre en évidence les équilibres à long terme du financement du projet. Il repose sur de nombreuses hypothèses, non seulement sur les coûts du projet mais aussi sur l'évolution des recettes affectées à long terme et sur les taux d'intérêt, par exemple. Ainsi, ce modèle ne constitue en aucune manière une prévision budgétaire ni un outil de gestion opérationnelle de la dette de la SGP, ni a fortiori de sa trésorerie.

2.4.2. Dépenses

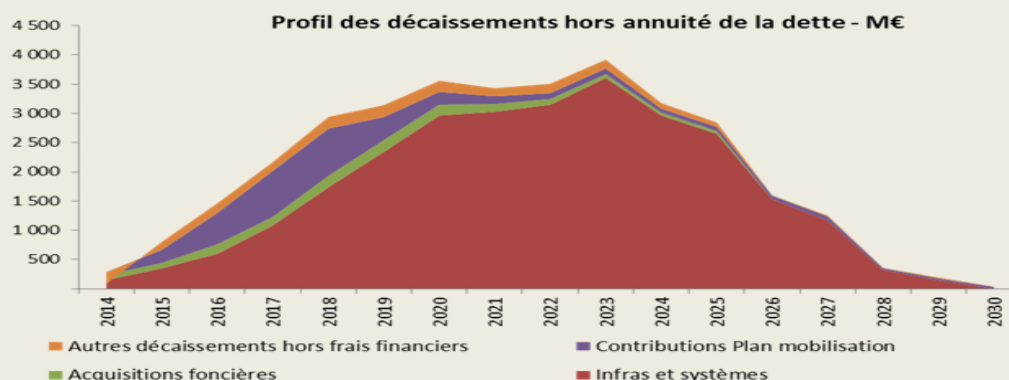
Les dépenses à la charge de la SGP entre 2010 et 2030 sont estimées à 28,1 Md€ (cf. supra) aux conditions économiques de janvier 2012. La première étape de la modélisation consiste à répartir ces dépenses en une chronique cohérente avec les objectifs de mise en service des lignes et à leur appliquer des hypothèses d'inflation, puisque ce sont bien des euros courants qu'il y aura lieu de financer.

Il faut noter que le coût des matériels roulants, estimé au total à environ 2 Md€, n'est pas pris en compte dans le modèle financier de la SGP car la loi prévoit leur remboursement par le STIF.

Au-delà de la période de construction, les dépenses non financières sont limitées, dans le modèle, à des frais de structure (équipe résiduelle de gestion de la dette). En revanche, les éventuelles dépenses d'exploitation à la charge de la SGP ne sont pas prises en compte : elles sont réputées au moins couvertes par les produits de cette exploitation (redevances, loyers...).

Nota : C'est aussi la raison pour laquelle la subvention de 4 M€ du PIA n'est pas prise en compte à ce stade. En effet, bien que significative par rapport au coût des projets qu'elle contribue à financer, elle concerne pour l'essentiel des activités de valorisation dont les plans d'affaires sont encore à l'étude

Le graphique suivant représente ces chroniques, qui sont indicatives :



2.4.3. Ressources

Recettes fiscales affectées

La modélisation de la taxe spéciale d'équipement est aisée : le produit en est fixé à 117 M€.

S'agissant de l'IFER, une indexation est modélisée, conformément au régime de cette taxe. En outre, une IFER complémentaire de l'ordre de 20 M€ (valeur 2012) est supposée levée sur les matériels roulants mis en service sur le Grand Paris Express lui-même.

Le point le plus sensible est la modélisation des évolutions de la taxe sur les bureaux. C'est également le plus complexe puisque la taxe dépend à la fois de l'évolution du coût de la construction et de celle des surfaces (à usage de bureaux principalement, mais également de commerce, de stockage et de stationnement). Dans le modèle, l'indice du coût de la construction est supposé augmenter de 2 à 2,5 % par an à moyen-terme, pour rejoindre à long terme un rythme de progression de l'ordre de 2 % par an. En outre, une part complémentaire fixe de 23 M€ par an de taxe sur les bureaux est ajoutée pour financer la contribution supplémentaire de 500 M€ au financement d'EOLE annoncée par le Premier ministre en février 2016. La part de taxe affectée à la SGP dépasse ainsi 500 M€ en 2023, 1 Md€ en 2037, 1,5 Md€ en 2047, ...

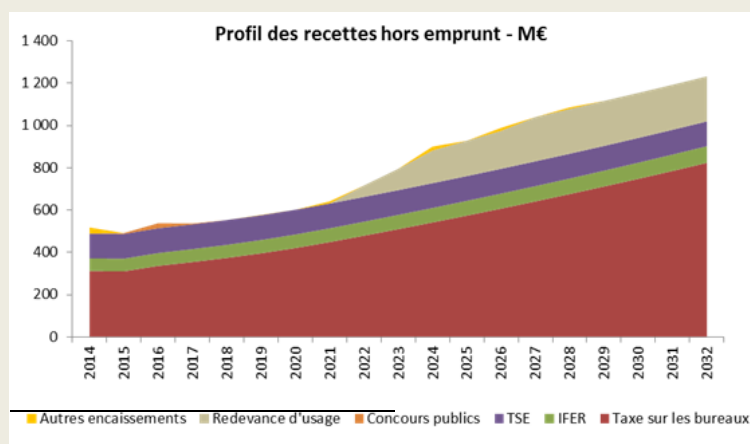
Autres recettes

La redevance d'usage des infrastructures est plafonnée à 0,8 % du coût de l'infrastructure, conformément au protocole État-Région du 26 janvier 2011 et à l'Acte motivé du 26 mai 2011. En régime de croisière, elle s'élève à environ 210 M€ par an.

Les autres recettes, ponctuelles (cession de droits à construire) ou récurrentes (loyers des commerces...) ne sont pas prises en compte. Elles sont en effet insuffisamment connues pour être modélisées, de même que les dépenses correspondantes¹. Réciproquement, les dépenses liées à ces activités ne sont pas prises en compte (cf. supra).

Une subvention européenne de 31 M€ est par ailleurs prise en compte.

Le graphique suivant montre l'évolution des recettes jusqu'en 2032 :



Le graphique suivant met en évidence la formation du besoin d'emprunt lié aux dépenses opérationnelles (c'est-à-dire hors annuités de la dette) :



Emprunts

Trois types d'emprunts sont modélisés :

- des emprunts amortissables sur 40 ans, assortis d'un différé de paiement de 5 ans, représentatifs des emprunts auprès du fonds d'épargne à Livret A + 100 pdb (ou 75 pdb selon les cas) ;
- des emprunts amortissables sur 40 ans, assortis d'un différé de paiement de 4 ans, représentatifs des emprunts auprès de la Banque européenne d'investissement ;
- des emprunts obligataires, d'une maturité de 13 à 20 ans, correspondant à l'offre longue maximale actuellement disponible pour de forts volumes sur les marchés financiers².

La modélisation des taux repose sur l'utilisation des courbes de taux actuelles et des hypothèses d'évolution à la hausse au cours des années à venir, compte tenu du niveau historiquement bas observé ces derniers mois.

Dans le scénario indicatif simulé ici, la BEI et la CDC sont supposées financer chacune 4,4 Md€ chacune.

Dans ces conditions, le taux moyen de long terme du modèle, calculé comme la somme des intérêts divisée par la somme des capitaux restant dus sur la durée d'amortissement des emprunts, ressort à 5,2 %. Ce taux peut paraître élevé au regard des conditions de marché actuelles, mais est raisonnablement prudent compte tenu des évolutions prévisibles de ces conditions à moyen et long terme, selon les conseils de la SGP.

Résultats

Les paramètres les plus influents du modèle sont au nombre de trois :

- le volume des dépenses non financières à réaliser, qu'il s'agisse de construire le Grand Paris Express ou de subventionner d'autres projets ;
- l'évolution à long terme de la taxe sur les bureaux ;
- les taux d'intérêt.

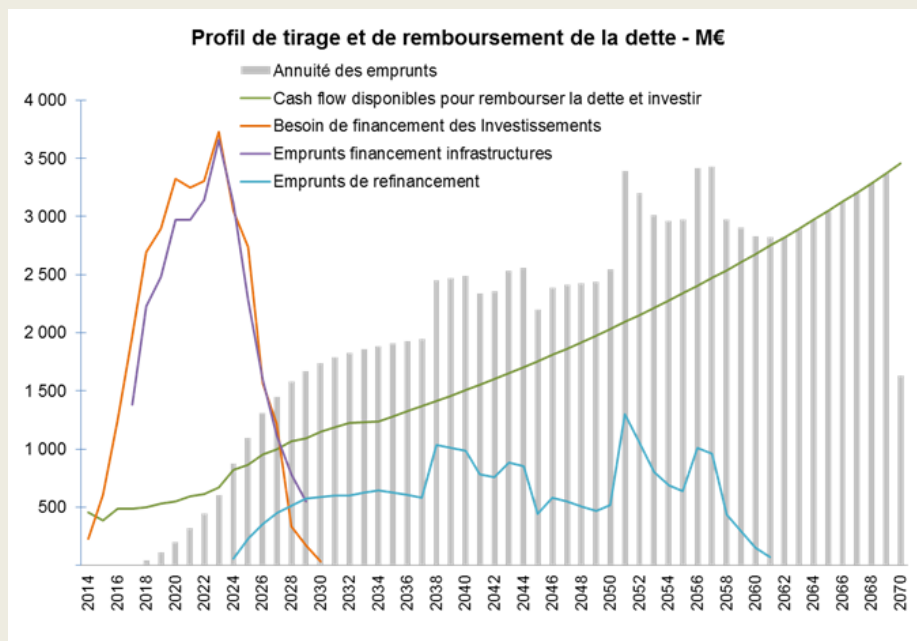
D'autres paramètres ont un impact de second ordre sur l'équilibre du modèle, par exemple l'inflation ou le calendrier de réalisation.

Le tableau suivant synthétise les résultats du modèle sous cet ensemble d'hypothèses :

<i>Date de fin de remboursement</i>	<i>2070</i>
<i>Encours de dette maximal</i>	<i>31 597 M€</i>
<i>Année encours de dette maximal</i>	<i>2043</i>
<i>Pic financement hors matériel roulant</i>	<i>3 660 M€</i>
<i>Année pic financement</i>	<i>2023</i>

Le graphique suivant représente les flux recettes et leur adéquation avec dépenses, opérationnelles dans un premier temps, puis exclusivement financières.

² Des obligations de maturité plus importante sont parfois ponctuellement émises mais correspondent à des opportunités spécifiques et ne constituent pas un marché profond.



Ce schéma fait apparaître :

- les emprunts de financement des investissements (et des contributions aux autres projets du Nouveau Grand Paris), sous la forme de la courbe violette dont le premier point s'établit en 2017, première année au cours de laquelle la SGP recourra à l'emprunt ; cette courbe connaît un pic en 2023, qui correspond également au pic de dépenses annuelles, lié à la concomitance des travaux sur plusieurs lignes ;
- à partir de 2025, les emprunts de refinancement, c'est-à-dire les emprunts réalisés pour couvrir le remboursement des annuités des emprunts contractés précédemment, sous la forme de la courbe bleu clair ; entre 2025 et 2062, en effet, les recettes récurrentes annuelles³, représentées par la courbe verte, ne couvrent pas le remboursement de la dette et des frais financiers, représentés par les barres grises ; à partir de 2062, en revanche, les recettes deviennent suffisantes pour acquitter les annuités d'emprunt et il n'est plus nécessaire de réemprunter.

En 2070, les recettes sont supérieures au capital restant dû, si bien que la dette s'éteint fin 2070. Le scénario de référence actuel est donc soutenable selon le critère d'amortissement final au plus tard 40 ans après les dernières mises en service, malgré une hypothèse de taux d'intérêt prudente mais également grâce à une dynamique puissante de la taxe sur les bureaux.

Question 2.2: Les incidences de la tarification

Quelle est la sensibilité de l'évolution de la tarification sur les trafics et sur la rentabilité socio-économique ?

Réponse de la SGP :

La sensibilité des prévisions de trafic à la tarification n'a pas été formellement établie, les modèles de trafics utilisés se basant sur la tarification actuelle, à défaut de pouvoir connaître ce que sera la

³ Recettes fiscales affectées augmentées de la redevance.

Enquête publique préalable au projet de DUP de la Ligne 17 Nord du Grand Paris Express et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées

tarification à l'horizon de mise en service du projet. La tarification des transports en commun d'Ile-de-France, à laquelle seront soumis les usagers du Grand Paris Express ne relève pas de la compétence de la Société du Grand Paris mais de celle du STIF, et dépendra des arbitrages politiques qui s'opéreront.

Les modèles utilisés ne permettent pas d'apprécier l'incidence de modifications de la tarification sur les trafics et donc sur la rentabilité socio-économique. On peut cependant penser que si la tarification a une incidence sur l'équilibre financier du STIF et des opérateurs de transport en commun qui seront désignés le moment venu, le bilan socio-économique ne devrait pas en être significativement affecté.

7.8.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

La commission a apprécié le détail des moyens de financement assis sur des recettes récurrentes et sur l'emprunt garanti par l'Etat, ce qui devrait permettre à la SGP d'accéder à des produits financiers les moins onéreux bénéficiant de la conjoncture actuelle en matière d'emprunts.

Quant à la tarification qui n'est pas de la compétence de la SGP, il reste une inconnue qu'il faudra lever dès que possible.

7.8.3 Sujet 3 L'évaluation socio-économique

7.8.3.1 L'expression du public

Plusieurs observations, notamment celles conduisant à un avis défavorable sur le projet, estiment le coût très élevé par rapport au trafic attendu, ce qui conduit à une rentabilité socio-économique insuffisante.

Certains préconisent un mode de transport moins lourd et moins coûteux mieux adapté au niveau de trafic escompté.

Compte tenu des limitations budgétaires, des opposants au projet justifient leur position par la priorité à donner à d'autres investissements en matière de transports (projets moins coûteux pour des dessertes locales ; amélioration, modernisation et fiabilisation de l'exploitation des transports existants (cf Thème 12).

Par ailleurs, une partie du public considère que la desserte du Mesnil-Amelot n'est pas d'utilité publique.

RE 362 FNE

Les seules zones d'habitations desservies par la ligne 17 seraient un quartier de Blanc- Mesnil et le Mesnil-Amelot, village d'environ 900 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport. Son utilisation par les habitants du territoire traversé sera donc très faible. Quand on connaît l'énormité des coûts des transports collectifs, installer un métro lourd uniquement pour relier des pôles économiques ou satisfaire des déplacements vers et depuis les aéroports est un non sens économique.

RE 24 M.CHARREYRE, Ingénieur RE 156 Mme PINHEIRO RE 451 Mme DESCHAMPS

La gare du Mesnil Amelot est inutile et n'est pas d'utilité publique. En effet, il faut rappeler que le Mesnil Amelot n'est qu'un village d'environ 800 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport. De plus l'hypothèse que des milliers de

personnes viennent des villes alentour comme Dammarville en Goele ou Mitry est à exclure étant donné que ces villes sont déjà reliées efficacement et directement à Paris via le RER B et la ligne K. De plus, croire que des personnes vont prendre leur voiture pour faire une station de métro pour se rendre à Roissy est absurde. Dans des zones aussi peu denses des bus desservant toutes les villes et tous villages seraient une meilleure alternative pour rejoindre l'aéroport.

7.8.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Evaluation socio-économique conclusion CGI

La ligne 17 Nord est caractérisée par le nombre et l'importance de certains grands équipements, existants ou potentiels, qu'elle desservirait : l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, son terminal T2 et son futur terminal T4, le parc des expositions de Villepinte, la zone d'aménagement du triangle de Gonesse dans laquelle est prévue le très grand projet d'EuropaCity. Bien qu'ils soient de moindre importance, l'aménagement de l'aéroport du Bourget, le réaménagement de la zone Paris Nord 2, de celle du circuit Carole, ainsi que celle de l'ancienne usine PSA, ne sont pas à négliger.

Si on laisse de côté les grands équipements, on peut considérer que les prévisions de trafic sont vraisemblablement conservatrices. Il n'est pas exclu, non plus, que les pointes de trafic soient à l'avenir, plus accentuées que ce qui est actuellement prévu.

Les perspectives de trafic liées au développement des grands équipements sont un peu plus aléatoires : si le développement de Roissy CDG, dont le trafic actuel de 65 millions de passagers pourrait atteindre 100 millions de passagers en 2030, 140 à 150 millions en 2070, semble probable pour la perspective 2030, possible pour la perspective 2070, si une certaine extension du centre d'expositions de Villepinte est vraisemblable, la construction d'EuropaCity est encore incertaine, comme est encore incertaine la construction de la liaison CDG express. A cet égard, il faut noter que la ligne 17 Nord fournit un complément significatif à la desserte ferroviaire de Roissy CDG, et pourrait même, si, pour quelque raison que ce soit, CDG express n'était pas construit, fournir un substitut à cette liaison moyennant certains aménagements.

Telle que calculée par la SGP, le VAN classique, limitée aux impacts du projet sur les transports, est négative. Il n'est pas exclu cependant, compte tenu de ces sous-estimations de trafic, et si les trois principaux équipements se développent comme anticipé, qu'elle ne soit que faiblement négative, voire même positive, à condition toutefois que les coûts de construction et d'exploitation aient été correctement estimés, et que leur maîtrise en soit assurée.

Il est toutefois nécessaire de mentionner le rôle particulier joué par EuropaCity : le développement de ce grand centre est totalement dépendant de la réalisation de la ligne 17 Nord. Mais la rentabilité « classique » de celle-ci est elle-même totalement dépendante de la réalisation d'EuropaCity : si ce centre n'était pas construit, la valeur actuelle « classique » du projet serait réduite de 350M€ et redeviendrait sans doute négative.

Cela étant, même si les conditions de calcul de la valeur actuelle nette élargie avec la prise en compte des bénéfices économiques non conventionnels sont un peu incertaines, les potentialités de développement de la zone desservie sont extrêmement importantes, comme est important le développement de l'aéroport Roissy CDG. L'intérêt, en matière d'aménagement de la région Ile-de-France, de cette liaison nouvelle n'est pas contestable et,

à ce seul titre, en justifierait sans doute la construction. Notons enfin que ce projet pourrait contribuer à l'accès à l'emploi de populations défavorisées.

7.8.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

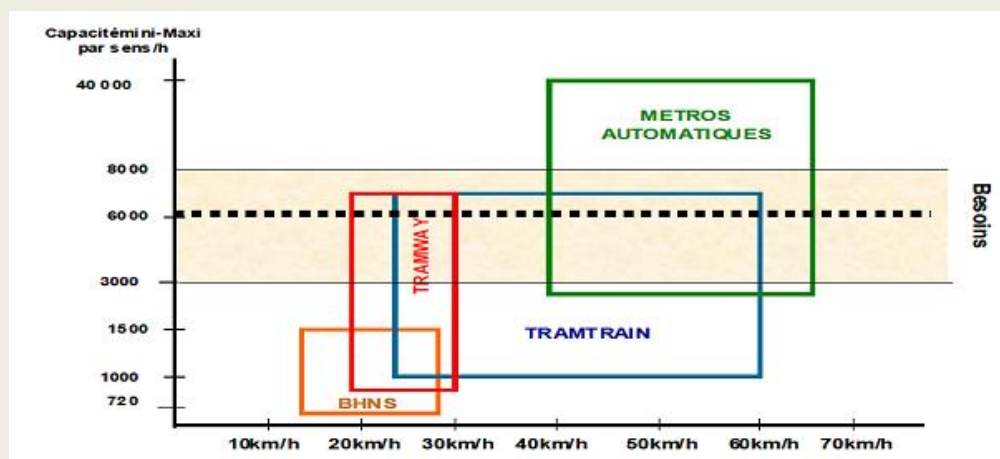
Question 3.1 : Le rapport coût/efficacité suivant les modes de transport

La SGP pourrait-elle rappeler les domaines de pertinence des modes de transport en fonction de leur capacité, leur coût par rapport au service rendu notamment en voyages x km/an ?

Réponse de la SGP :

Les domaines de pertinence des modes de transport sont les suivants, comme l'a indiqué le « Rapport de la mission sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express » du 10 décembre 2012 rédigé par Monsieur Pascal Auzannet à la demande du gouvernement :

« Le graphique ci-après présente la pertinence des modes par rapport à leurs capacités et vitesses.



Les liaisons de proximité sont assurées par des autobus et des tramways. Les interstations sont généralement faibles ce qui réduit la vitesse commerciale. Les autobus peuvent circuler sur des sites propres ce qui permet d'accroître la vitesse à condition de bénéficier de priorité aux feux. La vitesse commerciale de ces 2 modes est comprise entre 16 et 30 km/h.

La mise en service d'un tramway, par rapport à un site propre d'autobus, ne permettrait pas de gagner en vitesse mais en capacité : entre 3 000 et 7 000 voyageurs à l'heure de pointe par sens, selon le type de matériel.

Un tram train a deux créneaux de pertinence : dans les zones urbaines denses, il circule avec les critères d'un tramway (vitesse faible et arrêts fréquents sur voies dédiées) et en zone non urbaine il assure une circulation sur des voies ferrées existantes du RFN privilégiant la vitesse au détriment du nombre des arrêts. Il est particulièrement adapté pour un urbanisme polycentrique.

Sa capacité horaire par sens est similaire à celle d'un tramway.

Compte tenu de sa double pertinence, la construction d'une ligne de tram train peut être envisagée soit comme une desserte de cabotage de type tramway, soit comme une desserte interurbaine avec peu d'arrêt, ce qui la rapproche des fonctionnalités du Métro Grand Paris Express.

Un métro automatique suppose la construction d'une infrastructure spécifique. Les matériels roulants de ce type sont nombreux et autorisent des capacités horaires très variables qui dépendent des aménagements des rames et de l'intervalle en exploitation. La vitesse maximale est élevée (80 à 120 km/h) et la vitesse commerciale dépend du nombre de gares. La capacité horaire par sens est très large : de 3 000 à 44 000 voyageurs par sens.

Les automatismes permettent une adaptation fine de l'offre à la demande. Ces caractéristiques confèrent à ce mode de transport une grande souplesse d'exploitation. »

Le coût par rapport au service rendu dépend de la fréquentation et de la longueur de la ligne. C'est l'exercice d'évaluation socio-économique des projets, qui doit être conforme à l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport, qui permet de comparer leurs performances socio-économique respectives.

Les conclusions des études quantitatives effectuées par la Société du Grand Paris et validées par des experts indépendants ont mis en évidence que la rentabilité socio-économique de la L17 s'inscrivait dans une fourchette assez large, compte tenu de la difficulté à estimer avec une grande robustesse l'impact d'un tronçon particulier sur l'emploi local ; cependant les estimations montrent bien, comme cela a été indiqué dans la pièce H de l'enquête publique, qu'une partie très significative de la croissance additionnelle de la région, laquelle est évaluée à 115 000 emplois minimum pour l'ensemble de la région, se situera dans la zone géographique concernée par la ligne 17.

Dans l'évaluation socio-économique, on a présenté ainsi la fourchette d'estimations :

- la partie basse de la fourchette a consisté à valoriser la création d'emplois associée au projet en considérant qu'elle constituait une part des emplois créés à l'échelle régionale par le Grand Paris Express, cette part étant déterminée en rapportant l'amélioration de l'accessibilité associée à la ligne 17 Nord à l'amélioration de l'accessibilité associée au Grand Paris Express dans son ensemble.
- la partie haute de la fourchette provient des résultats des modèles de localisation des emplois et de la population, et donne des chiffres beaucoup plus élevés pour l'appréciation de la valeur créée par l'infrastructure. Elle montre que la réalisation du Grand Paris Express peut contribuer à la création de 67 000 emplois supplémentaires dans la zone concernée par la L17 par rapport à ce qui se passerait si on ne faisait pas le Grand Paris Express.

Les bénéfices socio-économiques de la ligne L17 sont compris entre 3 milliards d'euros et plus de 10 milliards d'euros pour un coût de 2,2 milliards d'euros.

Ces éléments sont développés au chapitre H7.3 page 74 de la pièce H du dossier.

7.8.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Il est entendu que l'évaluation socio-économique d'un projet n'est pas chose facile compte tenu de l'environnement général en la matière. La commission a noté que les prévisions de fréquentation pour le calcul économique ont été volontairement sous-estimées. Cependant,

il serait souhaitable d'établir des prévisions de fréquentation au-delà de 2030 (cf Thème 5), et de mettre en cohérence les gains économiques correspondants sur cette période.

Pour la commission, la prévision de création de 67 000 emplois rien que sur la zone directement concernée par la ligne 17 Nord est convaincante. Quant au bénéfice socio-économique de la ligne 17 Nord, estimé entre 3 et 10 milliards d'euros pour un coût d'investissement de 2,2 milliards d'euros, il apparaît à la commission que de tels écarts mériteraient d'être explicités en fonction des scénarios de développement des activités économiques du territoire d'incidence du projet et des facteurs d'incertitude.

Ce dernier point est important pour permettre la comparaison entre l'évaluation socio-économique ex ante et le bilan ex post après la mise en service de la ligne 17 Nord ; ce qui ajoute une raison supplémentaire à la nécessité de définir le territoire d'incidence du projet (cf Thèmes 4 et 5).

S'agissant de la desserte du Mesnil-Amelot à partir de l'aéroport de Roissy CDG, dont le coût d'investissement est évalué à 182 M€ (cf sujet 1 du présent thème), la rentabilité socio-économique ne s'apprécie pas uniquement en fonction de la seule desserte de ce village, mais aussi en prenant en compte son effet sur l'aménagement du territoire (il permet la restructuration et la réduction de la saturation routière au niveau de la plate forme aéroportuaire, et il crée une nouvelle desserte en transports en commun du Nord-ouest de la Seine-et-Marne, du Nord-est du Val-d'Oise, et du Sud de la Picardie, en donnant l'accès au réseau du Grand Paris). Rappelons à ce sujet les éléments de l'avis motivé proposant de retenir cette extension au Mesnil-Amelot : « La proposition de création d'une gare au Mesnil-Amelot s'inscrit dans une double logique d'accessibilité régionale et de développement territorial. Pour la partie nord de la Seine-et-Marne, mais aussi les départements du Val-d'Oise et de l'Oise, une gare au Mesnil-Amelot permettrait de faciliter l'accès à la plate-forme de Roissy et, au-delà, à l'ensemble des territoires desservis par le réseau de métro du Grand Paris ; cet objectif est cependant conditionné à la mise en œuvre de dispositifs favorisant l'intermodalité entre le réseau routier et le métro automatique. En complément, la création de liaisons directes avec les grands pôles régionaux d'enseignement, d'emploi, de commerce ou de loisirs offrirait par ailleurs des perspectives économiques nouvelles aux territoires situés à l'est de l'aéroport .

Une gare au Mesnil-Amelot, conçue en lien avec un parc relais correctement dimensionné et des mesures favorisant le rabattement en voiture particulière, y compris depuis le réseau routier magistral, pourrait constituer une incitation forte au report route/transports en commun. Localement, l'ensemble gare/parc relais contribuerait à la désaturation des voiries internes et de contournement de la plate-forme aéroportuaire.

La gare « Le Mesnil-Amelot » permettrait de désenclaver une région voisine de la plate-forme aéroportuaire, mais qui ne bénéficie pas pleinement de ses équipements et de ses bassins d'emplois, faute de transports adaptés. La gare pourrait ainsi constituer une porte d'entrée pour le développement en Seine-et-Marne du « Grand Roissy », dans les cantons de Dammarville-en-Goële, Mitry-Mory ou Claye-Souilly ».

Bien entendu, le résultat d'une rentabilité socio-économique suffisante de la desserte du Mesnil-Amelot ne sera atteint que si les dispositifs d'intermodalité annoncés associés à cette desserte sont assurés.

7.8.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème

La commission d'enquête prend acte des informations précisées par la SGP en réponse aux questions posées sur les coûts, le financement et l'évaluation socio-économique, avec la volonté de démontrer que la « construction économique » de l'ensemble du GPE intègre l'ensemble des éléments financiers qui devraient permettre d'atteindre l'objectif.

De façon plus détaillée, la commission d'enquête tire les conclusions suivantes.

Sur les coûts

Les réponses apportées par la SGP sur ce sujet apportent un éclairage global du coût de l'opération. Les expériences de travaux de cette importance sont très utiles. Malgré tout, l'histoire récente en ce domaine montre que peu de projets de cette importance ont vu leurs prévisions respectées.

Sur le financement

Les ressources sont de différentes natures et se décomposent ainsi :

- les recettes fiscales et taxes ;
- les fonds de garantie ;
- les subventions diverses Etat, Région, Europe ;
- les emprunts ;
- les émissions obligataires.

La commission comprend l'intérêt de voir ce projet confié à un Etablissement Public Industriel et Commercial créé par l'Etat qui pourra instaurer la confiance aux partenaires financiers qui sauront que l'Etat reste au final le garant.

Sur l'évaluation socio-économique

La commission reconnaît qu'il est difficile d'apprécier globalement l'intérêt socio-économique du projet .

Le doute sur la rentabilité socio économique du projet a conduit une partie du public à justifier sa préférence pour d'autres projets moins coûteux ou l'amélioration du système actuel mérite attention.

Compte tenu de l'importance des écarts potentiels de l'évaluation des avantages économiques du projet, la commission demande que cette évaluation socio-économique soit explicitée en précisant les scénarios extrêmes correspondants .

7.9 Thème 8 : Réalisation des travaux

Ce thème concerne la réalisation des principaux ouvrages (tunnel, gares, ouvrages annexes...) et leurs problèmes connexes (déplacement des réseaux, déblais...), les nuisances engendrées par le chantier et les mesures d'accompagnement à prendre avant et pendant les travaux.

Ce thème apparaît dans 19 observations sur un total de 664, et 12 d'entre elles traitent des problèmes posés par les déblais, leurs volumes, leur dépôt, leur traitement, et leur évacuation.

Les observations du public et les questions de la commission d'enquête concernent les sujets suivants :

- Sujet 1 : Les travaux ;
- Sujet 2 : Les déblais ;
- Sujet 3 : Les nuisances en phase travaux.

7.9.1 Sujet 1: Les travaux

7.9.1.1 L'expression du public

Les travaux comprennent les travaux préparatoires et ceux de la ligne : tunnel, gares, viaduc, ouvrages annexes.

Le public s'exprimé sur les dispositions à prendre en matière de concertation et de consultation préalables.

Le Mesnil-Amelot/1/Mme Ferté-Buffault/exploitante au Mesnil-Amelot

Demande une concertation avec les concessionnaires des réseaux EDF, Gaz, Electricité, téléphone, etc... ;

RE 481 Département de la Seine-Saint-Denis

S'agissant de la prise en compte, dans les pièces de l'enquête publique, des contraintes relatives au réseau d'assainissement départemental et au réseau SIAAP géré par le Département, il convient de rappeler que la présence d'ouvrages d'assainissement dans l'emprise du projet peut occasionner des contraintes considérables en termes de travaux et de délais.

Il est donc souhaitable d'intégrer le réseau d'assainissement au plus tôt lors des études de la Ligne 17.

Le département n'acceptera pas de réduction définitive de la capacité des collecteurs.

Le risque d'inondation est plus important sur la période dite estivale au sens hydraulique avec les phénomènes pluvieux courts et intenses. Sur cette période (1er mars-30 septembre), la réduction de la capacité des collecteurs même temporaire n'est pas envisageable. Sur la période dite hivernale (1er octobre-30 avril), toute réduction de la capacité du réseau devra faire l'objet de tests hydrauliques afin de vérifier que la configuration travaux n'augmente pas le risque d'inondation. Ces éléments doivent être pris en compte dans le phasage des travaux de manière générale.

L'identification en amont des conflits potentiels, entre le projet de transport et le réseau d'assainissement permettra de réaliser les études nécessaires aux différents dévoiements, adaptations ou réhabilitations des collecteurs d'assainissement.

7.9.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Les deux observations concernent les réseaux.

Dans le dossier D p 84, nous trouvons des éléments qui traitent du sujet.

Dès le stade des études préliminaires qui ont servi de support à l'étude d'impact, le recensement des réseaux existants sensibles a été pris en compte de façon à ce qu'ils soient bien intégrés dans la conception du projet.

Les réseaux structurants ont ainsi fait l'objet d'un recensement bibliographique en partenariat avec les différents concessionnaires ou exploitants concernés (RATP, SNCF, ADP, RTE, ERDF, GRTgaz, GrDF, TRAPIL, etc.), dans le but de fiabiliser, dès les premiers tracés, le profil en long et en plan du projet pour les parties souterraines, ou la disposition des appuis du viaduc pour les parties aériennes, afin d'interférer le moins possible avec ces grands réseaux et ces infrastructures enterrées ou en surface.

Lors de la réalisation du métro, les ouvrages existants (bâtis, réseaux, infrastructures) sont susceptibles d'être impactés de la manière suivante :

- déformations induites au niveau des ouvrages existants en phase chantier ;
- endommagement de l'ouvrage existant en phase chantier (par exemple, le percement d'une canalisation ou l'injection involontaire de coulis dans un sous-sol) : il s'agit en général d'accidents dus à la méconnaissance des avoisinants souterrains ou à une maîtrise insuffisante des techniques d'exécution, mais non liés à la conception du projet à proprement parler.

7.9.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Questions 1.1: l'organisation des travaux pour la réalisation des tunnels

Tunnelier de Gonesse

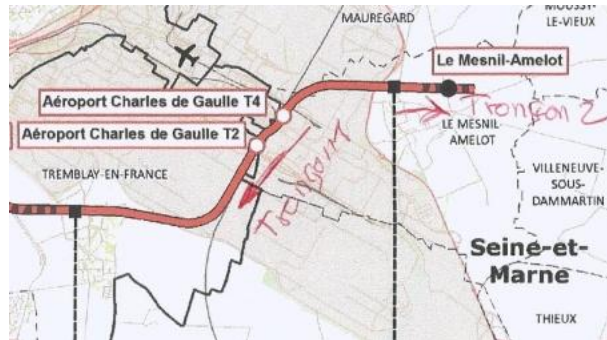


Deux tronçons sont à creuser :

- Tronçon1 : du puits d'entrée de Gonesse au puits de sortie OA 346;
- Tronçon2 : du puits d'entrée de Gonesse en direction du Parc des Expositions.

Comment vont s'organiser les travaux pour l'exécution des deux tronçons ?

Tunnelier du Mesnil-Amelot



Deux tronçons sont à creuser :

- Tronçon1 : du puits d'entrée du Mesnil-Amelot au viaduc du Tremblay-en-France;
- Tronçon2 : du puits d'entrée de Gonesse en direction du Mesnil-Amelot.

Comment vont s'organiser les travaux pour l'exécution des deux tronçons ?

Il est prévu 2 puits d'entrée. Au cas où l'utilisation de tunneliers complémentaires serait nécessaire, cela ne va-t-il pas engendrer des nuisances supplémentaires (Bruit à l'entrée des nouveaux tunneliers, évacuation des déblais...) ?

A ce stade du projet, pouvez-vous préciser la position des puits d'entrée, la position des rampes d'accès, la position des bases de vie ?

Réponse de la SGP :

Comme précisé dans la pièce D du dossier d'enquête (D4-§2.5.4), les scénarios prévus à ce stade des études, qui pourront éventuellement évoluer dans le cadre des études ultérieures d'Avant-Projet et de Projet, mettent en œuvre deux tunneliers simultanément utilisés pour le creusement des tunnels du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot.

Il est prévu d'aménager quatre accès à ce stade sur l'ensemble de la ligne afin de permettre l'entrée et la sortie des deux tunneliers. Du sud-ouest au nord-est, les accès de tunnelier suivants sont réalisés :

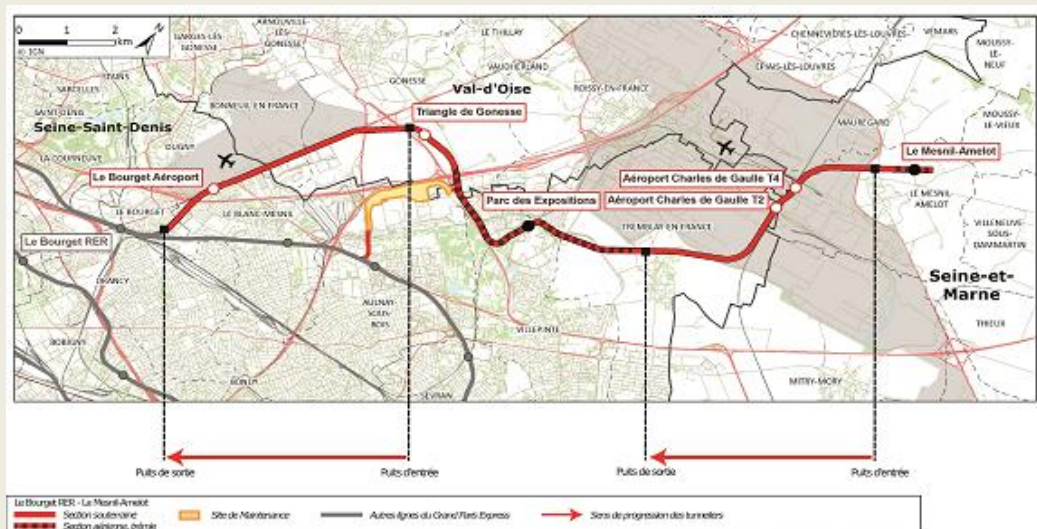
- Le premier tunnelier est introduit au niveau d'un puits à proximité de la gare du Triangle de Gonesse. Il est prévu de creuser le tunnel vers le sud-ouest jusqu'au puits de sortie de l'ouvrage annexe 346.

Depuis la gare du Triangle de Gonesse en direction du Parc des Expositions, il n'est pas prévu d'utiliser un tunnelier, il est en effet prévu de réaliser l'ouvrage en tranchée couverte (Cf. pièce D du dossier d'enquête, D4-§2.5.5), puis en tranchée ouverte avant l'ouvrage de franchissement aérien de l'autoroute A1. Il s'agit de travaux réalisés à ciel ouvert, recourant à des méthodes d'excavation traditionnelles du fait de la faible profondeur des ouvrages (inférieure à 10m en général).

- Le second tunnelier est introduit dans un puits à proximité de la gare « Le Mesnil-Amelot » en prévision du creusement du tunnel vers le sud jusqu'au puits de sortie « Vieux Pays de Tremblay ».

En direction de la gare Le Mesnil-Amelot, la réalisation de l'ouvrage est prévue à ce stade en tranchée couverte (Cf. pièce D du dossier d'enquête, D4-§2.5.5), puis en tranchée ouverte

jusqu'à son extrémité. Là encore, il s'agit de travaux réalisés à ciel ouvert, recourant à des méthodes d'excavation traditionnelles.



En ce qui concerne les bases travaux, celles-ci sont envisagées à proximité directe des puits d'entrée des tunneliers (pièce D4 §2.5.3 et §2.5.4).

- Aussi, pour le tunnel sud, une base chantier est envisagée sur le site et à proximité immédiate de la gare Triangle de Gonesse. Ce positionnement envisagé en concertation avec l'EPA Plaine de France est relativement peu contraint vis-à-vis des futurs aménagements envisagés.
- De la même manière, pour le tunnel nord, la base chantier est également envisagée sur le site du puits d'entrée du tunnelier.

En cas d'utilisation d'un tunnelier supplémentaire, les dispositions seront prises pour sélectionner un site permettant l'évacuation des déblais avec des nuisances admissibles ; ainsi, comme en témoigne les scénarios retenus à ce stade des études, les sites non urbanisés seront ainsi privilégiés.

Questions 1.2: l'organisation des travaux pour la construction des gares

La technique de construction des gares est celle des parois moulées. Cette méthode permet d'éviter les opérations de rabattement des nappes souterraines, et limite les vibrations liées à la phase de construction. Les impacts sont donc considérés comme faibles.

La construction des gares Le Bourget-Aéroport, Triangle de Gonesse, Parc des Expositions, Charles de Gaulle T2 et T4 et le Mesnil-Amelot ne sont pas directement impactées par la présence d'anciennes carrières, et par la présence de gypse.

Cependant la commission pose plusieurs questions sur la construction des gares et les problèmes qui seront rencontrés lors de ces constructions.

La gare Le Bourget Aéroport est proche de plusieurs bâtiments habités.

Quelles précautions particulières seront prises pour éviter tout désordre sur ce bâti ?

Au niveau des Gares Aéroport Roissy Charles de Gaulle T2 et T4, on note la présence de fondations profondes.

La présence de ces fondations profondes entraîne-t-elle des mesures particulières ?
Les gares Triangle de Gonesse et Le Bourget Aéroport sont dans des zones où sont présents des sites BASIAS et BASOL qui laisse présager une pollution du sol.

Quelles mesures sont envisagées pour le traitement des déblais d'excavation des gares ?

Au niveau de la gare Parc des Expositions on note la présence d'un réseau GRTGAZ.

Quelles précautions seront prises avant le début des travaux ?

Au niveau de la gare du Mesnil-Amelot se trouve le réseau TRAPIL.

La construction de la gare entraîne-t-elle le déplacement de la canalisation ? Si oui, des études conjointes avec la société TRAPIL sont-elles d'ores et déjà commencées ?

Réponse de la SGP :

Le processus classique de conception d'un projet de tunnel intègre dès les premières phases d'études les enjeux liés à l'occupation du sol. Aussi, concernant le tracé de la ligne 17 nord, on peut constater que sur l'ensemble de son linéaire (20km environ), le tracé s'insère pour sa grande majorité sous des voiries et des zones non habitées (plus de 90% de son linéaire). Cependant :

- l'ensemble du linéaire de la ligne a déjà fait l'objet de campagnes de sondages (reconnaitances préalables pour apprécier la qualité des terrains et les risques résiduels), campagnes qui seront complétées tout au long du processus d'études aussi bien pendant les phases de conception en cours et à venir, que pendant les phases travaux (avec potentielles reconnaissances à l'avancement du tunnelier par exemple).
- Il sera déployé un système d'identification des bâtis sensibles, puis de suivi via des auscultations pour suivre les mouvements et adapter la conduite du tunnelier par exemple.

Concernant le point particulier des gares de Roissy – Charles de Gaulle, la Société du Grand Paris et Aéroports de Paris ont développé un partenariat particulier afin de gérer les enjeux particuliers liés à l'aéroport. Des échanges et des ateliers techniques particuliers sont à cet effet mis en œuvre entre les deux sociétés.

- Pour la gare CDG T2, la présence des constructions avoisinantes fera l'objet d'attentions particulières. Ainsi, le repérage et le récolement des fondations des ouvrages à proximité du projet permettent d'éliminer les risques d'obstacles et d'appréhender son impact éventuel sur le comportement des constructions avoisinantes. Selon la nature des fondations, l'impact éventuel diffère ; aussi, la Société du Grand Paris attache un point de vigilance à la consolidation des informations d'ores et déjà collectées lui ayant permis d'établir la faisabilité du projet ;
- Pour la gare CDG T4, les enjeux sont moins importants au regard des avoisinants, la gare se trouvant implantée au niveau du parc de stationnement "PX" où il n'y a pas de bâtiments présentant de fondations profondes.

Concernant les implantations des gares Le Bourget Aéroport et Triangle de Gonesse et leurs proximités avec des sites BASIAS et BASOL et la potentielle pollution du sol :

- La gare Le Bourget Aéroport : la méthodologie qui s'applique au niveau de la gare sera celle qui s'applique à l'ensemble du projet pour l'analyse des pollutions présentes (Cf. pièce G.1 du dossier d'enquête publique, §3.5 « Qualité des sols »).
- La caractérisation des pollutions s'appuie sur les éléments bibliographiques disponibles, comme les bases de données BASIAS et BASOL et sur la réalisation de diagnostics pollution

pour lesquels la Société du Grand Paris a missionné un bureau d'étude spécialisé. En fonction des conclusions des études historiques, des investigations de terrain sur les sols et les eaux souterraines seront réalisées au moyen de sondages et de piézomètres. Les carottes et les eaux prélevées feront l'objet d'analyses en laboratoire afin de caractériser quantitativement et qualitativement l'état de la pollution actuelle. Pour les sites les plus sensibles, des plans de gestion seront élaborés, ainsi que des Analyses des Risques Résiduels (ARR) seront réalisés préalablement à l'engagement des travaux. Le premier document vise à permettre une gestion adaptée des sols pollués lors des phases de chantier ; le second intervient lorsque la totalité des polluants présents n'a pas pu être traitée ; il permet de vérifier que les teneurs résiduelles après travaux d'aménagement sont compatibles avec les usages projetés sur le site ;

- La gare Triangle de Gonesse : bien qu'à proximité du site BASOL, dit "point noir de Gonesse", la gare se situe à plus de 400m du site en question. Cependant, concernant les déblais d'excavation de la gare, il sera mis en œuvre les mêmes dispositions que celles décrites précédemment pour la gare Le Bourget Aéroport.

Concernant les interfaces avec les réseaux GRT Gaz, la Société du Grand Paris en tant que maître d'ouvrage a mis en place un partenariat avec l'entreprise GRT Gaz afin de gérer de façon efficace les interfaces entre le RTPGP et les réseaux GRT Gaz. L'objectif est d'identifier toutes les interfaces le plus en amont possible et de garantir ainsi, dans le respect du planning général du projet, la capacité des réseaux et installations GRT Gaz. Plus particulièrement au niveau de la gare Parc des Expositions, les interfaces seront relativement limitées car il a été confirmé par GRT Gaz que ses réseaux étaient positionnés à l'ouest des infrastructures ferroviaires du RER B alors que la ligne 17 nord s'insère à l'est de celles-ci, comme le poste de livraison GRT gaz existant. Comme le précise l'avis émis par GRT Gaz lors de la Consultation Inter Administrative du dernier semestre 2015 (pièce J.5 du dossier d'enquête publique), « *le tracé semble compatible avec la présence des ouvrages GRT Gaz sous réserve que les préconisations indiquées (...) soient respectées.* ».

Concernant les interfaces avec le réseau TRAPIL à proximité du Mesnil-Amelot, les contacts en cours avec l'exploitant TRAPIL confirme que l'impact devrait être très réduit. En effet, au niveau du réseau existant TRAPIL, la ligne 17 nord sera réalisée en tunnel au tunnelier et la couverture serait de l'ordre de 7 à 10 m par rapport à la canalisation. Les échanges et le traitement de l'interface se poursuivront dans le cadre des études de conception en cours.

Questions 1.3 : l'organisation des travaux des services et concessionnaires

Les travaux et les réseaux existants

Dans la pièce G3 page 43 sont recensés les réseaux suivants :

- Canalisation de gaz au niveau de la gare Le Bourget Aéroport, à proximité de l'OA 347 au Blanc-Mesnil, entre les gares Triangle de Gonesse et Parc des Expositions à Villepinte et sur le site PSA à Aulnay;
- Le transport d'hydrocarbures liquide, réseau TRAPIL au Mesnil-Amelot;
- Le réseau de chauffage urbain;
- Le transport d'électricité;
- Les réseaux d'assainissement;

- Les réseaux d'eau potable.

Il est mentionné également : « Des recherches plus approfondies seront réalisées en phase projet ».

Quelles dispositions sont envisagées pour tenir compte de la complexité et de l'encombrement des réseaux au Mesnil-Amelot et au Tremblay-en-France compte tenu en particulier de la présence du réseau TRAPIL ?

Le Département de la Seine-Saint-Denis s'inquiète pour son réseau départemental et le réseau SIAPP.

Quels engagements la SGP peut elle prendre vis-à-vis du Département 93 ?

Réponse de la SGP :

(En ce qui concerne le réseau TRAPIL, la réponse est apportée à la question 1.2 ci-dessus)

Le réseau départemental d'assainissement de la Seine-Saint-Denis fait l'objet de plusieurs points d'interface recensés de façon exhaustive le long du tracé. Un travail collaboratif avec les services départementaux de la Direction de l'Eau et de l'Assainissement (DEA) est engagé depuis les études préliminaires et se poursuit dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre. Aucune incompatibilité n'est à ce stade identifiée, confirmant ainsi la faisabilité du projet ; des points d'attention restent à travailler avec notamment d'ores et déjà différentes options de traitement de ces interfaces visant la meilleure maîtrise de ces enjeux.

En parallèle, le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis et la Société du Grand Paris ont convenu de la création d'un Comité de coordination / Revue de projet pour le pilotage de l'ensemble des interfaces des lignes du Grand Paris Express. Il est prévu que ce comité se réunisse environ trois fois par an, pour passer en revue les sujets problématiques en interface sur l'ensemble du Département, toutes thématiques et toutes lignes confondues.

En ce qui concerne le réseau SIAAP, comme le précise l'avis émis par le SIAPP lors de la Consultation Inter Administrative du dernier semestre 2015 (pièce J.5 du dossier d'enquête publique), l'interface la plus proche est celle avec le réseau antenne du Bourget, dit « ANT B – zone sensible 11 », en interface avec les lignes 16 et 17 sud au niveau de la gare Le Bourget RER. Il n'y a par conséquent pas d'interface entre la ligne 17 nord et le réseau SIAAP.

Questions 1.4 : les bases de travaux

Les bases de travaux concernent essentiellement les puits d'entrée et de sortie des tunneliers, la sortie des déblais, et les ouvrages annexes que sont les puits de secours et de ventilation.

La commission demande à la SGP de préciser la localisation et l'importance des bases de travaux.

Réponse de la SGP :

En ce qui concerne les bases travaux, celles-ci sont envisagées à proximité directe des puits d'entrée des tunneliers (pièce D4 §2.5.3 et §2.5.4) comme indiqué dans la réponse à la question 1.1 ci-dessus. Elles entrent dans le périmètre défini au plan général des travaux (pièce E du dossier d'enquête publique).

Questions 1.5: les travaux sur la commune du Bourget

Monsieur le Maire du Bourget se préoccupe de la nécessité d'établir une planification des travaux des 2 gares sur sa commune, y compris les travaux corrélatifs des services et concessionnaires (qui devra être complétée par la Société Publique locale et la ville du Bourget pour les travaux simultanés à réaliser par d'autres maîtres d'ouvrage), cette planification et cette coordination étant essentielles pour le respect des échéances.

Quelles mesures la SGP va-t-elle prendre pour planifier les travaux des gares, et les coordonner avec les travaux des services et concessionnaires ?

Réponse de la SGP :

Les lignes 16 et 17 Sud sont actuellement en phase plus avancée que la partie Nord de la ligne 17. Les travaux devraient donc démarrer préalablement sur les lignes 16 et 17 Sud par rapport à ceux de la ligne 17 Nord. Ce décalage pris en compte, la Société du Grand Paris assure une approche coordonnée des travaux dont elle a la maîtrise d'ouvrage au niveau des impacts sur les territoires en s'assurant que les programmations prévues par chaque ligne sont en cohérence. Cette coordination est naturellement assurée au sein de la SGP.

Il est cependant à noter que concernant les travaux sur la commune du Bourget, les travaux à réaliser dans le cadre de la ligne 17 Nord seront relativement modérés puisque, hormis le tunnel, les travaux se limitent à l'équipement et les finitions de l'ouvrage annexe OA 346, dont le génie civil est réalisé dans le cadre de la ligne 17 Sud.

Concernant la coordination avec les projets menés par les collectivités ou les travaux menés par la Société Publique Locale Le Bourget, il s'agit notamment des réflexions menées dans le cadre de « l'élaboration d'un plan guide et du projet urbain du secteur de l'entrée de l'aéroport ». A ce sujet, les communes du Bourget et de Dugny, ADP, le musée de l'air et de l'espace, Unibail, la SPL Le Bourget et la SGP ont signé le 24 juillet 2015 un protocole de coopération afin notamment d'assurer une coordination entre les différentes réflexions et actions en cours sur le périmètre. Ce protocole institue un Comité de suivi et de pilotage qui s'est déjà réuni à plusieurs reprises depuis la signature du dit protocole.

7.9.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Concernant l'organisation des travaux pour la réalisation des tunnels, la SGP expose la stratégie adoptée pour le creusement du tunnel sur le tronçon Triangle de Gonesse-Le Bourget.

A partir du puits d'entrée de Gonesse, le tunnel est creusé au tunnelier à l'Ouest en direction du Bourget, et à l'Est du puits d'entrée les travaux sont réalisés en tranchée ouverte.

Sur le tronçon de tunnel Le Mesnil-Amelot-Vieux Pays de Tremblay, la même stratégie est adoptée : creusement au tunnelier à l'Ouest et en tranchée ouverte à l'Est.

La commission estime cohérente ces stratégies de mise en œuvre des tunneliers.

Concernant l'organisation des travaux pour la construction des gares, sur un plan général, le recours à la technique de la « paroi moulée », réduit l'assiette de l'ouvrage et l'emprise du chantier, et évite d'autant la proximité du chantier par rapport au bâti existant.

En ce qui concerne les gares de Roissy Charles De Gaulle T2 et T4, la SGP signale qu'il existe un partenariat avec ADP qui permet la gestion des enjeux liés à l'aéroport. Ainsi pour la gare T2, un repérage et un récolement des fondations ainsi qu'une analyse de leur nature seront effectués.

En ce qui concerne la gare Le Bourget Aéroport, une analyse fine des pollutions sera effectuée par un bureau d'études spécialisé pour limiter les risques liés à la présence des sites BASIAS et BASOL.

En ce qui concerne la gare Triangle de Gonesse, sa situation éloignée à environ 400 m du site BASOL permet de ne pas avoir d'inquiétudes particulières.

Concernant la présence réseau GRTGAZ, la SGP rappelle le partenariat qui permet d'étudier au mieux les contraintes liées au chantier.

Concernant la présence du réseau TRAPIL, des précautions particulières seront prises, mais il est à noter que le réseau est situé à environ 7 à 10 m au-dessus du tunnel ce qui limite beaucoup les risques d'interférence entre le réseau et le chantier.

Concernant les précautions prises lors des travaux effectués sur la gare Le Bourget Aéroport proche de bâtiments habités, la SGP ne répond pas précisément à la question, même si elle rappelle en ce qui concerne le tunnel qu'un système d'identification des bâtis sensibles, puis de suivi des auscultations pour suivre les mouvements et adapter la conduite seront mis en œuvre. Les mesures seront certainement les mêmes au niveau de la gare, mais la commission recommande à la SGP de le préciser.

Concernant l'organisation des travaux des services et concessionnaires, la commission note la collaboration qui existe entre la SGP et les différents concessionnaires touchés par les travaux de la future ligne 17 Nord.

En ce qui concerne le réseau TRAPIL, la réponse a été apportée (cf question 1.2).

En ce qui concerne le réseau d'assainissement de la Seine-Saint-Denis, la SGP indique qu'un travail collaboratif avec la Direction de l'Eau et de l'Assainissement, et qu'un comité de coordination CD93/SGP œuvre également.

La SGP signale que le réseau SIAAP n'est pas impacté par les travaux de la ligne 17 Nord.

Concernant les bases de travaux, la commission prend bonne note de la réponse de la SGP ; elle précise que le positionnement des bases travaux se situe dans un périmètre défini au plan général des travaux de la pièce E.

La commission note que ce plan est à une échelle approximative du 1/10 000 qui ne permet pas de situer précisément les bases travaux ; elle recommande à la SGP de le faire sur des plans à plus grande échelle.

Concernant les travaux sur la commune du Bourget, la SGP signale que pour les projets menés par les collectivités, celles-ci ont signé un protocole de coopération qui traite des réflexions en cours sur le périmètre, et que ce protocole institue un comité de suivi et de pilotage qui s'est d'ailleurs déjà réuni à plusieurs reprises.

La commission prend bonne note que les travaux de construction des deux gares seront bien planifiés dans le cadre du comité de pilotage en concertation avec la commune du Bourget.

7.9.2 Sujet 2: Les déblais

7.9.2.1 L'expression du public

Le questionnement sur les déblais porte sur leurs volumes, leur analyse, leur traitement et leur dépôt.

Le Mesnil-Amelot/1/Mme Ferté-Bufferault/exploitante au Mesnil-Amelot

Pose la question du stockage des déblais, de l'enlèvement et de la destination des déblais.

Le Mesnil-Amelot/3/Commune de Mitry-Mory

La réalisation du Grand Paris Express produira plus de 20 millions de m³ de déblais. Lors des réunions publiques du 2 décembre 2014 et du 17 mai 2016, nous avons posé la question du traitement des déchets et les réponses sont restées très évasives, et en aucun cas satisfaisantes ; « la Société du Grand Paris a procédé au recensement, sur les 10 ans à venir, de l'ensemble des sites qui, en Île-de-France et au-delà, disposent des capacités suffisantes pour accueillir et traiter ces déblais. » Mais le nom des sites en capacité de recevoir les déchets ne nous a pas été communiqué. Or, la Seine-et-Marne est le département qui possède le plus grand nombre de sites de traitement, d'où mes inquiétudes.

La commune de Mitry-Mory demande la liste des sites qui vont recevoir les déblais.

RE 77 Commune de Moussy le Neuf

La ligne 17 nord entre Le Bourget gare RER B et le terminus du Mesnil-Amelot sera souterraine pour les $\frac{3}{4}$ de ses 20 km de longueur.

Avez-vous à présent, puisque le tracé est retenu, une idée plus précise des volumes de déblais qui seront générés ?

Comment seront-ils traités par SGP et où seront-ils répartis et déposés ?

RE 425 Département de Seine-et-Marne

Le Schéma directeur d'évacuation des déblais (SDED), dispositif opérationnel pour la ligne 17 Nord Le Bourget RER - Le Mesnil Amelot, présenté en annexe G.4.2, expose l'ensemble des possibilités de valorisation, de stockage et de traitement des déblais, ce qui reflète une volonté d'anticiper et de gérer de façon rationnelle ces déblais.

Le SDED estime les besoins en termes de capacité d'accueil des déchets inertes attendus en Seine-et-Marne sur la période de 2015-2025 à 55 Mt. Il indique, également, que les capacités existantes et des données disponibles, ce chiffre semble très largement surestimé annuelles pour la Seine-et-Marne sont de 13,8 Mt au regard des autorisations et nécessite une mise à jour sur la base des capacités résiduelles des différentes installations.

Il est demandé à la Société du Grand Paris de préciser les sites des 6 ISDI en cours d'instruction.

Il est rappelé que le PREDEC adopté le 18 juin 2015, prévoit dès son entrée en vigueur :

- Un moratoire de trois ans pour la création de toute nouvelle installation de stockage des déchets inertes jusqu'en 2018 ;
- Un plafonnement des nouvelles capacités de stockage seine-et-marnaises, limité à 4 Mt annuelles, à l'issue du moratoire et jusqu'en 2026.

A cet égard, la motion adoptée le 25 mars 2016 par l'Assemblée départementale (jointe à cette note) demande à la SGP de s'assurer de la cohérence du SDED avec le futur plan unique d'évacuation des déblais.

Le Département de Seine-et-Marne demande que les solutions affichées dans le SDED, document support de dialogue avec les acteurs et entreprises participant au chantier, soient cohérentes avec les préconisations du PREDEC, en les rappelant explicitement et en proposant des destinations plus précises de ces déchets en conformité avec le PREDEC.

Ceci est déterminant pour l'organisation concrète de l'évacuation des déchets de chantiers.

Les gares de la ligne 17 sont implantées dans 3 départements : la Seine-Saint-Denis, le Val-d'Oise et la Seine-et-Marne (2 gares sur 6). Les déchets générés par ce tronçon sont estimés à 4,8 Mt dont 30% de terres pollués. Ils seront exclusivement évacués par transport routier, impactant plusieurs routes départementales.

Il apparaît nécessaire de dimensionner le trafic de camions générés par ces évacuations.

Les sites d'évacuation sont principalement situés en Seine-et-Marne et sur le Val-d'Oise. Si les installations d'évacuation sont identifiées et le gisement de déchets générés approximativement caractérisé, le document ne précise pas la part des déchets qui seront préférentiellement acheminés en Seine-et-Marne ou dans le Val-d'Oise.

Il apparaît indispensable d'évaluer les quantités qui seront acheminées vers chaque site de traitement, puisque plusieurs sites seine-et-marnais recevront également une partie des déblais de la ligne 16, voire ceux de la ligne 15.

La valorisation en carrières, 8 sites potentiels sur 10 sont situés en Seine-et-Marne dont les carrières de SCBV Bannost à Villegagnon et de Cemex Granulat à Pécy. Ces deux sites situés dans le périmètre de la nappe de Champigny ne sont pas appropriés pour recevoir des déchets inertes si le caractère inerte de ces derniers n'est pas démontré par des analyses systématiques sur les remblais. En effet, ces déchets baigneront dans une nappe qui alimente en eau potable 1 million de franciliens.

Il conviendrait, par précaution, de les retirer.

Le stockage en ISDI : 8 sites sont recensés sur 11. Le site des Gabot/Carrouge à Annet-sur-Marne n'est plus en activité.

Le principe de proximité pour l'évacuation des déchets générés par les chantiers doit être inscrit dans la stratégie de gestion des déblais à l'échelle du Grand Paris Express.

Les sites recensés reçoivent déjà des quantités importantes de déchets d'autres chantiers franciliens qui font que les autorisations annuelles d'exploiter sont déjà quasiment atteintes. Ainsi, il apparaît que les besoins nouveaux issus des chantiers du Grand Paris Express ne pourront être que très partiellement reçus sur les ISDI seine-et-marnaises, en contradiction

complète avec l'estimation réalisée des 55 Mt à évacuer en Seine-et-Marne sur la période de 2015-2025 évoquée plus haut.

Un travail fin sur les capacités résiduelles de ces installations doit être réalisé.

Les articles 78 et 94 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte réduisent considérablement le champ des possibilités d'évacuation des déblais dans un but d'élimination, ce qui est explicitement le cas dans le projet présenté par la SGP. Le dépôt de déchets sur des terres agricoles est devenu très contraint. Or, les ISDI et les projets d'aménagement actuels sont quasiment exclusivement réalisés sur des terres agricoles seine-et-marnaises.

Ces pratiques sont donc amenées à disparaître.

Au-delà de la problématique du stockage des déblais, les objectifs du PREDEC et ceux adoptés pour les travaux du Grand Paris Express affichent une priorité pour la valorisation/recyclage des déchets inertes. Toutefois, les modalités de mise en œuvre de cette ambition sont peu traitées dans le document et ces filières sont quasi-inexistantes à ce jour en Ile-de-France.

Cette carence est préjudiciable à l'ensemble de la partie du dossier traitant de la gestion des déchets ainsi que de leur transport.

La SGP en tant que responsable des déchets produits par ses futurs chantiers, se doit d'aller au-delà des objectifs théoriques et doit s'investir pour développer ces filières de valorisation. Au regard des éléments précédents, et notamment des fortes incertitudes pesant sur les exutoires des déchets issus des travaux, les orientations et prescriptions sont très imprécises et doivent être complétées.

Le mode d'évacuation des déblais par la route est systématiquement retenu pour la ligne 17 Nord, alors que les modes alternatifs sont fortement attendus. Cela permettrait ainsi une véritable déconnexion entre les orientations et les possibilités d'usage des infrastructures ferrées.

La SGP ne précise aucune mesure contraignant les entreprises à la transparence sur l'évacuation des déblais en l'absence de désignation préalable des sites exutoires,

Il est demandé :

- Une mise en cohérence du SDED avec les règles et objectifs du PREDEC et du futur plan unique,
- De favoriser systématiquement le recyclage des déchets plutôt que le stockage en s'investissant dans le développement des filières de valorisation des déchets,
- L'intégration dans le SDED d'une approche d'évacuation des déchets au plus près des chantiers, et non pas sur la seule base des possibilités d'accueil de déblais d'un département,
- Le retrait des carrières de Villegagnon et Pécy de la liste des sites potentiels pouvant accueillir des déchets inertes,
- À la Société du Grand Paris de définir les capacités d'accueil réelles sur les sites existants recensés en Seine-et-Marne, et, en conséquence, de définir concrètement, au regard des plafonds fixés dans le PREDEC pour la Seine-et-Marne (4 millions de tonnes / an à l'issue du moratoire incluant les capacités existantes et nouvelles), les quantités de déchets qui devront être évacuées en dehors du département et les conditions de transport vers ces autres destinations. Il importe que la SGP précise les exutoires en matière de stockage et de valorisation chantiers par chantiers,

- A la Société du Grand Paris de préciser très en amont les conditions d'évacuation des déblais qui auront une incidence notable sur les routes départementales du secteur (trafic poids lourds...) dans l'objectif d'obtenir une validation du Département,
- De s'engager, étudier et développer des actions concrètes concernant tes modes de transport fluviaux et ferrés afin d'inscrire dans les fiches opérationnelles des alternatives au transport routier trop systématisé,
- De développer les mesures qui seront imposées aux entreprises (dans tes cahiers des charges) pour s'assurer de bonnes pratiques et de la transparence dans le tri de déchets, leur nature, leur transport et leur dépôt.

RE 445 Conseil Départemental du Val-d'Oise

Rappelle les points d'attention soulevés par le Département, points que la SGP s'est engagée à prendre en compte, notamment sur la gestion des déblais.

RE 470 CCI Paris Ile de France

Pour une maîtrise globale des impacts du chantier, la diversification des modes d'évacuation des déblais doit être confirmée en privilégiant la réduction des nuisances pour la circulation locale.

RE 48 Département de la Seine-Saint-Denis

Le Département ne peut que regretter que des études complémentaires sur l'utilisation de transport alternatif à la route, voie d'eau et ferrée, ne soient pas envisagées, en l'occurrence pour la gestion des déblais et l'approvisionnement des chantiers.

Réunion Le Mesnil-Amelot/2/M BRETON élu de Moussy-le-Neuf

A-t-on évalué les déblais qui seront sortis des tunnels ? Où iront-ils ? Certainement pas en zone dense dans les départements en périphérie de Paris mais en Seine-et-Marne, cependant la Seine-et-Marne a pris quelques mesures pour ne pas être un lieu de stockage de ces déblais que l'on transforme de manière paysagère ?

Réunion Le Mesnil-Amelot/7/M BAZIN Président du Conseil Départemental 95

Le PREDEC ne satisfait pas du tout le département du Val-d'Oise, car nous avons constaté dans un mémoire en défense qui a été produit dans le cadre de la procédure, que les millions de mètres cubes de déchets inertes qui sont enfouis dans les carrières du Val-d'Oise, qui viennent donc remplacer le gypse qu'on extrait à Corneilles-en-Parisis à ciel ouvert mais surtout aussi en souterrain dans la forêt de Montmorency, ne sont pas pris en compte dans les déblais de l'équilibre global du PREDEC. Ils arrivent sur des camions comme les autres et ils empruntent nos routes départementales.

Nous attendons des précisions dans le programme des enfouissements. En tout cas, s'il doit y avoir des ouvertures d'établissements de stockage de déchets inertes à ciel ouvert (ISDI), et qu'on nous affecte un contingent dans ce cadre-là, nous revendiquons que tout ce qui est enfoui dans nos carrières soit également compté.

Réunion Le Mesnil-Amelot/8/M ALBARELLO Député de la Seine-et-Marne

Je connais bien le sujet des déchets, mais on ne peut pas créer un projet chez soi et envoyer les déchets chez le voisin. Une ISDI est une installation de stockage de déchets inertes, il y en a une à côté de gare du Mesnil-Amelot et non une décharge.

Réunion Le Mesnil-Amelot/10/M DEZOBRY Chambre d'Agriculture IDF 95

L'inquiétude des déblais nous pose aussi problème en Île-de-France s'agissant du stockage pour nous agriculteurs, sur des emprises agricoles.

7.9.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Les volumes, l'analyse, le traitement et le dépôt des déblais sont développés dans la pièce G4.2.

L'estimation des volumes a été faite pour chacune des différentes parties du projet, et décomposée en fonction de la nature du sol.

Le tableau récapitulatif p 75 indique que :

- Le volume total en place est de 2,4 millions de m³;
- Le volume total foisonné est estimé à 3 millions de m³;
- Le poids total est de 4,8 tonnes;
- Le pourcentage de déblais potentiellement pollués est estimé à 30%.

Les modes de gestion des déblais sont développés page 76, et les solutions envisagées sont :

- La réduction des volumes lors de l'élaboration du projet (taille et dimensionnement du tunnel, des stations et des ouvrages optimisés) et lors de la phase de construction (techniques et méthodes de construction employées, recyclage des matériaux sur site) ;
- Le réemploi et recyclage pour les chantiers du Grand Paris Express ;
- La réutilisation et recyclage pour les projets de territoire connexes ;
- Le recyclage dans les filières du BTP ;
- Le comblement de carrière ;
- L'élimination.

On trouve page 78 du dossier G4.2, un tableau de synthèse des sites potentiels de traitement, de valorisation et de stockage pour l'évacuation des déblais avec leur potentiel d'accueil.

Sont ainsi répertoriées :

- Les carrières à remblayer;
- Les Installations de Stockage de Déchets Inertes (ISDI);
- Les Installations de Stockage de Déchet Non Dangereux (ISDND);
- Les Installations de Stockage des Déchets Dangereux (ISDD);
- Les centres de traitement.

7.9.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Questions 2.1: les volumes des déblais

a) Analyse des volumes (dossier G4-2)

A l'aide des éléments du dossier concernant les temps d'évacuation des déblais en mois, la cadence moyenne en camions par jour, le volume moyen d'un camion estimé dans le dossier à 13 m³, le coefficient de foisonnement donné dans le dossier à 1.3, on peut recalculer les volumes des déblais en place à évacuer et comparer avec les volumes annoncés et ceux du tableau récapitulatif de la page 75.

La commission constate des incohérences qui sont consignées dans un tableau ci-après et explicitées textuellement.

Gare Le Bourget Aéroport (p62)

Enquête publique préalable au projet de DUP de la Ligne 17 Nord du Grand Paris Express et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées

Volume de déblais calculé : 40 000m³

Volume annoncé : 108 000m³

Comment expliquer cette incohérence ?

Puits d'entrée de Gonesse (p63)

Volume calculé : 394 200 m³

Volume annoncé : 865 000 m³

Volume du tableau : 427 056 m³

Le volume calculé et le volume du tableau sont cohérents.

Pourquoi ne sont-ils pas cohérents avec le volume annoncé p 63 ?

Tranchée couverte de Gonesse (p64)

Volume calculé : 18 000 m³

Volume annoncé : 161 000 m³

Comment expliquer cette incohérence ?

Gare Triangle de Gonesse (p65)

Volume calculé : 18 000 m³

Volume annoncé : 114 000 m³

Comment expliquer cette incohérence ?

Section Aérienne (p66)

Volume calculé : 256 000 m³

Volume annoncé : 107 000 m³

Comment expliquer cette incohérence ?

Tranchée couverte du Tremblay (p67)

Volume calculé : 18 000 m³

Volume annoncé : 35 200 m³

Comment expliquer cette incohérence ?

Gare Aéroport CDG T2 (p68)

Volume calculé : 72 000 m³

Volume annoncé : 72 000 m³

Remarque : volumes cohérents.

Gare Aéroport CDG T4 (p69)

Volume calculé : 48 000 m³

Volume annoncé : 66 000 m³

La différence entre les deux volumes est importante. Comment l'expliquer ?

Puits d'entrée du Mesnil-Amelot (p70)

Volume calculé : 438 000 m³

Volume annoncé : 443 000 m³

Remarque : la différence entre les deux volumes est acceptable.

Tranchée couverte du Mesnil-Amelot (p71)

Volume calculé : 12 000 m³

Volume annoncé : 35 200 m³

Comment expliquer cette incohérence ?

Tranchée ouverte et arrière-gare du Mesnil-Amelot (p72)

Volume calculé : 72 000 m³

Volume annoncé : 35 200 m³

Volume du tableau : 225 694 m³

Les 3 volumes sont incohérents entre eux. Comment l'expliquer ?

Gare Le Mesnil-Amelot (p73)

Volume calculé : 72 000 m³

Volume annoncé : 14 000 m³

Comment expliquer cette incohérence ?

Site de maintenance d'Aulnay-sous-Bois (p74)

Le temps d'évacuation des déblais n'étant pas mentionné, le calcul est impossible.

Tableau de calculs et de comparaison

Désignation	Temps d'évacuation		Nombre de camions		Volumes foisonnés (m ³)	Volumes en place (/1.3)	Volumes calculés (ADP)	Volumes du tableau p75
	En mois	En jours	Par jours	Total				
Gare Le Bourget Aéroport (p62)	10	200	20	4000	52000	40000	108000	108000
Puits d'entrée Gonesse (p63)	27	540	73	39420	512460	394200	865000	427056
Tranchée couverte de Gonesse (p64)	3	60	30	1800	23400	18000	161000	160826
Gare Triangle de Gonesse (p65)	3	60	30	1800	23400	18000	114000	113250
Section Aérienne (p66)	32	640	40	25600	332800	256000	107000	106667
Tranchée couverte du Tremblay (p67)	3	60	30	1800	23400	18000	35200	34071
Gare aéroport CDG T2 (p68)	12	240	30	7200	93600	72000	72000	71458
Gare aéroport CDG T4 (p69)	8	160	30	4800	62400	48000	66000	65505
Puits d'entrée Le Mesnil-Amelot (p70)	30	600	73	43800	569400	438000	443000	441708
Tranchée couverte Le Mesnil-Amelot (p71)	2	40	30	1200	15600	12000	35200	36590
Tranchée ouverte et arrière-gare LMA (p72)	12	240	30	7200	93600	72000	35200	225694
Gare Le Mesnil-Amelot (p73)	12	240	30	7200	93600	72000	14000	13230
Site de maintenance Aulnay-sous-Bois (p74)	?	?						

Réponse de la SGP :

La gestion des déblais du Réseau de Transport Public du Grand Paris a fait l'objet d'un travail détaillé et a donné lieu, pour la première fois dans les dossiers d'enquête préalable à une déclaration d'utilité publique, à un document de programmation : le Schéma directeur d'évacuation des déblais (SDED).

Ce document de planification décliné pour la ligne 17 Nord (pièce G.4.2 du dossier d'enquête) est un document de cadrage qui traduit les engagements de la Société du Grand Paris et permet d'informer plus spécifiquement, dès le stade amont, les riverains sur la gestion des chantiers.

Il a notamment pour objectif d'évaluer, pour chaque site de production de déblais :

- les volumes prévisionnels attendus pour chaque catégorie de matériaux liés au creusement,
- les possibilités de réutilisation des matériaux,
- les modalités de transports les plus pertinentes selon le contexte d'insertion, en cherchant à privilégier le transport par voie fluviale ou ferroviaire, et les flux potentiels correspondants.

Le SDED a été élaboré dans une phase très en amont du projet sur la base d'hypothèses qui pourront évoluer avec les précisions sur la définition du projet en phase de maîtrise d'œuvre.

Les volumes de déblais à évacuer par ouvrage ont été calculés à partir du volume excavé (formule type : volume = surface * profondeur ou section du tunnel).

Les scénarios réalisés et indiqués dans le dossier sont basés sur des hypothèses de camions de capacité moyenne de 26 tonnes et de cadences moyennes d'excavation variant selon les méthodes constructives et le type d'ouvrage à réaliser (pages 60 et 61- Pièce G.4.2). Les calculs ont été effectués en tonnes en raison des incertitudes liées aux coefficients de foisonnement.

Les types de camions qui seront utilisés dépendront des entreprises qui réaliseront les travaux, des contraintes d'accès et ne peuvent être déterminés à ce stade du projet avec précision.

Les cadences d'excavation dépendent de la place sur le chantier, du nombre d'équipes de travaux mobilisées et des contraintes spécifiques au site (terrains rencontrés, relief, habitations à proximité...).

Les durées de travaux précisées par site de production correspondent à « la période de terrassement prévisionnel correspondant au pic d'activité d'évacuation des déblais ». Les périodes indiquées ne couvrent donc pas l'ensemble de la période d'évacuation mais donnent une idée de la durée du pic d'activité pendant lequel les circulations de camions seront les plus importantes à proximité des chantiers. Ne sont pas pris en compte dans les calculs les excavations liées aux travaux préalables, notamment ceux liés à la réalisation des parois moulées ou les travaux postérieurs au pic d'activité.

Les périodes annoncées dans la pièce G.4.2 ne correspondant pas à l'ensemble de la durée d'excavation, le calcul des volumes en partant des nombres de camions annoncés n'est donc pas possible, d'où les incohérences pointées.

Pour la gare Le Bourget Aéroport, dont la cadence moyenne estimée est de l'ordre de 600 t/jour en raison des contraintes de travaux (cf. page 79 pièce G.4.2), les scénarios ont abouti à des flux de l'ordre d'une cinquantaine de passages en considérant les allers retours comme cité page 62. Les hypothèses de calculs se basent donc sur un besoin de 25 camions par jour. De plus, le nombre de jour par mois est estimé à 22.

Les flux spécifiés dans le dossier sont moyens pour une journée, les besoins en camions pourront être plus importants sur certaines périodes de l'avancement du creusement ou au contraire moindre.

Les études de maîtrise d'œuvre permettront de préciser le calendrier de déroulement de chaque chantier, le phasage et les flux de transport associés en recherchant une réduction des volumes de terres à évacuer et du nombre de camions.

A la fiche concernant le puits d'entrée de Gonesse (page 63 de la pièce G.4.2), il apparaît effectivement une erreur dans l'unité indiquée. Les volumes et tonnages à considérer sont bien ceux indiqués page 75 de la pièce G.4.2.

Questions 2.2: l'analyse des déblais

b) Analyse des déblais extraits

Il est nécessaire de bien caractériser la pollution des déblais en volumes, en nature et leur degré de pollution afin de justifier les mesures permettant de les traiter.

La quantité de déblais potentiellement pollués a été estimée à 30%.

Il est nécessaire :

- De déterminer avec une plus grande précision volume total des déblais ;
- D'affiner leur degré de pollution pour déterminer le volume de déblais à évacuer en dépôts et le volume des déblais qui seront traités.

Réponse de la SGP :

Les études de maîtrise d'œuvre ainsi que les investigations de terrain complémentaires, en affinant le projet en études d'Avant-Projet puis de Projet, permettront de déterminer plus précisément les volumes, la qualité des déblais à excaver et les périodes d'excavation (cf. réponse à la question 2.1 précédente). Ces éléments seront à nouveau mis à disposition du public à travers les procédures liées aux autorisations réglementaires à obtenir avant les travaux.

Concernant l'estimation des déblais pollués, l'analyse s'appuie sur les éléments bibliographiques disponibles, tels que les bases de données BASIAS et BASOL (cf. pages 89 et suivantes de la pièce G.2).

Dans le cadre de la poursuite des études, la Société du Grand Paris a confié à un bureau d'études spécialisé la conduite de diagnostics de pollution. A ce titre, des études historiques et documentaires sont engagées au niveau des secteurs concernés par l'implantation d'ouvrages émergents. En effet, le tunnel, situé en profondeur, n'est pas concerné par de la pollution anthropique. En fonction des conclusions des études historiques réalisées, des investigations de terrain sur les sols et les eaux souterraines seront réalisées au moyen de sondages et de piézomètres afin de caractériser quantitativement et qualitativement l'état de la pollution actuelle. Les carottes et les eaux prélevées feront l'objet d'analyses en laboratoire.

Pour les sites les plus sensibles, des plans de gestion seront élaborés, ainsi que des Analyses des Risques Résiduels (ARR). Le premier document vise à permettre une gestion adaptée des sols pollués lors des phases de chantier ; le second intervient lorsque la totalité des polluants présents n'a pas pu être traitée ; il permet de vérifier que les teneurs résiduelles après travaux d'aménagement sont compatibles avec les usages projetés sur le site.

La Société du Grand Paris réalise également des analyses de caractérisation physico-chimique des matériaux générés par la réalisation des ouvrages de la ligne 17 Nord. Cette caractérisation repose essentiellement sur la réalisation d'essais en laboratoires sur des matériaux issus des sondages géotechniques.

Il convient également de préciser que la Société du Grand Paris s'inscrit dans une démarche de réduction du volume et de la nocivité des terres et de valorisation des déblais afin de limiter le stockage définitif. En effet, en fonction des caractéristiques physico-chimiques des matériaux excavés, plusieurs possibilités de valorisation existent telles que le réemploi dans le cadre d'opérations d'aménagement, la réutilisation dans des filières spécialisées (cru de cimenterie par exemple), ou encore pour le comblement de carrières.

Cette volonté de valoriser autant que possible se traduit notamment par :

- La recherche de pistes de valorisation en fonction des formations géologiques présentes ;
- Une veille sur les projets de territoire demandeurs de remblais ;
- La fixation d'un objectif de valorisation des déblais pour chaque lot de génie civil avec des dispositifs incitatifs dans les Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE).

Questions 2.3: le traitement et le dépôt des déblais

c) Zones de traitement et de dépôt

Le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED) est le dispositif opérationnel pour la ligne 17 Nord. Il est présenté en annexe G4.2, et il expose l'ensemble des possibilités de valorisation, de stockage et de traitement des déblais.

Il indique que les capacités d'accueil en Seine- et- Marne sont de 13,8 Mt.

Le département de Seine-et-Marne estime ce chiffre largement surestimé et qu'il nécessite une mise à jour.

La SGP peut-elle préciser les volumes de déblais à traiter et les volumes de déblais à déposer ?

Quels sont les sites des ISDI envisagés pour le dépôt des déblais inertes ?

Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets de chantier adopté le 18 Juin 2015 prévoit :

- Un moratoire de 3 ans pour la création de toute nouvelle ISDI jusqu'en 2018 ;
- Un plafonnement des nouvelles capacités de stockage en Seine-et-Marne à 4 millions de tonnes annuelles.

Le SDED et la gestion des déblais prévue par la SGP respectent-ils le PREDEC ?

Quelle est la part des déblais qui sera déposée dans le Val-d'Oise et la part en Seine-et-Marne ? Quels sont les sites d'accueil des déblais retenus ?

Le département 77 demande à la SGP de retirer de la liste des carrières potentiellement utilisées VILLEGAGNON et PECY. Que répond la SGP à cette demande ?

Les objectifs du PREDEC et ceux du grand Paris Express sont de valoriser et de recycler le maximum des déblais.

Quelles mesures la SGP imposera-t-elle aux entreprises dans les marchés pour les inciter à utiliser la voie du recyclage plutôt que le stockage en carrières ou en ISDI ?

Réponse de la SGP :

Le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (pièce G.4.2) présente un état des lieux des exutoires existants et des capacités disponibles. Cet inventaire ne préjuge en rien de l'envoi réel de déblais vers l'ensemble de ces sites. Au stade actuel des études, les déblais issus de la construction de la

ligne 17 Nord ne peuvent en effet être associés de manière définitive à des exutoires précis : le choix reposera sur les caractéristiques physico-chimiques et géotechniques autant que sur les capacités disponibles de valorisation ou, à défaut, d'élimination à proximité de chaque chantier, au moment de leur extraction. De plus, les installations de stockage de déchets inertes doivent prioritairement être recherchées dans le Val-d'Oise, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne (objectifs du PREDEC).

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

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

Les différents objectifs du PREDEC ont bien été intégrés par la Société du Grand Paris et sont pris en compte dans les études. L'analyse de la compatibilité du projet de la ligne 17 Nord avec le PREDEC a bien été intégrée dans l'étude d'impact (pièce G.2). Le chapitre 2.2.2. Action : réduire les distances de transport routier de la pièce G.4.2 illustre par exemple la volonté d'évacuer les déblais au plus près.

Concernant la demande du département 77 de retirer de la liste des carrières potentiellement utilisées VILLEGAGNON et PECY, et comme rappelé précédemment, le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (pièce G.4.2) présente un état des lieux des exutoires existants et des capacités disponibles. Cet inventaire ne préjuge en rien de l'envoi réel de déblais vers l'ensemble de ces sites.

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

7.9.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Concernant les volumes des déblais, la SGP développe dans sa réponse sa méthode qui a permis de déterminer les volumes des déblais, et indique que les périodes indiquées dans le dossier G4.2 ne couvrent pas l'ensemble de la période d'excavation, mais donnent seulement une idée de la durée du pic d'activité.

Les périodes annoncées ne correspondent donc pas à l'ensemble de la durée d'excavation, ce qui explique les incohérences relevées par la commission.

La commission recommande à la SGP de mieux expliciter la méthode de calcul de détermination des volumes des déblais.

Par contre, l'incohérence relevée par la commission sur les volumes annoncés sur le puits d'entrée de Gonesse est bien une erreur dans l'annonce de l'unité (confusion entre m3 et tonnes), qu'il convient de corriger.

Concernant l'analyse des déblais, la commission admet que l'analyse des déblais provenant de l'excavation du tunnel puisse être affinée au stade de l'avant projet et du projet, et prend bonne note qu'un bureau d'études spécialisé dans la conduite de diagnostics en pollution a été mandaté sur la ligne 17 Nord.

Il est à noter que la profondeur du tunnel permet aux travaux de ne pas être impactés par une pollution anthropique, mais que cette pollution touche les ouvrages émergents que sont les gares, les ouvrages annexes, et les semelles des piles du viaduc.

La commission note qu'une campagne de sondages sera réalisée plus complètement afin de caractériser quantitativement et qualitativement l'état de la pollution des futurs déblais.

La commission prend acte de l'ensemble des mesures et précautions prises par la SGP qui permettront une analyse fine des déblais, et considère la réponse satisfaisante.

Concernant le traitement et le dépôt des déblais, la SGP en préambule rappelle l'existence du Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais (SDED) qui liste les lieux d'exutoires existants proches de la ligne 17 et de leurs capacités d'accueil.

Mais cette liste ne préjuge en rien la réalité des déblais à évacuer vers l'ensemble de ces sites.

Le PREDEC, Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets de chantier du bâtiment et des travaux publics adopté le 18 Juin 2015, impose une recherche d'installations de stockage de déchets inertes dans les départements du Val-d'Oise, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne et non majoritairement en Seine-et-Marne.

Le département de la Seine-et-Marne insiste pour que la SGP respecte les mesures du PREDEC, et la SGP s'engage à le faire. La commission en prend bonne note.

Il en est de même pour la mise en place d'un outil dédié (Site internet), qui assure le suivi en permanence de chacun des lots évacués.

Des accords de partenariat avec les exploitants des sites de stockage sont en cours de contractualisation.

La demande argumentée du département de Seine-et-Marne de ne plus prendre en compte les carrières de VILLEGAGNON et de PECY sera étudiée.

En ce qui concerne les mesures imposées aux entreprises dans les marchés pour permettre de privilégier le recyclage plutôt que le stockage, la SGP indique que c'est un objectif intégré aux marchés de génie civil.

Au vu des mesures et des considérations annoncées par la SGP, la commission considère satisfaisante les procédures adoptées.

7.9.3 Sujet 3: Les nuisances en phase travaux

7.9.3.1 L'expression du public

Les observations et le questionnaire sur ce sujet portent sur l'évacuation des déblais et l'acheminement des matériaux, sur les risques propres du chantier, sur les nuisances engendrées par le chantier pour les riverains, ainsi que sur les mesures d'accompagnement qui doivent être prises.

Mauregard/1/Mairie de MAUREGARD

« La commune demande qu'une concertation avec la profession agricole ait lieu, plus particulièrement en ce qui concerne la circulation des engins agricoles »

Cette demande concerne essentiellement les agriculteurs du Mesnil-Amelot qui exploitent les parcelles situées dans l'emprise du projet de la future gare et attenantes.

Le projet en effet coupe des chemins d'exploitation.

Quelles seront les mesures prises par la SGP pour permettre aux exploitants agricoles d'accéder à leurs parcelles dans de bonnes conditions durant les travaux, mais également après ceux-ci en phase d'exploitation ?

Mauregard/2/Madame Marion BLANCARD

« La gare du Mesnil-Amelot se trouvant dans une zone agricole, je demande une concertation avec la profession agricole afin d'évoquer les problématiques que l'ouvrage va lui poser :

Circulation des engins agricoles pendant et après les travaux ;

Occupations temporaires ;

Le projet traversant des parcelles, l'écoulement hydraulique sera perturbé.

Le Mesnil-Amelot/1/Mme Ferté-Buffault exploitante au Mesnil-Amelot

Période des travaux :

Accès aux parcelles agricoles pendant la durée des travaux ;

Rétablissement des voiries permettant le passage des engins agricoles et la circulation des camions de 50 tonnes pour l'enlèvement des récoltes céréales betteraves, etc... par tous les temps (enlèvement des betteraves entre septembre et janvier) ;

Occupations temporaires ;

Etude hydraulique ;

Fouilles archéologiques (date, durée, contraintes, etc...) ;

RE 481Département de la Seine-Saint-Denis

Les itinéraires des camions devront faire l'objet d'une validation des gestionnaires de voirie, dont le Département, afin de vérifier que les ouvrages de franchissement des infrastructures seront en capacité de supporter les charges attendues. Il sera en outre indispensable que le plan de circulation générée, durant la phase de chantier, soit cohérent avec les besoins de desserte du territoire.

Réunion Gonesse/7/M BATTI retraité Tremblay-en-France

L'avis de l'Autorité environnementale attire l'attention sur les conditions dans lesquelles seront retirées les terres, etc. Avez-vous des éléments là-dessus ?

7.9.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

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 qui seront intégrées aux cahiers des charges des entreprises assurant la conduite opérationnelle des chantiers de réalisation du projet.

Les riverains, commerçants, usagers de la voirie et des transports publics seront régulièrement informés du déroulement et de l'avancement des travaux, des perturbations possibles et des mesures mises en place.

Il est précisé que dans le cas où les travaux de réalisation des ouvrages auraient pour conséquence nécessaire et directe de priver les riverains de l'accès ou de l'utilisation de leurs places de stationnement privatives, ceux-ci incluront également la reconstitution de ces places à proximité.

Leurs méthodes constructives seront conçues pour être adaptées à leur environnement local en privilégiant la sécurité du chantier et la minimisation des impacts lors de l'exécution des travaux.

Par ailleurs, les titulaires des marchés de travaux auront à établir, pendant la phase de préparation des chantiers, un plan de management des nuisances qui prend en compte l'organisation des travaux ainsi que toutes les contraintes du chantier.

Les nuisances sonores feront l'objet d'une attention spécifique : l'analyse de l'impact sonore du chantier sera effectuée sur la base de la localisation et de la taille des emprises des chantiers, mais aussi de leur accessibilité.

7.9.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 3.1 : Occupations temporaires

Comment faire respecter les prescriptions concernant les occupations temporaires nécessaires pour les chantiers (respect des emprises, respect des délais, prise en compte des contraintes particulières, remise en état en fin de chantier)?

Réponse de la SGP :

L'ensemble des mesures et prescriptions à respecter par les entreprises en phase travaux seront intégrées, via la Notice de respect de l'Environnement, dans les cahiers des charges des entreprises assurant la conduite opérationnelle des chantiers et transcrites dans un Plan de Management Environnemental afin d'assurer le contrôle de leur mise en œuvre.

En outre, un système de contrôle extérieur, indépendant des entreprises sera également mis en œuvre autour du maître d'œuvre, ce système intégrant des audits et une pénalisation en cas de manquements de la part des entreprises. Ces dispositions permettront d'assurer le respect des prescriptions.

Question 3.2 : Limitation des nuisances liées aux travaux

a) Nuisances dues à l'évacuation des déblais

Les volumes de déblais sont de l'ordre de 2,5 millions de m³.

Ils proviennent de :

- Creusement des tunnels : 35%
- SMR/SMI : 20%
- Sections en tranchée : 20%
- Gares : 16%
- Ouvrages annexes : 6%
- Viaduc : 4%

Avant la passation des marchés, quelles mesures a prévu la SGP suivantes pour limiter les nuisances :

- Une concertation avec les collectivités concernées sur les itinéraires routiers à privilégier avec la commune de Gonesse pour le puits d'entrée de Gonesse et la commune du Mesnil-Amelot pour le deuxième puits d'entrée qui les concerne sera-t-elle de rigueur?
- Un plan de transport et de circulation pour permettre aux camions de rejoindre les grands axes plus facilement sera-t-il mis en place ?

L'intégration dans les dossiers de consultation des entreprises des critères environnementaux permettant de réduire les nuisances (bruit et pollution de l'air) sur la base des estimations des flux globaux des camions transportant les déblais et ceux concernant les zones urbanisées.

Sur une autre ligne, les départements du Val de Marne des Hauts de Seine en concertation avec la SGP, un logiciel spécialisé doit permettre de coordonner les travaux et la circulation. Ce logiciel sera-t-il utilisé sur la ligne 17 ?

Le choix des puits d'entrées des tunneliers a-t-il été guidé par des raisons de réduction des nuisances dues à l'évacuation des déblais ?

Quelles mesures seront prises pour maintenir en état les voies de circulation empruntées par les camions qui évacueront les déblais ? Des débourbeurs seront-ils utilisés en sortie de chantier ?

Quelles mesures seront prises sur les camions eux-mêmes ? seront-ils bâchés ?

Quelles mesures seront imposées aux entreprises pour qu'elles entretiennent les voies empruntées par les camions transportant les déblais ?

b) Nuisances dues à l'acheminement des matériaux

Pour la construction des tunnels, les matériaux suivants sont nécessaires :

- Les voussoirs;
- Le béton de rechargement de plate-forme, voies et équipements divers;
- Les caténaires, les passerelles, les colonnes sèches, les câbles...;

Pour le transport des matériaux, le transport routier sera le plus souvent utilisé. Sera-t-il le seul ?

Le transport ferré est-il envisagé ?

Des plans de transport sont-ils établis ?

Quelle est l'importance du trafic des camions transportant les matériaux par rapport au transport des déblais ?

Quelles sont les contraintes particulières liées à ce transport ?

Pour la construction des gares et des ouvrages annexes, les matériaux suivants sont nécessaires :

- Le béton de paroi moulée;
- Le béton de structures;
- Le ferrailage et les coffrages;
- Les équipements électriques et électromécaniques.

Quels sont les différents types de véhicules de transport utilisés ?

Quelle est l'importance du trafic des camions transportant les matériaux par rapport au transport des déblais ?

Dans les pics de trafic, par exemple lors du transport du béton, à combien de bétonnières/jour est estimé le trafic ?

La SGP s'est-elle rapprochée de la SNCF pour étudier des possibilités de transport ferré ?

Chaque chantier fera-t-il l'objet de plans de « management » imposés aux entreprises par les maîtres d'œuvre ?

Afin de privilégier la communication avec les élus et les riverains, quelles mesures seront prises ?

Une concertation sera-t-elle de rigueur pendant la phase de préparation des chantiers afin d'affiner les itinéraires ?

Réponse de la SGP :

a) Nuisances dues à l'évacuation des déblais

La question de l'évacuation, du traitement et de la valorisation des déblais constitue un enjeu majeur pour la Société du Grand Paris. C'est pourquoi, dès les phases les plus amont du projet, une démarche affirmée de bonne gestion des déblais dans le respect des riverains et de l'environnement a été engagée. Elle poursuit notamment les objectifs suivants :

- Assurer une traçabilité exemplaire des déblais ;
- Caractériser et orienter les déblais afin d'optimiser le choix des exutoires en recherchant à valoriser les terres ;
- Optimiser les aspects logistiques pour limiter le transport routier et les impacts associés.

➤ Itinéraires routiers :

Afin de réduire au maximum les nuisances potentielles liées à l'évacuation des déblais, la priorité est de rejoindre le plus rapidement possible les grands axes de circulation et d'éviter les voiries communales. L'utilisation du réseau de voiries et la circulation des engins depuis chaque base chantier, pour l'évacuation et l'approvisionnement des chantiers, sera étudiée en concertation avec les collectivités et les gestionnaires de voiries concernés afin de définir les circuits de circulations en choisissant les trajets le moins impactants pour les riverains. Les itinéraires seront précisés par arrêté municipal fixant les prescriptions pour les entreprises travaux.

➤ Logiciel coordonnant la circulation et les travaux :

Une démarche partenariale avec le Conseil départemental du Val-de-Marne et avec le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine a été initiée sur la problématique des trafics routiers générés par les futurs chantiers. Elle a pour objectifs la mise en place d'un outil de gestion du trafic en phase chantier, le reporting des conditions de circulation en temps réel et la définition des itinéraires de déviation. Cet outil, en cours de développement sur le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine, a vocation à être déployé sur les autres départements concernés par les travaux du Grand Paris Express, et donc également sur la ligne 17 nord.

➤ Choix des puits d'entrée de tunneliers :

Le choix des puits d'entrée de tunneliers a été déterminé en prenant en compte à la fois des critères techniques (faisabilité, géotechnique...) mais également des critères de réduction des nuisances tels que localiser ces puits d'entrée à distance des zones d'habitat dense et à proximité des grands axes de circulation afin de faciliter l'évacuation des déblais.

De manière plus générale, l'insertion des ouvrages de la Ligne 17 Nord présentés dans le dossier d'enquête a été définie en concertation étroite avec les collectivités locales, les gestionnaires d'infrastructures et les acteurs économiques. Cette coopération se poursuivra au cours des études de maîtrise d'œuvre à venir, puis des phases travaux qui suivront.

- Mesures concernant les voies de circulation empruntées par les camions évacuant les déblais :

Afin de maintenir la propreté des voies de circulation empruntées par les camions évacuant les déblais, plusieurs mesures seront mises en œuvre telles que le nettoyage des routes en sortie de chantier, le nettoyage des roues des camions à la sortie du site de chantier ou encore le bâchage des camions transportant des terres ou matériaux poussiéreux.

L'ensemble des mesures et prescriptions à respecter par les entreprises en phase travaux seront transcrites dans un Plan de Management Environnemental et intégrées, via la Notice de respect de l'Environnement, dans les cahiers des charges des entreprises assurant la conduite opérationnelle des chantiers.

Des dispositifs d'information et de sécurité aux abords des chantiers seront également mis en œuvre.

b) Nuisances dues à l'acheminement des matériaux

- Transport des matériaux :

Le recours à des modes de transport des déblais alternatifs à la route est l'un des objectifs de la Société du Grand Paris et fait donc l'objet d'échanges réguliers avec VNF et la SNCF. Cependant, concernant la ligne 17 Nord, les plus importants sites d'extraction de déblais que sont les puits d'entrée de tunnelier, ne sont pas situés à proximité de voie fluviale (absence de cours d'eau sur le territoire de passage de la ligne 17 Nord) ou ferrée permettant un transport alternatif des déblais. Ce recours au transport alternatif nécessiterait des pré-acheminements par voie routière importants (plusieurs kilomètres), alors que des voies routières principales telles que l'A1, l'A3 ou l'A104 (Francilienne) peuvent être rapidement rejointes pour desservir tous les types d'exutoires. Leur utilisation permettra de limiter la perception de nuisances à l'échelle locale.

- Plans de transport :

Cf. réponse au point a.

Les chantiers seront organisés localement, au cas par cas, de manière à maintenir au moins partiellement la circulation automobile et à tenir compte des particularités locales. Ainsi, des plans de circulation seront établis afin de réduire les incidences.

- Trafic de camions lié au transport de matériaux par rapport au transport des déblais :

La Société du Grand Paris entend ces questions comme liés au trafic complémentaire à celui de l'évacuation des déblais pour réaliser toutes les autres tâches nécessaires à la réalisation des

ouvrages.

En ce qui concerne la réalisation des tunnels, on peut estimer, que l'importance des matériaux et des produits finis nécessaires à la réalisation d'une gare représente de l'ordre de 20% du volume des déblais évacués ; les principaux matériaux et produits finis d'un tunnel sont les suivants : voussoirs constituant la structure du tunnel, béton de rechargement de plateforme, voies et équipements divers de tunnels (caténaire, passerelles, colonnes sèches, câbles divers...).

En ce qui concerne la réalisation des gares, on peut estimer, que l'importance des matériaux et des produits finis nécessaires représente également de l'ordre de 20% du volume des déblais évacués ; les principaux matériaux et produits finis d'une gare sont les suivants : béton de paroi moulée, béton de structures, ferrailage, coffrage (bois, métal), éléments structurels de second œuvre (vitrierie, inox, carrelages, plomberie, CVC, câbles de basse tension, luminaires...), équipements électroniques et électromécaniques.

L'approvisionnement le plus conséquent est celui des voussoirs du tunnel, il est organisé parallèlement à l'évacuation des déblais et se fait au droit des sites de tunneliers.

Ce pourcentage estimé donne une idée de l'importance du trafic dit secondaire, mais il faut noter que celui-ci sera généré par des véhicules de différents types : semi-remorques pour acheminer et ramener les engins de chantier et les composants lourds ou encombrants, bétonneuses, camionnettes, véhicules légers. Les contraintes de voiries sont également intégrées dans le choix des véhicules.

Il est également important de préciser que l'évacuation des déblais, tout particulièrement pour la réalisation du tunnel, s'effectue au rythme du creusement du tunnelier soit de manière très régulière. En ce qui concerne les gares, le trafic secondaire est plus aléatoire puisqu'il concerne, par exemple, les phases de bétonnage et d'approvisionnement du ferrailage qui pourront avoir lieu tous les deux ou trois jours. Il en est de même pour les éléments structurels de second œuvre.

Il convient également de rappeler que chaque chantier fera l'objet de plans de management et de réduction des nuisances de chantier, imposés aux entreprises de travaux et suivis par les maîtres d'œuvre, qui identifieront concrètement les gênes possibles et préciseront les modalités pour les réduire. Une première analyse a déjà été effectuée, qui a permis d'identifier les secteurs sensibles, mais au fur et à mesure de l'avancement de la définition du système de transport, il sera procédé à une actualisation de l'évaluation de la perception potentielle des bruits et vibrations par les riverains et des mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre.

➤ Plan de Management Environnemental :

L'ensemble des mesures et prescriptions à respecter par les entreprises en phase travaux seront intégrées, via la Notice de respect de l'Environnement, dans les cahiers des charges des entreprises assurant la conduite opérationnelle des chantiers et transcrites dans un Plan de Management Environnemental afin d'assurer le contrôle de leur mise en œuvre. Le respect de ces dispositions fera l'objet de contrôles internes de la part des entreprises de travaux ainsi que de contrôles extérieurs de respect de l'environnement par les maîtres d'œuvre.

➤ Communication/concertation :

Lorsqu'un projet entre en phase « travaux » (comme c'est le cas sur la ligne 15 Sud depuis 2015 et la ligne 16 depuis 2016), la SGP poursuit le dialogue avec les acteurs locaux via notamment la mise en

place des « comités de suivi des travaux », instances de dialogue au plus près du territoire, qui constituent la porte d'entrée des élus et des citoyens pour disposer d'un regard global et transversal de l'ensemble des travaux sur chaque commune. Ces comités permettent :

- d'anticiper les stratégies à mettre en œuvre ;
- d'assurer la cohérence des actions à mener ;
- de fédérer les différents acteurs ;

tout cela afin d'expliquer, d'atténuer les inquiétudes et d'améliorer l'acceptabilité des chantiers sur les territoires concernés.

Les réunions de ces comités seront présidées conjointement par le maire (ou son représentant) et par la SGP. Pourront y participer tous les acteurs présents aux comités de pilotage, mais aussi les riverains – particuliers ou entreprises – et des représentants des commerçants ou de la profession agricole, le cas échéant.

Elles s'organiseront avec une fréquence adaptée en fonction de la complexité de chaque chantier. Elles se tiendront au plus près des chantiers pour un meilleur suivi des opérations et pourront s'accompagner de visites sur site.

Ces réunions constitueront des moments d'échanges privilégiés pour aborder les sujets suivants :

- le calendrier et l'état d'avancement des travaux ;
- les impacts liés aux chantiers ;
- le plan de management de chantier qui anticipe les possibles gênes et identifie les moyens pour les atténuer ;
- l'état des lieux des attentes et avis des riverains et commerçants ;
- le pilotage de la communication chantier, avec une articulation entre le plan de communication de la SGP et ceux des collectivités locales.

En parallèle de ces comités de suivi des travaux, des réunions publiques seront organisées en lien avec les villes afin d'informer régulièrement les habitants de l'avancement des travaux.

Par ailleurs, afin d'accompagner les riverains pendant toutes la phase de chantier, la SGP mettra en place des agents de proximité dès la réalisation des travaux préparatoires de la Ligne 17 à l'instar de ce qui est actuellement mis en place dans le cadre des travaux de la ligne 15 Sud. Ces agents, joignables par téléphone et par courriel, auront les missions suivantes :

- assurer la médiation avec les riverains, usagers, commerçants et acteurs des chantiers (entreprises notamment) pour les informer sur l'avancée des travaux ;
- assurer la remontée d'information vers la SGP ;
- apporter des réponses aux questions posées (en face à face, par téléphone, sur rendez-vous ou par mail) et orienter vers le bon interlocuteur selon le type de question posée ;
- assurer des permanences sur site, téléphonique et par mail ;
- veiller au respect des règles de bonne tenue des chantiers (panneautique, propreté, respect des horaires de chantier, etc...) ;
- participer aux réunions publiques de leur secteur ainsi qu'en tant que de besoin aux visites de chantier et aux réunions de chantier.

De même, à chaque phase importante de travaux, des lettres info riverains seront systématiquement diffusées à l'échelle du périmètre impacté pour informer les habitants des perturbations et des nouveaux itinéraires à l'aide de plans.

Des panneaux d'information routière seront également mis en place en amont de ces perturbations pour informer les automobilistes des difficultés de circulation.

Question 3.3 : Limitations des risques liés aux travauxc) Risques pour le chantier

Quelles seront les mesures prises dans la zone du percement du tunnel proche de la Gare CDG T2 où des risques d'effondrements de cavités naturelles dues à la présence de gypse ?

Quelles seront les mesures prises dans la zone du percement du tunnel proche de la Gare Le Bourget Aéroport où des risques d'effondrements sont à craindre en raison de la présence d'anciennes carrières ?

Quelles seront les mesures qui seront prises dans les zones où sont présents les risques de mouvements de terrain lents et continus dus au phénomène de retrait et de gonflement des argiles ?

Réponse de la SGP :

En ce qui concerne les mesures prises dans la zone du percement du tunnel proche de la Gare CDG T2 (risques d'effondrements de cavités naturelles dues à la présence de gypse), et comme précisé dans la réponse à la question 1.2, la Société du Grand Paris et Aéroports de Paris ont développé un partenariat particulier afin de gérer les enjeux liés au franchissement de l'aéroport Roissy-CDG. Des échanges et des ateliers techniques sont à cet effet mis en œuvre entre les deux sociétés, notamment sur les questions géologiques et hydrogéologiques. Le futur tunnel de la ligne 17 nord franchit les deux pistes sud de décollage et d'atterrissage de l'aéroport, zone où aucune cavité naturelle n'est identifiée. C'est le cas également pour la zone située près de la gare de CDG T2 (hors PPR). L'approche développée par la Société du Grand Paris est ainsi une approche classique, soit la réalisation de sondages (reconnaitances préalables pour apprécier la qualité des terrains et les risques résiduels), puis le déploiement d'un système d'auscultation (voire de reconnaissance à l'avancement du tunnelier) pour suivre les mouvements et adapter la conduite de la machine.

En ce qui concerne les mesures prises dans la zone du percement du tunnel proche de la Gare Le Bourget Aéroport (risques d'effondrements en raison de la présence d'anciennes carrières), et comme précisé plus haut et dans la réponse à la question 1.2, la Société du Grand Paris et Aéroports de Paris ont développé un partenariat particulier afin de gérer les enjeux sur les plateformes aéroportuaires. Sur le site de la gare Le Bourget Aéroport, la géologie du site est constituée de zones de remblaiement, réalisées lors de la reconstruction de l'aéroport suite aux bombardements de la 2nde guerre mondiale, notamment. L'approche développée par la Société du Grand Paris est là aussi classique et telle que décrite précédemment.

Enfin, en ce qui concerne les mesures prises dans les zones où sont présents les risques de mouvements de terrain lents et continus dus au phénomène de retrait et de gonflement des argiles, il y a lieu de noter que la Ligne 17 Nord n'est pas réellement affectée par ces risques (risques affectant les constructions de surface par des changements de l'hygrométrie des sols d'assise) ; le PPR mentionne une attention à des marnes superficielles, argileuses non reconnues sur le tracé lors des différents sondages déjà réalisés. Encore une fois, nous menons donc une approche classique, telle que décrite précédemment.

Question 3.4 : Les mesures spécifiques en faveur des riverainsd) Nuisances pour les riverains et mesures d'accompagnementVibrations

L'utilisation de dispositifs « anti vibratiles » sera-t-elle généralisée ? Ou seulement dans les zones sensibles ?

Bruit

Le projet se situe dans une zone fortement exposée au bruit aérien et terrestre.

Quelle est la méthodologie adoptée pour définir avec précision l'état initial ?

Quelles mesures seront prises pour atténuer le bruit dans les zones habitées ?

Des murs antibruit seront-ils construits ?

Mouvements de terrain

Des constats avant, pendant et après travaux seront-ils faits avec les propriétaires sur le bâti proche ?

Les habitations collectives et individuelles et les bâtiments seront-ils équipés d'appareils de mesure sensibles qui permettent d'enregistrer les éventuels mouvements de terrain ?

Une concertation avec le Service de l'Inspection générale des Carrières (IGC) est-elle prévue ?

Des indemnités seront-elles versées aux propriétaires pour la remise en état de leur bâti ?

Poussières

Afin de limiter les poussières, quelles précautions seront prises ?

Accès

Les difficultés d'accès des habitants à leur logement seront-elles prises en compte ? Si oui, quelles sont-elles ?

Réponse de la SGP :

➤ Vibrations :

Pour rappel, il n'existe pas de réglementation française relative aux infrastructures ferroviaires, fixant des valeurs limites ou des seuils à respecter en matière de vibrations. Cependant, la SGP s'engage à maîtriser les risques d'impact vibratoire et a défini pour cela, avec un Organisme de Second regard, un jeu de valeurs cibles en fonction des types de bâtiments (habitations, écoles...).

Il est prévu de manière systématique sur l'ensemble du réseau, l'installation d'une semelle anti-vibratile. Il s'agit d'un dispositif situé entre le sol et le rail qui permet d'atténuer les niveaux vibratoires ressentis. Dans le cadre des études ultérieures, l'analyse des secteurs sensibles (en fonction de la géologie, de la profondeur du tunnel, de l'emplacement des piles du viaduc, de la sensibilité des fondations (fondations profondes), et de la présence d'établissements sensibles (types écoles, hôpitaux...)) sera affinée et des simulations vibratoires sur ces secteurs sensibles seront réalisées afin de déterminer si des renforcements de cette semelle anti-vibratile sont nécessaires.

De plus, il faut rappeler que, pour les sections souterraines, de par la profondeur du tunnel (pouvant aller jusqu'à plus de 25 mètres de profondeur), la transmission au sol des vibrations d'un train jusqu'aux bâtiments est atténuée. En comparaison, le métro historique parisien affleure parfois de quelques mètres seulement la surface du sol.

➤ Bruit :

Concernant la définition de l'environnement sonore à l'état initial, celui-ci a été établi pour chaque source de bruit considérée (bruit routier, ferroviaire, aérien), sur la base des cartographies sonores recueillies sur le site de Bruitparif et des Plans d'Exposition au Bruit des aéroports du Bourget et de Roissy-Charles de Gaulle. De plus, des campagnes de mesures in-situ ont également été réalisées au niveau des sections aériennes futures du projet afin de caractériser l'ambiance sonore pré-existante. Concernant les mesures, la Société du Grand Paris mettra en œuvre toutes les dispositions permettant de limiter les impacts des travaux de réalisation du projet sur les riverains. Les travaux seront réalisés conformément aux dispositions réglementaires en vigueur. Des mesures spécifiques sont prévues, notamment : respect de la réglementation pour les différents engins, mise en place de plans de circulation pré-établis, définissant les axes d'approvisionnement et d'évacuation générant le moins de nuisances possibles tout en intégrant les contraintes techniques inhérentes au chantier. Des dossiers bruit de chantier seront également élaborés par les entreprises et déposés auprès des maires et préfets concernés. S'agissant de la phase exploitation, la modélisation acoustique réalisée pour les infrastructures insérées en aérien montre que le bruit généré par la circulation du métro sera globalement en deçà des valeurs limites réglementaires applicables, à l'exception du secteur de la ZAC Aérolians Paris : des études acoustiques plus détaillées seront réalisées lors des phases d'études à venir pour les bâtiments situés à proximité de la ligne, de manière à dimensionner les protections acoustiques permettant de respecter les valeurs réglementaires en application du critère d'antériorité, si le besoin est confirmé par ces études complémentaires.

➤ Poussières :

Afin de limiter au maximum les émissions de poussières et de limiter ainsi les impacts sur les zones proches, les mesures suivantes seront appliquées :

- Stocker les produits pulvérulents tels que le ciment, en silos avec un filtre à manches ;
- Utiliser la technique d'humidification pour réduire la production et la diffusion des grosses poussières lors des travaux de terrassement. En effet, un temps sec et venteux accroît le développement des poussières et la diffusion de celles-ci. Si ce n'est pas envisageable, dans la mesure du possible, différer les activités ;
- Entreposer le sable fin à l'abri du vent et/ou l'humidifier ;
- Humidifier les routes par temps sec et, sur le chantier, humidifier superficiellement les voies d'accès afin de diminuer les nuages de poussières soulevées par les camions ;
- Nettoyer la route à la sortie du chantier ;
- Nettoyer les roues des camions à la sortie du site de chantier ;
- Bâcher les camions qui transportent des terres ou des matériaux poussiéreux ;
- Mouiller les matériaux lors des découpes produisant de la poussière.

➤ Bâti :

La politique que la SGP met en place au sujet des constats préalables du bâti repose sur les résultats

des enquêtes de vulnérabilité du bâti et distingue trois cas de figure :

- 1) Pour tous les biens immobiliers situés au droit du tunnel et concernés, soit par l'établissement de la servitude en tréfonds créée par l'article 52 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, soit par l'acquisition par la SGP d'un volume en tréfonds, la SGP s'engage à réaliser un constat contradictoire amiable de l'état du bâti, dans les 6 mois précédant la réalisation du tunnel du métro, avec un expert choisi conjointement par le propriétaire et la SGP. Cet expert peut être accompagné d'un huissier de justice pour faciliter les relations avec le propriétaire du bâti. La SGP prend en charge les frais d'expertise et d'huissier. Cet engagement n'est pas fonction de la vulnérabilité du bâti.
- 2) Pour les biens immobiliers situés en mitoyenneté de démolitions ou d'affouillements ou de travaux de génie civil commandés par la SGP (par exemple : puits d'accès de tunneliers, boîtes gares, ouvrages annexes), le constat contradictoire sera mené dans le cadre d'une procédure en référé constat engagée par la SGP devant le tribunal administratif compétent. Il est d'usage que les tribunaux mettent à la charge de la SGP les frais de procédure et d'expertise. Une telle requête sera aussi déposée dans les 6 mois précédant le démarrage des travaux.
- 3) Pour les biens immobiliers pour lesquels la poursuite des études de diagnostic révélera une sensibilité particulière de nature à justifier l'utilité d'un référé expertise, la SGP saisira plutôt le tribunal d'une requête en référé, en vue de la désignation d'un expert qui examinera préventivement l'évolution éventuelle du bâti avant et pendant toute la durée des travaux et recherchera les causes des dommages éventuellement causés. Il est d'usage que les tribunaux mettent à la charge de la SGP les frais de procédure et d'expertise.

Si un même immeuble est concerné par plusieurs de ces cas, c'est le cas le plus contraignant qui s'appliquera : par exemple, un immeuble situé en zone géotechnique spécifique et au droit du tunnel fera l'objet d'un référé expertise demandé par la SGP.

D'une manière générale, la Société du Grand Paris a mis en place un partenariat avec l'Inspection Générale des Carrières (IGC) sur l'ensemble du réseau du Grand Paris Express pour recueillir leur expertise sur les risques naturels. Dans le cadre spécifique de la ligne 17 Nord, cette étroite collaboration sera maintenue bien que les plans de prévention ne l'imposent pas réglementairement.

Question 3.5: Les mesures d'accompagnement

Des réunions de groupes de travail « chantier » du comité stratégique avec les représentants des villes traversées seront-elles organisées ?

Réponse de la SGP :

Le Comité stratégique, troisième instance de gouvernance de la Société du Grand Paris, réunit l'ensemble des élus franciliens et les représentants des acteurs socio-économiques d'Ile-de-France. Sa mission consiste à accompagner, de manière globale, la réflexion de la Société du Grand Paris en vue d'apporter des analyses complémentaires pour la réalisation du Grand Paris Express.

Le groupe de travail « Chantiers du Grand Paris Express » s'intéresse aux problématiques d'acceptabilité sociale, de lien social et territorial, ainsi qu'à la communication liée aux chantiers, à l'échelle du futur réseau de transports. Il s'est réuni pour la première fois le 24 mai 2016 et se réunira à nouveau le 8 juillet et le 12 octobre 2016. Le rapport d'activités du comité stratégique sera présenté en réunion plénière à la fin de l'année 2016.

A l'instar des élus franciliens, les élus des territoires traversés par la ligne 17 Nord sont intégrés à ce groupe de travail et sont concernés par ces réflexions. Ils sont d'ores et déjà invités à faire remonter leurs remarques et propositions : un questionnaire a ainsi été diffusé à l'ensemble des élus concernés par le Grand Paris Express. Leurs retours permettront de prendre en compte les spécificités de chaque territoire et de dessiner les premières pistes pour limiter les nuisances et accroître l'acceptabilité des chantiers.

Des mesures financières d'accompagnement, comme le paiement du ravalement de façades en fin de chantier, dans les zones sensibles, sont-elles envisagées ?

Réponse de la SGP :

Dans le cas où les mesures prévues dans les secteurs sensibles ne suffiraient pas à supprimer ou réduire suffisamment les inconvénients des chantiers, des mesures financières de réparation des préjudices directement causés par les chantiers, telles que les coûts de nettoyage de façades d'immeubles souillées, seront mises en place.

7.9.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Concernant les occupations temporaires, pour la question du respect des prescriptions relatives aux occupations temporaires nécessaires pour les chantiers (respect des emprises, respect des délais, prise en compte des contraintes particulières, remise en état en fin de chantier), la SGP présente plusieurs mesures :

- L'utilisation de la notice de respect de l'environnement dans les cahiers des charges des entreprises ;
- Le contrôle extérieur indépendant des entreprises qui prévoit des pénalités en cas de manquements .

La commission estime que ces mesures peuvent permettre à la SGP d'obliger les entreprises à respecter les prescriptions, et donc d'assurer le respect des obligations imposées.

Concernant les limitations des nuisances liées aux travaux, la SGP a pris les mesures suivantes pour l'évacuation des déblais:

- Les itinéraires routiers seront étudiés en concertation avec les collectivités pour minimiser les temps de transport en utilisant les grands axes routiers ;
- L'utilisation d'un logiciel de gestion du trafic en phase chantier permettra de répertorier les conditions de circulation et de définir des itinéraires de déviation ;
- Le choix de la situation des puits d'entrée des tunneliers qui sont également les puits de sortie des déblais, se fera d'une manière stratégique et sur des critères de minimisation des nuisances ;
- La propreté des voies sera assurée par un nettoyage systématique des voies, et un nettoyage des roues des camions ;
- L'inscription de toutes ces mesures dans les cahiers des charges des entreprises.

La commission, après analyse de toutes ces mesures qui seront imposées par la SGP aux entreprises, estime que toutes ces mesures devraient assurer dans les meilleures conditions possibles l'évacuation des déblais. En outre, la commission suggère l'intégration dans les dossiers de consultation des entreprises de critères environnementaux permettant de réduire les nuisances (bruit et pollution de l'air) sur la base des estimations des flux globaux des camions transportant les déblais et ceux concernant les zones urbanisées.

Concernant les nuisances dues à l'acheminement des matériaux nécessaires au chantier, il faut noter que :

- Le pourcentage des produits finis par rapport aux déblais est de l'ordre de 20% ;
- Les voussoirs représentent le poste le plus important ;
- Les véhicules assurant le transport diffèrent en fonction des matériaux transportés (semi-remorques, bétonneuses, camionnettes, véhicules légers...) ;
- Un plan de management environnemental de réduction des nuisances sera mis en place ;
- Des comités de suivi des travaux, présidés par le maire et la SGP permettent la participation des riverains (particuliers et entreprises) ;
- Des agents de proximité seront mis en place ;
- Il est prévu des lettres info-riverains et l'utilisation de panneaux d'information routière.

La commission estime que l'ensemble des mesures devraient permettre la diminution des nuisances dues à l'approvisionnement des chantiers.

Concernant les limitations des risques liés aux travaux

S'agissant de la présence de gypse sur le site de la gare Charles De Gaulle T2, un partenariat a été créé qui regroupe la SGP et Aéroports de Paris, et dans ce cadre va permettre des échanges sur les questions géologiques et hydrogéologiques, la mise en place d'une campagne de sondages, et le déploiement d'un système d'auscultation à l'avancement des tunneliers.

S'agissant de la présence de carrières sur le site de la gare du Bourget Aéroport, les mêmes mesures seront prises.

S'agissant du phénomène de retrait et de gonflement des argiles, la SGP indique ces risques affectent les constructions de surface, et que ce phénomène ne devrait pas impacter le projet vu la profondeur du tunnel.

La commission estime les réponses de la SGP satisfaisantes.

Concernant les mesures spécifiques en faveur des riverains

S'agissant des vibrations, la SGP a défini un jeu de valeurs cibles en fonctions des bâtiments éventuellement touchés.

Il est également prévu des tests de simulations vibratoires dans les secteurs sensibles.

Au niveau bruit, et pour limiter la nuisance bruit, la SGP prend les mesures suivantes :

- Assurer le respect de la réglementation imposée aux engins ;
- Mise en place de plans de circulation préétablis permettant de limiter le bruit engendré par l'évacuation des déblais et l'approvisionnement des matériaux ;
- Dépôts en mairie des communes traversées de dossiers « bruits de chantier ».

S'agissant des poussières

- Stockage des produits pulvérulents ;
- Technique de mouillage et d'humidification pour réduire les poussières ;
- Bâchage des camions qui transportent les matériaux poussiéreux ;

la commission estime satisfaisante les réponses apportées en matière de mesures spécifiques en faveur des riverains.

Concernant les mesures d'accompagnement, la SGP s'engage, dans le cas où les mesures prévues dans les zones sensibles ne seraient pas suffisantes, des mesures financières seront prises, par exemple pour prendre à sa charge le coût correspondant au nettoyage des façades.

7.9.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème

La commission d'enquête après analyse des différentes réponses de la SGP sur ce thème qui traite des travaux, des déblais et leur gestion, des nuisances générées pendant toute leur durée, estime que le Maître d'Ouvrage a répondu d'une façon exhaustive, claire, précise et bien argumentée.

En conclusion, la commission d'enquête prend acte de toutes les réponses détaillées, et des compléments d'informations fournis qui permettent d'étayer les différentes réponses aux questions que le public et la commission se sont posés sur le projet et qui concernent les travaux, les déblais et leur gestion, ainsi que les nuisances en phase travaux.

7.10 Thème 9 Impacts paysagers et environnementaux

Ce thème porte sur tous les aspects paysagers des émergences du projet, les 6 gares et les 14 ouvrages annexes, ainsi que sur la construction du site de maintenance, et tous les impacts environnementaux de l'ensemble des installations de l'infrastructure que ce soit en phase chantiers en complément du thème 8 traitant des impacts liés à la réalisation des travaux ou en phase exploitation.

Il a été relevé principalement dans seulement 8 observations, mais apparaît souvent implicitement dans d'autres, que ce soit par les associations de défense de l'environnement, les collectivités où les agriculteurs et leur représentants, mais au final, assez peu par les habitants.

La plupart des observations portent sur les sujets suivants :

- les aspects paysagers du projet avec une demande de traitement de qualité de l'infrastructure et des gares et une bonne intégration environnementale (respect de l'Atlas des paysages) ;
- une critique de l'étude d'impact et de ses évaluations, rappelant les éléments et manques pointés par l'avis de l'Autorité environnementale (AE) et l'expertise du Commissaire Général à l'Investissement (CGI) ;
- une forte critique de la consommation de terres agricoles et de l'étalement urbain, concernant principalement le Triangle de Gonesse et Le Mesnil-Amelot et non le fuseau d'emprise de la ligne 17 Nord ;
- un rappel de la nécessité de respecter les mesures de respect de la biodiversité et des espèces protégées ;
- un rappel de la maîtrise nécessaire des impacts sur les eaux (respect du captage AEP du Blanc-Mesnil, de la gestion des eaux de ruissellement pour limiter les inondations en limitant les surfaces imperméabilisées).

L'examen des observations et du dossier a conduit la commission à regrouper toutes les questions selon les 5 sujets suivants :

- Les impacts paysagers ;
- L'appréciation de l'étude d'impact ;
- La consommation des terres agricoles et l'étalement urbain ;
- Le respect de la biodiversité et des espèces protégées ;
- Les impacts sur les eaux et sur les sols .

7.10.1 Sujet 1 : Les impacts paysagers

7.10.1.1 L'expression du public

RE482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

"Cette ligne a la particularité d'être réalisée pour partie en viaduc. Il s'agit d'un élément structurant pour le territoire qui nécessite une coordination importante avec les projets portés par le Département. Son intégration est un élément essentiel à la réussite du projet. A

cet effet, je serai très attentif à la qualité architecturale de l'objet et à son insertion paysagère."

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

- "Eu égard aux enjeux d'intégration de la future gare dans l'espace urbain (morphologie urbaine, architecture, paysage, entrée de ville...), le Département de Seine-et-Marne attire l'attention et la vigilance de la SGP afin que des précautions et dispositions adaptées pour une insertion urbaine, architecturale et paysagère optimisée soient retenues dans les études de définition du projet de gare lui-même (maîtrise d'ouvrage SGP) articulée avec les projets de gare routière et parc-relais (maîtrise d'ouvrage STIF). Les études de définition des aménagements prévus seront conduites en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, dont la commune du Mesnil-Amelot et le Département de Seine-et-Marne."

- "Un parti paysager devra être défini pour la gare et les infrastructures ferroviaires, visant à préserver la vue sur ce grand paysage ouvert et sur la plaine agricole conformément aux orientations définies dans l'Atlas des paysages de Seine-et-Marne."

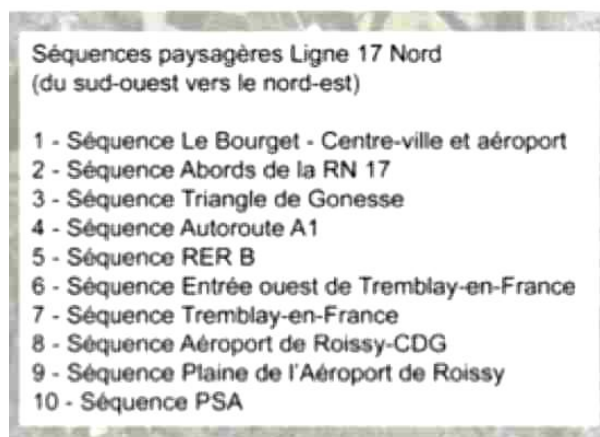
Ce thème des impacts du projet de métro sur le paysage a été assez peu abordé par le public, mais les enjeux bien rappelés par les Conseils Départementaux et les chambres d'agriculture. Il est vrai qu'une bonne partie est en tunnel (70 %) et que l'infrastructure en partie Est traverse peu de zones habitées, mais on peut noter que la partie aérienne du tronçon (30%, soit environ 5,8 km), contrairement à d'autres tronçons du réseau Grand Paris Express, n'a soulevé aucune opposition, hormis quelques précisions techniques demandées sur les servitudes foncières du viaduc et de ses pylônes. Au contraire, les bénéficiaires de la nouvelle gare aérienne "Parc des expositions" approuvent la desserte et son marquage aérien constituant un repère, structurant un vrai paysage en lui-même et sans doute utile dans la vocation de Paris-Nord 2 et du PIEX.

En revanche, les oppositions qui se sont exprimées sur le traitement du Triangle de Gonesse entre partisans de son développement bâti et ceux souhaitant conserver l'activité agricole pour une agriculture de proximité, induisent bien sûr des paysages très différents, même si les projets comme celui d'Europacity offre des images très vertes. Les émergences des gares et leur traitement n'ont pas soulevé beaucoup d'avis.

7.10.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le chapitre 5.1 de la pièce G1, dédié au paysage, le classe en 4 unités paysagères traversées par le fuseau d'étude et recensées au niveau régional : Seine-Denis (1103), Vallon du Croult (ou Crould) (1116), Plaine de France urbaine (1117) et Plaine de France (2203).

Il décrit ces 4 unités et ensuite aborde la perception paysagère du linéaire de la ligne 17 Nord selon 10 séquences spécifiques listées ci-dessous :



7.10.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 1.1 : Le respect du paysage

Le respect du paysage est reconnu aujourd'hui en urbanisme et en aménagement des territoires comme un élément essentiel de la qualité de vie en offrant, aussi bien en contexte urbain que naturel, un cadre de vie satisfaisant à ses usagers, qu'ils soient habitant, travailleur ou touriste. Pouvez-vous apporter des réponses sur le respect du paysage, notamment en Seine-et-Marne sur l'espace ouvert et la prise en compte de l'Atlas, pour les aspects qualitatifs du projet et toutes ses émergences ?

Réponse de la SGP :

La conception des gares du Grand Paris Express est cadrée par les orientations du référentiel de conception établi par la Société du Grand Paris. En particulier, la Charte d'Architecture décrit les enjeux et les principes d'insertion urbaine et paysagère des gares sur les territoires. Dans la continuité de ces orientations transversales, un travail en concertation avec les acteurs du territoire est mené afin d'offrir une insertion paysagère partagée et adaptée aux particularités de chaque site. Il s'agit d'ancrer la gare dans son territoire et de faire dialoguer l'univers du transport avec le territoire et ses activités. Pour ce faire, la Société du Grand Paris a fait appel à des équipes de maîtrise d'œuvre constituées d'architectes, de paysagistes, de bureaux d'étude pour concevoir et réaliser les gares et leur parvis. Le projet sera précisé dans le cadre de ces études de maîtrise d'œuvre, en concertation avec les communes.

L'architecture de chaque gare est une réponse spécifique à un contexte paysager donné. Des illustrations sont proposées dans le dossier, pièce G.2, page 177.

La section aérienne et la gare Le Mesnil-Amelot s'inscrivent dans cette démarche.

L'Atlas des paysages de Seine-et-Marne a bien été identifié et fait partie des documents consultés pour établir l'état initial du paysage (pièce G.1, page 173 et suivantes). Il sera pris en compte pour la conception architecturale de la gare et l'insertion de la section aérienne sur ce territoire.

Impacts particuliers du site de maintenance

La création du site de maintenance des lignes 16 et 17 (SMR-SMI-PCC) le long de l'autoroute A 1 sur le site PSA a soulevé de la part du groupe PSA et des entreprises présentes sur le site, la question de son traitement architectural et paysager, de sa hauteur et de ses caractéristiques, craignant la suppression de leur visibilité. L'usine Peugeot Citroën et son parking de stockage des voitures produites dans l'usine bénéficiaient effectivement de cet effet vitrine important pour l'entreprise. Cette visibilité est pour PSA un argument important de vente pour les investissements immobiliers et un préjudice subi dans le cas où la perspective des bâtiments ne le permettrait pas.

Question 1.2 : Le traitement architectural et paysager du SMR-SMI-PCC

Pouvez-vous donner des précisions sur les caractéristiques prévues pour le traitement des installations et façades du centre SMR - SMI - PCC et préciser leurs aspects paysagers et si cet effet vitrine peut être pris en compte et respecté ?

Réponse de la SGP :

La réponse apportée à cette question est traitée au thème 3, sujet 1, question 1.3

7.10.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

L'adoption d'un référentiel de conception, dont la Charte d'Architecture, et le respect de l'Atlas des paysages pour la Seine-et-Marne, offrent des garanties d'une bonne insertion du projet. Ensuite, il convient pour la Société du Grand Paris d'assurer une cohérence d'ensemble des projets des maîtres d'œuvre s'insérant dans cette démarche. Ces traitements architecturaux et paysagers pourront être évalués lors des dépôts des différents permis de construire.

La commission note que le paysage et la qualité architecturale des constructions et du génie civil du projet ont bien été pris en compte.

7.10.2 Sujet 2 : L'appréciation de l'étude d'impact

7.10.2.1 L'expression du public

En appui de leur avis défavorable au projet, les associations de défense de l'environnement estiment incomplète l'évaluation environnementale du projet et présentent leurs inquiétudes quant aux risques de dégradation de l'environnement.

Sur ces aspects environnementaux, c'est l'aménagement du Triangle de Gonesse et ses impacts sur l'environnement qui a suscité le plus de remarques portant notamment sur le projet Europacity et son incidence sur le trafic routier, cet aménagement étant conditionné par le projet objet de l'enquête, avec sa desserte par la gare Triangle de Gonesse projetée, que beaucoup contestent comme le Collectif d'associations CPTG (voir le tracé alternatif proposé).

Sont également mis en cause, la création du terminal T4 de l'aéroport de Roissy facteur du développement du trafic aérien, et le risque d'une urbanisation induite au nord de l'aéroport consommatrice d'espaces naturels et agricoles.

De son côté le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis attire l'attention notamment sur les risques potentiels d'inondation.

RE 362 FNE

Comme le souligne l'Autorité environnementale (Ae), « le contour du programme de travaux retenu dans l'étude d'impact est incomplet, car il ne prend pas en compte tous les projets avec lesquels il constitue une unité fonctionnelle ».

Il s'agit notamment des travaux de la future gare du terminal T4 de l'aéroport de Roissy, de ceux de la gare du Mesnil-Amelot, mais aussi et surtout des importants projets urbains du Triangle de Gonesse.

Si Europacity devait voir le jour, il serait générateur de nouveaux déplacements routiers sur des voies déjà congestionnées.

La création du terminal T4 de l'aéroport de Roissy engendrerait également un accroissement du trafic aérien sur un secteur déjà exposé à de multiples pollutions et nuisances. Compte tenu de la forte densité d'infrastructures de transports existantes, l'étude d'impact ne tient compte ni des impacts de ces projets, ni des populations nouvelles qui seront exposées à ces impacts et à d'éventuels risques sanitaires.

Ces insuffisances majeures dans l'évaluation environnementale du projet de la ligne 17 avec les risques collatéraux d'urbanisation et d'augmentation du trafic aérien s'ajoutent à la balance négative que présente ce projet dans l'appréciation de son utilité publique.

RE 456 Environnement 93

Pour l'Autorité Environnementale: « Le contour du programme de travaux retenu dans l'étude d'impact est incomplet, car il ne prend pas en compte tous les projets avec lesquels il constitue une unité fonctionnelle. De plus, il ne comporte qu'une analyse qualitative des impacts ».

Le projet « EuropaCity » est totalement dépendant de la réalisation de la ligne 17 (CGI) et de la création de la gare du Triangle de Gonesse; la mise en œuvre de cette gare aurait ainsi un impact négatif sur la ligne 17 elle-même, alors que l'augmentation du trafic routier accompagnant le projet EuropaCity, dégraderait de manière significative la qualité de l'air de ce territoire.

L'impact de la gare du Mesnil Amelot est à l'opposé des efforts actuels pour la diminution des effets néfastes des transports individuels. L'Autorité Environnementale souligne ce phénomène dans la synthèse de son avis: l'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse et l'incitation à une urbanisation diffuse au nord de l'aéroport de Roissy, consommatrices d'espaces naturels et agricoles.

De même pour le Commissariat Général à l'Investissement, « une réflexion particulière sur le rôle, ou même l'intérêt, de la future gare du Mesnil-Amelot mériterait d'être entreprise ».

Environnement 93 considère que la gare du Mesnil-Amelot est un risque important pour la préservation des terres agricoles et espaces naturels de Seine-et-Marne et découle d'une réflexion non aboutie.

RE 491 Collectif Pour le Triangle de Gonesse

Pour l'Ae dans la synthèse de son avis en page 3, le premier des enjeux environnementaux du projet concerne: « L'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse et l'incitation à une urbanisation diffuse au nord de l'aéroport de Roissy, consommatrices d'espaces naturels et agricoles ».

CE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

Pour rappel, depuis plus de 30 ans, la lutte contre les inondations est un des objectifs prioritaires du Département qui investit dans la construction d'ouvrages de délestage tels que des bassins de rétention. C'est pour cela que le Département n'acceptera pas de réduction définitive de la capacité des collecteurs. Le risque d'inondation est plus important sur la période dite estivale au sens hydraulique avec les phénomènes pluvieux courts et intenses. Sur cette période (1er mai-30 septembre), la réduction de la capacité des collecteurs même temporaire n'est pas envisageable. Sur la période dite hivernale (1er octobre-30 avril), toute réduction de la capacité du réseau devra faire l'objet de tests hydrauliques afin de vérifier que la configuration travaux n'augmente pas le risque d'inondation ou les rejets vers le milieu naturel-

Il est demandé à ce que les eaux pluviales des gares et des espaces extérieurs soient régulées et stockées même sans modification de la surface imperméabilisée.

7.10.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Les documents « G1 Etat initial », « G2 Présentation des impacts et des mesures d'accompagnement », « G3 Résumé non technique », respectent le cadre des études d'impact des projets d'infrastructures fixé par le Code de l'environnement. La pièce G4-3 présente une étude des effets sur l'urbanisation et la pièce J9 ajoute les Compléments à la suite de l'avis délibéré de l'Ae.

L'avis des organismes consultés

Conformément à la loi du 3 juin 2010 du Grand Paris et au code de l'environnement, c'est l'Autorité environnementale du CGEDD, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable qui est compétente pour donner son avis sur l'évaluation environnementale présentée par la Société du Grand Paris.

L'autorité environnementale a rendu son avis délibéré n° 2015-78 le 2 décembre 2015 en estimant que le dossier d'enquête publique est présenté sur la base d'études provisoires, à préciser ultérieurement. Pour plusieurs enjeux, les effets négatifs indirects du projet pourraient être significativement supérieurs à ses effets directs, en particulier par l'accroissement des populations sur des secteurs d'ores et déjà exposés au bruit et à des pollutions diverses. Il formule des recommandations, auxquelles le maître d'Ouvrage a répondu dans la pièce J.9.

La commission expose dans sa question 2.1 les principales interrogations soulevées par leur examen, se faisant aussi l'écho des principales préoccupations des collectivités et associations.

7.10.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 2.1 : les précisions à apporter à l'étude d'impact pour l'apprécier

L'Ae a recommandé de reprendre et compléter l'étude d'impact sur la plupart des thématiques pour permettre d'évaluer la bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans l'évaluation de l'utilité publique du projet, à la lumière des impacts directs, indirects et des impacts cumulés avec les autres projets connus.

L'Ae cite notamment le projet urbain du Triangle de Gonesse, l'urbanisation induite par le projet et la participation du projet au développement du trafic aérien en lien avec l'accroissement de l'accessibilité de la plate forme aéroportuaire de Roissy Charles- de- Gaulle.

Les documents G 4.3 et J 9 apportent quelques réponses à ces recommandations.

La commission d'enquête ne demande pas de produire un complément à l'étude d'impact, mais de préciser les enjeux environnementaux liés à la réalisation du projet en ce qui concerne :

- L'urbanisation induite ;
- La consommation des espaces naturels et agricoles ;
- L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre ;
- L'incidence sur la qualité de l'air.

Ce complément est relatif non seulement au projet proprement dit, mais aussi à ses effets directs et indirects.

Dans le cadre du thème 4, sujet 3 (les effets du développement sur l'urbanisation), la commission d'enquête a demandé de préciser le périmètre géographique correspondant et l'accroissement démographique et des emplois lié directement au projet ; et dans le cadre du thème 5 sujet 1, de préciser le territoire desservi. La commission d'enquête s'intéresse au territoire d'incidence du projet qui appartient à ces deux périmètres d'urbanisation induite d'une part, et, d'autre part, de desserte assurée par le projet, pour apprécier les enjeux environnementaux les plus importants,

Dans un but de simplification, pour apprécier les enjeux environnementaux les plus importants, la commission d'enquête ne demande pas de déterminer des périmètres d'études différents pour chaque thématique environnementale, aussi bien pour les effets directs que pour les effets indirects, ainsi que le recommande l'Ae ; cependant, le territoire d'incidence du projet devrait dépasser largement celui des 10 communes concernées par le projet et être voisin de celui du Grand Roissy.

Si l'ensemble des enjeux environnementaux ne dépendent pas de la seule réalisation de la ligne 17, il est nécessaire que le public soit informé des enjeux les plus importants en relation avec le projet.

En conséquence, la commission d'enquête demande à la SGP de présenter de façon synthétique les enjeux liés à l'urbanisation dans ce territoire d'incidence du projet en ce qui concerne :

- La consommation des espaces naturels et agricoles ;
- L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre ;
- L'incidence sur la qualité de l'air.

En complément à cette demande, la commission d'enquête estime utile de préciser les mesures susceptibles de maîtriser, voire de réduire ces impacts.

Le premier point sera traité dans le cadre du sujet suivant.

Sur les deuxième et troisième points, il apparaît que malgré le développement des transports collectifs, l'urbanisation va produire un accroissement des déplacements routiers, notamment en lien avec l'aménagement du Triangle de Gonesse. En conséquence, est-il possible d'identifier les enjeux correspondants et de rappeler ceux liés aux déplacements captés par le projet ?

Réponse de la SGP :

Concernant la demande de précision des enjeux environnementaux liés à la réalisation du projet, il semble qu'il s'agisse plutôt d'un besoin de compléments portant sur les impacts du projet relatifs aux thématiques listées dans la question.

Ainsi, concernant l'urbanisation induite, il convient de se reporter à la réponse à la question 3.1, formulée dans le thème 4, incidences du programme et du projet sur l'urbanisation, l'aménagement et le développement économique.

Concernant la consommation des espaces naturels et agricoles, une analyse de l'impact du projet sur le milieu naturel, notamment sur les habitats, a été réalisée (pièce G.2, pages 141 et suivantes) ainsi qu'une analyse de l'impact du projet sur les parcelles agricoles (pièce G.2, pages 201 et suivantes). De plus, une analyse de l'impact du projet sur les services écosystémiques a été réalisée (pièce G.2, pages 141 et suivantes pages 162 et suivantes). Cette analyse a consisté à évaluer l'impact des phases de construction et d'exploitation du projet sur la consommation d'espace naturels et semi-naturels (en précisant les surfaces concernées) et sur les services rendus par ces milieux.

L'analyse réalisée démontre un faible impact du projet de la Ligne 17 Nord sur les milieux recensés au sein du fuseau d'étude et donc sur les services écosystémiques qu'ils rendent.

Concernant l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre, l'impact du projet sur cette thématique a également été détaillé dans l'étude d'impact (pièce G.2, pages 246 et suivantes). De manière synthétique, les émissions totales (cumul de toutes les années précédentes) induites ou évitées aux horizons 2024, 2030, 2035 et 2050 sont les suivantes :

Année	Emissions de gaz à effet de serre induites ou évitées
2024	+ 339 700 t _{eq} CO ₂
2030	+ 211 000 t _{eq} CO ₂
2035	- 103 300 t _{eq} CO ₂
2050	- 1 000 400 t _{eq} CO ₂

Les résultats montrent que les émissions de gaz à effet de serre nécessaires à la construction de l'infrastructure sont largement compensées par les émissions évitées après la mise en service totale du projet.

Concernant les impacts du projet sur la qualité de l'air, ceux-ci sont décrits dans la pièce G.2, pages 253 et suivantes. L'analyse montre que la ligne 17 Nord permet, en 2030, d'engendrer une diminution supplémentaire (par rapport à celle liée à l'amélioration du parc automobile) de la plupart des polluants étudiés (PM₁₀, NOx, CO, COVM, benzène et Ni) de 0,1% par rapport à la situation de référence. La réduction de trafic créée par l'arrivée de la Ligne 17 Nord en 2030 a donc des conséquences globalement positives en termes d'émissions de polluants atmosphériques bien que faibles par rapport aux diminutions réalisées grâce au renouvellement du parc automobile.

Concernant les effets cumulés du projet de la ligne 17 Nord avec les autres projets environnants, ceux-ci ont fait l'objet d'une analyse présentée dans la pièce G.2, pages 359 et suivantes et complétée dans la pièce J.9, pages 10 et suivantes.

Concernant les mesures de réduction d'impact, celles-ci sont également détaillées dans la pièce G.2. Les mesures concernant les espaces agricoles étant détaillées dans le sujet suivant, ne sont rappelées ici, que les mesures de réduction concernant les émissions de Gaz à Effet de Serre et la qualité de l'air. Il s'agit des mesures suivantes :

- Choix de méthodes constructives limitant les émissions de Gaz à Effet de Serre ;
- Choix d'un matériel roulant et de matériaux de construction des ouvrages durables et économes ;
- Création d'un projet favorisant le report modal, de la voiture particulière vers les transports en commun ;
- Dans la mesure du possible, recours à l'utilisation d'énergies renouvelables,
- Mise en place de mesures de limitation d'émission de particules fines à l'intérieur des rames et du tunnel (optimisation du dispositif de ventilation, freinage électrique...).

Concernant les impacts sur les déplacements liés à l'opération d'aménagement ZAC du Triangle de Gonesse, celle-ci va induire, d'après les résultats fournis dans son étude d'impact, près de 290 000 déplacements quotidiens tous modes confondus sur le territoire. Le projet n'accueillant pas de logements, les déplacements générés seront donc majoritairement des flux d'échange entre la ZAC et l'extérieur. La ligne 17 Nord, en permettant une meilleure accessibilité des habitants au Triangle de Gonesse et plus largement aux zones d'emplois du Grand Roissy, va encourager l'utilisation des transports en commun et éviter le recours à la voiture individuelle, proposant ainsi une alternative moins émettrice de gaz à effet de serre.

7.10.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

La Société du Grand Paris rappelle les éléments du dossier et apporte des précisions sur l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre et l'incidence sur la qualité de l'air. Elle rappelle que l'analyse réalisée relative aux impacts sur les milieux naturels et agricoles démontre un faible impact du projet sur les milieux recensés et que des études sur les effets cumulés sont données pour répondre en partie aux précisions demandées par l'Ae sur les effets plus indirects.

Le fuseau d'étude est assez restreint, ce qui pose la question de sa définition en fonction de la nature de l'impact étudié et selon sa portée. La commission retient cette problématique soulevée par l'Autorité environnementale de trouver le bon périmètre pertinent pour traiter tel ou telle incidence du projet, ses effets directs ou indirects. Elle s'interroge notamment (voir thème 4) sur la définition du territoire de desserte du projet permettant son évaluation future.

Concernant cette difficulté à bien cerner les limites de cette étude des impacts, l'ouverture à l'urbanisation induite par la desserte des gares de la ligne et leurs conséquences environnementales en sont des exemples importants relevés dans les autres thèmes. On peut comprendre que ces études prospectives sont délicates à mener, et comportent beaucoup d'incertitudes. Outre les études écosystémiques des scientifiques, une aide de sociologues connaissant bien le contexte local pourrait être utile pour tenter de relever les tendances et de caractériser ces évolutions.

Au niveau de l'appréciation globale de l'étude d'impact, la commission estime que les impacts environnementaux sur la biodiversité, la faune et la flore ont été assez bien traités, montrant des impacts assez limités, tandis que ceux concernant les effets plus indirects comme l'urbanisation et les déplacements auraient demandé à être mieux explicités et sur des périmètres mieux définis et plus étendus.

7.10.3 Sujet 3 : La consommation des terres agricoles et l'étalement urbain

L'enjeu de la consommation des espaces naturels et agricoles liée à l'étalement urbain est particulièrement important sur le territoire d'incidence du projet.

7.10.3.1 L'expression du public

RE 425 Chambre d'agriculture interdépartementale Ile-de-France, 78

La plaine de France, région agricole de terres de très grande qualité a subi d'importants bouleversements par la réalisation de l'aéroport de Roissy, des grandes infrastructures et la multiplication des projets d'urbanisation ou d'équipements.

L'impact du projet de la ligne 17 Nord est étroitement lié à la réalisation du projet de ZAC du Triangle de Gonesse sur 299 ha comprenant le projet Europacity sur 80 ha conformément aux dispositions du SDRIF.

Le saucissonnage des différents projets d'aménagement et leur présentation parallèle (ligne 17 nord, ZAC du Triangle de Gonesse et Europacity) ne permet pas d'avoir une vision claire de l'impact sur l'agriculture, de la consommation importante des terres agricoles, du phasage de réalisation et du calendrier des travaux. L'enjeu sera fort pour les exploitations agricoles concernées.

Pour que l'activité agricole puisse continuer de s'exercer dans les meilleures conditions, notamment en ce qui concerne l'accès aux parcelles et les circulations agricoles, il conviendrait que soit mieux définie la programmation des procédures et des travaux.

RE 483 Chambre d'agriculture de Seine-et-Marne, 77

La Chambre d'agriculture déplore la consommation du foncier agricole engendrée par les différentes composantes de ce projet sur ladite commune (ligne souterraine, en tranchée ouverte et surtout, gare du Mesnil Amelot et ouvrage technique annexe « champ Mesnil Amelot »). Ces ouvrages se situeraient en effet exclusivement en plaine agricole.

De plus, il convient de rappeler que les terres agricoles concernées sont d'une très bonne qualité agronomique et que la consommation de terres agricoles a été particulièrement importante ces dernières décennies dans ce secteur.

Par ailleurs, le phasage des travaux devrait être mieux défini de manière à pouvoir appréhender au mieux les effets du projet sur les exploitations agricoles à moyen terme (circulations agricoles, accès aux parcelles, productions sous contrats.).

Le Blanc-Mesnil/2/Contribution de l'AMAP Le BIOMESNIL

"L'AMAP défend l'agriculture nourricière de proximité et souhaite maintenir les terres existantes, qui produisent sur 80 ha 20 millions de baguettes de pains par an ; sinon d'où viendrait le blé.

Elle est contre la gare Triangle de Gonesse en plein champ qui ne desservira jamais de lieu d'habitation et de plus une fois créée avec l'argent public appellera forcément un bétonnage autour.

Les accords internationaux sur les GES préconisent une réduction des transports longue distance pour rapprocher: les lieux de production des lieux de consommation et les lieux d'habitat des lieux de travail.

Elle propose notamment un usage agricole progressant vers une agriculture bio.

7.10.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le sujet est largement évoqué dans toutes les pièces du dossier et l'étude d'impact. La commission a souhaité au travers de ces questions, avoir une vue synthétique des enjeux, connaître la part propre de consommation du projet lui-même et celle de l'incidence de l'urbanisation induite dont la ZAC du Triangle de Gonesse.

7.10.3.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 3.1 : la consommation des espaces agricoles du projet

Concernant les impacts de l'infrastructure sur les espaces agricoles, la SGP évoque le schéma agricole du Grand Roissy et donne beaucoup de chiffres notamment sur les projets urbains beaucoup plus consommateurs, mais le chiffre propre aux chantiers de la ligne elle-même ne semble pas être donné clairement : quel est il ?

Réponse de la SGP :

L'impact du projet de la ligne 17 Nord sur l'agriculture est détaillé dans la pièce G.2, pages 201 et suivantes. Les emprises des chantiers liées à la réalisation de la ligne 17 Nord impliquent la dégradation directe d'environ 20 hectares de terres agricoles exploitées ou exploitables (sur des îlots occupant environ 227 hectares au total), dont :

- Environ 7 hectares sur le secteur du Triangle de Gonesse faisant l'objet d'un projet d'aménagement urbain ;
- Environ 5 hectares pour les emprises des chantiers du tronçon compris entre le Parc International des Expositions de Villepinte et le puits de tunnelier à Tremblay-en-France : emprises situées au sein de la ZAC AeroliansParis en cours de réalisation) ;
- Environ 8 hectares pour les emprises chantier du secteur de la gare du Mesnil-Amelot et de l'ouvrage annexe 393.

Questions 3.2 : l'évaluation des impacts directs et indirects du projet sur les espaces agricoles et les moyens de les réduire

La commission a bien noté que la DUP de la ligne 17 était un préalable à la création de la ZAC du Triangle de Gonesse, le problème soulevé par l'Ae étant qu'elle n'ait pas été incluse dans l'objet du débat public Europacity en cours. Néanmoins que pouvez-vous répondre à toutes ces observations sur l'étalement urbain et la consommation de terres agricoles, et les activités agricoles présentes et futures ?

Par ailleurs, en complément des questions posées dans le sujet précédent relatif à l'étude d'impact, au-delà des considérations d'économies d'espace par rapport à des urbanisations réalisées indépendamment du programme et du projet, et pour répondre à la demande d'une partie du public de maîtrise des impacts, la commission d'enquête se demande

comment pourraient être pris en compte de façon opérationnelle les deux objectifs suivants :

- une densification plus importante des nouvelles urbanisations, notamment celles liées aux activités économiques estimées trop consommatrices d'espaces ;
- une meilleure protection des terres agricoles par une Zone d'Agriculture Protégée (ZAP) sur le carré vert de 400 ha du Triangle de Gonesse, ainsi que sur les 8 000 ha de terres agricoles identifiées dans le schéma des terres agricoles du Grand Roissy ?

Réponse de la SGP :

Le débat public relatif au Réseau de Transport Public du Grand Paris s'est déroulé du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. Lors de cette étape majeure de concertation, la gare "Triangle de Gonesse" était présentée à titre optionnel.

Il est cependant prévu que le secteur du Triangle de Gonesse, aujourd'hui agricole, soit progressivement ouvert à l'urbanisation; cette orientation est d'ailleurs inscrite au Schéma Directeur d'Ile-de-France (SDRIF) depuis 1994 (avant l'initiation du projet du Réseau de Transport Public du Grand Paris) et réaffirmée dans le SDRIF 2030. La mutation de ce territoire, lui permettra de constituer un lien entre les communes situées à l'Ouest du Triangle (notamment Gonesse, Sarcelles et Villiers-le-Bel) et le bassin d'emplois et d'activités de l'axe Roissy - Villepinte - Le Bourget. Le projet d'aménagement, appelé ZAC du Triangle de Gonesse, porté par l'EPA Plaine de France, est destiné à des activités tertiaires à forte valeur ajoutée pouvant créer à terme jusqu'à 50 000 emplois par la construction d'immobilier d'entreprises.

Au vu de ces éléments, la réalisation de la gare "Triangle de Gonesse" a été retenue à l'issue du débat public. Ainsi, l'acte motivé du Schéma d'ensemble indique que « *Le tracé dessert le territoire dit du « Triangle de Gonesse », dans le Val-d'Oise. La gare est située au cœur du Triangle, à proximité du Boulevard Intercommunal du Parisis. La gare est en correspondance avec le futur « barreau de Gonesse » connectant RER D et RER B (...)* ».

Dans un souci de cohérence urbaine, son positionnement a été déterminé en lien avec les études menées par l'EPA Plaine de France. Cependant, les deux projets, celui de la ligne 17 Nord et celui du Triangle de Gonesse, sont destinés à répondre à des objectifs distincts. En effet, la ZAC du Triangle de Gonesse concerne l'aménagement d'une zone d'activités destinée à accueillir divers types d'activités et de loisirs, tandis que la ligne 17 Nord consiste à créer une voie ferrée destinée à relier divers points stratégiques du nord de l'Ile-de-France, notamment les aéroports du Bourget et de Roissy Charles de Gaulle. Il en résulte que, même si la réalisation par la Société du Grand Paris de la ligne 17 Nord permettra notamment la desserte du Triangle de Gonesse, tirant ainsi les conséquences du débat public, la réalisation de la ligne 17 Nord d'une part, et celle de la ZAC du Triangle de Gonesse d'autre part, relèvent de programmes distincts l'un de l'autre en ce qui concerne toutes leurs composantes et tous leurs aménagements.

La consommation des terres agricoles liée à ces deux projets a été traitée dans le cadre de l'analyse des effets cumulés. Il en résulte que leur réalisation va entraîner une diminution de l'espace agricole, sur une superficie cumulée totale de près de 200 ha (dont 7 ha directement liés au projet de la ligne 17 Nord). Dans ce contexte, la mutation de ce territoire devra être concertée et réfléchie avec les exploitants agricoles concernés et la SAFER afin de coordonner les mises en réserve de foncier en fonction des opportunités et les attentes des exploitants.

Concernant les objectifs soulevés de densification plus importante des nouvelles urbanisations, notamment celles liées aux activités économiques estimées trop consommatrices d'espaces et une meilleure protection des terres agricoles par une Zone d'Agriculture protégée (ZAP) sur le carré vert de 400 ha du Triangle de Gonesse, ainsi que sur les 8 000 ha de terres agricoles identifiées dans le schéma des terres agricoles du Grand Roissy, la Société du Grand Paris, n'a pas d'éléments particuliers à apporter à ce stade. En effet, elle ne dispose pas de compétences pouvant lui permettre d'influencer ce type de décision, relevant des orientations d'urbanisme de chaque territoire.

Enfin, il est à noter qu'un avis favorable a été émis par la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) du Val-d'Oise sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Gonesse, le 21 janvier 2016.

7.10.3.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Concernant la question de la consommation des espaces agricoles, la commission prend note de ce bilan propre à la construction de l'infrastructure. Le dossier ne prenait pas en compte les 7 ha du Triangle de Gonesse dans la mesure où la perte de nature agricole du foncier de la ZAC avait déjà été actée, d'où la précision demandée. L'incidence directe du projet sur les terres agricoles est donc assez limitée.

Concernant les effets plus indirects sur les terres agricoles et l'étalement urbain, la SGP rappelle l'historique du projet qui a conduit à acter le principe d'une gare desservant le Triangle de Gonesse remis en cause par un certain nombre d'intervenants. Elle rappelle que le projet de ZAC et sa desserte sont en cohérence avec les orientations du SDRIF. Elle précise néanmoins que les objectifs des 2 opérations sont différents, et que leurs natures sont bien distinctes : d'un côté le développement d'une zone d'activités et de loisirs pour la ZAC du Triangle de Gonesse qui ne peut pas accueillir de logements, à cause des contraintes des 2 PEB, plans d'exposition au bruit des 2 aéroports (PEB approuvé pour Roissy CDG, et en cours de procédure pour celui du Bourget), et d'un autre côté, la mise en œuvre de la ligne 17 Nord qui certes conditionne la réalisation de la ZAC, mais consiste avant tout à relier divers points stratégiques du Nord-est de l'Île-de-France.

Elle rappelle qu'elle n'a pas compétence sur les documents d'urbanisme des territoires concernés, notamment pour répondre à la pertinence de protection des espaces agricoles, mais qu'un avis favorable a été donné par la CDPENAF du Val-d'Oise sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Gonesse.

La commission sur ce sujet estime que cette protection des 400 ha du carré vert du Triangle de Gonesse et des 8 000 autres hectares par création d'une ZAP, une Zone Agricole Protégée ou autre document opposable renforçant la protection des espaces agricoles du Grand Roissy, serait à même de clarifier et apaiser les débats actuels. Elle recommande donc vivement aux autorités et collectivités locales d'engager et de mener à bien les procédures de protection des espaces agricoles à cette échelle compte tenu du risque d'un étalement urbain non maîtrisé sur le territoire du Grand Roissy. Une telle mesure devrait être considérée comme une action d'accompagnement du projet, compte tenu de ses impacts indirects liés à l'amélioration de l'accessibilité de ce territoire.

7.10.4 Sujet 4 : Le respect de la biodiversité et des espèces protégées

7.10.4.1 L'expression du public

Le Conseil Départemental de Seine-et-Marne attire l'attention sur certains enjeux de la biodiversité

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

Le Département attire l'attention de la SGP sur les enjeux en matière de biodiversité dans les communes du Mesnil-Amelot et de Mauregard :

Enjeu moyen pour les papillons de jour (source : tome 3 de l'atlas de la biodiversité de Seine-et-Marne) ;

- Présence d'espèces invasives : renouée du Japon et Buddleia (source : site internet du Conservatoire botanique national du Bassin parisien);

- Espèce peu commune de libellule ; Coenagrion scitulum (source : base de données Cettia)

Les prospections de l'atlas de la biodiversité ont identifié quelques arbres âgés mais isolés de tout boisement de grande taille étant susceptibles d'héberger une faune remarquable. C'est notamment le cas dans la commune du Mesnil-Amelot. Les boisements de cette commune sont totalement déconnectés des massifs les plus proches, mais toutefois deux arbres remarquables (source : tome 2 de l'atlas de la biodiversité de Seine-et-Marne) ont répertoriés :

- un Châtaignier d'un diamètre supérieur à 80 cm qui accueille un ensemble de populations d'insectes saproxyliques (vivant en lien avec le bois mort ou en décomposition), dont Ampedus nigroflavus actuellement considéré comme lié aux boisements anciens et qui n'a fait l'objet que de trois observations en Île-de-France au cours des vingt dernières années. Il est probable que cet arbre isolé héberge l'espèce depuis plusieurs décennies;

- Un Érable situé dans l'arrière-cour d'une ferme promise à la destruction, doté d'un diamètre notable, et qui abrite une autre espèce de Coléoptère classée "vulnérable" sur la liste rouge européenne des Coléoptères saproxyliques, Cerophytum elateroides. Les observations de l'espèce sont peu fréquentes et habituellement associées à des milieux boisés âgés.

Le projet d'aménagement devra toutefois veiller à :

- limiter la pollution lumineuse, néfaste pour les espèces nocturnes;

- maintenir la « perméabilité » des milieux naturels pour permettre les déplacements de la faune (trame verte et bleue);

- sélectionner des espèces indigènes pour les plantations ;

- favoriser l'infiltration de l'eau dans les sols en optant pour des revêtements perméables là où ce sera possible.

7.10.4.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

L'ensemble des éléments de l'étude d'impact apporte des éléments de prise en compte des enjeux et impacts environnementaux, notamment en matière de biodiversité.

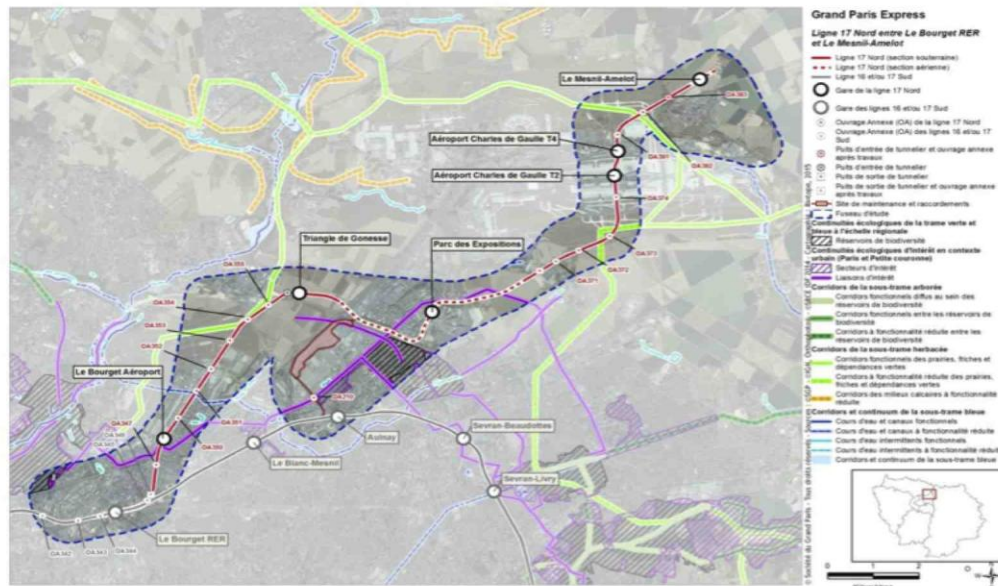
Sur des points plus précis, la carte p 159 pièce G2 montre la prise en compte des continuités régionales du SRCE, appelées à être déclinées localement après analyse approfondie, comme l'indique le texte joint à cette page. La page 139 donne des précisions sur la prise en compte de la continuité écologique au niveau du site de maintenance le long de la Francilienne et, concernant les mesures de suivi relatives au site Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis, conclut en disant "qu'un suivi de la mise en place de la mesure de réduction par réaménagement du corridor écologique le long de la Francilienne sera mis en place.

Extrait p139 étude d'impact G2 qui expose les "mesures d'évitement et de réduction" du risque de rupture des continuités écologiques :

Etude d'impact / Pièce G.2 : Présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement

• **Risque de rupture des continuités écologiques**

Carte des continuités écologiques situées à proximité de la Ligne 17 Nord



MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION

Au niveau des sections souterraines de la ligne 17 Nord, aucune rupture des continuités écologiques n'interviendra.

Concernant les sections aériennes de la ligne, une liaison d'intérêt longeant l'A104 est identifiée. La présence de nombreux éléments fragmentant réduit la fonctionnalité de ce corridor cependant celui-ci permet de relier le parc du Sausset aux milieux naturels et semi-naturels de Gonesse. Cette liaison est évitée par le projet. Les emprises du site de maintenance ne recoupent pas cette liaison. Le raccordement du site de maintenance à la Ligne 17 passera sous l'A104 et réutilisera pour cela un ouvrage d'art existant, évitant toute coupure de la liaison écologique (cf. illustration ci-après).

Cependant, la zone concernée par les emprises chantier au nord-est de l'A104 étant située à proximité de cette liaison, ces emprises chantier seront remises en état après travaux et paysagées de manière cohérente avec les espaces non impactés par le projet afin d'éviter toute réduction potentielle de la fonctionnalité de ces liaisons.

7.10.4.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 4.1 sur le respect de la biodiversité et des zones humides

Concernant le respect des paysages et de la biodiversité, le projet semble ne pas apporter de fragmentation supplémentaire du territoire et respecter les corridors d'intérêt écologique (SRCE et TVB). Concernant les impacts faune et flore pour certaines espèces, pouvez-vous rappeler les principales espèces menacées ou lieux de vie, par exemple absence de véritable zone humide en argumentant sur la nature de l'habitat des batraciens, constitué de bassins d'orage ou d'ornement) et les mesures compensatoires adaptées ?

Réponse de la SGP :

L'analyse des effets du projet de la ligne 17 Nord sur la faune et la flore est présentée dans la pièce G.2 du dossier d'enquête, pages 145 et suivantes.

Concernant la flore, aucune espèce floristique protégée n'a été recensée lors des inventaires réalisés sur l'ensemble des sites destinés à accueillir des émergences de la ligne 17 Nord, mais 3 espèces patrimoniales ont été identifiées : Cynoglosse officinale et Erigeron âcre (au Nord-est de l'A104 en face de Paris Nord 2) et Rorippe des bois (au niveau de la pépinière au Mesnil-Amelot). Seul le Cynoglosse officinale est directement impacté par les emprises chantier de la section aérienne entre les gares Triangle de Gonesse et Parc des Expositions. Toutefois, bien que cette espèce soit rare et quasi-menacée à l'échelle régionale, d'autres stations seront maintenues (mesures de protection et de balisage en phase chantier) à proximité où plus de 100 pieds ont été observés. Ainsi l'impact résiduel est faible.

Les stations d'Erigeron âcre et de Rorippe des bois sont quant à elles localisées en dehors des emprises (y compris des emprises chantier) de la ligne 17 Nord et ne sont par ailleurs pas menacées à l'échelle régionale. Aucune mesure de compensation n'est nécessaire.

Concernant la faune, le principal impact du projet concerne la zone de nidification de l'Œdicnème criard, partiellement impactée au Mesnil-Amelot. Les mesures d'évitement et de réduction d'impact générales prévues concernent le balisage des emprises chantier, le réaménagement des sites après travaux, la mise en place de barrières anti-retour, la réalisation des opérations de défrichage/terrassement en dehors des périodes de nidification des oiseaux. Concernant l'Œdicnème criard, une compensation de la destruction de l'habitat de nidification est à prévoir, il pourra s'agir par exemple de restauration de prairies rases (à définir précisément dans le cadre des études ultérieures).

Concernant les habitats aquatiques favorables à la reproduction des amphibiens évoqués, ceux-ci ne recoupent pas les emprises du projet. La vérification de la présence de zones humides répondant aux critères réglementaires (végétation et pédologie) a été réalisée sur les emprises de projet potentiellement concernées et les investigations ont montré l'absence de zones humides au droit de ces emprises.

Question 4.2 sur la démarche ERC, Eviter, Réduire et Compenser

La SGP peut- elle synthétiser les conclusions de la démarche ERC relative au projet ?

Réponse de la SGP :

La prise en compte de l'environnement fait partie intégrante des études de conception au même titre que les autres éléments techniques, financiers, etc. La démarche environnementale s'attache tout d'abord à éviter les impacts sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux du projet (nature du projet, localisation hors des secteurs sensibles, types Natura 2000 par exemple...). Cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à réduire au maximum les impacts environnementaux du projet (par exemple limiter les emprises chantier au maximum), et en dernier lieu, si besoin, à compenser les impacts résiduels (reconstitution d'habitat par exemple) après évitement et réduction. C'est en ce sens et compte-tenu de cet ordre que l'on parle de séquence « éviter, réduire, compenser ». Les mesures d'évitement et de réduction sont

ainsi privilégiées par rapport aux mesures compensatoires, lesquelles ne constituent qu'une partie des mesures environnementales, la plus réduite possible.

7.10.4.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Sur le respect de la biodiversité et des zones humides, la commission a bien noté au niveau flore, la mesure prise pour le Cynoglosse officinal et celle au niveau faune pour l'Ædicnème criard, avec une compensation à étudier pour la destruction d'une partie de son habitat de nidification. Elle note également que les études du dossier ont démontré l'absence de zones humides sur les emprises du projet et donc d'impacts directs sur les batraciens évoqués par le public.

La commission constate en effet que le dossier a bien pris en compte cette démarche ERC que les autorités demandent de respecter. L'évitement est bien sûr la meilleure solution, les mesures compensatoires devant rester des exceptions. Un suivi et une évaluation tout au long des chantiers et de l'exploitation sont aussi indispensables pour intervenir si nécessaire sur les points critiques constatés.

7.10.5 Sujet 5 : Les impacts sur les eaux et sur les sols

7.10.5.1 L'expression du public

Le Conseil départemental de Seine-et-Marne présente des observations sur la gestion des eaux dans le secteur du Mesnil-Amelot.

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

"L'évaluation environnementale (étude d'impact : Domaine de l'eau) :

Les eaux pluviales du Mesnil-Amelot et les eaux épurées de la station d'épuration se rejettent dans un fossé qui correspond à la source du ru des Cerceaux mais qui pénètre très rapidement dans le périmètre d'Aéroport de Paris (ADP).

Il convient de rappeler que sur le cours de ce fossé se situent les bassins de régulation des eaux pluviales de la plateforme dont celui des Renardières (1 260 000 m3).

Concrètement toute modification majeure des surfaces d'imperméabilisation doit faire l'objet d'une expertise détaillée, en lien avec ADP, en termes d'hydraulique. Les solutions alternatives de récupération des eaux pluviales dans les aménagements d'espaces publics (noues paysagères, chaussées réservoirs, surface pavée non jointoyée...) devront être privilégiées pour éviter au maximum le rejet des eaux de pluie dans les réseaux d'assainissement."

7.10.5.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Ces impacts sont étudiés dans de nombreux chapitres du dossier.

Le dossier fait état des sites BASOL (Base de données sur les sites et Sols pollués ou potentiellement pollués, appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif) et BASIAS (Base de données sur les Sites Industriels et Activités de Services, inventaires recensant tous ces sites industriels) surtout présents et nombreux sur la partie Ouest plus urbaine de la ligne.

7.10.5.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 5.1 sur la pollution des sols

Les eaux notamment des nappes sont très sensibles à la pollution des sols.

Une observation a été faite sur la mauvaise indication de l'ICPE MA France (en fait c'est son accès qui a été indiqué) et PSA rappelle qu'en dehors de ce repérage d'une source potentielle de pollution suivi par les services de la DRIEE, le site ne comporte a priori aucune autre pollution des sols, l'usine Citroën ayant été construite sur des sols agricoles.

Pouvez-vous préciser quelle est la situation actuelle, ainsi que les précautions qui seront prises ?

Réponse de la SGP :

La caractérisation des pollutions présentes s'appuie en première approche sur les éléments bibliographiques disponibles, tels que les bases de données BASIAS et BASOL.

Dans le cadre de la poursuite des études, la Société du Grand Paris s'appuie également sur un bureau d'étude spécialisé dans la conduite de diagnostics de pollution. A ce titre, des études historiques et documentaires sont engagées au niveau des secteurs concernés par l'implantation d'ouvrages émergents. En fonction des conclusions des études historiques réalisées, des investigations de terrain sur les sols et les eaux souterraines seront réalisées au moyen de sondages et de piézomètres afin de caractériser quantitativement et qualitativement l'état de la pollution actuelle. Les carottes et les eaux prélevées feront l'objet d'analyses en laboratoire. Pour les sites les plus sensibles, des plans de gestion seront élaborés, ainsi que des Analyses des Risques Résiduels (ARR). Le premier document vise à permettre une gestion adaptée des sols pollués lors des phases de chantier ; le second intervient lorsque la totalité des polluants présents n'a pas pu être traitée ; il permet de vérifier que les teneurs résiduelles après travaux d'aménagement sont compatibles avec les usages projetés sur le site.

Ces éléments détaillés seront présentés au public dans le cadre des procédures ultérieures, nécessaire au démarrage des travaux.

Cette démarche générale sera également appliquée sur le site PSA.

L'état initial de l'étude d'impact (pièce G1 du dossier de DUP paragraphe 7.2.1.3 Recensement des ICPE hors SEVESO) recense les établissements ICPE situés dans le fuseau de DUP. Sur le site PSA d'Aulnay-sous-Bois, SEGRO (sous le nom d'ID LOGISTICS) et MA France sont bien identifiés selon les rubriques 1510, 1530, 1532, 2662, 2663, 1185, 1511 et 2925 pour SEGRO et les rubriques 1412, 1414, 2560, 2921, 2925 pour MA France.

Concernant la cartographie des ICPE, figurant au paragraphe 7.2.1.3 de la pièce G1, la localisation des installations est issue de la base de données GEORISQUES (site internet du réseau développement-durable.gouv.fr du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie).

Ces éléments ont ensuite été croisés avec les données issues du site internet

<http://installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr>.

Le positionnement cartographique de MA France correspond à un adressage officiel (Kbis) du siège social de l'entreprise boulevard André Citroën et non pas à une réalité géographique de localisation de l'entreprise plus en recul au niveau du bâtiment 70 du site PSA. Le maître d'ouvrage prend note de cette remarque et modifiera cette implantation pour qu'elle corresponde à l'emplacement géographique lors de l'actualisation de l'étude d'impact prévue dans le cadre de l'élaboration des dossiers réglementaires postérieurs au dossier de DUP.

Par ailleurs, une analyse des impacts concernant les risques industriels est présentée dans le dossier, pages 218 à 222 de la pièce G.2. Concernant l'aspect risque industriel, l'ICPE MA France a bien été recensée. Il en est notamment fait mention page 260 de la pièce G.1 et pages 219 et 220 de la pièce G.2. Les conclusions indiquent qu'en raison de la distance séparant le futur site de maintenance de cette activité ICPE, l'impact du projet sur l'activité ICPE et inversement est considéré comme nul. La société SEGRO (ID LOGISTICSS) a également été identifiée. Il en est fait mention page 260 de la pièce G.1. Les risques et mesures mises en place vis-à-vis de ce site sont indiqués pages 220 et 221 de la pièce G.2.

Question 5.2 sur les aléas de la géologie des sols

Le creusement de sol de la seconde ligne de métro de Rennes entamée en janvier 2014 a fait l'objet de mauvaises surprises avec la découverte de déblais toxiques dans les terres excavées dus à des filons d'antimoine du sol, générant un surcoût non prévu de plusieurs millions d'euros. Un tel aléa est-il possible pour la ligne 17 et pouvez-vous rappeler toutes les mesures de contrôle et gestion des sols excavés prises sur tous vos chantiers projetés, tunnelier, mais aussi à ciel ouvert, ouvrages annexes, gares et autres ?

Réponse de la SGP :

La Société du Grand Paris réalise de nombreuses campagnes géotechniques et analytiques afin de caractériser les terres en amont des travaux. Elle s'appuie sur la réalisation d'études historiques et de sondages préalables à l'excavation des déblais permettant de réaliser une pré-analyse de la qualité des déblais. Toutefois, il existe toujours un risque de découverte de polluants naturels ou anthropiques une fois les sols excavés. C'est pourquoi, les matériaux excavés feront l'objet d'une nouvelle campagne de caractérisation systématique à l'excavation ou en cours d'excavation conformément au cahier de charges des entreprises, permettant de vérifier leur véritable qualité. Les filières de valorisation ou d'évacuation pré-identifiées des déblais sont alors confirmées ou modifiées si les critères de qualité n'étaient finalement pas conformes aux seuils de recevabilité des filières de valorisation ou d'élimination prévues.

De plus, les chantiers du Réseau de Transport Public du Grand Paris s'inscriront dans un processus de contrôle et de traçabilité des déblais. A ce titre, la Société du Grand Paris a élaboré un outil spécifique permettant d'assurer la complète traçabilité des déblais issus de ses chantiers.

Question complémentaire 5.3 de la commission

Le dossier doit faire l'objet dans la suite de la procédure d'une autorisation Loi sur l'Eau code de l'environnement sur la base d'un dossier spécifique plus détaillé d'incidence sur les eaux superficielles et souterraines. Compte tenu de l'importance du sujet dans l'évaluation de l'utilité publique du projet, et par exemple des enjeux forts relevés par l'étude d'impact sur l'hydrologie, l'effet barrage du tunnel, les impacts sur les différentes nappes et zones humides, pouvez-vous dresser un bilan global permettant d'apprécier leur prise en compte et l'acceptabilité des risques ?

Réponse de la SGP :

➤ Hydrologie :

L'analyse des impacts du projet en phases chantier et exploitation est présentée de manière détaillée dans la pièce G.2, pages 100 et suivantes. De manière synthétique, l'absence de cours d'eau à ciel ouvert à proximité du projet réduit fortement les impacts potentiels sur l'hydrologie. Concernant l'écoulement des eaux pluviales, des mesures seront prises permettant de gérer ces eaux telles que la création de fossés ou bassins de rétention. Des mesures sont également prévues pour éviter les risques de pollution (entretien des engins sur des surfaces étanches, stockage des produits polluants dans un espace étanche ...). En cas de pollution accidentelle, un plan de secours sera mis en œuvre. Par exemple, des kits d'intervention d'urgence seront mis à disposition des intervenants sur les chantiers par les entreprises, afin de permettre une intervention dans les meilleurs délais en cas de déversement de polluant identifié. Les produits déversés accidentellement seront ainsi fixés, puis récupérés par décapage des sols et les terres seront ensuite évacuées en centres de traitement agréés.

➤ Hydrogéologie :

L'analyse des impacts du projet en phases chantier et exploitation est présentée de manière détaillée dans la pièce G.2, pages 105 et suivantes. De manière synthétique, l'étude d'impact indique que :

- Concernant les impacts liés à la construction du tunnel : la construction du tunnel avec la technique du tunnelier ne nécessite pas de pompage et n'induit donc pas de rabattement de nappe. La construction du tunnel ne présente pas d'impact sur le fonctionnement des nappes souterraines.
- Concernant les impacts liés à la construction des ouvrages : la Société du Grand Paris prévoit pour l'ensemble des gares souterraines de recourir à la technique des parois moulées. Une paroi moulée est un écran en béton armé, directement moulé dans le sol, qui assure le soutènement des terres autour de la fouille et permet de constituer une enceinte étanche vis-à-vis des nappes d'eau souterraines. Cette technique permet d'éviter ou de limiter tout rabattement de nappe mais aussi toute mise en communication de plusieurs nappes.

Certains ouvrages souterrains profonds de la ligne 17 Nord recoupant les aquifères de l'Eocène supérieur et moyen, une modélisation hydrogéologique a été réalisée afin d'évaluer les effets piézométriques du projet. Les ouvrages pris en considération sont ceux situés dans l'épaisseur géologique des deux nappes principales (nappes de l'Eocène supérieur et nappe de l'Eocène inférieur et moyen) : gare le Bourget Aéroport, tranchée couverte au Triangle de Gonesse, tunnel de la ligne 17 Nord et raccordement du site de maintenance à la ligne 16.

Avec la méthode des parois moulées appliquée à la gare du Bourget Aéroport, les résultats de la simulation ont mis en évidence des différentiels piézométriques de l'ordre de quelques dizaines de centimètres. Au stade de connaissance actuelle du contexte hydrogéologique, ce différentiel ne remet a priori pas en cause la fonctionnalité de la nappe superficielle.

- Concernant l'effet barrage lié à l'infrastructure souterraine en phase définitive, une modélisation hydrogéologique a été réalisée afin de simuler la phase définitive (tous les ouvrages modélisés ont été supposés étanches et toutes les dispositions constructives pénalisantes pour les écoulements souterrains ont été considérées : hypothèses maximalistes considérant le plus d'obstacles possibles à l'écoulement des nappes). Les résultats des simulations montrent que les incidences piézométriques sont limitées y compris en simulant les effets cumulés des lignes 16 et 17. Ce différentiel ne remet a priori pas en cause la fonctionnalité de la nappe superficielle.
- Concernant les zones Natura 2000, il convient de rappeler que le projet de la ligne 17 Nord ne prévoit pas d'implantation d'ouvrage ou de base chantier au sein d'une entité Natura 2 000, il n'y a donc pas d'effet direct, par effet d'emprise sur le réseau Natura 2 000.

Cependant, il existe à proximité de la ligne, deux parcs appartenant à la zone Natura 2 000 « Sites de Seine-Saint-Denis ». Ces deux parcs possèdent des plans d'eau de faible profondeur, alimentés par la nappe d'eau souterraine superficielle :

Parc départemental Georges Valbon (La Courneuve)		Parc départemental du Sausset (Aulnay-sous-Bois)	
Plans d'eau	Niveau d'eau moyen	Plans d'eau	Niveau d'eau moyen
Etang des Brouillards	environ 1 m	Etang de Savigny	environ 2,5 m
Etang du Vallon	environ 0,5 m	Marais	environ 0,5 m

Une baisse du niveau de la nappe est donc susceptible d'engendrer une baisse du niveau d'eau dans les plans d'eau, susceptible d'altérer les milieux humides de ces plans d'eau (roselières...). Il est donc important, au-delà des effets que le projet engendre sur les niveaux d'eau de la nappe souterraine superficielle, d'évaluer les effets que le projet engendre sur les niveaux d'eau de ces plans d'eau.

Pour cela, une modélisation hydrogéologique a été réalisée. Un vaste modèle a été construit, intégrant en partie les lignes 17 et 16 et permettant d'analyser d'une part les effets de la ligne 17 Nord seule et d'autre part les effets cumulés des lignes 16 et 17.

→ En phase chantier

- Ligne 17 Nord seule

La réalisation de la ligne 17 Nord seule, avec parois moulées allongées à la gare Le Bourget Aéroport, n'induit aucune incidence significative sur les niveaux d'eau et sur les espèces inféodées à ces milieux ayant justifiées la désignation du site Natura 2000 (Blongios nain, Butor étoilé).

- Lignes 16 et 17

Dans le cadre de l'analyse des effets cumulés, il apparaît par contre que, sur la base des hypothèses considérées pour ces modélisations hydrogéologiques en termes de connaissance du milieu et de niveau de définition des projets, il existerait selon les premiers résultats, un impact potentiellement moyen sur l'étang du Vallon (parc départemental Georges Valbon). Celui-ci pourrait se répercuter par suite de manière très significative sur les habitats du Blongios nain et du Butor étoilé, en cas de réalisation concomitante des lignes 16 et 17 dans ce secteur. Toutefois, il existe des méthodes constructives permettant de réduire encore les pompages (renforcement du radier par exemple...) qui pourront être mises en place si les études ultérieures en confirment la nécessité. En effet, il est important de rappeler que les hypothèses utilisées dans le cadre des modélisations hydrogéologiques actuelles sont maximalistes et qu'elles seront affinées dans les stades ultérieurs des études. Ainsi, les mesures constructives à mettre en place effectivement pour limiter au maximum les impacts sur les nappes souterraines seront déterminées lors des études de maîtrises d'œuvre (études en cours). Le modèle utilisé ici permet une première évaluation sur la base de la connaissance actuelle du milieu. Celui-ci sera affiné au fur et à mesure des études notamment pour prendre en considération les résultats des sondages géotechniques et des essais de pompage qui seront réalisés ainsi que les adaptations futures du projet en lien avec les maîtres d'œuvre.

En ce qui concerne la Ligne 17 Nord, dans le cadre du dossier d'autorisation unique (intégrant les éléments exigés au titre de la loi sur l'eau), des modélisations hydrogéologiques seront à nouveau réalisées afin d'intégrer de manière fine l'ensemble des derniers résultats piézométriques et géotechniques et les méthodes constructives retenues *in fine* pour les lignes 16 et 17.

Ce sujet fait l'objet d'une attention toute particulière de la part de la Société du Grand Paris qui s'engage à prendre toutes les dispositions nécessaires et suffisantes pour que l'éventuelle diminution du niveau d'eau de l'étang du Vallon en phase travaux ne soit pas de nature à remettre en cause l'état de conservation des espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000. Des discussions avec le Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis, gestionnaire des parcs Georges Valbon et du Sausset, sont également en cours sur ce sujet.

→ En phase définitive

En phase définitive, en considérant la ligne 17 Nord seule ou les lignes 16 et 17 cumulées, les incidences sur les niveaux d'eau des étangs des parcs Georges Valbon et du Sausset sont faibles à nulles. La légère diminution des niveaux d'eau des étangs du parc départemental Georges Valbon et du parc départemental du Sausset n'est pas de nature à remettre en cause l'état de conservation des espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000. Les modifications hydrauliques générées par le projet en phase définitive n'induisent aucune incidence résiduelle sur le site Natura 2000.

➤ Zones humides :

Certaines emprises du projet de la ligne 17 Nord sont concernées par la classe 3 de l'enveloppe d'alerte de la DRIEE qui laissait présager la présence de zones humides potentielles. Cependant, les expertises de la végétation et de la pédologie menées au niveau des emprises du projet concernées

par cette enveloppe d'alerte ont mis en évidence l'absence de telles zones humides.

Question complémentaire 5.4 de la commission d'enquête

La SGP peut elle présenter les engagements qui pourraient être pris en matière d'environnement dans le cadre de la DUP du projet ?

Réponse de la SGP :

Les annexes des décrets déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation des lignes du Réseau de Transport Public du Grand Paris indiquent les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et les modalités de suivi associées.

Ces mesures concernent les vibrations, la géotechnique et les risques naturels, le suivi du bâti, les eaux souterraines et superficielles, les milieux naturels et les paysages, les réseaux, la gestion des chantiers et le suivi des mesures.

7.10.5.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Le traitement des 5 questions de ce sujet des **impacts du projet sur les sols et les eaux** permet à la commission d'en avoir une appréhension globale.

- Concernant **la pollution des sols**, le Maître d'Ouvrage rappelle la procédure engagée sur tous ces chantiers, avec un bureau d'études spécialisé les prenant en charge avec des dispositifs tels que sondages, carottages, piézomètres, contrôle par laboratoire, un plan de gestion mis en œuvre en cas de pollutions avérées pour les secteurs à risques les plus sensibles, l'analyse des risques résiduels (ARR) établie en fonction de l'usage futur du lieu. Les rubriques des différentes installations classées recensées sur ces sites ou à proximité permettent de juger des risques réels pour la population riveraine et d'établir les mesures de protection en conséquence ;
- Concernant **les aléas de la géologie** des sols, notamment lors du creusement par les tunneliers, la prise en compte de tous les cas de figure n'est pas possible et la commission a pu constater que le dossier en a pris en compte bon nombre, notamment ceux dont l'occurrence est envisageable. La Société du Grand Paris y répond en expliquant les mesures liées au process du tunnelier sur les matériaux excavés et sur la traçabilité des déblais. La commission estime qu'elles sont de nature à donner des garanties très positives pour parer à ces aléas et pour la protection de l'environnement ;
- Concernant les **incidences sur les "eaux"**, la commission rappelle qu'une enquête spécifique doit être lancée dans un second temps avec un dossier plus développé sur le sujet et devant permettre au préfet avant autorisation de pouvoir juger du respect

des règles et normes liées (respect du SDAGE, règlements locaux et prescriptions locales de rejet des gestionnaires de réseau). Elle apprécie donc la synthèse très claire faite qui lui permet une bonne appréhension globale des enjeux et incidences des eaux notamment ceux de la ligne 17 seule ou cumulés avec ceux de la ligne 16. Cela lui permet de juger dans le cadre de l'utilité publique que ces impacts sur les "eaux" sont acceptables et ne la remettent pas en cause.

Ainsi, la commission constate que ces incidences sont beaucoup plus fortes en phase chantier et que des précautions seront prises, notamment pour limiter les pompages (la technique des parois moulées utilisée pour les gares le permet par exemple). En effet, les travaux nécessitent parfois des rabattements de nappe qui ont, tout comme l'effet barrage du tunnel linéaire, un impact sur les nappes souterraines tel que celui sur l'étang du Vallon où les habitats du bongio nain et du butor étoilé doivent être préservés. Un suivi piézométrique sera mis en œuvre pour contrôler ces niveaux. En revanche en phase d'exploitation, la légère diminution des niveaux d'eau des étangs du parc départemental Georges Valbon et du parc départemental du Sausset est jugée acceptable et sans conséquence sur les espèces, notamment sans incidence sur le site Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis. Concernant les zones humides, le dossier constate leur absence dans l'emprise du projet.

Concernant les engagements en matière environnementale, le dossier évoque toutes les précautions prises notamment pour respecter les cahiers des charges sur les différents chantiers, par exemple pour ne pas polluer les sols et gérer les impacts sur la faune et la flore. Effectivement, les arrêtés préfectoraux cadrent bien ces dispositifs de protection de l'environnement qui doivent être engagés et respectés par le Maître d'Ouvrage.

7.10.6 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème

La commission rappelle les 5 sujets et les 11 questions traités dans le cadre de ce thème:

- **les impacts paysagers :**
 - Le respect du paysage ;
 - Le traitement architectural et paysager du SMR-SMI-PCC ;
- **L'appréciation de l'étude d'impact :** les précisions à apporter à l'étude d'impact pour l'apprécier ;
- **La consommation des terres agricoles et l'étalement urbain :**
 - La consommation des espaces agricoles du projet ;
 - L'évaluation des impacts directs et indirects du projet sur les espaces agricoles et les moyens de les réduire ;
- **Le respect de la biodiversité et des espèces protégées :**
 - Le respect de la biodiversité et des zones humides ;
 - La démarche ERC, Eviter, Réduire et Compenser ;
- **Les impacts sur les eaux et sur les sols :**
 - La pollution des sols ;
 - Les aléas de la géologie des sols ;
 - Les incidences eaux ;

- Les engagements du maître d'ouvrage en matière environnementale.

Au travers de tous ces points, la commission a examiné les impacts paysagers et environnementaux du projet, en complément des impacts liés à la réalisation des travaux (traités au titre du thème 8) évoqués par le public.

La Société du Grand Paris a rappelé l'ensemble des dispositions prises dans le cadre de la protection de l'environnement relevant de sa compétence, et celles à venir dans la poursuite des études et lors de la mise en œuvre du projet.

La commission d'enquête recommande à la SGP de poursuivre les études en matière d'impacts directs et indirects du projet sur l'environnement pour préciser ces impacts et leur étendue, et d'en tenir compte au niveau de l'avant projet et du projet ; au-delà des études, des engagements devront être pris et mis en œuvre pour la protection de l'environnement.

7.11 Thème 10: Documents d'urbanisme - Mise en compatibilité

Le projet doit être compatible avec certains documents de planification urbaine et les documents d'urbanisme des communes concernées doivent être compatibles avec le projet de ligne 17.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris et a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur.

Le public, essentiellement des collectivités territoriales, se sont exprimés sur les sujets suivants :

- Sujet 1 : Les emplacements réservés ;
- Sujet 2 : L'intégration du projet dans les règlements.

7.11.1 Sujet 1: Les emplacements réservés

7.11.1.1 L'expression du public

La liste des emplacements réservés peut être, comme tout document d'urbanisme des communes, revue pour être mise en compatibilité avec le projet si celui-ci fait apparaître des évolutions de surface des emplacements réservés impactés par le projet.

Les différentes observations formulées portent sur des demandes d'inscription complémentaire ou de réintégration d'emplacements réservés, ainsi :

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

demande l'inscription d'un emplacement réservé pour la gare routière et le parking-relais prévus pour accompagner la gare du GPE (cf point 4/). Ces équipements indispensables sont d'ailleurs inscrits en emplacements réservés au bénéfice de la SGP dans le projet de PLU du Mesnil-Amelot en cours de révision et arrêté le 14 novembre 2014. Cette absence d'emplacements réservés pour le parking-relais et la gare routière fractionne l'opération d'ensemble de réalisation de la gare. Cela pose une hypothèque sur ces deux équipements d'accompagnement alors que leur création devrait être concomitante à celle de la gare.

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

fait référence à la page 17 de la pièce A, aux futures enquêtes parcellaires. Ces procédures sont essentielles. Dans un souci de planification, il serait opportun de disposer de la date desdites enquêtes.

La pièce I appelle des remarques d'ordre général sur les règles dérogatoires dans les documents d'urbanisme et l'exposé des motifs mais aussi des remarques plus précises par communes.

La SGP introduit une règle dérogatoire dans les zones accueillant le projet pour de très nombreux articles: installations autorisées (art 1 et 2) ; règles d'implantation (art 5 à 9), de hauteur (art 10), de stationnement (art 12), de végétalisation (art 13). La SGP sollicite la création d'emplacements réservés et garantit la compatibilité du projet à travers l'adaptation des règlements

Quatre communes (Blanc-Mesnil, Dugny, Villepinte et Tremblay-en-France) ont un PLU en cours de révision. S'agissant de la commune d'Aulnay-sous-Bois, le PLU révisé a été adopté

en décembre 2015 et est opposable depuis début 2016. Or, bien que la modification de la liste des emplacements réservés ne concerne pas les réserves départementales, la liste des réserves proposée par le MECDU avant et après modification, n'est pas correcte. En effet, il manque particulièrement 2 emplacements réservés départementaux :

- D2.3 : élargissement de la rue de Mitry (RD115) à 18 mètres,
- D4 : élargissement de l'avenue Pierre Séward (RD41) à 20 mètres entre la RD115 et la limite communale de Blanc-Mesnil.

Le Département souhaitant maintenir ces réserves, il convient de les réintégrer dans le document.

7.11.1.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le projet est compatible avec les documents de planification urbaine suivants :

- le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013,
- le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF) approuvé en juin 2014.

Toutes les communes concernées par le fuseau d'étude de la ligne 17 Nord sont dotées d'un PLU, hormis Le Bourget pour laquelle une révision du POS en PLU est engagée.

L'analyse détaillée des impacts du projet sur les documents d'urbanisme est faite dans la pièce spécifique « I » du présent dossier d'enquête publique, relative à la « Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme ».

Au travers des pièces I.1 à I.8, ce sont l'examen des documents d'urbanisme de 7 communes qui sont concernées et qui nécessiteront une mise en compatibilité au titre du projet :

- le PLU de la commune de Dugny,
- le PLU de la commune du Blanc-Mesnil,
- le PLU de la commune de Bonneuil-en-France,
- le PLU de la commune de Gonesse,
- le PLU de la commune de Villepinte,
- le PLU de la commune de Tremblay-en-France,
- le PLU de la commune du Mesnil-Amelot.

En ce qui concerne la commune d'Aulnay-sous-Bois, les modifications induites par le projet de ligne 17 Nord ont été intégrées lors de la révision de son PLU approuvée en décembre 2015.

Au sein de la pièce « I » du dossier d'enquête, un document par commune précise :

- les éléments du PLU en vigueur : rapport de présentation, PADD, zonages et règlement, ainsi que les éléments opposables aux tiers ;
- les zones du PLU concernées par le projet ;
- les incidences de la mise en œuvre du projet sur le zonage et le règlement du PLU ;
- les propositions de modification de zonage et/ou de règlement pour rendre le document d'urbanisme compatible avec le projet.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est exposée dans les pièces I.1.1 à I.3 du dossier d'enquête.

Les textes qui prévoient ces dispositions sont rappelés ainsi que leur application.

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris et concerne :

- l'infrastructure, qu'elle soit en souterrain par les tunnels ou en surface par des sections en aérien ou en viaduc,
- les emprises des gares : souterraines ou en émergence,
- les ouvrages techniques annexes,
- les sites de maintenance et de remisage (SMR) et les sites de maintenance des infrastructures (SMI).

Ainsi, au travers de la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet présenté à l'enquête publique, la ligne 17 Nord sera rendue compatible avec les documents d'urbanisme des communes traversées.

7.11.1.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 1.1 : Demandes d'inscription complémentaire ou de réintégration d'emplacements réservés.

Réponse de la SGP :

Concernant l'observation n°RE 425 du Conseil Départemental de Seine-et-Marne : dans la mesure où le Plan local d'urbanisme du Mesnil-Amelot contient déjà un emplacement réservé ayant pour objet la création future d'un parking relais aux abords de la gare du Grand Paris Express, il n'est pas apparu nécessaire de proposer dans la procédure de mise en compatibilité la création d'un tel emplacement, celui-ci existant déjà dans le document d'urbanisme en vigueur adopté par la collectivité et produisant déjà ses effets juridiques.

En outre, il y a lieu de rappeler que la Société du Grand Paris, établissement public industriel et commercial, est tenue de respecter sa « spécialité » telle que définie par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. L'article 7 de cette loi délimite les missions de la SGP et son article 2 rappelle que le schéma d'ensemble, que les déclarations d'utilité publique doivent appliquer, doit mentionner « la prise en compte de l'intermodalité (...) sans préjudice des compétences du STIF ainsi que de celles des collectivités concernées ». Le paragraphe 2.3.2. du schéma d'ensemble, relatif aux parcs relais du réseau du Grand Paris traduit assez clairement ce positionnement de la SGP en matière d'intermodalité, laquelle doit rester en retrait par rapport aux autorités locales compétentes : il y est question de « recommandations » qui « peuvent être faites aux collectivités territoriales... STIF, en matière de parkings publics ayant vocation à desservir les gares... ». Ces dispositions font donc obstacle à ce que les parcs relais puissent être inclus dans le périmètre de l'enquête préalable à la DUP de la ligne 17 Nord, et par suite, au dossier de mise en compatibilité qui en découle.

Cela ne remet toutefois pas en cause la participation active de la SGP à la réalisation de ces parcs

lorsqu'ils sont compris dans les études de pôle (cf. point 1.1 du thème 2).

Concernant l'observation n°RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis : il est précisé que les emplacements réservés au bénéfice du Conseil Départemental référencés dans le PLU d'Aulnay-sous-Bois comme « D2.3 : élargissement de la rue de Mitry (RD115) » et « D4 : élargissement de l'avenue Pierre Sépard (RD41) » ne sont pas concernés par l'implantation d'ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris. A ce titre ils ne sont aucunement concernés par la procédure de mise en compatibilité du PLU pour les besoins du projet Grand Paris et ils continuent de produire leurs effets juridiques.

Ainsi, aucun emplacement réservé complémentaire ou mise à jour des dossiers de MECDU n'apparaît nécessaire.

7.11.1.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

Les mises en compatibilité des tableaux d'emplacements réservés des diverses communes au regard du dossier et de la réponse de la Société du Grand Paris, ont été analysées.

En ce qui concerne l'élargissement de la rue de Mitry et l'élargissement de l'avenue Pierre-Sépard à Aulnay-sous-Bois, la commission a noté que ces travaux n'étaient pas consécutifs à l'implantation d'ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris ; aussi, il appartiendra à la commune d'Aulnay-sous-Bois de modifier le tableau des emplacements réservés, si nécessaire, indépendamment de la présente mise en conformité des documents d'urbanisme issue du projet de ligne 17 Nord.

L'emplacement identifié « SGP1 », correspondant au nouvel emplacement réservé au bénéfice du Grand Paris sur les emprises de la section courante de l'infrastructure et de la voie de raccordement au SMR/SMI prévu dans le dossier de mise en compatibilité a été inclus dans le tableau des emplacements réservés du PLU de la commune d'Aulnay-sous-Bois lors de sa révision adoptée en décembre 2015 et sera intégré dans le PLU de Gonesse comme l'ensemble des communes concernées.

A cet effet, conformément à la demande de PSA, il serait souhaitable que les emprises correspondant aux besoins du SMI/SMR/PCC tenant compte de ses contraintes et de celles des activités voisines soient indiquées dans les documents du PLU mis en compatibilité pour les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.

7.11.2 Sujet 2: L'intégration du projet dans les règlements

7.11.2.1 L'expression du public

Les incidences du projet justifient les évolutions nécessaires des règlements.

Sont ainsi introduites, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.

Sont également mentionnées, le cas échéant, les évolutions de zonage et leur impact sur les documents graphiques.

Les observations portent sur les règles dérogatoires uniformes qui n'introduisent ni de règles qualitatives architecturales ni de règles prévoyant l'insertion urbaine des ouvrages.

RE 425 Conseil Départemental de Seine-et-Marne, 77

précise que « le règlement du PLU du Mesnil-Amelot concernant la zone 2 AUgp destinée à recevoir la gare et la section d'infrastructure courante en tranchée ouverte, et faisant partie du dossier de mise en compatibilité du PLU, ne comporte aucune règle sur les aspects extérieurs des ouvrages, l'aménagement de leurs abords et les espaces libres ».

RE 482 Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 93

rappelle l'adaptation des règlements : « ... l'utilité publique de l'opération et son urgence peuvent expliquer ce principe de dérogation uniforme. Néanmoins, cette adaptation des règlements n'assure pas la qualité de l'insertion urbaine des ouvrages ni les éventuelles compensations qui pourraient survenir pour leur mise en œuvre. L'insertion des projets sera traitée au cas par cas sans garantie réglementaire.

Les installations de ce projet emblématique et extrêmement structurant se devront d'être de grande qualité sur les plans architecturaux et de l'insertion urbaine. Certaines règles relatives à la végétalisation, au stationnement ou encore à l'insertion auraient pu être rédigées en ce sens. D'une manière générale l'exposé des motifs gagnerait à être complété par une présentation des grandes évolutions urbaines attendues à proximité des gares pour chaque ville. »

7.11.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce sujet

Le contexte du projet est analysé pour chacune des communes concernées et les différentes mesures qui permettent d'adapter les dispositions des documents d'urbanisme en vigueur dans les différentes communes sont définies.

Les évolutions des documents : rapport de présentation, plan de zonage, servitudes et autres contraintes réglementaires, documents graphiques, suivant le cas, sont explicitées pour chaque commune au regard de leur document d'urbanisme respectif.

Les documents soumis à l'enquête sur ce sujet sont identiques à la question relative au sujet précédent concernant les emplacements réservés puisque soumis aux mêmes règles de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

7.11.2.3 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires et les réponses de la Société du Grand Paris

Question 2.1 :

L'aspect extérieur des ouvrages, l'aménagement de leurs abords et les espaces libres peuvent-ils être précisés et les règles rédigées en intégrant des notions architecturales, d'insertion urbaine, de végétalisation et de stationnement ?

Réponse de la SGP :

Le contenu réglementaire de la procédure de mise en compatibilité vise uniquement à lever les interdictions pouvant peser au titre du code de l'urbanisme sur l'implantation des composantes du projet d'infrastructure de transport. A ce titre, il n'appartient pas à la procédure de mise en compatibilité de définir des prescriptions en matière d'insertion paysagère.

Dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre du projet, l'insertion de l'ensemble des ouvrages du projet fera l'objet d'un traitement urbain et paysager spécifique à chaque site d'implantation. Ces dispositions seront notamment définies par les équipes en charge de la maîtrise d'œuvre architecturale de la gare du Mesnil-Amelot, en partenariat étroit avec les interlocuteurs du territoire. En complément à ces éléments, il est important de noter que, comme le rappelle régulièrement la jurisprudence en la matière, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme permet à l'Etat de modifier les documents d'urbanisme locaux sans le consentement des auteurs de ces documents. En cela elle constitue une limitation du principe de libre administration des collectivités territoriales garantie par l'article 72 de la Constitution, qui, parce qu'elle s'exerce dans les conditions prévues par la loi, ne porte pas une atteinte excessive à cette garantie au regard de la réalisation de l'objectif d'intérêt général poursuivi par l'opération déclarée d'utilité publique. C'est la raison pour laquelle les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme proposés dans le dossier d'enquête publique ne portent que sur les éléments qui sont strictement nécessaires à la réalisation du projet, c'est-à-dire qui ont pour objet d'assurer que le projet ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par les communes au travers de leur plan et qu'il ne méconnaisse pas les dispositions du règlement de la zone du plan dans laquelle sa réalisation est prévue. Les questions d'insertion n'ont donc pas vocation à être traitées dans le cadre d'une telle mise en compatibilité, même dans l'objectif de renforcer les prescriptions.

S'agissant de l'aspect extérieur des ouvrages, de l'aménagement de leurs abords et les espaces libres, le règlement national d'urbanisme, dont font parties des prescriptions relatives à la préservation des éléments présentant un intérêt architectural, patrimonial, paysager ou écologique (articles R.111-26 et suivants du code de l'urbanisme), est opposable aux autorisations d'occupation du sol lorsque les dispositions du PLU posent des exigences qui sont moindres que celles qui résultent de ce règlement. En outre, le code du patrimoine prévoit des garanties procédurales de nature à assurer l'insertion des projets de construction et d'ouvrages dans les secteurs présentant une sensibilité particulière. Aussi, il existe bien des garanties réglementaires de nature à encadrer effectivement l'insertion des projets de construction du Grand Paris Express.

En tout état de cause, la Société du Grand Paris est particulièrement attentive à la qualité architecturale et à l'intégration urbaine de ses ouvrages. Elle a ainsi élaborée une charte architecturale, urbaine et paysagère, tant pour les gares que pour le site de maintenance, gage de ses ambitions.

7.11.2.4 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce sujet

La commission prend acte que la Société du Grand Paris, respectant les insertions des projets dans des garanties réglementaires, est attentive à la qualité architecturale et à l'intégration urbaine de ses ouvrages et a ainsi élaboré une charte architecturale, urbaine et paysagère.

La commission a également pris acte que cet engagement architectural s'appliquait au projet de SMI SMR PCC et à son intégration, l'ensemble de ses sites de maintenance faisant également l'objet d'une certification Haute Qualité Environnementale (HQE®).

7.11.3 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème

L'expression du public n'implique pas de modifications à apporter à la rédaction des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La commission d'enquête a examiné le dossier relatif aux documents d'urbanisme de l'ensemble des communes impactées par le projet de la ligne 17 et estimé que les mises en compatibilité proposées sont en cohérence avec le périmètre demandé pour l'utilité publique. Les mises en compatibilité sont développées, pour chaque commune, dans les conclusions de la commission d'enquête.

7.12 Thème 1 : Avis favorables

Sur un total de 480 personnes qui se sont exprimées, 197 personnes se sont déclarées favorables au projet globalement et 283 observations en justifiant leur avis favorable par la desserte attendue de la gare Aéroport du Bourget offerte par le projet.

Les raisons de l'avis favorable donné par les 197 premiers avis sont les suivantes : habitants de cette partie du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne proche du projet, ils sont intéressés au projet pour une utilisation quotidienne liée aux déplacements domicile travail, mais aussi pour l'effet de désenclavement et de développement escompté. Leur avis est relativement peu développé.

De nombreuses collectivités ont affirmé leur intérêt pour le projet en donnant un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet:

- les Conseils départementaux des 3 départements les plus concernés : Val-d'Oise, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne ;
- les communautés d'agglomération de Roissy-Pays de France et de Plaine Commune ;
- l'Etablissement Public n°7 de la Métropole du Grand Paris ;
- les communes de Gonesse, Villiers-le-Bel, Arnouville, Dugny, Mauregard, ainsi que des élus d'Aulnay-sous-Bois, de Tremblay-en-France, de Mitry-Mory, de Garges-les-Gonesse, de Survilliers, et d'Epiais-les-Louvres.

Les entreprises suivantes dont l'activité est promise à un développement important favorisé par le projet : Aéroports de Paris pour les deux plateformes aéroportuaires de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget, Air France, Viparis et SIPAC pour le Parc des expositions de Paris Nord Villepinte, et Paris Nord 2 ont aussi exprimé un avis favorable au projet.

L'avis favorable de la Chambre de Commerce et d'industrie de Paris-Ile-de-France est justifié à la fois pour la participation au développement économique de la région du réseau de transport public du Grand Paris Express et pour celle du présent projet de Ligne 17 Nord relative aux activités du Nord-est francilien, actuelles et projetées en soulignant leur importance au niveau régional.

Ces avis sont détaillés dans le cadre du thème 4.

7.13 Thème 12 : Avis défavorables

Ce thème correspondant aux avis défavorables s'opposant à la réalisation du projet en demandant son abandon.

Ce thème apparaît dans 44 sujets d'observations sur un total de 664.

Sept associations de défense de l'environnement (France Nature Environnement, Environnement 93, le Collectif pour le Triangle de Gonesse, le Groupe Vert et ouvert, Le Bio Mesnil, Blanc- Mesnil Ecologie, et les Amis de la Terre) et la FNAUT Ile-de-France, association d'usagers des transports, ont exprimé un avis défavorable et ont adressé des contre propositions.

En outre, une partie du public ayant donné un avis défavorable ont motivé leur avis en présentant au total 35 contre propositions.

Ce thème est ainsi décomposé en 2 sujets :

- sujet 1 : les avis défavorables sans contre propositions ;
- sujet 2 : les avis défavorables avec contre propositions.

7.13.1 Sujet 1 : Les avis défavorables sans contre propositions

Les raisons justifiant un avis défavorable et demandant l'abandon du projet sont les suivantes (suivant les cas, une ou plusieurs raisons sont citées):

- Ne pas desservir Europacity, projet discutable du fait de son impact sur l'environnement et qui détourne les financements publics (8 observations);
- Ne sert pas à la population ;
- Ne répond pas à la demande du territoire ; ni aux usagers de Roissy ;
- Coût trop important et rentabilité socio économique insuffisante ; abandon au profit de projets de transports prioritaires ;
- Les 2 RER B et D et le CDG Express suffisent ;
- La gare du Mesnil Amelot n'est pas d'utilité publique ;
- L'abandon de la ligne 17 permet de renforcer la fréquence de la ligne 16 ;
- La gare Aéroport du Bourget a un intérêt limité et les possibilités de développement au voisinage sont très limitées, compte tenu de l'aéroport ;
- Les gares TdG et PLEX seraient mieux desservies par le barreau de Gonesse ;
- A CDG, seule la gare du T2 devrait être réalisée ;
- La fréquentation prévue ne justifie pas un métro ; un bus en site propre empruntant l'autoroute suffirait ;
- Ne génère pas suffisamment de développement économique ;
- Redondances des projets Ligne 17, CDG Express et Barreau de Gonesse, compte tenu du RER B ;
- Ne répond pas aux besoins de liaisons de banlieue à banlieue ;
- Problèmes de capacité et d'exploitation du tronc commun ;
- Préférer CDG Express ou le Barreau de Gonesse ;

- Remise en cause du schéma du réseau ;
- Risques collatéraux d'urbanisation et de développement du trafic aérien ;
- Pas de parcs de stationnement aux gares.

7.13.2 Sujet 2 : Les avis défavorables avec contre propositions

7.13.2.1 L'expression du public

Les 35 observations correspondantes sont les suivantes.

RE 3 M. ATTARD, chef d'orchestre, Le Blanc-Mesnil, 93

Contre les modifications apportées au projet L 17 supprimant la gare Le Bourget Aéroport situé sur la grande boucle, ce qui nécessite un changement pour les visiteurs des salons du parc des expositions du Bourget.

La gare Le Blanc-Mesnil est inutile car le centre du Blanc Mesnil est déjà desservi par le RER B .Pourquoi favoriser le centre alors que le quartier nord-est le plus pauvre Sachant que mon avis passera aux oubliettes, comme tout ce qui vient du peuple.

RE 4 M.SASSONE-CAVALIERE, consultant qualité, Villepinte - 93

Défavorable au projet et pour réaménagement et moderniser le réseau existant jusqu'au Mesnil-Amelot pour des questions de coûts.

"Le projet semble couteux et être au profit de quelques entreprises de BTP et politiciens plutôt que pour rendre service à la population dans son ensemble."

Les gares prévues sans parc de stationnement sont source de mécontentement et nuisances.

RE 12 Anonyme

Pourquoi le tronçon partagé avec la ligne 16 ? Mais alors pourquoi faire des lignes mi-métro mi-val mi-train à 3 wagons ?

Gonesse Parc des Expositions, Branche RER D, Bus en Site propre ou ligne 17 (?!). Est ce qu'il y a une cohésion et une vue d'ensemble de tous les projets ? Chaque projet se fait dans son coin. On est en zone périurbaine et même un quelconque miracle développement ne nécessite pas d'avoir 3 lignes qui font la même chose. Cela fait beaucoup de choix mais aussi beaucoup d'argent gaspillé !

Aéroport, RER B, CDG Express, Roissybus ou ligne 17 (?!). Est ce qu'il y a, encore une fois, une cohésion dans tous ces projets qui se doublonnent ? On n'est pas dans Paris Centre, la demande n'est pas la même.

Les dessertes des aéroports étant une Catastrophe pour les voyageurs, trop de choix tuera le choix ! Que fera le voyageur qui atterrit à CDG et veut aller à Paris ? Il se rend compte de tous les choix possibles, il ne comprend pas forcément le français. Pourquoi prendre le CDG express qui coute si cher alors qu'il y a la ligne 17, mais, la ligne 17 ne mène pas à Paris, je dois changer à St Denis ; il y a le RER B, mais il ne sait pas que les conditions sont insupportables et que le RER B dessert toute la banlieue nord.

Quel accueil merveilleux dans cette ville lumière ! Svp redonner de l'attractivité à Paris parce que les transports reflètent l'intelligence et est la première vitrine de la ville !

Comme son projet cousin ligne 18, il faut revoir le projet et se questionner sur les vrais besoins que demande la population.

RE 14 M .PUPIN, Deuil-la-Barre, 95

Il me semble prioritaire d'améliorer la desserte par transport en commun de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. La ligne B du RER actuelle est en effet totalement saturée aux heures de pointe ce qui engendre des perturbations fréquentes.

Le projet ligne 17 du métro du Grand Paris ne répond ni à l'attente des habitants des communes concernées ni aux besoins des usagers de l'aéroport de Roissy.

Le renforcement des lignes de transport déjà existantes (Ligne H, RER B et D) est davantage attendu par les habitants du Val-d'Oise.

Pour l'aéroport de Roissy, une liaison express depuis Paris (comme il en existe pour les grands aéroports des autres capitales européennes) serait nécessaire.

La gare du Triangle de Gonesse censée desservir le projet démentiel d'EuropaCity doit être abandonnée afin de ne pas encourager ce grand projet inutile et ruineux

RE18 Anonyme

Ne laissez pas les lobby de l'industrie internationale s'emparer du Projet !

Ne faites pas en sorte que les travaux de cette ligne 17 permettent aux écolos de lancer une nouvelle campagne de ZAD en pleine Région Parisienne !

Préservez le Val-d'Oise, et mettez cet argent dans le prolongement des métros Parisiens vers les quartiers périphériques : lignes 12, ligne 7, ligne 5, ligne 13, ligne 14.

On n'a pas besoin d'un super métro pour amener les travailleurs du 93 aux aéroports du Bourget et Charles de Gaulle. On a besoin d'ouvrir l'accès à Paris pour les habitants de Banlieue.

Paris "ville ouverte", plutôt que repoussoir de certaines franges de la population vers les périphéries, d'où les parents partent à l'aube et reviennent au couché du soleil, et où les enfants sont laissés à eux-mêmes dans les rues.

N'organisez pas des ghettos de travailleurs (ou de ronfleurs, c'est selon), rapprochez les zones de travail des zones de vie, mixés les...

Quel homme politique ira un jour habiter au triangle de Gonesse ?

RE21 M.HENRIAT Mitry-Mory, 77

La ligne 17 se positionne sur un tracé relativement similaire au RER B ainsi qu'aux projets Charles de Gaulle Express et barreau de Gonesse du RER D. Même si le barreau de Gonesse est au point mort, il est tout de même difficile de concevoir 4 liaisons lourdes entre Paris et Roissy, alors que les finances concernant les transports sont tendues et que la Société du Grand Paris a déjà dépensé une partie de son budget dans le financement d'infrastructures dont il n'était pas prévu qu'elle ait la charge

Quid également de la concurrence avec le Charles de Gaulle Express, projet dont l'équilibre financier n'est espéré qu'à travers un prix élevé du titre de transport, certainement plus élevé que les tarifs qui permettront l'accès à la ligne 17. Il est louable de développer les transports collectifs, notamment sur un secteur qui en manque actuellement. J'utilise moi-même la ligne B quotidiennement. Cependant, multiplier les modes lourds sur ce seul axe ne semble pas un choix optimum alors que d'autres secteurs de l'agglomération auraient également besoin d'une amélioration de leur desserte. Enfin, contrairement aux lignes 15, 16 et 18, la ligne 17 est une radiale et non une ligne de rocade. L'un des arguments principaux du Grand Paris Express est pourtant de proposer des lignes de rocade pour favoriser les déplacements banlieue-banlieue. Si la ligne 17 peut tout de même apporter une petite amélioration grâce à un maillage plus fin, elle est loin de proposer une alternative aux déplacements nécessitant un détour par le centre de l'agglomération pour un trajet banlieue-banlieue. Encore une fois, est-ce un investissement optimum alors que les projets de tangentiels (trams express) peinent à être financés. Pourtant, les trams express de rocade apporteraient une amélioration de l'offre de transport et un maillage bien plus conséquent que la ligne 17. Il est bien difficile de comprendre un investissement si conséquent et une multiplication des projets sur un secteur réduit de l'agglomération. Dans l'état actuel des finances publiques, il

serait opportun de ne réaliser que 2 des 3 projets. L'argent économisé sur la ligne 17 pourrait être redistribué vers le financement de projets de maillage ou d'amélioration de l'infrastructure existante sur le reste de l'agglomération (ou dans le doublement du tunnel Gare du Nord - Châtelet, qui contribuerait à rendre plus simple et plus solide l'exploitation des lignes B et D du RER). La ligne 17 telle qu'elle est proposée, apparaît comme un luxe dans le contexte actuel

RE 22 M.JACQUET, Fosses, 95

Je pense que le projet de ligne 17 et d'Europacity sont néfastes pour les humains et espère que ce qui me paraît du bon sens l'emportera, à savoir l'abandon définitif de la ligne 17 et d'Europacity.

RE 24 M.CHARREYRE, Ingénieur,

La ligne 17 Nord est très coûteuse, inutile et va gaspiller l'argent public devenu rare, pour plusieurs raisons:

- Dans le meilleur des cas, la ligne 17 nord transporterait 50 000 à 65 000 passagers par jour (cf annexe H) , de quoi justifier un moyen de transport beaucoup moins coûteux qu'un métro souterrain (à titre de comparaison le bus 153 transportait en 2011, 56 000 voyageurs par jour, et la ligne 10 du métro parisien, ligne la moins fréquentée, transporte environ 150 000 voyageurs par jour, contre plus de 700 000 pour la ligne 1). De plus, les fréquentations envisagées en heure de pointe entre le Bourget et Mesnil- Amelot, ne permettent toujours pas de justifier un moyen de transport aussi coûteux (au maximum entre 5000 et 7500 passagers par heure soit la capacité d'un bus en site propre (10 fois moins chère en investissement, pour une vitesse identique en empruntant l'autoroute). De plus les gares desservies par la ligne 17 nord, n'apportent pas rien à la très grande majorité des Franciliens et ne desservent aucun quartier d'habitation:
- La gare aéroport du Bourget, une des deux seules gares nouvelles de cette ligne sans desserte de transport, n'intéressera que peu de monde étant donné que le Bourget est un aéroport d'affaires. Seul le développement de quelques entreprises pourrait aider à la desserte de cette gare. Mais l'espace disponible à proximité de la gare et les nuisances de l'aéroport limiteront le développement autour de cette gare. Cette gare ne pourra pas booster la fréquentation de cette ligne à elle seule.
- Les gares du triangle de Gonesse et du parc des expositions: devaient déjà être desservies par le RER D. Le RER D via le barreau de Gonesse sera beaucoup plus intéressant pour l'ensemble des franciliens et notamment ceux du Val-d'Oise et verra une fréquentation bien plus importante que la ligne 17. En effet le RER D dessert la Seine-Saint-Denis, Paris, Le Val de Marne, la Seine-et-Marne et surtout le Val-d'Oise, département limitrophe et grand pourvoyeur de salariés pour la zone aéroportuaire qui est étonnamment exclu du Grand Paris Express.

- La présence de 2 gares à l'aéroport de Roissy n'est pas d'intérêt public. Seule une desserte de l'aéroport est d'intérêt public. Une ligne de transport régionale n'a pas à desservir tous les terminaux d'un aéroport. La gare CDG T2 semble plus intéressante à desservir grâce à l'emplacement de la gare RER et TGV. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux. De plus, la multiplication de gares régionales dans l'aéroport entachera la lisibilité de l'offre.
- La gare du Mesnil Amelot est inutile et n'est pas d'utilité publique. En effet, il faut rappeler que le Mesnil Amelot n'est qu'un village d'environ 800 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport. De plus l'hypothèse que des milliers de personnes viennent des villes alentour comme Dammartin en Goelle ou Mitry est à exclure étant donné que ces villes sont déjà reliées efficacement et directement à Paris via le RER B

et la ligne K. De plus, croire que des personnes vont prendre leur voiture pour faire une station de métro pour se rendre à Roissy est absurde. Dans des zones aussi peu denses des bus desservant toutes les villes et tous villages seraient une meilleure alternative pour rejoindre l'aéroport.

- L'annexe financement ne contient que 2 pages. Ce qui est un peu léger pour un projet à 2,5 Milliard d'euros. Ces 2,5 milliards d'euros, pour seulement quelques personnes (au vu des prévisions de trafic à moyen et long terme) sont à comparer aux 300 M€ nécessaires pour effectuer le barreau de Gonesse sur le RER D qui pourrait permettre aux RER D de terminer à Roissy en empruntant les voies déjà existantes du RER B. De plus, aucun coût de fonctionnement n'est indiqué, alors que c'est peut-être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des centaines d'années à un coût. Comment justifier l'intérêt cette ligne qui n'est pas une rocade mais une radiale parallèle au RER D, RER B et au CDG Express ? On notera que les deux premières sont et seront utiles pour tous les franciliens au quotidiens (travail et loisir) et la dernière pour les hommes d'affaires et touristes pressés. Qui restera t'il pour aller dans les trains de la ligne 17 nord, desservant aucun quartier?

- Il est encore temps d'arrêter le projet de la ligne 17 nord, pour investir cet argent dans les trains du quotidien (RER D notamment). Avec un très faible investissement (comparé au 2,5 Milliard d'euros) le RER D peut relier le triangle de Gonesse, l'aéroport CDG et Saint Denis Pleyel (avec seulement 5min à 10min de plus que la ligne 17 mais une meilleure desserte pour tous les franciliens (et notamment ceux de Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise). De plus, contrairement à la ligne 17, le RER D permettra de relier à l'aéroport CDG autres grands pôles multimodaux comme la Gare du Nord, Châtelet, Gare de Lyon, Vert de Maison, Juvisy, Melun...

En cas de suppression de la ligne 17 et donc de la fourche (L16/L17), il peut être envisagé un renforcement des fréquences pour l'exploitation de la ligne 16 qui est une rocade et qui apportera un vrai plus pour tous les nouveaux quartiers desservis. Si nécessaire on peut aussi construire la gare Aéroport du Bourget sur la ligne 16 au détriment d'un petit détour.

RE25 M.MAGENOT, économiste, Aulnay-sous-Bois, 93

Le tracé de la ligne 17 apparaît comme un ajout et, surtout, comme un impératif pour favoriser le projet EuropaCity.

S'il s'agit de désenclaver des populations et de leur permettre d'accéder plus facilement à Paris ou à l'aéroport de Roissy, l'idée pourrait être retenue. Mais à la condition de ne pas construire un arrêt pour l'éventuelle installation du projet très discutable d'EuropaCity qui fait par ailleurs l'objet d'une consultation publique et qui -à l'issue de celle-ci- devrait être rejeté. EuropaCity va à l'encontre des politiques de préservation des terres arables, de l'environnement et du climat: projet à abandonner ou à modifier dans le seul intérêt des populations, de la préservation des écosystèmes.

RE 30 M.DHAILLY Président afcel 95 Gonesse, 95

Un métro dans les champs, n'a aucun intérêt pour les Gonessiens.

Notre environnement pollué: aéroports (CDG-Le Bourget) décharge géante au-dessus de Villiers le Bel-réseau autoroutier...A1-A104 etc... mérite mieux que les projets proposés par certains politiques, comme Europacity. Nous demandons la réalisation d'un Croissant Vert (parc urbain-cultures maraichères-aménagements pour les familles-parcours vert etc...) Tout cela mis gratuitement, à disposition des familles de l'Est du Val-d'Oise.

RE 32 M. GODART

Je trouve inadmissible que le trajet de la ligne 17 soit dérouté (voir le trajet envisagé) pour permettre à Europacity de multiplier ses profits alors que les contribuables seront les seuls payeurs (la gare prévue ne servira qu'au centre commercial et non aux habitants des villes voisines). Le financement par l'Etat d'un projet privé dans ses aménagements et ses infrastructures d'accès est purement scandaleux quand on ne cesse de nous dire qu'il n'y a plus d'argent pour améliorer la vie des plus démunis.

Est-il bien raisonnable de favoriser un projet dispendieux rentable sans doute pour Auchan et consorts mais si peu bénéfique aux villes voisines (fermetures des commerces de proximité, pollution aggravée par l'augmentation du trafic routier, destruction des terres agricoles après une COP 21 qui n'aura donc été que bling bling et faire valoir...) ?

Est-il bien raisonnable de construire dans une zone si voisine d'un aéroport où un crash n'est pas impossible puisque ce scénario s'est déjà produit à plusieurs reprises?

Combien de morts acceptables dans les restes calcinés de ce centre commercial? L'Etat doit-il être complice de ce manque de réalisme?

Une ligne 17 pour améliorer les déplacements des habitants du Nord de Paris vers la capitale est sans doute une bonne initiative mais ne doit pas être un alibi pour faire un cadeau à une entreprise sur le dos des habitants des villes voisines, de la nature, de l'environnement et de la qualité de la vie (eau, air, terre, ...)

RE 35 M. KARKIDES Aulnay sous bois, 93

Philippe Yvin, Président du directoire de la Société du Grand Paris a déclaré que même sans Europacity, la gare du Triangle de Gonesse serait construite.

Alors que le site PSA est une friche industrielle et que le chômage dans les cités voisines est important, vouloir à tout prix faire une ZAC sur des terres agricoles est un non sens autant que financier qu'écologique.

Si la ligne 17 correspond à un projet cohérent, l'implantation de la gare du Triangle de Gonesse et le détournement de la ligne pour la desservir est absurde. L'objectif de la ligne 17 est bien de desservir l'aérogare aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle et Paris. C'est l'objectif prioritaire je crois!

Les trains de 56 m (inférieur à un métro !) nécessiteront un flux intense, donc rapidité oblige. Or des méandres autour du triangle de Gonesse (rappelant la ligne B aux abords de Fontenay aux roses) avec des virages à angles droits sont prévus !!!!!

Ceux-ci vont engendrer des vitesses réduites, des augmentations de distance, des coûts de construction et de maintenance accrus.

Pourquoi faire compliquer pour un objectif principal : Assurer un trafic intense et de qualité entre Paris et l'aérogare aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle.

D'un point à un autre le chemin le PLUS COURT (et le moins couteux) est toujours la LIGNE DROITE (même au 21ème siècle).

RE 37 Mme MIRANDA Dammartin-en-France 77

Créer une nouvelle ligne n'est pas une mauvaise idée mais la priorité est d'améliorer la ligne K en mettant plus de trains aux heures de pointe. Cela contribuerait grandement à améliorer le quotidien des usagers concernés.

RE 44 M. LENORMAND Retraité Samoreau, 77

Le réseau de transport d'Ile-de-France comporte des priorités beaucoup plus importantes que le projet Europa-City, il vaut mieux investir cet argent à d'autres endroits du réseau.

Le projet Europa-City est inutile (encore un centre commercial de plus !) et détourne l'argent public au profit d'intérêts privés. Les coûts d'infrastructures sont à la charge des contribuables, ils vont légèrement dépasser la TVA à percevoir sur une hypothétique

progression de la consommation (qui va juste se déplacer d'un point à un autre). Comme les prévisions de fréquentation sont exagérément surestimées, le déficit ne manquera pas d'apparaître et on demandera encore au contribuable de payer !

Pour un métro plus long, pas de tronç commun avec la ligne 16, prévoir le prolongement de la ligne 17 vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil...

RE 54 Anonyme

Contre le projet actuel. Les trains à 3 wagons en mode val tels que projetés tiennent-ils compte des évolutions futures ? N'est-il pas plus préférable de garder le gabarit métro de Paris avec des rames similaires.

Il faudrait construire des quais plus longs pour anticiper les évolutions futures, comme ce qui a été fait auparavant pour le métro parisien. Ainsi, ne pas prévoir le tronçon en commun avec la 16, qui elle-même devrait avoir un gabarit et des trains de métro parisien.

Laisser la possibilité à la ligne 17 d'être prolongée vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil...

En court il faut laisser toutes les possibilités à cette ligne qui ne pourra pas se contenter d'être une ligne val, branche de la ligne 16 ! en 2060, on vous remerciera d'avoir pu anticiper sur ce qu'ils auront à faire

RE 73 M. WICQUART Bezons, 95

La ligne 17 va être déroutée uniquement pour permettre la création d'Europa-City. Création d'une gare au milieu des champs, c'est n'importe quoi ! en gros l'Etat donc les contribuables vont payer pour un projet privé !

Que l'on facilite le trajet des habitants de la banlieue nord-est une chose, que l'on fasse des faveurs à Auchan pour lui permettre d'implanter un méga centre commercial en est une autre !

RE 89 M. DEBARGUE, Gérant Vémars, 95

La construction d'une liaison ferrée est une bonne chose. Mais elle doit prendre en compte les vrais besoins publics. Le tracé Alternatif semble plein de bon sens. C'est celui que je soutiens.

RE 152 Anonyme

Je vois beaucoup d'avis favorables de quelques personnes très concernées par un trajet quotidien ou par l'idée de désenclaver une ville. Ces réflexions sont très individualistes ou superficielles. Les vraies questions sont : que veut dire développer une région?

Je crois que pour les habitants, c'est cette question par enquête publique qui devrait être posée, beaucoup plus riche que "oui" ou "non" à un projet pensé par des non riverains et soutenu par un groupe aux intérêts privés (pour EuropaCity).

Donc avis défavorable pour cette initiative qui ajoute "un bout de métro" sans cohérence avec un projet territorial.

RE 156 Mme PINHEIRO

Je suis contre le projet de la ligne 17 nord car elle est très coûteuse, inutile et va gaspiller l'argent public devenu rare, pour plusieurs raisons:

-Les prévisions de trafic indiquées dans l'annexe H du dossier d'enquête publique indiquent que dans le meilleur des cas la ligne 17 nord transporterait 50 000 à 65 000 passagers par jour, de quoi justifier un moyen de transport beaucoup moins coûteux qu'un métro souterrain.

-Toujours d'après l'annexe H, les fréquentations envisagées en heure de pointe entre le Bourget et Mesnil Amelot, ne permettent pas de justifier un moyen de transports aussi

coûteux (au maximum entre 5 000 et 7 500 passager par heure soit la capacité d'un bus en site propre (10 fois moins chère en investissement, pour une vitesse identique en empruntant l'autoroute).

-Les gares desservies par la ligne 17 nord, n'apportent rien à la très grande majorité des Franciliens et ne desservent aucun quartier d'habitation:

- La gare aéroport du Bourget, une des deux seules gares nouvelles de cette ligne sans desserte de transport, n'intéressera que peu de monde étant donné que le Bourget est un aéroport d'affaires. Cette gare ne pourra pas booster la fréquentation de cette ligne à elle seule.

- Les gares du triangle de Gonesse et du parc des expositions: devaient déjà être desservies par le RER D.

Le RER D via le barreau de Gonesse sera beaucoup plus intéressant pour l'ensemble des franciliens et verra une fréquentation bien plus importante que la ligne 17. En effet

le RER D dessert la Seine-Saint-Denis, Paris, Le Val de Marne, la Seine-et-Marne et surtout le Val-d'Oise, département limitrophe et grand pourvoyeur de salariés pour la zone aéroportuaire qui est étonnamment exclue du Grand Paris Express.

-La présence de 2 gares à l'aéroport de Roissy n'est pas d'intérêt public. Seule une desserte de l'aéroport est d'intérêt public. Une ligne de transport régionale n'a pas à desservir tous les terminaux d'un aéroport. La gare CDG T2 semble plus intéressante à desservir grâce à l'emplacement de la gare RER et TGV. Pour des dessertes de terminaux particuliers (comme le T4) le prolongement du CDG VAL est plus pertinent et moins coûteux.

-La gare du Mesnil Amelot n'est pas d'utilité publique. En effet, il faut rappeler que le Mesnil Amelot n'est qu'un village d'environ 800 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport. De plus l'hypothèse que des milliers de personnes viennent des villes alentour comme Dammarville en Goële ou Mitry est à exclure étant donné que ces villes sont déjà reliées efficacement et directement à Paris via le RER B et la ligne K. Croire que des personnes vont prendre leur voiture pour faire une station de métro pour se rendre à Roissy est absurde. Dans des zones aussi peu denses des bus desservant toutes les villes et tous les villages seraient une meilleure alternative pour rejoindre l'aéroport.

Sur le financement. Alors que le dossier est très complet sur beaucoup de points, l'annexe financement ne contient que 2 pages. Ce qui est un peu léger pour un projet à 2,5 Milliards d'euros.

Ces 2,5 milliards d'euros, pour seulement quelques personnes (au vu des prévisions de trafic à moyen et long terme) sont à comparer aux 300 millions d'euros nécessaires pour effectuer le barreau de Gonesse sur le RER D qui pourrait permettre au RER D de terminer à Roissy en empruntant les voies déjà existantes du RER B. De plus, aucun coût de fonctionnement n'est indiqué, alors que cela peut être le plus important, car faire fonctionner un métro peu fréquenté pour des dizaines d'années à un coût.

Pour terminer :

On ne peut pas justifier de l'intérêt public de la ligne 17 nord, qui sera très peu fréquentée selon les prévisions à moyen et long terme de la SGP et qui ne dessert aucun francilien sur 12 Millions. On ne peut pas justifier de l'intérêt public de la ligne 17 nord alors que le barreau de Gonesse du RER D beaucoup plus utile et intéressant pour la grande majorité des franciliens et notamment ceux du Val-d'Oise ne l'est toujours pas.

On ne peut pas justifier l'intérêt de cette ligne qui n'est pas une rocade mais une radiale parallèle au RER D, RER B et au CDG Express (les deux premières sont et seront utiles pour tous les franciliens au quotidien (travail et loisir) et la dernière pour les hommes d'affaires et touristes pressés). Qui restera-t-il pour aller dans les trains de la ligne 17 nord, ne desservant aucun quartier?

Il faut donc annuler le projet de la ligne 17 nord du Grand Paris Express, pour investir cet argent dans les trains du quotidien (RER D notamment).

Il existe des solutions alternatives beaucoup moins chères.

Avec un très faible investissement (comparé aux 2,5 Milliards d'euros) le RER D peut relier le triangle de Gonesse, l'aéroport CDG et Saint Denis Pleyel (avec une meilleure desserte pour tous les franciliens et notamment ceux de Seine-Saint-Denis, et du Val-d'Oise)).

Contrairement à la ligne 17, le RER D permettra de relier à l'aéroport CDG d'autres grands pôles multimodaux comme la Gare du Nord, Châtelet, Gare de Lyon, Vert de Maison, Juvisy, Melun.

RE 180 Association des Usagers des Transports/FNAUT Ile-de-France Paris 14^{ème}

Avis de l'association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France

Notre association défend depuis de nombreuses années l'amélioration des transports en commun en Ile-de-France. Compte tenu du retard pris, nous considérons que la modernisation du réseau existant est prioritaire mais que certaines infrastructures nouvelles doivent aussi être créées. Tout en souhaitant quelques améliorations, notre association a apporté son soutien à la création de la ligne 15 du Grand Paris Express, rocade de zone dense. Mais la ligne 17 entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot est d'une toute autre nature. Les différents arguments ci-joints nous conduisent à donner un avis défavorable à sa création.

Conclusion

Compte tenu de toutes ces faiblesses, le projet de ligne 17 apparaît comme superflu et lié à des projets d'urbanisation contestables. L'AUT/ FNAUT Ile-de-France souhaite donc que soit rendu un avis défavorable à l'utilité publique de cette ligne et ne fait pas de commentaires sur les détails du projet contenus dans le dossier d'enquête publique

RE 197 Anonyme

Avis défavorable.

Il faut favoriser les transports courtes distances et fixer les populations dans les villes nouvelles. Le peu de budget disponible serait mieux utilisé à entretenir le réseau existant.

RE 362 Mme GIOBELLINA Vice Présidente France Nature Environnement IDF Paris 13^{ème}

Avis de l'Union régionale France Nature Environnement Ile-de-France FNE Ile-de-France FNE Ile-de-France constate que le dossier souffre de nombreuses insuffisances et que l'utilité publique du projet n'y est pas démontrée.

Toutefois FNE Ile-de-France rappelle qu'elle est tout à fait favorable aux transports en commun en rocade. Même si la priorité doit être l'entretien et la modernisation du réseau existant, les budgets d'investissement de nouvelles lignes doivent surtout desservir les territoires urbains existants mal desservis. La ligne 17 ne répond pas à cet objectif.

FNE Ile-de-France rappelle qu'elle est tout à fait favorable aux transports en commun en rocade.

Même si la priorité doit être l'entretien et la modernisation du réseau existant, les budgets d'investissement de nouvelles lignes doivent surtout desservir les territoires urbains existants mal desservis. La ligne 17 ne répond pas à cet objectif.

Sur l'absence d'évaluation environnementale globale

Comme le souligne l'Autorité environnementale (Ae), « le contour du programme de travaux retenu dans l'étude d'impact est incomplet, car il ne prend pas en compte tous les projets avec lesquels il constitue une unité fonctionnelle ». Il s'agit notamment des travaux de la

future gare du terminal T4 de l'aéroport de Roissy, de ceux de la gare du Mesnil-Amelot mais aussi et surtout des importants projets urbains du Triangle de Gonesse.

Concernant la ZAC du Triangle de Gonesse, 80 hectares de terres de grande qualité agronomique seraient sacrifiés et, si Europacity devait voir le jour, il serait générateur de nouveaux déplacements routiers sur des voies déjà congestionnées. La création du terminal T4 de l'aéroport de Roissy engendrerait également un accroissement du trafic aérien sur un secteur déjà exposé à de multiples pollutions et nuisances. Compte tenu de la forte densité d'infrastructures de transports existantes, l'étude d'impact ne tient compte ni des impacts de ces projets, ni des populations nouvelles qui seront exposées à ces impacts et à d'éventuels risques sanitaires.

Dans son avis du 2 décembre 2015, l'autorité environnementale constate que « ces projets auraient des impacts indirects importants vis-à-vis de tous les enjeux (environnement, santé, mobilité...) et de ce fait, « les effets négatifs indirects du projet pourraient être significativement supérieurs à ses effets directs. »

Le maître d'ouvrage aurait dû effectuer une analyse spécifique des impacts de la ligne 17 sur ces trois projets, prévoir le cas échéant les mesures d'évitement et fournir une évaluation globale des effets cumulés sur l'environnement, y compris les effets, directs et indirects ainsi que ceux cumulés avec les autres projets connus.

Ces insuffisances majeures dans l'évaluation environnementale du projet de la ligne 17 avec les risques collatéraux d'urbanisation et d'augmentation du trafic aérien s'ajoutent à la balance négative que présente ce projet dans l'appréciation de son utilité publique.

RE 434 M. BARBISAN Retraité Asnières-sur-Seine, 92

Plutôt que d'investir dans une nouvelle ligne, il conviendrait de concentrer les dépenses sur la modernisation et le renforcement des lignes de RER B et D existantes, ainsi que sur toutes les lignes de tram passant par Saint Denis, notamment la T1 dont les rames sont à l'évidence sous dimensionnées.

RE 451 Mme DESCHAMPS

A part les enthousiastes du monde de l'aéronautique, les franciliens n'ont pas grand intérêt à la ligne 17 telle qu'elle est projetée. Une « simple » habitante de Drancy centre est déçue car le RER nécessitera toujours 1/2 heure de marche. 994 Sarcellois seulement sur 60 000 habitants, vont travailler à Roissy, mais 5 742 vont travailler à Paris, 873 à Saint-Denis et 575 à la Plaine (INSEE RP 2008).. Les habitants de Dammartin en Goelle ou Mitry sont déjà reliés efficacement et directement à Paris via le RER B et la ligne K. Pour Goussainville, c'est 1420 habitants qui vont travailler à Roissy, ce qui ne nécessite pas là non plus une gare de métro, mais plutôt des lignes de bus avec des arrêts bien pensés. Où est l'intérêt pour les locaux de joindre Le Bourget à Roissy sans même passer par le Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois?

L'intérêt de la gare du Mesnil Amelot village d'environ 800 habitants qui ne pourra pas se développer à cause de sa proximité avec l'aéroport m'échappe.

L'utilité de la ligne 17 N, parallèle aux RER D RER B et au CDG express est donc très douteuse et le détour de son tracé pour desservir un futur centre de commerce et de loisir sans habitat de ligne 17 N n'est citoyennement pas justifiable car ce n'est pas à l'Etat donc à nos impôts de financer la desserte d'une opération purement Commerciale. Nous nous sommes déjà fait escroquer pour desservir EuroDysney qui n'a jamais rempli des mirifiques objectifs de visiteurs et d'emplois. Le réseau de transport d'Ile-de-France comporte des priorités beaucoup plus importantes que desservir Roissy via le Bourget et le projet Europa-City, il vaut mieux investir cet argent à d'autres endroits du réseau.

Je m'oppose donc à ce projet de la ligne 17 nord , peu utile et beaucoup trop coûteux .

Je demande que l'argent prévu (2,5 Milliards d'euros) soit investi dans les trains et bus du quotidien. Le RER D peut relier l'aéroport CDG et Saint Denis Pleyel (avec une meilleure desserte pour tous les franciliens et notamment ceux de Seine-Saint-Denis, et du Val-d'Oise ainsi que d'autres grands pôles multimodaux comme la Gare du Nord, Châtelet, Gare de Lyon.

Il faut multiplier les lignes de bus : c'est un transport en commun plus souple et moins coûteux pour desservir les zones d'emplois aéroportuaires et le musée du Bourget.

Un trajet direct entre Versailles Chantiers et CDG en transport en commun (qui peuvent être des bus BHNS comme Cergy-Roissy sans passer par Paris comme c'est le cas actuellement sera très appréciable pour des habitants de l'ouest parisien. La liaison entre Opéra et CDG devrait être aussi réactualisée et prolongée jusqu'à la gare Saint-Lazare.

RE 455 M. PEINE Paris 19ème

Je trouve inadmissible que le projet de ligne 17 Nord, globalement très utile, prévoit une gare sur le triangle de Gonesse, pour le seul projet privé d'Europacity. D'ailleurs ce projet est encore en cours d'instruction et n'est en rien décidé. Il n'est pas normal que plusieurs centaines de millions d'euros soient dilapidés pour ce projet pharaonique et inutile. Orientons ces sommes vers la rénovation du RER B et le renforcement des lignes de bus pour transporter les salariés !

RE 458 M. DESCHAMPS Ennery, 57

On ne peut pas justifier l'intérêt public de la ligne 17 nord, qui sera trop peu fréquentée selon les prévisions à moyen et long termes de la SGP et qui ne dessert trop pas assez les franciliens.

L'agglomération francilienne souffre toujours d'un réseau en araignée et manque de rocade permettant d'aller travailler ou étudier d'une banlieue à l'autre.

La réalisation du barreau de Gonesse du RER D serait beaucoup plus utile et intéressant pour la grande majorité des franciliens et notamment ceux du Val-d'Oise mériterait d'être rapidement réalisé. .

La suppression de la ligne 17 n'implique pas d'abandonner la construction d'une gare Aéroport du Bourget très applaudie dans les avis. Le Bourget pourrait être desservi par la ligne 16, avec un détour bien moindre que celui qui est envisagé pour desservir le triangle de Gonesse et EuropaCity !

L'abandon de la ligne 17 et donc de la fourche (L16/L17), permettrait d'améliorer la ligne 16 qui est une rocade, ce qui apporterait une amélioration sensible pour tous les nouveaux quartiers desservis.

Je demande donc que soit arrêté le projet de la ligne 17 nord du Grand Paris Express. L'argent non dépensé dans cette ligne dispendieuse pourrait servir à réaliser un doublement du tunnel Gare du Nord - Châtelet, ce qui faciliterait l'exploitation des lignes B et D du RER). réalisation de projets de TCSP

Paris/1/M.Picciotto, Paris

critique la rédaction du dossier d'enquête C page 7 : « l'organisation des infrastructures du GPE (en lignes...) ne préjuge pas le schéma d'exploitation futur ». Il qualifie le projet GPE de chimère.

Il déplore l'absence de coordination avec la modernisation du réseau.

Il souligne le caractère contestable de certaines gares d'aménagement du territoire, qui permettent l'urbanisation de terres agricoles sans véritable concertation.

Il estime plus prioritaire la réalisation de projets de TCSP qui permettraient de repousser ou d'annuler les projets du GPE.

Cergy/1/ M.Picciotto, Paris

M.Picciotto souligne la contradiction d'un projet radial et de son utilisation pour les déplacements banlieue-banlieue, la consommation des terres agricoles dans un milieu semi rural voué à l'urbanisation comme la petite couronne, le choix de desservir Le Mesnil Amelot compte tenu de son coût, le gabarit retenu qui ne respect pas la norme européenne de 3,15 m de largeur, l'insuffisance du service nocturne, ...

Le projet ne peut être qualifié d'écologique, c'est un crime contre la raison

Il critique le développement du réseau autoroutier.

Il remarque que le doublement du tunnel Chatelet Gare du Nord serait 7 fois moins onéreux que la ligne 15 sud.

Il liste l'ensemble des projets de transport qui lui paraissent plus utiles et ses propositions de développement de tramways

Aulnay-sous-Bois/2/ Collectif CPTG, groupement d'associations "Pour le Triangle de Gonesse", 93 et 95

Pour ces raisons il propose un tracé alternatif plus direct avec un tronçon commun L16 revu et plus étendu, la L17 démarrant à la gare d'Aulnay Europe.

Le Blanc-Mesnil/1 / M. Jean-Yves SOUBEN, président du Groupe "Vert et ouvert", 93

Contribution au nom du Groupe "Vert et ouvert" du Conseil Municipal du Blanc-Mesnil :

Il demande la suppression de la gare triangle de Gonesse, car "l'argent public doit servir aux habitants avant d'envisager de servir les intérêts privés d'un projet nuisible (Europacity)".

Les économies financières liées à la ligne ainsi raccourcie pourraient utilement être investies dans les lignes RER B et D (conformité COP 21 évoquée).

Le budget SGP doit servir les populations actuellement défavorisées par les transports et respecter les besoins des générations futures en conservant les terres nourricières à nos portes.

Le Blanc-Mesnil/2 / M. Tania SOUBEN, présidente de l'association Le BioMesnil, 93Contribution au nom de l'AMAP Le BIOMESNIL :

"Elle défend l'agriculture nourricière de proximité et souhaite maintenir les terres existantes, qui produisent sur 80 ha 20 millions de baguettes de pains par an ; sinon d'où viendrait le blé. Elle est contre la gare triangle de Gonesse en plein champ qui ne desservira jamais de lieu d'habitation et de plus une fois créée avec l'argent public appellera forcément un bétonnage autour.

Les accords internationaux sur les GES préconisent une réduction des transports longue distance pour rapprocher: les lieux de production des lieux de consommation et les lieux d'habitat des lieux de travail.

Elle propose notamment un usage agricole progressant vers une agriculture bio.

Le Blanc-Mesnil/3 / Mme Anne-Marie DELMAS, porte-parole Blanc-Mesnil Ecologie, 93

Contribution au nom l'association Blanc-Mesnil Ecologie :

"Contre le tunnel unique lignes 16 et 17 (problèmes évoqués entre Gare du Nord et Chatelet RER B et D) et propose soit de doubler le tunnel soit de commencer la L17 au Bourget.

Elle pose la question des impacts de la ligne sur les nappes phréatiques (+ protection captage AEP), rappelant qu'elles produisent actuellement une eau minérale d'excellente qualité aux blanc-mesnilois.

Elle conteste l'utilité de la gare en plein champ, celle du triangle de Gonesse, aucun habitat n'étant possible du fait du PEB, l'utilisation d'argent public pour un projet commercial privé (projet nuisible Europacity contraire à la COP 21 et réduction des GES). Elle considère que ce

triangle n'est pas un interstice à combler, mais une terre vivante de biodiversité, d'insectes, de pollinisateurs, etc...

Elle prône plutôt la construction de la "ville sur la ville" pour lutter contre l'étalement urbain. Elle propose un tracé alternatif plus direct source d'économies, à réinvestir dans les RER B et D.

Elle exprime également le maintien des terres, avec les mêmes arguments que l'AMAP.

Le budget SGP doit servir les populations actuellement défavorisées par les transports et respecter les besoins des générations futures en conservant les terres nourricières à nos portes.

L'association composée de citoyens responsables est :

- contre un tunnel partagé
- contre la création de la gare triangle de Gonesse,
- pour le raccourcissement du tracé,
- pour la protection des terres arables,
- le meilleur usage de l'argent public en réduisant les coûts inutiles aux populations."

Réunion Gonesse/5/ M.LOUP, co-président du Collectif pour le Triangle de Gonesse et président de Val-d'Oise Environnement, 95

Ne serait-il pas plus utile d'accélérer la réalisation de la Tangentielle Nord et de réaliser ce que demandent beaucoup d'élus du Val-d'Oise: l'interconnexion à Pleyel de la ligne H ?

S'agissant du Barreau de Gonesse, je pense que quand le Bus à Haut Niveau de Service fonctionnera, on s'apercevra que le Barreau de Gonesse n'est pas suffisamment fréquenté : au-delà de l'hôpital, le BHNS montrera qu'il ne se justifie pas de faire en rocade une voie ferrée pour arriver au Parc des expositions de Villepinte.

Un autre problème à soulever concerne la concurrence. Y aura-t-il trois lignes ferrées qui vont relier Roissy à Paris ? On n'a pas parlé de CDG Express, mais je constate qu'il y a une ligne ferrée qui dessert Roissy aujourd'hui et que là on a deux projets en cours. J'en reste au rapport Auzannet qui a dit qu'il faudra bien que la puissance publique un jour ou l'autre tranche sur la concurrence de ces deux projets. Il est bien évident que les touristes qui prendront la ligne 17 ne seront pas dans CDG Express.

Je ne pense pas que beaucoup d'aéroports dans le monde soient desservis par trois lignes ferrées. Là aussi, c'est un problème qu'il faudra régler pour ce projet.

Lors de la concertation sur la ligne 17 Nord, nous avons fait ces propositions : éviter la gare en plein champ, faire l'embranchement au niveau d'Aulnay Europe, le jour où il y aura le choix entre CDG Express et la Ligne 17 nord.

Ne pensez-vous pas que les dépenses qui seront réalisées pour faire cette ligne 17 seraient plus utiles au prolongement de la ligne du Tram n°5 avec une bretelle allant vers Villiers-le-Bel et qui utilise les emprises de l'autoroute A16, et une bretelle allant vers Garges ?

Réunion Le Mesnil-Amelot/6/ M .LOUP, co-président du Collectif pour le Triangle de Gonesse et président de Val-d'Oise Environnement, 95

Nous proposons, dans le cas d'une non-urbanisation du Triangle de Gonesse, que la ligne 17 Nord se fasse, que la partie commune aux lignes 16 et 17, comme l'avait préconisé le rapport Auzannet, desserve l'aéroport du Bourget car cela a une utilité sociale et économique, et de faire l'embranchement pour la ligne 17 qui viendrait jusqu'au Mesnil-Amelot, au niveau de la gare d'Aulnay Europe, et sans urbaniser l'espace agricole du Triangle de Gonesse puisque le seul projet qui le justifie est un projet de centre commercial dans une zone totalement saturée par les centres commerciaux

7.13.2.2 Les questions de la commission d'enquête sur ce sujet ; les commentaires techniques de la Société du Grand Paris

Les arguments donnés dans les observations présentant des contre propositions correspondent à une grande partie de ceux justifiant un avis défavorable au projet non assorti de contre proposition.

Les solutions alternatives au projet sont les suivantes (suivant les cas, une seule ou plusieurs) :

- Remise en cause du tracé des lignes 16 et 17 ;
- Renforcer la fréquence de la ligne 16 et modifier son tracé pour desservir l'aéroport du Bourget ;
- Supprimer la desserte du Mesnil-Amelot qui n'est pas d'utilité publique ;
- Préférer le Barreau de Gonesse ;
- Faire une liaison "Aubervilliers/La Courneuve", Dugny, Bonneuil (prolongement de la ligne 12) ;
- Pour le tracé alternatif du Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) ;
- Déplacer Europacity au sud avec un nouveau tracé de ligne 17 desservant Dugny (Tangentielle Nord) et La Courneuve (ligne 16 et RER B) ;
- Pour la Tangentielle Nord ;
- Pour l'interconnexion à Pleyel de la ligne H ;
- Pour le prolongement de la ligne du Tram n°5 avec une bretelle allant vers Villiers-le-Bel ;
- Préférer d'autres mesures en faveur des transports ;
- Renforcer les lignes H, RER B et D ;
- Prolonger les lignes de métro 7, 12, 13, et 14 pour améliorer l'accès à Paris pour les habitants de banlieue ;
- L'économie résultant de l'abandon du projet doit être réaffectée à l'amélioration de l'infrastructure existante (doublement du tunnel Gare du Nord – Châtelet) ;
- L'abandon de la ligne 7 permet de renforcer la fréquence de la ligne 16 ;
- Faire CDG Express ;
- Priorité à l'amélioration de la ligne K ;
- Faciliter les transports des habitants de la banlieue nord ;
- Pour un métro plus long, pas de tronç commun avec la ligne 16, prévoir le prolongement de la ligne 17 vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil... ;
- Rénovation du RER B et le renforcement des lignes de bus ;
- Concentrer les dépenses sur la modernisation et le renforcement des lignes de RER B et D existantes, ainsi que sur toutes les lignes de tram passant par Saint Denis

Question 2.1 : quel est l'avis de la SGP sur ces contre propositions ?

Réponse de la SGP :

En ce qui concerne :

La « remise en cause du tracé des lignes 16 et 17 »

La SGP rappelle que les principales caractéristiques en matière de tracés des lignes et d'implantation des gares du réseau de transport public du Grand Paris sont précisées dans le schéma d'ensemble, qui a été approuvé par décret le 24 août 2011 à la suite d'un débat public de quatre mois organisé entre octobre 2010 et janvier 2011. Le tracé et l'implantation des gares des lignes 16 et 17 (qui relèvent de la ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris) s'inscrivent ainsi en pleine cohérence avec le schéma d'ensemble approuvé.

De plus, les tracés des lignes 16 et 17 sud ont été déclarés d'utilité publique par décret le 28 décembre 2015 ; en conséquence, la SGP ne peut donner d'avis sur les alternatives de tracés concernant ces tronçons du Grand Paris Express.

Concernant les alternatives sur la ligne 17 nord, celles-ci sont traitées dans les sujets :

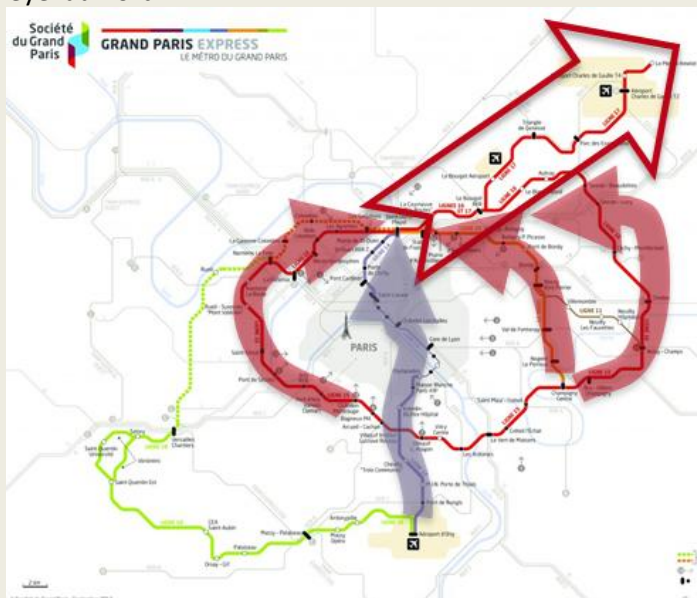
« Faire une liaison "Aubervilliers / La Courneuve", Dugny, Bonneuil (prolongement de la ligne 12) »,

« tracé alternatif du CPTG »

et « Pour un métro plus long, pas de tronc commun avec la ligne 16, prévoir le prolongement de la ligne 17 vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil... ».

« Préférer le Barreau de Gonesse »

La ligne 17 Nord est le tronçon qui raccorde le réseau du Grand Paris Express aux grands équipements du Nord-est francilien que sont en premier lieu l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle, le parc international des expositions de Paris-Villepinte, la future zone d'aménagement du Triangle de Gonesse ou encore les zones d'activités de Paris Nord 2 et AéroliansParis. Elle a ainsi une dimension régionale et permet de donner un accès rapide et direct à tous les voyageurs du Grand Paris Express à ces grands équipements, aussi bien les voyageurs venant de l'Est francilien (futurs utilisateurs des lignes 15 Est et 16, par une correspondance en gares de Saint-Denis-Pleyel ou Le Bourget RER) que les voyageurs de l'Ouest francilien (futurs utilisateurs de la ligne 15 Ouest, en connexion via la gare de Saint-Denis-Pleyel) et ceux du Sud francilien, via la ligne 14 prolongée jusqu'à Orly au sud et Saint-Denis-Pleyel au nord.



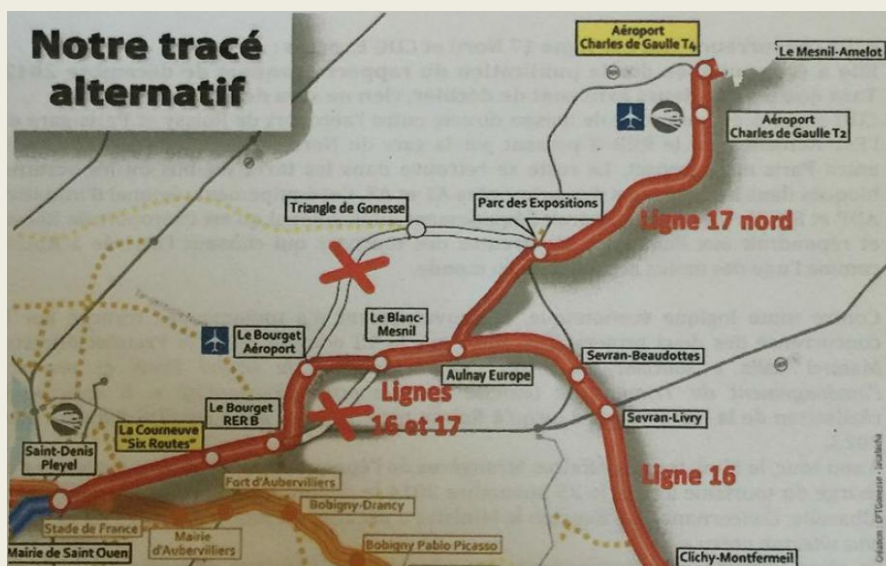
Le « lien ferroviaire RER D – RER B » poursuit des objectifs différents, et vise à développer une desserte plus fine du territoire. Il s'agit notamment de l'amélioration de l'accès aux pôles d'emplois de la plateforme aéroportuaire depuis Villiers-le-Bel (Est du Val-d'Oise) et de l'accompagnement du développement économique du secteur, en particulier le secteur à urbaniser du Triangle de Gonesse en le reliant aux communes de l'Est du Val-d'Oise.

Les deux projets sont complémentaires et poursuivent l'objectif commun qui est de favoriser l'utilisation des transports en commun au détriment de la voiture particulière, grâce à une amélioration de l'accessibilité des territoires et à une réduction des temps de déplacements.

« Faire une liaison "Aubervilliers/La Courneuve", Dugny, Bonneuil (prolongement de la ligne 12) »

La réponse est apportée dans le cadre des réponses au Thème 1 (Tracé, profil en long, ouvrages et ouvrages annexes. Phasage), question 5.1.

« Pour le tracé alternatif du CPTG »



Le tracé alternatif présenté par le CPTG n'est pas une alternative à la ligne 17 nord uniquement, mais également à la ligne 16 déclarée d'utilité publique par décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015. En effet, outre la modification de la ligne 17 nord, raccordée à un tronc commun ligne 16/17 en gare dite « Aulnay Europe » de la ligne 16, ce tracé alternatif modifie le tracé de la ligne 16 entre les gares Le Blanc-Mesnil et Le Bourget RER en desservant la gare Le Bourget Aéroport.

En conséquence, sur ce volet de la contre-proposition, la SGP n'est plus en mesure de donner utilement un avis.

En ce qui concerne l'alternative de connexion de la ligne 17 nord directement entre la gare des expositions et la gare « Aulnay Europe » de la ligne 16, cette alternative aurait pour inconvénients, d'une part, de traverser le parc du Sausset, zone Natura 2000, avec la nécessité de réalisation d'ouvrages au sein même du parc, et d'autre part, de ne pas desservir la zone en devenir du Triangle de Gonesse ni Le Mesnil-Amelot, ne répondant ainsi pas au décret du 24 août 2011 approuvant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

« Déplacer EuropaCity au sud avec un nouveau tracé de ligne 17 desservant Dugny (Tangentielle Nord) et La Courneuve (ligne 16 et RER B) »

La réponse est apportée dans le cadre des réponses au Thème 1 (Tracé, profil en long, ouvrages et ouvrages annexes. Phasage), question 5.1.

« Pour la Tangentielle Nord »

La Tangentielle nord-est un projet de rocade tram-train entre Epinay et Le Bourget pour sa 1^{ère} phase, prévue pour être mise en service en 2017, puis prolongée vers Sartrouville et Noisy-le-Sec lors de phases ultérieures. Ce projet de liaison en rocade présente complémentarité et cohérence avec le réseau du Grand Paris Express afin d'assurer un maillage plus fin en moyenne couronne au nord de Paris. Une correspondance est prévue à cet effet au niveau de la gare Bourget RER des lignes 16 et 17.

« Pour l'interconnexion à Pleyel de la ligne H »

Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, pièce D4 (§1), il est à noter qu'un des objectifs du Grand Paris Express consiste à développer et à compléter le maillage du réseau de transport en commun existant et par là, à assurer les correspondances avec le réseau existant.

La réalisation d'un arrêt nouveau sur la ligne H, en correspondance avec les lignes du Grand Paris Express à Saint-Denis Pleyel, s'inscrirait dans cet objectif. Cet arrêt implique toutefois une évolution des infrastructures existantes du réseau SNCF, la ligne H ne s'arrêtant pas actuellement en gare Stade de France - Saint-Denis. Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France, est chargé du pilotage des réflexions et des études nécessaires pour établir la faisabilité technique de telles dispositions et leurs incidences sur l'exploitation des lignes existantes ainsi que leurs conséquences pour l'ensemble des usagers. Le financement des études en cours est assuré par la SGP.

Pour plus de détails, voir la réponse apportée dans le cadre des réponses au Thème 5 (Déplacements, transports, exploitation, fréquentation, sécurité et sûreté), question 4.1.

« Pour le prolongement de la ligne du Tram n°5 avec une bretelle allant vers Villiers-le-Bel »

Les prolongements de tramways relèvent de la compétence du STIF, autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France.

« Préférer d'autres mesures en faveur des transports »

Le Nouveau Grand Paris des transports annoncé lors du discours du Premier Ministre du 6 mars 2013 comprend 2 volets :

- la création de nouvelles lignes de métro automatique, le Grand Paris Express (200 km et 68 gares) ;
- la modernisation et l'extension du réseau existant selon le plan de mobilisation de plus de 12 milliards d'euros convenu entre la région Ile-de-France, l'Etat, les départements et le STIF : cela comprend notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements de ligne de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER et

l'amélioration des lignes de Transilien.

Au titre de la réalisation du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris, outre la construction des lignes nouvelles 15, 16, 17 et 18, est en charge de la mise en œuvre et du financement des prolongements de la ligne 14 au nord, de Mairie de St-Ouen jusqu'à Saint-Denis Pleyel, et au sud, d'Olympiades jusqu'à Aéroport d'Orly.

S'agissant du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, la Société du Grand Paris contribue notamment au financement du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et du prolongement du RER E à l'Ouest (EOLE) à hauteur des montants indiqués dans le tableau ci-dessous. La SGP contribue également au financement des adaptations des réseaux existants en lien avec la mise en service du Grand Paris Express.

Coûts d'ici 2030	
En millions d'euros – conditions économiques de 2012	
LIGNE 14 * LIGNE 15 LIGNE 16 LIGNE 17 LIGNE 18	24 653
Contribution SGP Ligne 14 (Saint-Lazare <> Mairie de Saint-Ouen)	800
Contribution SGP adaptation réseaux existants	450
Contribution SGP Plan de mobilisation	652
Contribution Eole	1 500
TOTAL	28 055

* Prolongements : Mairie de Saint-Ouen / Saint-Denis Pleyel et Olympiades / Orly

A ce titre, la SGP œuvre pleinement en faveur des transports en commun d'Ile-de-France et s'inscrit en cohérence avec la logique d'intégration du Grand Paris Express au réseau existant et aux autres projets de développement des transports.

« Renforcer les lignes H, RER B et D »

Les modifications de desserte et de services des lignes ferroviaires existantes relèvent de la compétence du STIF, autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France.

« L'abandon de la L17 permet de renforcer la fréquence de la L16 »

La ligne 17 nord et la ligne 16 se connectent en un tronç commun au niveau de la gare Le Bourget RER pour rejoindre le terminus Saint-Denis – Pleyel. Ce tronç commun assure ainsi les circulations venant du Mesnil-Amelot par la ligne 17 et celles venant de Noisy-Champs par la ligne 16.

On se référera aux réponses apportées aux questions du thème 5 ainsi qu'aux pièces du dossier d'enquête publique s'agissant des dispositions garantissant l'adéquation de l'offre de transport à la demande sur les lignes 16 et 17, au regard des prévisions de trafic produites par les différents modèles.

En outre, comme le précise le dossier d'enquête publique (pièce D, chapitre D3, titre 4.2) : « Le

schéma d'exploitation envisagé prévoit ainsi une alternance des trains (...) avec un ratio qui pourra varier en fonction de la demande de transport sur chaque branche aux différents horizons et aux différentes périodes de la journée. » La flexibilité et la robustesse de l'exploitation permettront d'adapter l'offre de transport durant la journée et de renforcer alternativement la fréquence de la ligne 16 ou de la ligne 17 en fonction des besoins, les pointes de fréquentation des deux lignes n'étant en effet pas atteintes simultanément.

« Faire CDG Express »

La ligne 17 Nord est le tronçon de raccordement du réseau du Grand Paris Express aux grands équipements du nord-est de l'Île-de-France. Elle donne accès à ces équipements à tous les Franciliens, les voyageurs du Grand Paris Express, et, de manière plus générale, à tous ceux utilisant le réseau de transports en commun francilien.

Le CDG Express constitue, quant à lui, une offre complémentaire directe Paris Gare de l'Est – Aéroport Charles de Gaulle. Ce service vise essentiellement une clientèle d'affaire et de voyageurs aériens. Cette desserte aura une tarification spéciale, non associée au Pass Transport francilien, d'un niveau tarifaire associé au service qu'il propose.

Les deux projets L17 nord et CDG Express sont ainsi compatibles et complémentaires dans leurs objectifs et dans les clientèles ciblées.

« Faciliter les transports des habitants de la banlieue nord »

La ligne 17 nord s'inscrit en totalité dans la banlieue nord de Paris et à ce titre contribue directement à l'amélioration des transports de ses habitants et emplois.

« Pour un métro plus long, pas de tronc commun avec la ligne 16, prévoir le prolongement de la ligne 17 vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil... »

Entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER, la ligne 17 sud a été déclarée d'utilité publique par décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015. En tout état de cause, une modification du tracé de la ligne 17 sud pour desservir Les Lilas et Montreuil constituerait un projet de liaison ne figurant pas au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, dont l'approbation a été précédée d'un débat public.

Ce projet alternatif répondrait à des objectifs différents de ceux assignés à la ligne 17, qui vise à offrir une liaison efficace sur l'ensemble de l'axe de développement compris entre le Grand Roissy, Villepinte, le Triangle de Gonesse, Le Bourget, Saint-Denis et, au-delà, le secteur nord des Hauts-de-Seine et le pôle d'activité de La Défense. Cette contre-proposition ne permettrait pas, par ailleurs, de connecter directement la ligne 17 aux lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express à Saint-Denis Pleyel, ce qui réduirait son attractivité du point de vue du maillage du réseau.

En outre, le tracé suggéré dans cette contre-proposition présente des redondances avec la ligne existante du métro 7 (entre porte de Pantin et La Courneuve – 8 mai 1945) dans le cas d'un tracé passant à l'ouest du cimetière de Pantin, ou bien avec le projet Tangentielle nord, phase « Le Bourget – Noisy-le-Sec », dans le cadre d'un tracé passant à l'est du cimetière de Pantin.

7.13.3 Les appréciations de la commission d'enquête sur ce thème

La commission d'enquête retient les arguments techniques de la SGP présentés précédemment lors de son examen des contre propositions.

L'analyse de ces contre propositions montre qu'aucune ne peut être prise en considération en tant que proposition comparable au projet ; pour être comparable au projet, la contre proposition devrait apporter une solution alternative, utile et efficace dans le cadre des objectifs du projet pour la desserte de cette partie du Nord-est francilien. L'analyse montre que les contre propositions ne tiennent pas compte de la déclaration d'utilité publique des lignes 16 et 17 sud, répondent à des objectifs différents, ou concernent d'autres territoires, ou sont complémentaires au projet, ou ne sont pas faisables. Bien entendu, le public peut être amené à justifier son avis défavorable par plusieurs arguments, dont celui de l'opportunité de l'investissement public pour ce projet, soit pour mettre en cause l'utilité publique du projet, soit pour préférer d'autres projets.

Pour chaque proposition des opposants au projet, qu'ils aient émis une contre proposition ou non, la commission d'enquête présente ci après son appréciation.

Remise en cause du tracé des lignes 16 et 17

Le tracé de ces lignes est celui fixé par le décret du 24 août 2011 ; celui de la ligne 16 et de la ligne 17 Sud a en outre fait l'objet du décret en Conseil d'Etat du 28 décembre 2015 déclarant ces lignes d'utilité publique. Les raisons indiquées pour la remise en cause de leur tracé ne paraissent pas suffisamment fondées.

Renforcer la fréquence de la ligne 16 et modifier son tracé pour desservir l'aéroport du Bourget

Cette contre proposition ne peut être retenue, notamment en raison de la déclaration d'utilité publique du projet de la ligne 16, celle-ci au surplus n'assurant pas la même desserte que la ligne 17 Nord.

Préférer le Barreau de Gonesse

La ligne 17 et le barreau de Gonesse n'ont pas les mêmes objectifs et n'assurent pas les mêmes dessertes. Ils ne sont pas comparables, mais complémentaires. Le Barreau de Gonesse n'est pas programmé précisément.

Faire une liaison "Aubervilliers/La Courneuve", Dugny, Bonneuil (prolongement de la ligne 12)

Un tel tracé ne desservirait pas l'Aéroport du Bourget, le Musée de l'Air et de l'Espace, le Parc des expositions du Bourget, et leur voisinage. Il ne pourrait pas être considéré comme conforme au tracé retenu par le décret du 24 août 2011. Le tracé ne pourrait pas être aérien au voisinage de l'aéroport compte tenu des servitudes aéronautiques ; son passage au niveau du Parc Georges Valbon ne paraît pas envisageable compte tenu de sa protection réglementaire (zone Natura 2000).

Pour le tracé alternatif du CPTG

Ce tracé remettrait en cause le projet de la ligne 16 et de la ligne 17 Sud déclaré d'utilité publique par le décret en Conseil d'Etat du 28 décembre 2015

Déplacer Europacity au sud avec un nouveau tracé de ligne 17 desservant Dugny (Tangentielle Nord) et La Courneuve (ligne 16 et RER B)

Le projet d'Europacity fait l'objet d'un débat public et d'une instruction dans le cadre du projet de ZAC du Triangle de Gonesse. Dans l'attente des suites données à ce projet suite au débat public, aucun projet de substitution ne peut être envisagé. Le tracé proposé ne pourrait pas être considéré comme conforme au tracé retenu par le décret du 24 août 2011.

Pour la Tangentielle Nord

Ce projet est en cours de réalisation. Il n'est pas une alternative au projet de la ligne 17 Nord car il n'assure pas le même desserte. Ces deux projets complémentaires ont une connexion à la Gare Le Bourget RER.

Pour l'interconnexion à Pleyel de la ligne H

Ce projet fait actuellement l'objet d'études (cf thème 5). Il n'est pas une alternative au projet de la ligne 17 Nord. Il peut être considéré comme projet complémentaire.

Pour le prolongement de la ligne du Tram n°5 avec une bretelle allant vers Villiers-le-Bel

Ce projet n'est pas une alternative au projet de la ligne 17 Nord, car il n'assure pas le même desserte. Il peut être considéré comme projet complémentaire.

Préférer d'autres mesures en faveur des transports

L'avis de la SGP détaillé dans le paragraphe précédent rappelle le plan de mobilisation mis en œuvre parallèlement au projet du Grand Paris Express pour améliorer les transports actuels ; cet avis présente l'importance des financements apportés par la SGP pour sa mise en œuvre.

Renforcer les lignes H, RER B et D

Cette mesure n'est pas une alternative au projet de la ligne 17 Nord. Indépendante de ce projet, elle fait l'objet d'investissements déjà mis en œuvre ainsi que de nouvelles mesures envisagées ultérieurement pour améliorer leur niveau de service.

Prolonger les lignes de métro 7, 12, 13, et 14 pour améliorer l'accès à Paris pour les habitants de banlieue

Ces projets ne sont pas des alternatives au projet de la ligne 17 Nord.

Le projet de prolongement de la ligne 14 au nord-est en cours de réalisation. Celui de sa prolongation au sud fait partie du réseau du Grand Paris Express ; il doit être réalisé pour 2024.

L'économie résultant de l'abandon du projet doit être réaffectée à l'amélioration de l'infrastructure existante (doublement du tunnel Gare du Nord – Châtelet)

Cette mesure n'est pas une alternative au projet de la ligne 17 Nord. Elle est indépendante de ce projet.

L'abandon de la ligne 17 permet de renforcer la fréquence de la ligne 16

Cette mesure n'est pas une alternative au projet de la ligne 17 Nord.

Faire CDG Express

Ce projet n'est pas une alternative au projet de la ligne 17 Nord, car il n'assure pas la même desserte. Il peut être considéré comme projet complémentaire (cf thème 5).

Priorité à l'amélioration de la ligne K

Cette mesure n'est pas une alternative au projet de la ligne 17 Nord. Elle est indépendante de ce projet.

Faciliter les transports des habitants de la banlieue nord

Le projet de la ligne 17 Nord participe à l'amélioration des déplacements des habitants de la banlieue Nord (cf thèmes 4 et 5) .

Pour un métro plus long, pas de tronc commun avec la ligne 16, prévoir le prolongement de la ligne 17 vers le sud après Le Bourget vers Les Lilas, Montreuil...

Cette contre proposition remettrait en cause le projet de la ligne 16 et de la ligne 17 Sud déclaré d'utilité publique par le décret en Conseil d'Etat du 28 décembre 2015. Elle conduirait à un réseau différent du réseau du Grand Paris Express défini par la décret du 24 août 2011.

Rénovation du RER B et le renforcement des lignes de bus

Cette mesure n'est pas une alternative au projet de la ligne 17 Nord. Elle est indépendante de ce projet.

Concentrer les dépenses sur la modernisation et le renforcement des lignes de RER B et D existantes, ainsi que sur toutes les lignes de tram passant par Saint Denis

Cette mesure n'est pas une alternative au projet de la ligne 17 Nord. Elle est indépendante de ce projet.

Ne pas desservir Europacity, projet discutable du fait de son impact sur l'environnement et qui détourne les financements publics

Cette proposition s'inscrit dans le débat public consacré au projet Europacity. Ce projet et l'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse sont conditionnés par la réalisation de la ligne 17 Nord. La ligne 17 Nord a vocation à desservir le Triangle de Gonesse même si le projet Europacity est abandonné.

Ne sert pas à la population

Les thèmes 4 et 5 ont développé la contribution du projet de la ligne 17 Nord à desservir la population du Nord-est francilien ainsi que les employés et les visiteurs des grandes zones d'activités de ce territoire, actuelles et futures.

Ne répond pas à la demande du territoire ni aux usagers de Roissy

Comme indiqué précédemment, le projet dessert le territoire du Nord-est francilien. Il dessert la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle avec les gares des T2 et T4.

Coût trop important et rentabilité socio économique insuffisante ; abandon au profit de projets de transports prioritaires

Le coût du projet a été réduit en 2013 avec ses nouvelles caractéristiques (cf thèmes 2 et 7). Sa rentabilité socio économique bien qu'inférieure à celle d'autres lignes du Grand Paris Express a été jugée suffisante pour sa déclaration d'utilité publique par le Conseil Général à l'investissement. Son intégration au réseau du Grand Paris Express doit être prise en compte pour sa participation à l'effet de réseau et, en conséquence, à l'utilité publique de ce réseau. Il dessert un territoire promis à un développement très important (cf thèmes 5 et 7).

Les 2 RER B et D et le CDG Express suffisent

L'évolution démographique et le développement économique génèrent une croissance des déplacements augmentant la charge des RER B et D, alors qu'ils sont saturés aux heures de pointe. La ligne 17 Nord crée une capacité de transport supplémentaire et doit alléger le RER B. Le CDG Express complémentaire de la ligne 17 Nord et le RER B seraient insuffisants pour assurer le même service que la ligne 17 Nord.

La gare du Mesnil Amelot n'est pas d'utilité publique

Le décret du 24 août 2011 a défini le réseau du Grand Paris Express et ses différentes lignes dont la ligne 17 Nord devant desservir Le Mesnil-Amelot. Cette desserte ne doit pas être considérée comme limitée à celle de la commune du Mesnil-Amelot, mais permettre également celle de tout le secteur Nord-Ouest de la Seine-et-Marne et de la partie Sud de la Picardie dont l'accès à la gare du Mesnil-Amelot est relativement rapide et plus facile que l'accès aux gares de la plateforme de Roissy-Charles de Gaulle. Ce point est traité dans le cadre du thème 7.

La gare Aéroport du Bourget a un intérêt limité et les possibilités de développement au voisinage sont très limitées, compte tenu de l'aéroport

L'intérêt de cette gare a été largement développé par les acteurs économiques, par Aéroports de Paris, par le Musée de l'Air et de l'Espace, et par la population disposant d'un emploi dans ce secteur .

Si les possibilités de développement sont relativement limitées du côté du Blanc-Mesnil et du Bourget, elles sont importantes pour la plateforme aéroportuaire.

Les gares TdG et PLEX seraient mieux desservies par le barreau de Gonesse

Cette appréciation ne tient pas compte de l'analyse de la qualité de desserte pour les usagers éloignés de ce secteur, et du niveau de service des RER B et D. Comme indiqué

précédemment, la ligne 17 Nord et le Barreau de Gonesse ne sont pas des projets comparables, mais complémentaires.

A CDG, seule la gare du T2 devrait être réalisée

ADP et la SGP considèrent que la gare du T4 accompagnera le développement de l'aéroport. Elle bénéficiera aux futurs utilisateurs du nouveau terminal, ainsi qu'aux employés de l'aéroport. Réalisée en combinaison avec la gare « Aéroport Charles de Gaulle –T2 », elle facilitera les déplacements entre les différents pôles de la plate-forme aéroportuaire, en complément des dessertes déjà assurées par le RER B et CDG Val. En offrant un accès direct au terminal ainsi qu'à sa zone d'emplois, elle contribuera à favoriser l'usage des transports en commun pour les déplacements à destination ou au départ de l'aéroport.

La fréquentation prévue ne justifie pas un métro ; un bus en site propre empruntant l'autoroute suffirait

La fréquentation prévue pour la ligne 17 Nord, pouvant atteindre 11 000 voyageurs par heure sur certains tronçons, dépasse largement la capacité de transports de modes moins lourds tels qu'un bus en site propre.

Ne génère pas suffisamment de développement économique

Les thèmes 2 et 7 ont développé largement l'intérêt de la Ligne 17 Nord pour sa participation au développement économique du Nord-est francilien

Ne répond pas aux besoins de liaisons de banlieue à banlieue

Les éléments présentés dans le cadre du thème 5 décrivent les déplacements devant être assurés par la ligne 17 Nord. Ils comprennent notamment les déplacements issus de l'aire d'études (partie du Val-d'Oise, de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne) et dont l'extrémité peut être située dans chacun des départements de la région Ile-de-France.

Risques collatéraux d'urbanisation et de développement du trafic aérien

Le sujet de l'urbanisation induite par le projet est développé dans le cadre des thèmes 4, 5, et 9. Des mesures sont envisagées et préconisées pour réduire le risque d'étalement urbain. Le développement aérien est limité en volume sonore par le PEB .

Pas de parcs de stationnement aux gares

Ce sujet est traité dans le cadre des thèmes 2 et 5 (transports de rabattement) ; l'objectif d'un bon niveau d'accessibilité aux gares nécessite la réalisation de parcs de stationnement à proximité des gares lorsque les transports de rabattement sont insuffisants et que l'accessibilité routière est bonne. Des parcs de stationnement sont envisagés à proximité des gares du Mesnil-Amelot et du Triangle de Gonesse. Ils relèvent de la compétence des collectivités concernées.

7.13 Commentaires de la commission d'enquête sur l'analyse des observations

La commission d'enquête considère que cette analyse des observations a permis de prendre en compte la totalité de l'expression du public sur le projet, d'exposer l'ensemble des sujets, propositions et contre propositions abordés et d'approfondir tous ceux présentant une importance particulière.

Elle estime que cette analyse par thème a montré sa pertinence pour traiter les différents aspects des sujets les plus complexes en toute transparence, avec le souci du respect de l'expression du public. Elle rappelle que l'expression du public a été synthétisée par la commission d'enquête dans les tableaux de dépouillement annexés au procès-verbal de synthèse des observations ; ce procès-verbal de synthèse et le mémoire en réponse sont annexés au présent rapport.

Les différents thèmes présentent des interfaces, ce qui conduit à des répétitions souvent utiles pour préciser les questions et vérifier la cohérence des réponses.

La commission d'enquête remercie le public pour sa participation à la présente enquête et son expression dont elle a rendu compte dans le présent Rapport.

La commission d'enquête remercie les services de la Société du Grand Paris pour la qualité du mémoire en réponse apportant un éclairage très utile pour le public et la commission.

A Paris, le 27 juillet 2016

LA COMMISSION D'ENQUETE

F. NAU, PRESIDENT

J. CULDAUT, MEMBRE A. LE FEUVRE, MEMBRE M. ALLART, MEMBRE A. LEGOUHY, MEMBRE

Handwritten signatures of J. CULDAUT, A. LE FEUVRE, M. ALLART, and A. LEGOUHY.

FIN