

PRINTEMPS 2017

LIGNE 15 EST

**Dossier d'enquête préalable à la
déclaration d'utilité publique
modificative**

**LIGNE 15 : SAINT-DENIS PLEYEL < >
CHAMPIGNY CENTRE (LIGNE ORANGE)**

**PIÈCE
J.14**

Annexe

**Conclusions de Commission
d'Enquête de la DUP initiale**

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE PREALABLE A LA DUP

Après avoir pris connaissance du dossier et du tracé, des observations du public, des avis des services consultés et de l'Autorité environnementale, ainsi que des commentaires techniques apportés par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse, la Commission d'Enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans les communes concernées et sur le tracé du projet ;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation importante ;
- le dossier relatif à la déclaration d'utilité publique mis à l'enquête, complet, quoique dense et d'un abord peu aisé pour le public, comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu (sous réserve des remarques faites) étaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, via le lien dédié suivant : <http://enquetepublicueligne15est.fr> ;
- à la demande de la Commission d'Enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, ...) destinés à faciliter la consultation ;
- les 39 permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans les registres disposés dans les 15 sites prévus pour le recevoir (13 mairies et en préfectures de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la Commission d'Enquête en préfecture de Seine Saint-Denis désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé était également disponible pour permettre au public de déposer ses observations, propositions et contre-propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : <http://enquetepublicueligne15est.fr> ;
- 3 réunions d'information et d'échanges, qui se sont effectivement tenues à Bobigny le 01/06/2016, à Fontenay-sous-Bois le 13/06/2016 et à Aubervilliers le 22/06/2016, ont permis à un public nombreux de prendre connaissance du projet et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la Commission d'Enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
- 646 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papier mis en place dans les 15 lieux d'enquête et sur le registre électronique dédié.

Sur le fond de l'enquête

La Commission d'Enquête considère les différents éléments suivants :

Le projet présente une bonne cohérence d'ensemble et ses objectifs ...

- *désenclaver l'Est francilien et apporter de nouvelles dessertes ;*
- *améliorer le maillage du réseau francilien ;*
- *accompagner le développement du territoire.*

s'inscrivent dans le respect des orientations des différents documents de planification, en particulier :

- le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) : La dernière version du SDRIF a été approuvée le 27 décembre 2013. Le SDRIF 2030 fixe les objectifs en matière :
 - de construction de logements (70.000 nouveaux logements par an) ;
 - de développement des transports en commun (construction des nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express et amélioration des réseaux existants) ;
 - de développement économique ;
 - de répartition plus équilibrée des emplois ;
 - de préservation des espaces naturels et agricoles.

Le SDRIF précise les orientations réglementaires et prescriptions à respecter pour l'aménagement et l'urbanisme.

Il intègre explicitement la réalisation du Grand Paris Express, son tracé figurant dans la « carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation étant notamment évoqué dans le fascicule « orientations réglementaires ». La réalisation du Grand Paris Express est par ailleurs incluse dans les fascicules « Vision régionale » et « Défis, projet spatial régional et objectifs », exposant la vision régionale et les ambitions d'aménagement portées par le SDRIF, comme dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre » présentant les dispositifs permettant la réalisation de la stratégie régionale.

Le réseau du Grand Paris doit ainsi, à la fois répondre aux besoins en matière de déplacements et participer au développement régional en promouvant un développement durable, limitant l'étalement urbain et la consommation des terres agricoles et participant au rééquilibrage Est-Ouest.

La création des gares s'accompagne pour la plupart d'un réaménagement de ses abords et de la création d'un pôle intermodal permettant d'accompagner la mutation des nouveaux espaces identifiés dans le SDRIF.

Le projet, par sa conception exclusivement en souterrain, permet de limiter les impacts sur les espaces boisés et naturels et ceux qui seront impactés seront restitués dans le cadre d'un réaménagement prévu avec les collectivités locales à l'issue des travaux. Des mesures de gestions des eaux sont mises en place afin de limiter les impacts sur les ressources en eau.

Le projet de la ligne 15 Est, inclus dans le programme du Grand Paris Express, est donc compatible avec le SDRIF 2030.

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine-Commune a été approuvé le 23/10/2007, modifié par délibération du conseil du 15/12/2009 et mis en compatibilité le

17/12/2013 par déclaration de projet. Depuis le 21/01/2014, il est mis en révision afin d'intégrer les objectifs du SDRIF 2030 et du CDT de Plaine Commune, l'adhésion de la ville de Saint-Ouen et les dispositifs issus de la loi « Grenelle 2 ».

Les secteurs d'implantation des gares de la future ligne 15 Est sont tous localisés au niveau de pôles structurants du territoire. Ainsi, les futures gares Stade de France et Fort d'Aubervilliers viennent s'implanter dans des quartiers à diversifier et à réintégrer dans la ville, indiqués dans la carte « intensification urbaine ».

Le Sud de la communauté d'agglomération, qui concerne la zone d'étude Saint-Denis-Pleyel-Mairie d'Aubervilliers, est identifié comme un secteur clef pour le développement économique du territoire, figuré dans la carte « activités économiques ».

Par ailleurs, une grande majorité des axes routiers sont concernés par les orientations sur le partage des usages, la structuration de l'espace et le lien entre les territoires. Ainsi, l'avenue J Jaurès, à Aubervilliers, fait l'objet d'une requalification nécessitant une recomposition urbaine (cf. carte « espaces publics » du SCoT).

Ceux situés à proximité des futurs projets de gare sont concernés par les orientations de circulation apaisée, de création de voies de circulations douces, permettant ainsi de réduire les nuisances (cf. carte « Eco-renouvellement urbain »).

Enfin, à l'intérieur de la zone d'étude se trouvent quelques éléments de la trame verte et bleue et deux bâtiments repère de Seine-Saint-Denis : la Tour Pleyel et le Château de Saint-Ouen. La future gare Mairie d'Aubervilliers est prévue au sein d'un ensemble urbain dont l'identité est à préserver, nécessitant une prise en compte, notamment dans le cadre des réflexions sur l'intégration paysagère (cf. carte « identité »).

Les orientations susceptibles d'affecter ou d'infléchir la réalisation d'un projet de métro souterrain comme la ligne 15 Est sont clairement listées, citant notamment la protection des jardins familiaux du Fort d'Aubervilliers.

L'ouvrage annexe OA 631 de la future ligne 15 Est est implanté à l'angle du square des Acrobates et en occupe temporairement une partie durant les travaux. Par ailleurs, les emprises nécessaires à la réalisation de la gare Fort d'Aubervilliers viennent empiéter partiellement sur les jardins familiaux du Fort. Ces espaces publics seront restitués à l'issue des travaux et des espaces végétalisés recréés dans la mesure du possible, dans le cadre du réaménagement aux abords des gares.

Le projet de la ligne 15 Est apparaît ainsi s'inscrire dans les objectifs d'intensification de la vie urbaine et dans celui du développement autour des pôles de dessertes en transports collectifs.

- 4 contrats de développement territorial de Plaine Commune, Est Ensemble, Paris Est entre Marne et Bois et des Boucles de Seine doivent, de leur côté, assurer la cohérence entre les perspectives d'aménagement et les projets de transports dans les communes concernées. En effet, les CDT sont issus de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Le Grand Paris Express « s'articule autour de ces contrats de développement territorial ».

En outre, l'un des objectifs principaux des CDT est précisément d'intégrer le Grand Paris Express et ses conséquences en termes d'urbanisation à une échelle supra communale. Ils présentent tous des fiches actions spécifiques portant sur le projet de la ligne 15 Est et présentent des actions autour des pôles gares concernés par chacun d'eux, les axes structurants pour le rabattement à travers les fiches bus générées par le STIF et donc nécessairement une réévaluation pertinente des réseaux viaires

- le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) : Il a été approuvé par vote du Conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014. Le PDUIF coordonne à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il concerne le transport de

personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Il traite également la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacement des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020. Il convient de noter que le PDUIF se décline dans les Plans de Déplacements Urbains des territoires comme récemment ceux de Plaine Commune et d'Est Ensemble.

Il cherche à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement. Le PDUIF est compatible avec le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris tel qu'approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24/08/2011. Le PDUIF reprend la carte d'ensemble du Grand Paris Express, y compris le tracé de la ligne 15 Est. Cette dernière participe pleinement aux objectifs du PDUIF d'augmentation des déplacements en transports collectifs et en corollaire de réduction de l'usage de la voiture par un report modal, et s'inscrit pleinement en particulier dans les défis 1, 2, 3, 4 et 6.

- Enfin, les Plans locaux d'urbanisme seront mis en compatibilité avec ce projet, conformément au code de l'urbanisme. Ces mises en compatibilité, examinées dans le cadre de cette enquête unique, présentent les modifications à apporter aux éléments écrits des documents d'urbanisme et la mise en cohérence des documents graphiques avec la réalisation de l'opération de la ligne 15 Est une fois déclarée d'utilité publique.

L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?

Le nouveau réseau de métro automatique du Grand Paris Express constitue un projet stratégique pour l'Île-de-France en visant à améliorer la vie quotidienne des habitants, à favoriser l'égalité des territoires franciliens en renforçant le développement urbain de l'agglomération et en favorisant l'attractivité de la région capitale dans la compétition mondiale des grandes métropoles.

Ce réseau assure une importante connexion avec tous les autres moyens de transport actuels, projeté ou en cours de réalisation ou de rénovation (RER A et E, tramways, métros prolongés, bus..)

Les objectifs du Grand Paris Express sont les suivants :

- décongestionner les principales lignes de transport en commun existantes par la création d'une offre nouvelle en rocade ;
- réduire la congestion et la pollution automobile ;
- soutenir le développement économique de la région Île-de-France et contribuer à la compétitivité du pays en mettant en relation les grands pôles d'emploi et les bassins de vie ;
- désenclaver les secteurs les moins bien desservis du cœur d'agglomération et permettre une meilleure accessibilité aux grands équipements, lieux de loisirs et lieux d'étude de la région.

Le tronçon entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre (Ligne 15 Est) fait partie de la ligne 15, future ligne de métro en rocade autour de Paris. Cette dernière, d'une longueur totale de 75 km environ, traverse les trois départements de la proche couronne et s'étend jusqu'en Seine-et-Marne. Outre la partie Est actuellement en enquête, elle est composée de deux autres tronçons :

- la ligne 15 Sud, déjà déclarée d'utilité publique, reliant sur 33 kms, 16 gares de Pont de Sèvres à Noisy-Champs ;
- et la ligne 15 Ouest, reliant sur 20 kms, 9 gares de Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel

La ligne 15 Est, elle, reliera 12 gares sur 23 km entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre.

Cette ligne doit assurer la desserte et la mise en réseau des territoires de l'Est francilien pour conforter



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

www.societedugrandparis.fr

leur développement et améliorer ainsi l'accessibilité aux emplois et aux universités pour 675 000 habitants.

Aujourd'hui, 325 000 habitants et 170 000 emplois sont localisés dans un rayon de 1 000 mètres autour d'une des futures gares de la ligne 15 Est.

A l'horizon 2030, la fréquentation de l'ensemble de la Ligne 15 Est est estimée entre 100 millions et 140 millions de voyageurs annuels, soit une moyenne d'environ 50 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin.

La Ligne 15 Est pourra ainsi efficacement contribuer à diminuer la fréquentation d'une partie du réseau de transports collectifs, assurant la correspondance avec 12 gares (métro, RER et tramway).

Par ses caractéristiques de métro automatique et sa vitesse commerciale, les gains de temps de parcours seront importants pour les territoires desservis, rendant très probables les estimations de fréquentation du projet du dossier d'enquête.

Sa mise en œuvre ne nécessite pas de modifications majeures des documents d'urbanisme des communes traversées.

Son caractère d'intérêt public apparaît ainsi évident à la Commission d'Enquête, et ceci malgré des inconvénients soulevés au cours de l'enquête publique, dont les plus notables sont l'absence de desserte du centre ville de Drancy, les impacts économiques et sociaux importants liés à l'implantation sur le site de La Garenne à Rosny-sous-Bois du site de maintenance et de remisage / site de maintenance des infrastructures (SMR/SMI) et les nuisances d'un chantier devant durer plusieurs années.

Pertinence du projet et proportionnalité aux enjeux : la procédure d'expropriation et le périmètre de la DUP envisagés sont-ils nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ?

Le projet de la Ligne 15 Est est intégralement situé en souterrain, mais va toutefois nécessiter des emprises à acquérir.

La SGP a précisé ses études de manière à privilégier le domaine public pour y implanter les gares et ouvrages annexes et précisé que son objectif est d'acquérir de préférence les parcelles à l'amiable et de limiter au minimum le recours à l'expropriation.

Elle s'est ainsi fixée les objectifs suivants :

- réduire les atteintes environnementales ;
- objectiver les emprises nécessaires, sans non plus léser les propriétaires concernés ;
- ne recourir à l'expropriation qu'après avoir épuisé toutes les voies de négociations amiables, dont notamment celle des indemnités accessoires.

Concernant le passage du tunnel en tréfonds, le décret 2015-1572 du 02/12/2015, pris en application de l'article L2113-1 du Code des Transports, rend désormais possible, pour un ouvrage situé à plus de 15 m de profondeur, l'instauration d'une servitude en tréfonds pesant sur les propriétés concernées, et évite le recours à l'expropriation.

L'enquête unique portant sur la ligne 15 Est ne comporte pas d'enquête parcellaire, les études n'étant pas suffisamment avancées pour déterminer avec précision l'ensemble des parcelles qui s'avèreront nécessaires à sa réalisation. La SGP a réaffirmé par ailleurs sa volonté de poursuivre les études en étroite collaboration avec les collectivités locales concernées afin de réduire encore les impacts sur les parcelles privées.

La Commission d'Enquête entend qu'il sera cependant nécessaire de conduire une procédure d'expropriation, conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour les emprises situées sur le domaine privé et malgré des accords amiables qui pourraient être passés pour le transfert de propriétés des parcelles concernées.

Ceci nécessite ainsi le recours à la procédure de DUP, objet de cette enquête publique.

Ainsi l'opération justifie, pour la Commission d'Enquête, des atteintes à la propriété privée qu'elle n'estime pas excessives, même si le cas des expropriations liées à l'implantation du SMR/SMI sur le site de la Garenne à Rosny-sous-Bois peuvent paraître à la fois nécessaires mais très contraignantes .

Le périmètre envisagé pour la Déclaration d'Utilité Publique apparaît globalement pertinent et les impacts sur les propriétés mesurés. La Commission d'Enquête demande toutefois que la maîtrise d'ouvrage examine les cas suivants pour limiter certains impacts :

- Modification de l'implantation du SMR/SMI : actuellement positionné sur le site de la Garenne à Rosny-sous-Bois, il présente des impacts socio-économiques importants, nécessitant de nombreuses expropriations de parcelles privées. La Commission d'Enquête engage vivement la SGP à poursuivre ses études sur le site Montgolfier qui offre une alternative à privilégier. Il présente en effet des avantages considérables comparativement à celui de la Garenne. Il permet de disposer d'une emprise plus vaste, nécessite un tunnel de raccordement plus court, embranché pour l'évacuation des déchets de chantier, s'insère dans une zone industrielle et commerciale (ZA Montgolfier) ne comprenant pas d'habitation à proximité, est situé majoritairement sur des emprises publiques en partie désaffectées (délaissés autoroutiers et ferroviaires) et limite le recours aux expropriations complémentaires, 3 des 4 parcelles privées étant déjà incluses dans le périmètre DUP présenté à l'enquête pour la réalisation d'une base travaux alternative.

Cette nouvelle localisation a été demandée instamment lors de l'enquête publique par la mairie de Rosny-sous Bois et relayée par sa population qui s'est fortement mobilisée.

La Commission d'Enquête entend que des études plus poussées soient menées afin de confirmer la faisabilité de l'implantation du SMR sur ce site, études techniques, mais surtout budgétaires et en termes de calendrier de réalisation.

Elle est consciente, par ailleurs, de la nécessité de mener une enquête DUP complémentaire si les résultats de ces études confirment ce choix de site.

La Commission d'Enquête demande enfin que les démarches pour les acquisitions éventuelles des terrains de SNCF Réseau soient poursuivies et intensifiées afin de permettre la mise en œuvre de cette alternative dans les meilleurs délais, eu égard à ses avantages par rapport à la localisation sur la Garenne dont les impacts économiques et sociaux sont considérables.

La Commission d'Enquête souhaite, compte-tenu de la multiplicité des acteurs au sein des services de la SNCF de nature à freiner l'avancement des négociations avec SNCF Réseau, que la SGP et la SNCF mettent en place rapidement un mode opératoire réunissant toutes les parties prenantes et facilitant ainsi la compréhension mutuelle des enjeux et les échanges sur des aspects particulièrement prégnants pour la ligne 15 Est.

La nomination d'un facilitateur serait de nature à faire aboutir rapidement ces pourparlers et la Commission d'Enquête propose que la demande en soit faite à l'autorité commune de la SNCF et de la SGP, qu'est le Ministère des Transports.

- Gare Pont de Bondy : la Commission d'Enquête soutient les études en cours concernant l'implantation de la gare Pont de Bondy sur un site alternatif, le comptoir le comptoir général des fontes et plastiques, qu'elle considère plus judicieuse. Elle entend les arguments de la SGP indiquant la nécessité de transmettre ce dossier en septembre 2015 pour instruction en vu du calendrier prévisionnel de l'enquête publique, avec la solution étudiée par le STIF sous le canal, et sa volonté d'effectuer des études préliminaires complémentaires à partir d'octobre 2015 sur la localisation de cette gare qui ne lui paraissait pas optimale.

Le bilan comparatif réalisé par la SGP à la demande de la Commission d'Enquête, entre l'implantation d'une gare sous le canal de l'Ourcq et celle d'une gare au Sud, montre que cette dernière solution apparaît bien emporter tous les avantages, notamment en terme de

complexité de réalisation, de coût, d'accessibilité pour la population, de participation à la mutation profonde des quartiers avoisinants. Par ailleurs, le calendrier de réalisation semble bien maintenu et ce nouvel emplacement se situe bien dans la bande DUP présentée à enquête, et ne nécessite donc pas une modification de cette dernière pour être mis en œuvre.

La Commission d'Enquête a noté également que ce déplacement pourrait permettre une « mutualisation » d'Ouvrages Annexes dont les études ultérieures permettront de confirmer la faisabilité.

- Ecole élémentaire Félix Eboué à Rosny-sous-Bois : implantée au niveau de l'ouvrage d'entonnement vers le SMR/SMI, elle est tangente par le tracé, nécessitant des mesures spécifiques pour la réalisation du tunnel.

La Commission d'Enquête constate les mesures spécifiques que la SGP va mettre en place pour réaliser l'ouvrage d'entonnement, et tout particulièrement au droit de l'école élémentaire afin de pallier des désordres potentiels.

Elle considère que l'étude urbaine actuellement diligentée par la commune, comprenant notamment le déplacement et la reconstruction de cet équipement sur un autre site, constitue la meilleure garantie vis-à-vis des risques potentiels en phase travaux, voire en phase d'exploitation, risques qui ne peuvent être totalement exclus malgré les précautions allant être prises.

Ainsi, eu égard à la sensibilité de cet équipement fréquenté par de jeunes enfants et en fonction du calendrier de réalisation de l'alternative visant à déplacer cet établissement, la Commission d'Enquête estime que cette solution présenterait des avantages indéniables, non seulement en matière de sécurité pour le jeune public concerné, mais également pour la réalisation, par la SGP, de l'ouvrage d'entonnement lui-même. Elle présente donc un intérêt tant financier que calendaire.

La Commission d'Enquête se félicite de la prise en charge, totale ou partielle du coût de l'opération, indiqué ci-dessus par la SGP en cas de déplacement effectif de l'équipement.

- Collège intercommunal Saint-Denis-Aubervilliers : la Société du Grand Paris prévoit l'implantation d'un puits d'entrée de deux tunneliers (un vers l'Ouest et un vers l'Est) au niveau du quai Adrien Agnès à Aubervilliers, le long du canal Saint Denis. L'emplacement de cet ouvrage est stratégique puisqu'il s'agit d'un des puits d'introduction de tunneliers qui permet l'approvisionnement des voussoirs et l'évacuation des déblais des tunneliers et de la gare Stade de France par la voie fluviale. Ce puits d'introduction se situe à proximité immédiate du site d'étude d'implantation d'un futur collège. Il est donc susceptible de générer des nuisances importantes dans le fonctionnement du futur équipement, lequel, par sa localisation, aurait en outre pour effet de réduire les moyens d'évacuation par voie fluviale des déblais de chantier.

L'étude en cours d'un nouveau site d'implantation pour ce collège au niveau des services départementaux, apparaît la meilleure option, assurant, à la fois un environnement apaisé pour les futurs collégiens qui n'auront pas le voisinage de 5 années de travaux liés à la réalisation de la ligne 15 Est et permettant également à la SGP de disposer d'une emprise travaux suffisante pour permettre l'accès à la voie d'eau.

La Commission d'Enquête espère ainsi que l'étude de faisabilité devant encore être menée par le Département pour l'implantation du futur collège sur un site alternatif sera concluante afin de laisser le terrain libre pour les travaux de la SGP.

Dans le cas contraire, la Commission d'Enquête engage les acteurs territoriaux à poursuivre leur concertation afin de minimiser, autant que faire ce peut, l'impact des travaux sur la vie scolaire des collégiens, tout en permettant malgré tout l'utilisation de la voie fluviale.

- Jardins familiaux au Fort d'Aubervilliers : l'implantation de la future gare est conditionnée

par un ensemble de contraintes techniques et notamment par les ouvrages existants de la gare de la ligne 7 du métro. Ainsi, la boîte de la gare impacte des jardins gérés par deux associations. Les études de conception à venir permettront de définir précisément la superficie concernée. La Société du Grand Paris cherchera des solutions pour minimiser cet impact sur les jardins.

La Commission d'Enquête comprend les difficultés techniques liées à la présence de la ligne 7, nécessitant un positionnement de la gare de la ligne 15 Est qui impactera fortement les jardins familiaux, à la fois pendant la phase travaux et en phase d'exploitation.

Mais elle considère toutefois que, sur le même site ou en d'autres emplacements, il est important que l'intégralité de la superficie de ces jardins soit, dans la mesure du possible, restituée, en cohérence avec les aménagements urbains en cours.

Elle note ainsi avec satisfaction l'engagement de la SGP à rechercher des solutions en ce sens, à la fois pour minimiser la superficie de jardins impactés pour réaliser le chantier, et en se rapprochant de l'aménageur de la ZAC, Grand Paris Aménagement pour restituer, à l'issue des travaux, des surfaces sur site ou dans le secteur.

- La desserte de la ville de Drancy : le centre ville de cette commune de près de 70 000 habitants n'est pas desservi par la ligne 15 Est, ni d'ailleurs par aucune ligne du réseau structurant, les gares prévues ou existantes étant toutes implantées en périphérie. Dans le cadre de cette enquête, son maire et une grande partie de sa population se sont mobilisés pour demander une station dans son centre ville.

La Commission d'Enquête entend cette demande qui lui apparaît légitime, répondant à l'objectif de cette ligne du réseau structurant complémentaire au réseau du Grand Paris qui est précisément de désenclaver l'Est parisien mal desservi.

La Commission d'Enquête a par ailleurs entendu la Société du Grand Paris qui rappelle les termes de la convention signée le 28 avril 2015 avec le STIF, définissant les conditions de mise en œuvre de la maîtrise d'ouvrage par la SGP, avec obligation, entre autres, de respecter « les principales caractéristiques du tracé ainsi que le nombre de stations et leur localisation... ». La SGP n'est ainsi pas compétente pour modifier ces données ou même réétudier cette desserte que le STIF a choisi de ne pas mettre en œuvre après les études menées à l'issue de la concertation en 2013.

La Société du Grand Paris a rappelé que cette desserte pourrait être également envisageable par le prolongement de la ligne 5 du métro parisien, qui permettra alors de rejoindre la ligne 15 Est à Pablo-Picasso sur Bobigny, et que le conseil du STIF s'était engagé, par sa délibération n°2013/525 du 11 décembre 2013 approuvant le bilan de la concertation publique, à tout mettre en œuvre pour une desserte métro du centre-ville de Drancy avant 2035 et à réaliser une étude de desserte du centre-ville en ce sens.

La Commission d'Enquête est consciente de l'impact important qu'une telle desserte pourrait avoir sur le calendrier de réalisation de la ligne 15 Est, retardant de plusieurs années sa mise en service et impactant ainsi le fonctionnement en rocade de la ligne 15.

Elle considère que cette desserte, bien que jugée inopportune pour l'objet de cette enquête, a toutefois une légitimité, le but du Grand Paris Express, et de ce réseau complémentaire en particulier, étant de désenclaver les territoires de l'Est francilien encore non desservis par un mode lourd de transport.

Elle retient donc ce principe pour la ville, largement relayé au cours de l'enquête, tant par la population que par des collectivités, dont le Conseil Régional d'Ile-de-France, et pour lequel le STIF, tout en écartant la desserte de Drancy par la ligne orange, s'était également engagé dans le cadre de sa délibération n°2013/525 du 11/12/2013 approuvant le bilan de la concertation.

La commission souhaite ainsi que soit effectivement prise en considération cette desserte et recommande au STIF de mettre en œuvre les démarches pour l'inscrire au CPER en cours

de révision et lancer les études nécessaires pour arrêter les conditions qui permettront d'arriver au centre de Drancy d'ici 2035 par un mode lourd de transport.

La Commission d'Enquête, partage par ailleurs avec le STIF et la SGP la nécessité d'actions fortes au niveau de la voirie de la ville pour permettre de restructurer efficacement les réseaux de bus et assurer ainsi un véritable rabattement et une réelle accessibilité et pertinence à la nouvelle station.

La Commission d'Enquête a par ailleurs demandé à la SGP d'examiner l'étude produite pour l'enquête par le cabinet Citec missionné par la mairie de Drancy et concernant la réalisation de cette gare en centre ville.

Elle rejoint les conclusions de la SGP, constatant également que les variantes proposées ne peuvent constituer d'alternatives sérieuses pouvant amener à modifier le tracé dans ce sens. En effet, la suppression d'une station (variante 1) desservant la préfecture et permettant de rejoindre d'autres lignes de métro, ou son déplacement (variante 2) apparaissent encore à valider techniquement et en outre sont ainsi inadaptés aux besoins et interconnexions avec d'autres modes de transport.

Le bilan coûts-avantages de l'opération :

- S'agissant des atteintes à la propriété privée : comme cela a été développé précédemment, la Commission d'Enquête estime que les expropriations de parcelles de propriétés privées nécessaires à sa réalisation sont limitées, et, sauf dans les cas cités ci-dessus, ne portent pas de réels préjudices à l'habitabilité ou l'exploitation des immeubles concernés.

Elle recommande toutefois que ces expropriations ne se fassent que pour les besoins strictement liés à la réalisation et à l'insertion du projet et engage la SGP à privilégier les acquisitions totales des parcelles partiellement impactées, en fonction des demandes exprimées par les propriétaires s'estimant lésés dans la jouissance de leur bien.

- S'agissant de la santé publique : le mode de propulsion électrique utilisé pour ce moyen de locomotion, conjugué avec la baisse de la circulation automobile attendue à sa mise en service, devraient contribuer simplement à une faible diminution des pollutions existantes et donc, avoir, à terme, malgré tout un impact positif sur les pollutions atmosphériques et donc sur la santé des riverains de la ligne. Ainsi, au regard de l'intérêt public de la santé publique, le projet ne semble pas présenter d'inconvénient majeur.

Elle encourage toutefois la réalisation de mesures pour limiter les concentrations excessives dans les gares et un suivi de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires, tout comme le suivi des concentrations en polluants atmosphériques à proximité des ouvrages annexes.

- S'agissant du coût financier : cette appréciation s'inscrit dans l'évaluation socio-économique du projet.
 - La Commission d'Enquête a demandé à la maîtrise d'ouvrage de détailler les différents modèles de prévision de trafic (du STIF, de la RATP et de la DRIEA) qui constituent des outils d'aide à la décision et d'aide à la conception en schématisant la reproduction des déplacements des personnes dans un contexte donné à un horizon déterminé. Ces modèles convergent sur les grands indicateurs du réseau mais divergent sur la fréquentation de la ligne 15 Est. Des études communes plus détaillées à l'automne 2015, démontrent que les trois modèles reconstituent de façon satisfaisante les fréquentations des lignes, les flux de montants/descendants aux gares et les serpents de charge en regard de la situation actuelle et permettent d'apprécier la capacité de chaque modèle de trafic à reproduire de façon plus ou moins proche la situation actuelle selon les points et les lignes du réseau, mais n'ont pas permis de trouver une explication décisive à la différence de fréquentation prévue sur la ligne 15

Est en fonction des modèles.

La Commission d'Enquête note l'effort pédagogique de présentation et de synthèse des différents modèles existants avec les spécificités que chacun apporte, réalisé dans le cadre du mémoire en réponse. Elle soutient la position de l'Autorité environnementale (CGEDD) qui, dans le cadre de son rapport, préconise une concertation accrue des différents acteurs avec la mise en place d'un comité scientifique, et une mise en commun des solutions des différents modèles pour converger vers un modèle unique.

- 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 le cas échéant par les subventions 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). Les ressources de la SGP sont ainsi décomposées :

- *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 ;*
 - *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.*
- Pour la ligne 15 Est, le montant total est de 3 449 M€ HT pour les infrastructures et le foncier et de 323 M€ HT pour le matériel roulant. Soit un coût total de réalisation de la ligne 15 Est de 3 772 € HT. Rapporté au kilomètre de ligne réalisé, cela donne :
 - 160 M€/km
 - ou 150 M€/km hors matériel roulant (mais incluant le SMR/SMI commun à la ligne 15 Ouest également).

Ce montant reste dans la moyenne des tronçons du Grand Paris Express pouvant aller jusqu'à 190 M€/km. Le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen sort à 238 M€/km hors matériel roulant.

Il apparaît donc que le coût de ce projet de métro automatique, eu égard aux avantages attendus de service public de transports et des avantages économiques et d'aménagement du territoire attendus sur le très long terme, n'est pas excessif par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes, et ce, malgré sa réalisation phasée, dont la SGP a par ailleurs montré la faible incidence globale au regard des avantages techniques et financiers possibles ;

- La Commission d'Enquête rejoint l'analyse du CGI et estime important qu'un organisme indépendant puisse tirer des enseignements des retours d'expérience des différents chantiers en cours afin de consolider, non seulement les options techniques retenues, mais également les coûts des futurs chantiers ;
- La Commission d'Enquête considère que la question de la soutenabilité du financement sur le long terme, du modèle mis en place, est essentielle. La bonne évaluation des dépenses, la diversité des sources de financement, leur solidité dans la durée, la juste estimation des recettes et leur évolution, le calendrier de remboursement constituent autant de points cruciaux pour garantir l'exécution effective de cet ambitieux projet de transport.

Le modèle global de financement mis en place par la SGP devrait effectivement assurer la bonne marche du projet, tout en contribuant par ailleurs au plan de mobilisation pour la modernisation des transports en Île-de-France.

- L'impact du phasage sur les finances et la réalisation effective de l'ensemble de la ligne 15 Est a été fortement interrogé, tant par les collectivités, que les services (dont le Commissariat Général à l'Investissement) ou la population.

Il semble évident à la Commission d'Enquête que la ligne 15 doit pouvoir se réaliser dans sa totalité pour permettre l'effet rocade, comme s'y engage la SGP, et elle rejoint les préoccupations exprimées par les collectivités et la population durant l'enquête sur les risques, notamment financiers, pouvant retarder, voire annuler ce dernier tronçon. Elle note que les études AVP qui vont démarrer portent bien sur l'ensemble de la ligne, permettant ainsi de disposer de tous les éléments techniques et financiers précis sur sa réalisation et pouvant, le cas échéant, influencer sur la réalisation future

Elle entend toutefois les différents arguments avancés dans l'analyse bilancielle de ce phasage, ce décalage temporel de la ligne 15 pouvant effectivement présenter des avantages d'un point de vue technique (en évitant la sur-mobilisation des bureaux d'études et des entreprises, permettant ainsi un effet favorable sur la concurrence) et financier (recettes fiscales plus importantes, possibilité d'emprunts et soutien des banques).

La Commission d'Enquête rappelle donc son attachement à la réalisation effective de l'ensemble de la ligne 15 Est qui assurera un fonctionnement en rocade du Grand Paris Express et engage la SGP et les instances décisionnelles à valider, à l'issue des études AVP allant être menées, la réalisation phasée ou non de cette ligne. Elle soutient une réalisation de cette ligne en une seule fois.

➤ S'agissant des inconvénients d'ordre social, environnemental et l'atteinte à d'autres intérêts publics :

- Les impacts sociaux sont plutôt positifs, hormis les impacts autour du site d'implantation du SMR/SMI sur la Garenne :
 - le projet a vocation à desservir un territoire enclavé, avec une forte population, comportant notamment de nombreux logements sociaux et un taux d'emploi faible : il permettra ainsi d'assurer les déplacements d'une population captive plutôt défavorisée et présentera une alternative aux véhicules individuels pour faciliter les déplacements de ses habitants ;
 - le projet accompagnera le renouvellement urbain des territoires concernés et la construction de milliers de logements et d'emplois : d'ores et déjà de très nombreux projets immobiliers sont programmés dans les communes concernées.
 - Les impacts sociaux sur le site du SMR/SMI à la Garenne sont en revanche indéniables et, comme cela a été précédemment exposé, la Commission d'Enquête soutient la solution d'un site alternatif sur la ZAC Montgolfier, issu de la mobilisation forte pendant l'enquête. Cette évolution permettrait ainsi d'éviter l'expropriation de nombreuses parcelles dans un quartier

principalement pavillonnaire ;

- Ainsi, hormis cette implantation contestée du SMR/SMI, mais qui pourrait trouver une issue satisfaisante prochainement, la Commission d'Enquête n'a pas identifié d'intérêt social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération.
- Les impacts sur l'activité sont globalement positifs et la ligne répond ainsi à ses objectifs de desserte de l'Est francilien :
 - la ligne 15 Est va indéniablement contribuer à renforcer la desserte aux grands pôles d'emplois existant et programmés, aux loisirs et facilitera l'accès aux grands équipements en permettant des choix de parcours et des interconnexions facilitées avec le métro, le RER et les transports de surface (tramways et bus) ;
 - la Commission d'Enquête rappelle que si la ligne 15 Est, et plus globalement le réseau du Grand Paris Express, est avant tout un projet de transport, il génèrera une dynamique, tant à l'échelle locale que régionale, qui sera un facteur important de croissance économique et de développement urbain, pour autant que l'action publique vienne encadrer et soutenir cette évolution. C'est de l'action combinée et concertée entre la SGP et l'ensemble des acteurs concernés que naitront des développements cohérents et adaptés aux territoires traversés. La Commission d'Enquête soutient ainsi pleinement le dialogue constructif à l'œuvre, tant au niveau des comités de pôle que de l'intégration de la SGP dans les réflexions urbaines des territoires et des communes traversées.
 - la Commission d'Enquête tient à souligner la démarche d'emploi local de la SGP sur ce projet qui constitue un signal fort et en direction des jeunes. Elle encourage la double clause d'insertion envisagée dans ce but.
 - la Commission d'Enquête estime qu'on ne peut ignorer l'absence de desserte du centre de Drancy, comme cela a été développé précédemment, et rappelle que le STIF, tout en écartant la desserte de Drancy par la ligne orange, s'était engagé, dans la délibération n°2013/525 de son conseil d'administration du 11/12/2013 approuvant le bilan de la concertation, à desservir la commune par un mode lourd de transport d'ici 2035.

Elle est toutefois consciente de l'impact important qu'une telle desserte pourrait avoir sur le coût et le calendrier de réalisation de la ligne 15 Est, retardant de plusieurs années sa mise en service et impactant ainsi le fonctionnement en rocade de la ligne 15. Elle estime ces répercussions disproportionnées pour la ligne 15 Est.

- le projet génèrera des impacts négatifs certains sur le stationnement, pendant la phase de chantier en premier lieu, mais un impact positif en phase d'exploitation, sa mise en service s'accompagnant d'une démarche volontariste pour réduire la place de la voiture et favoriser le report modal.
- Les impacts environnementaux sont plutôt mesurés en raison de la nature même du projet et des mesures prévues par la SGP pour réduire et compenser les nuisances identifiées :
 - la Commission d'Enquête estime que les impacts définitifs du projet sur le paysage seront limités, en raison du caractère essentiellement souterrain du projet, et concerneront principalement les éléments émergents que sont les ouvrages annexes et les gares.

Les réponses apportées par la SGP dans son mémoire en réponse permettent par ailleurs de constater la prise en compte effective du paysage, au sens large,

se traduisant par une démarche environnementale affirmée précisée dans une Charte architecturale, urbaine et paysagère qu'elle développe, tant pour les gares que pour les SMI/SMR, et permettant de cadrer l'ensemble des phases du projet, notamment concernant les grands principes d'éco conception des bâtis et de préparation et suivi des chantiers.

Ainsi, le SMR-SMI, qui dispose, à la fois d'espaces extérieurs et d'une partie couverte, et bien que s'implantant dans une zone d'activités, va toutefois jouxter une zone pavillonnaire. Il doit ainsi faire l'objet d'une attention toute particulière pour, d'une part limiter, voire éliminer les nuisances dues au bruit, d'autre part, compte tenu de ses dimensions, étudier son intégration globale dans le paysage.

Les gares qui, selon le projet présenté à l'enquête, seront toutes réalisées en surface (hormis celle du Pont de Bondy dans sa configuration initiale présentée dans le dossier mis à l'enquête), devront également être étudiées de façon à s'intégrer le plus harmonieusement possible dans leur environnement urbain, tant d'un point de vue architectural, que paysager.

Outre la Charte mise en place et le dialogue noué avec les collectivités, notamment à travers les comités de pôles, les gares feront par ailleurs l'objet d'un permis de construire et éventuellement d'une consultation du public, qui permettront aux collectivités concernées et au public de s'assurer de leur bonne insertion dans les quartiers concernés.

Par ailleurs, les ouvrages annexes doivent faire l'objet d'une restitution des espaces mobilisés par les chantiers selon un réaménagement paysager cohérent réalisé en étroite collaboration avec les collectivités.

- l'impact pour les riverains d'un chantier destiné à durer plusieurs années est important, même s'il est globalement bien appréhendé et maîtrisé. La Commission d'Enquête note et encourage vivement la poursuite du dispositif de concertation et de dialogue avec l'ensemble des acteurs concernés pour en limiter les effets sur les territoires traversés, au sein des comités de pilotage, des comités de suivi des travaux, à l'occasion de réunions publiques, par la mise en place d'agents de proximité, de maisons de projet, le recrutement d'un médiateur pouvant intervenir en cas de litiges ou de dysfonctionnement.

La Commission d'Enquête est satisfaite de l'approche constructive de la SGP pour la prise en compte des nuisances, non seulement sur les commerçants, mais également sur les riverains qui pourraient être fortement impactés par les travaux et être indemnisés pour une perte de jouissance significative, tel l'îlot Ferragus à Aubervilliers. Elle prend acte que d'une manière générale une signalétique sera mise en œuvre pour faciliter les accès aux habitations et aux commerces.

Elle remarque l'intérêt d'une prise en compte rapide par la Commission d'Indemnisation à l'Amiable (CIA) et la possibilité de provisions pour les commerçants pendant la période en cours de travaux.

En ce qui concerne plus particulièrement les travaux à réaliser au niveau de la commune d'Aubervilliers et notamment au niveau de l'îlot Ferragus, la Commission d'Enquête recommande d'étudier en détail et de prendre les mesures les mieux adaptées pour limiter les gênes cumulées (accessibilité piétonne à l'îlot et au bâti, automobile, stationnement, base chantier, bruit, vibrations, poussières...). Et surtout de largement communiquer avec la mairie et la population qui va subir plus d'une décennie de travaux cumulés, les travaux pour la ligne 15 Est venant en effet se cumuler avec ceux en cours de la ligne 12.

- la Commission d'Enquête est consciente de l'importance d'une gestion

globale des déblais et soutient la démarche de la SGP d'utiliser des modes alternatifs à la route chaque fois que cela s'avère possible.

Elle engage les services des Canaux de Paris et la SNCF à trouver rapidement des solutions pour mettre en œuvre cette démarche.

La Commission d'Enquête souhaite, compte-tenu de la multiplicité des acteurs au sein des services de la SNCF de nature à freiner l'avancement des négociations avec SNCF Réseau, que la SGP et la SNCF mettent en place rapidement un mode opératoire réunissant toutes les parties prenantes et facilitant ainsi la compréhension mutuelle des enjeux et les échanges sur des aspects particulièrement prégnants pour la ligne 15 Est.

La nomination d'un facilitateur serait de nature à faire aboutir rapidement ces pourparlers et la Commission d'Enquête propose que la demande en soit faite à l'autorité commune de la SNCF et de la SGP, qu'est le Ministère des Transports.

Il apparaît effectivement important de les faire aboutir rapidement, afin de répondre au maximum aux objectifs affichés dans le cadre de la COP 21 sur ce projet.

Concernant les Canaux de Paris, une intervention du Préfet de Région pourrait être utilement sollicitée.

- la ligne 15 Est possède un impact faible mais plutôt positif sur la pollution et la qualité de vie urbaine, les risques de pollution émanant ou dues à ce métro automatique (qualité de l'air, odeurs, rejets polluants) étant dans l'ensemble faibles et pouvant faire l'objet de mesures correctives.
 - elle présente des impacts sonores et vibratoires modérés et techniquement maîtrisables. Toutefois, la Commission d'Enquête demande à la maîtrise d'ouvrage de ne pas prendre de risque au niveau des vibrations potentiellement générées et source de nuisances et de vérifier, lors de l'élaboration des études détaillées que, sur toute la longueur du tracé, les dispositions prises pour protéger les riverains sont satisfaisantes ;
 - enfin, il est important de rappeler que le projet de la ligne 15 Est, en accompagnant la densification des territoires traversés contribuera à la réalisation de l'objectif du SDRIF de limiter l'étalement urbain.
- Les impacts sont indéniablement positifs sur les déplacements, même si la circulation en phase travaux va être difficile :
 - la ligne 15 Est, outre une desserte rapide et efficace en rocade de banlieue à banlieue, permettra de contribuer efficacement au maillage des transports en commun en assurant une connexion efficace et sécurisée entre différents modes existants (RER, métro parisien existant, bus) ;
 - la Commission d'Enquête observe un impact positif du projet sur la circulation automobile à l'horizon 2030 grâce au report modal des déplacements sur la ligne 15 Est ;
 - outre une réduction avérée des temps de transport, le projet contribuera à une meilleure accessibilité au réseau de transport en commun par ses aménagements spécifiques et les réflexions menées au niveau des comités de pôles des futures gares, en lien avec les collectivités fortement mobilisées (aménagement piétons, billetterie, aménagement des stations, signalisation dans l'espace...).

La commission rappelle son attachement à permettre l'accessibilité de tous les modes, en particulier les modes actifs. Itinéraires sécurisés, bien signalés et accessibles, services pour les cycles, consignes sécurisées, gratuites...et le

développement de services de type Vélib', Autolib' ou tout autre mode à venir.

Elle considère comme essentielle la prise en compte des circulations des piétons et notamment des personnes âgées ou en situation de handicap.

- cette accessibilité autour des gares comprend également les passages publics gratuits existant et permettant de pallier les coupures urbaines fortes créées par les infrastructures de transport comme les autoroutes ou les voies ferrées. Le territoire de la ville de Rosny, ou encore celui de Bondy et de nombreuses autres communes traversées présentent ces caractéristiques. Le développement harmonieux de ces quartiers passe par des franchissements facilités, voire réorganisés. Assurer le maintien du passage public gratuit apparaît essentiel pour la Commission d'Enquête.

Pour Rosny, la Commission d'Enquête soutient la position du STIF de maintenir le passage durant les travaux et engage les acteurs concernés à pérenniser cette solution en phase d'exploitation avec un passage gratuit et l'accès par ascenseurs aux quais du RER E dans le même tunnel.

Elle considère qu'il faut poursuivre les études et discussions avec la SNCF devant rendre accessibles les quais du RER E par ascenseurs dans ce tunnel dans le cadre de son plan de mise en accessibilité des gares du réseau.

Par ailleurs, la Commission d'Enquête se félicite de la position de la SGP s'engageant à prendre en compte les résultats de l'étude urbaine en cours dans la mesure où son calendrier est compatible avec l'avancement du projet de la ligne 15 Est.

- la Commission d'Enquête est consciente des problèmes de circulation générés par les travaux, à la fois par les déblais et l'avancement de la ligne, et encourage la SGP à échanger avec les collectivités et à informer la population tout au long du chantier, afin d'optimiser la circulation à défaut d'utiliser et de mettre en œuvre en priorité des modes alternatifs par canaux ou voies ferrées.

Elle est favorable, d'autre part, à ce que soient envisagés des accès dédiés au réseau autoroutier .

- Les impacts sont par ailleurs positifs sur le cadre de vie :
 - grâce à une démarche environnementale affirmée précisée dans une Charte architecturale, urbaine et paysagère que développe la SGP, tant pour les gares que les SMI/SMR, et permettant de cadrer l'ensemble des phases du projet, notamment concernant les grands principes d'éco conception des bâtis et de préparation et suivi des chantiers ;
 - avec un dialogue soutenu avec les différents acteurs territoriaux au sein des comités de pôles.
- Le principe de précaution : existe-t-il des éléments qui permettraient de suspecter les risques qui seraient de nature à justifier l'application du principe de précaution ? S'agissant des mesures à prendre, elles devront être appréciées afin d'intégrer, tant la plausibilité et la gravité du risque que l'importance de l'intérêt public qui s'attache à la réalisation de l'opération, les mesures de précaution pouvant être minorées en considération de cet intérêt public. Dans le projet soumis à enquête, deux aspects ont plus particulièrement retenu l'attention de la commission et militent en faveur de l'application du principe de précaution :
 - D'une part les risques d'effondrement pendant la phase travaux ;
 - Des risques de transmission des vibrations.

Concernant le risque lié au sous-sol, les études techniques et moyens de contrôle mis

en place par la SGP permettent de les réduire.

Par ailleurs, elle s'est engagée à mettre en place les solutions retenues dans le cadre de la ligne 15 Sud pour réduire les risques de transmission des vibrations aux installations voisines du projet. Ces dispositifs ont par la suite été imposés par l'annexe 2 du décret n°2014-1607 du 24/12/2014 déclarant d'utilité publique les travaux de la ligne rouge 15 Sud, et réitérés depuis.

La Commission d'Enquête souhaite, qu'outre la pose systématique de systèmes antivibratoires entre les traverses et les rails, la SGP procède à l'identification, par des simulations, des zones sensibles qui pourraient nécessiter l'ajout de systèmes complémentaires. La commission recommande également que les simulations préalables à ces prescriptions soient contrôlées par un organisme de second regard totalement indépendant du maître d'ouvrage.

Compte tenu de ce qui précède, la Commission d'Enquête estime que les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, environnemental et l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt que présente le projet de la ligne 15 Est soumis à enquête publique.

Pour la Commission d'Enquête, les avantages que présente ce projet apparaissent ainsi l'emporter sur les inconvénients qu'il génère et penchent ainsi en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique de sa réalisation.

Appréciation du projet

Sur sa réalisation et les choix à opérer

Si globalement le tracé de la ligne 15 Est est accepté, il a également fait l'objet de nombreuses interrogations de la part du public et des associations, notamment en présentant un itinéraire suivant celui du tramway T1 et du RER E sur plusieurs kilomètres, abandonnant notamment la desserte des Hauts de Montreuil et présentant des méandres mal compris.

La Commission d'Enquête rejoint les arguments de la SGP concernant la différence entre un transport de surface de desserte fine, réalisé par un tramway, qui ne peut être comparé à celui d'un réseau de transport lourd souterrain de grande capacité, dont la desserte comprend bien moins de stations sur le linéaire concerné et dont la vocation de desserte territoriale en rocade autour de la Capitale possède une ampleur très différente.

Le choix de ce tracé est issu d'une large concertation, a bénéficié du plus large soutien et fait l'objet de choix techniques, économiques et politiques, et il n'est pas du ressort de cette enquête de le remettre aussi largement en question sans arguments solides.

Le maillage territorial que cette nouvelle ligne met volontairement en œuvre permettra bien, selon la Commission d'Enquête, de proposer aux franciliens un véritable choix de parcours et délester ainsi des lignes radiales actuellement surchargées.

Le tracé proposé pour permettre ces interconnexions engendre des contraintes techniques d'implantation des gares qui nécessitent des rayons de courbure pouvant paraître superflus à des personnes non initiées mais garantissent au contraire son maillage avec les autres lignes de transports, métro et tramways.

La Commission d'Enquête a par ailleurs demandé à la SGP d'examiner l'étude produite pour l'enquête par le cabinet Citec missionné par la mairie de Drancy et concernant la réalisation d'une gare en centre ville. Elle rejoint les conclusions de la SGP, constatant également que les variantes proposées ne peuvent constituer d'alternatives sérieuses pouvant amener à modifier le tracé dans ce sens. En effet, la suppression d'une station (variante 1) desservant la préfecture et permettant de rejoindre d'autres lignes de métro, ou son déplacement (variante 2) apparaissent techniquement à valider et en outre inadaptés aux besoins et interconnexions avec d'autres modes de transport.

Toutefois, tout en reconnaissant le bien fondé d'assurer une desserte de cette commune ne disposant pas de mode de transport lourd au cœur de son territoire, la Commission d'Enquête est consciente de l'impact important qu'une telle desserte par la ligne 15 Est pourrait avoir sur son coût et son calendrier de réalisation, retardant de plusieurs années sa mise en service et impactant ainsi le fonctionnement en rocade de la ligne 15. En tout état de cause, la convention signée avec le STIF en avril 2015, transférant la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 Est du STIF à la SGP, prévoit explicitement le respect intégral du schéma de principe, notamment des caractéristiques principales de la ligne, du nombre de stations et de leur implantation. La SGP n'est ainsi pas compétente pour modifier ces données ou même réétudier cette desserte que le STIF a choisi de ne pas mettre en œuvre après les études menées à l'issue de la concertation en 2013.

Par ailleurs, la SGP devra prendre position sur les points suivants, qui la concernent directement :

- Le déplacement du SMR/SMI sur le site Montgolfier ;
- Celui de la gare Pont de Bondy sur le site du Comptoir Général des Fontes et Plastiques ;
- La prise en charge totale ou partielle du coût de l'opération de déplacement du bâtiment de l'école élémentaire du groupe scolaire Félix Eboué à Rosny-sous-Bois ;
- Un impact minimisé des travaux sur le futur collège intercommunal Saint-Denis – Aubervilliers si ce dernier ne peut être déplacé, et veiller à maintenir, autant que faire ce peut, l'accès à la voie fluviale ;
- La restitution, dans la mesure du possible, de la surface des jardins familiaux impactés au Fort d'Aubervilliers ;
- Le positionnement définitif de l'OA 330 et la concrétisation des négociations en cours avec la commune de Saint-Ouen ;
- Le maintien ou non de l'OA 691, à l'issue des études portant sur le déplacement de la gare Pont de Bondy sur le site du comptoir général des fontes et plastiques ;
- La mutualisation des OA 711 et 712 à l'issue des études portant sur le déplacement du SMR/SMI sur le site Montgolfier dans le cas où la faisabilité serait confirmée ;
- Le choix à opérer pour la localisation précise de l'OA 732 au Perreux ;
- L'impact définitif de l'OA 745 sur les bâtis environnants et la restitution de la place avec son Monument aux morts à l'issue des travaux d'entonnement.

Sur le phasage et le financement

Il semble évident à la Commission d'Enquête que la ligne 15 doit pouvoir se réaliser dans sa totalité pour permettre l'effet rocade, comme s'y engage la SGP, et elle rejoint les préoccupations exprimées par les collectivités et la population durant l'enquête sur les risques, notamment financiers, pouvant retarder, voire annuler ce dernier tronçon. Elle note que les études AVP qui vont démarrer portent bien sur l'ensemble de la ligne, permettant ainsi de disposer de tous les éléments techniques et financiers précis sur sa réalisation et pouvant, le cas échéant, influencer sur la réalisation future.

Elle entend toutefois les différents arguments avancés dans l'analyse bilancielle de ce phasage, ce décalage temporel de la ligne 15 pouvant effectivement présenter des avantages d'un point de vue technique (en évitant la sur mobilisation des bureaux d'études et des entreprises, permettant ainsi un effet favorable sur la concurrence) et financier (recettes fiscales plus importantes, possibilité d'emprunts et soutien des banques).

La Commission d'Enquête rappelle donc son attachement à la réalisation effective de l'ensemble de la ligne 15 Est qui assurera un fonctionnement en rocade du Grand Paris Express et engage la SGP et les instances décisionnelles à valider, à l'issue des études AVP allant être menées, la réalisation phasée ou non de cette ligne. Elle penche en faveur d'une réalisation en une seule fois.

Le coût de ce projet de métro automatique, eu égard aux avantages attendus de service public de transports et des avantages économiques et d'aménagement du territoire attendus sur le très long terme, n'est pas excessif par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes, et ce, malgré sa réalisation phasée, dont la SGP a par ailleurs montré la faible incidence financière au regard des

avantages techniques et financiers possibles.

La Commission d'Enquête considère que la question de la soutenabilité du financement sur le long terme, du modèle mis en place, est essentielle. La bonne évaluation des dépenses, la diversité des sources de financement, leur solidité dans la durée, la juste estimation des recettes et leur évolution, le calendrier de remboursement constituent autant de points cruciaux pour garantir l'exécution effective de cet ambitieux projet de transport.

Le modèle global de financement mis en place par la SGP devrait effectivement assurer la bonne marche du projet, tout en contribuant par ailleurs au plan de mobilisation pour la modernisation des transports en Île-de-France.

Sur le chantier

L'impact pour les riverains d'un chantier destiné à durer plusieurs années est important, même s'il est globalement bien appréhendé et maîtrisé.

La Commission d'Enquête reconnaît l'importance d'une gestion globale des déblais et soutient la démarche de la SGP de développer des filières de recyclage et d'utiliser des modes alternatifs chaque fois que cela s'avère possible.

Elle engage les services des Canaux de Paris et la SNCF Réseaux à trouver rapidement des solutions pour mettre en œuvre cette démarche.

Consciente des problèmes de circulation générés par les travaux, à la fois par les déblais et l'avancement de la ligne, elle encourage la SGP à échanger avec les collectivités pour une information continue de la population tout au long du chantier, afin d'optimiser la circulation à défaut d'utiliser et de mettre en œuvre en priorité des modes alternatifs par canaux ou voies ferrées.

Elle est favorable, d'autre part, à ce que soient envisagés des accès dédiés au réseau autoroutier pour l'évacuation des déblais par voie routière.

La Commission d'Enquête souhaite rappeler que l'objectif du STIF visait lors des travaux, une évacuation des déblais à au moins 50% par voies alternatives et que cette disposition a été transférée à la SGP lors de la signature de la convention de maîtrise d'ouvrage à la SGP.

La Commission d'Enquête reconnaît la nécessité du choix de transférer vers Val de Fontenay l'introduction de deux tunneliers sur ce site, pour limiter les impacts sur Champigny Centre déjà fortement soumis aux travaux des autres lignes de la SGP. Cependant, elle note l'impossibilité de répondre aux objectifs fixés par le STIF en raison de l'évacuation des déblais induits qui ne pourra se faire que par voies routières.

D'autre part, la Commission d'Enquête considère que des solutions alternatives à la voie routière visant une évacuation des déblais pendant le chantier pourraient être développés, après un pré-acheminement routier, sur d'autres sites comme le Stade de France, ou le Pont de Bondy, éventuellement en y intégrant les déblais de la gare de Bondy.

Sur les impacts permanents

Il apparaît, pour ce qui concerne l'environnement, dans ses aspects protection de la flore et de la faune, préservation de la qualité de l'air (odeurs, rejets polluants...), respect des zones arborées ou paysagées, maîtrise des effets sonores et des vibrations, que la SGP a bien prévu de réduire, compenser ou corriger les atteintes identifiées par des mesures adaptées.

Sur l'accessibilité

La Commission d'Enquête considère que d'une manière générale, la SGP a, globalement en l'état des études actuelles, bien pris en compte l'intermodalité, tant au sein des gares même qu'à leurs abords (comité de pôles). Elle rejoint les observations et préoccupation de nombreux élus, collectivités,

public, sur les enjeux de la future gare à Val de Fontenay qui sera amenée à jouer un rôle majeur dans l'avenir.

Elle estime que le travail de concertation entre le STIF, la SGP, le Département, les Etablissements Publics Territoriaux et les villes est essentiel pour que les différents projets voient le jour au plus vite dans les meilleures conditions pour les utilisateurs des transports.

Dans le cadre des modes actifs et de leur développement, les différentes dispositions qui sont prévues au niveau des gares, sur leur parvis ou à proximité, apparaissent à la commission, de nature à les favoriser. Ils sont bien complémentaires aux transports en commun.

Par ailleurs la Commission d'Enquête encourage toutes les dispositions qui seront prises pour faciliter les déplacements des piétons, et notamment des personnes en situation de handicap, y compris au regard d'une signalétique bien adaptée.

Concernant la partie vélo, ces différents aspects apparaissent importants à la Commission d'Enquête. Elle appelle à les favoriser

- Développement du système de location de vélos à la demande « Velibs » ;
- Développement des consignes Véligo mais également des consignes gratuites en nombre suffisant pour les voyageurs occasionnels non détenteurs de pass Navigo ;
- Réflexion sur la possibilité d'embarquer des vélos dans les rames.

L'accessibilité autour des gares comprend également les passages publics gratuits existants et permettant de pallier les coupures urbaines fortes créées par les infrastructures de transport comme les autoroutes ou les voies ferrées.

Le territoire de la ville de Rosny, comme celle celui de Bondy et de nombreuses autres communes traversées, subit des coupures urbaines fortes liées aux infrastructures telles que des autoroutes ou des voies ferrées. Le développement harmonieux de ces quartiers passe par des franchissements facilités, voire réorganisés. Assurer le maintien du passage public gratuit apparaît essentiel pour la Commission d'Enquête.

Elle rappelle par ailleurs son soutien à la position du STIF au niveau du passage public gratuit en gare de Rosny-Bois-Perrier et souhaite pérenniser cette gratuité en phase exploitation.

Sur la sécurité de la ligne

La Commission d'Enquête considère que les précisions techniques fournies dans le cadre du mémoire en réponse sur les sujets de sûreté et de sécurité sont satisfaisants.

Toutefois, la SGP doit impérativement préciser comment s'effectuerait une évacuation des voyageurs entre deux gares, en cas d'incident majeur ... voire une simple panne prolongée.

RECOMMANDATION adressée au STIF :

La Commission d'Enquête considère que la desserte de Drancy fait partie des points importants qui sont ressortis de l'enquête.

Toutefois, et malgré le nombre important de demandes du public pour desservir le centre ville de la commune de Drancy par la ligne 15 Est, la Commission d'Enquête a estimé que cette solution comportait un ensemble de difficultés et d'inconvénients importants, entraînant, d'une part un surcoût non négligeable et d'autre part un retard certain à la réalisation du projet dont l'urgence paraît cependant avérée et nécessaire au fonctionnement en rocade de la ligne 15.

La Commission d'Enquête a considéré que cette desserte, bien que jugée inopportune pour l'objet de cette enquête, avait toutefois une légitimité, l'un des objectifs du Grand Paris Express, et de ce réseau complémentaire en particulier, étant de désenclaver les territoires de l'Est francilien encore non desservis par un mode lord de transport.

Elle retient donc ce principe pour la ville, largement relayé au cours de l'enquête, tant par la population que par des collectivités, dont le Conseil Régional d'Ile-de-France, et pour lequel le STIF, tout en écartant la desserte de Drancy par la ligne orange, s'était également engagé dans le cadre de sa délibération n°2013/525 du 11/12/2013 approuvant le bilan de la concertation.

La commission souhaite ainsi que soit effectivement prise en considération cette desserte et recommande au STIF de mettre en œuvre les démarches pour l'inscrire au CPER en cours de révision et lancer les études nécessaires pour arrêter les conditions qui permettront d'arriver au centre de Drancy d'ici 2035 par un mode lourd de transport.

Conclusions motivées de la Commission d'Enquête

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à la déclaration d'utilité publique de ce projet et son évaluation et à ses conditions de réalisation, la Commission d'Enquête peut conclure.

Le nouveau réseau de métro automatique du Grand Paris Express a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Île-de-France. Le réseau complet totalise environ 200 km de tracé et compte soixante-douze gares. Il est composé :

- du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011, comprenant des liaisons en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes (ligne rouge et ligne verte correspondant aux lignes 15, 16, 17 et 18) complétées par une liaison radiale (ligne bleue correspondant à la ligne 14),
- et du réseau complémentaire structurant («ligne orange » correspondant à une portion de la ligne 15 entre Champigny Centre et Saint-Denis Pleyel, liaison pouvant être prolongée jusqu'à Nanterre et au prolongement de la ligne 11 entre Rosny Bois-Perrier et Noisy-Champs) qui constitue l'offre de transport public complémentaire, prévu par l'article 1er du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010.

Cette ligne 15 Est doit assurer la desserte et la mise en réseau des territoires de l'Est francilien pour conforter leur développement et améliorer ainsi l'accessibilité aux emplois et aux universités pour 675000 habitants. Elle pourra efficacement contribuer à diminuer la fréquentation d'une partie du réseau de transports collectifs, assurant la correspondance avec 12 gares (métro, RER et tramway).

Par ses caractéristiques de métro automatique et sa vitesse commerciale, les gains de temps de parcours sont importants pour les territoires desservis, rendant très probables les estimations de fréquentation du projet du dossier d'enquête. Il présente concrètement un caractère d'intérêt public.

Le projet de la Ligne 15 Est est intégralement situé en souterrain, mais va toutefois nécessiter des emprises à acquérir. La SGP a mené ses études de manière à privilégier le domaine public pour implanter les gares et ouvrages annexes et précisé que son objectif est d'acquérir de préférence les parcelles à l'amiable et de limiter au minimum le recours à l'expropriation.

Il sera toutefois nécessaire de conduire une procédure d'expropriation, conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour les emprises situées sur le domaine privé et malgré des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession des parcelles.

Le projet présente le tracé le mieux adapté aux objectifs de desserte du territoire. Aucune solution variante ou alternative pertinente comparative au projet n'a été retenue par la Commission d'Enquête. La Commission d'Enquête estime toutefois légitime de permettre une desserte de la ville de Drancy, sans pour autant retarder la mise en œuvre de la ligne 15 Est et donc son fonctionnement en rocade à terme.

Le projet ne présente pas un coût excessif eu égard à celui d'opérations de transport similaires ou approchantes.

Aucun intérêt social majeur ne s'oppose à sa réalisation.

Le projet ne présente pas d'inconvénients au regard de l'intérêt public de la santé.

Son incidence directe sur l'environnement est relativement limitée et acceptable (il respecte la faune et la flore et contribue à la diminution modérée des pollutions) et les impacts identifiés sont maîtrisés et des mesures d'accompagnement proposées.

Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme de niveau supérieur, mais nécessite la mise en compatibilité de ceux de niveau local inférieur.

La commission formule les **neuf (9) recommandations suivantes, précédant son avis** :

Les recommandations correspondent à des préconisations que la Commission d'Enquête souhaite vivement que le maître d'ouvrage prenne en considération.

RECOMMANDATION 1 : Jardins familiaux du Fort d'Aubervilliers :

La Commission d'Enquête comprend les difficultés techniques liées à la présence de la ligne 7, nécessitant un positionnement de la gare de la ligne 15 Est qui impactera fortement les jardins familiaux, à la fois pendant la phase travaux et en phase d'exploitation. Ces derniers créent une activité pour nombre d'Albertivillariens, facteur important du lien social et source d'une économie non négligeable pour les personnes concernées.

La Commission d'Enquête considère qu'il est important que, dans la mesure du possible, l'intégralité de la superficie de ces jardins soit restituée, sur le même site ou en d'autres emplacements, en cohérence avec les aménagements urbains en cours.

Elle rappelle ainsi l'engagement de la SGP à rechercher des solutions en ce sens, à la fois pour minimiser la superficie de jardins impactés pour réaliser le chantier, et en se rapprochant de l'aménageur de la ZAC, Grand Paris Aménagement pour restituer, à l'issue des travaux, des surfaces sur site ou dans le secteur.

RECOMMANDATION 2 : Ecole élémentaire Félix Eboué à Rosny-sous-Bois :

La Commission d'Enquête considère que le déplacement de l'école élémentaire est probablement nécessaire pour le bien être quotidien des élèves et du personnel et engage donc les différentes parties à trouver une solution viable avant le début des travaux.

En effet, ce choix permettrait à la SGP une économie non négligeable par l'utilisation du tunnelier plutôt qu'une tranchée ouverte, un gain de temps au niveau du calendrier de réalisation des travaux et une sécurité pour le quotidien des jeunes enfants qui, dans l'état, malgré les dispositions mises en œuvre, subiront des nuisances et des risques potentiels pendant plusieurs années.

Elle se félicite de la prise en charge, totale ou partielle du coût de l'opération, que la SGP s'engage à réaliser, en cas de déplacement effectif de l'équipement dans un calendrier compatible avec l'avancement de la ligne 15 Est.

RECOMMANDATION 3 : Collège intercommunal Saint-Denis - Aubervilliers :

La Commission d'Enquête soutient l'étude en cours d'un nouveau site d'implantation pour ce collège au niveau des services départementaux. Elle apparaît comme la meilleure option, assurant, à la fois un environnement apaisé pour les futurs collégiens qui n'auront pas le voisinage de 5 années de travaux liés à la réalisation de la ligne 15 Est et permettant également à la SGP de disposer d'une emprise travaux suffisante pour permettre l'accès à la voie d'eau.

Dans le cas contraire, la Commission d'Enquête engage les acteurs territoriaux à poursuivre leur concertation afin de minimiser, autant que faire ce peut, l'impact des travaux sur la vie scolaire des collégiens, tout en permettant malgré tout l'utilisation de la voie fluviale.

RECOMMANDATION 4 : Site alternatif pour la gare Pont de Bondy :

La Commission d'Enquête soutient les études en cours pour une implantation de la gare sur un site alternatif, le comptoir général des fontes et plastiques, qui apparaît plus judicieux, emportant tous les avantages par rapport à sa localisation actuelle, notamment en termes de complexité de réalisation, de coût, d'accessibilité pour la population, de participation à la mutation profonde des quartiers avoisinants. Par ailleurs, le calendrier de réalisation semble bien maintenu et ce nouvel emplacement se situe bien dans la bande DUP présentée à enquête, et donc ne nécessite pas une modification de cette dernière pour être mis en œuvre.

La Commission d'Enquête estime nécessaire de compléter les études sur les trames viaires pilotées par Est Ensemble, pour évaluer, notamment, les implantations des franchissements du canal de l'Ourcq ou le maintien ou non de la bretelle d'accès à l'autoroute.

La Commission d'Enquête a noté également que ce déplacement pourrait permettre une « mutualisation » d'ouvrages annexes dont les études ultérieures permettront de confirmer la faisabilité.

RECOMMANDATION 5 : Site alternatif pour le futur SMR/SMI :

La Commission d'Enquête engage vivement la SGP à poursuivre ses études sur le site Montgolfier qui offre une alternative à privilégier. Il présente en effet des avantages considérables comparativement à celui de la Garenne. Il permet de disposer d'une emprise plus vaste, nécessite un tunnel de raccordement plus court, embranché pour l'évacuation des déchets de chantier, s'insère dans une zone industrielle et commerciale (ZA Montgolfier) ne comprenant pas d'habitation à proximité, est situé majoritairement sur des emprises publiques en partie désaffectées (délaissés autoroutiers et ferroviaires) et limite le recours aux expropriations complémentaires, 3 des 4 parcelles privées étant déjà incluses dans le périmètre DUP présenté à l'enquête pour la réalisation d'une base travaux alternative. Cette nouvelle localisation a été demandée instamment lors de l'enquête publique par la mairie de Rosny-sous Bois et relayée par sa population qui s'est fortement mobilisée.

La Commission d'Enquête entend que des études plus poussées soient menées afin de confirmer la faisabilité de l'implantation du SMR sur ce site, études techniques, mais surtout budgétaires et en termes de calendrier de réalisation.

Elle est consciente, par ailleurs, de la nécessité de mener une enquête DUP complémentaire si les résultats de ces études confirment ce choix de site.

La Commission d'Enquête recommande enfin que les démarches pour les acquisitions éventuelles des terrains de SNCF Réseau soient poursuivies et intensifiées afin de permettre la mise en œuvre de cette alternative dans les meilleurs délais, eu égard à ses avantages par rapport à la localisation sur la Garenne dont les impacts économiques et sociaux sont considérables.

RECOMMANDATION 6 : Privilégier les modes alternatifs à la route pour l'approvisionnement des chantiers et l'évacuation des déblais :

La Commission d'Enquête note l'importance d'une gestion globale des déblais et soutient la démarche de la SGP d'utiliser des modes alternatifs chaque fois que cela s'avère possible.

Elle engage ainsi les services des Canaux de Paris et la SNCF à trouver rapidement des solutions pour mettre pleinement en œuvre cette démarche.

Concernant les Canaux de Paris, une intervention de l'autorité de l'État pourrait être utilement sollicitée pour éviter les difficultés rencontrées pour la réalisation du prolongement de la ligne 14.

Par ailleurs, la Commission d'Enquête est parfaitement consciente de la spécificité de l'évacuation des déblais pour les travaux de la gare de Bondy et a bien noté que le remplacement du pont rue Salengro à Bondy impacterait le calendrier global des travaux de la ligne 15. Elle souhaite que tout soit mis en œuvre pour trouver une solution alternative en évitant, autant que possible, les quartiers pavillonnaires. Une utilisation du canal de l'Ourcq pour évacuer les déblais du chantier de la gare de Bondy, en

rejoignant la base travaux du pont de Bondy par voie routière, pourrait être une solution pertinente. La Commission d'Enquête acte la nécessaire multiplication des manœuvres techniques, mais pense que cette disposition devrait réduire les contraintes pour les habitants.

RECOMMANDATION 7 : Faciliter les relations avec les différents services de la SNCF:

La Commission d'Enquête souhaite, compte-tenu de la multiplicité des acteurs au sein des services de la SNCF de nature à freiner l'avancement des négociations avec SNCF Réseau, que la SGP et la SNCF mettent en place rapidement un mode opératoire réunissant toutes les parties prenantes et facilitant ainsi la compréhension mutuelle des enjeux et les échanges sur des aspects particulièrement prégnants pour la ligne 15 Est.

La nomination d'un facilitateur serait de nature à faire aboutir rapidement ces pourparlers et la Commission d'Enquête propose que la demande en soit faite à l'autorité commune de la SNCF et de la SGP, qu'est le Ministère des Transports.

Il apparaît effectivement important que ces échanges puissent arriver à bon terme dans les meilleurs délais afin de répondre au maximum aux objectifs affichés dans le cadre de la COP 21, mais également de permettre une solution alternative au site de la Garenne pour le SMR/SMI.

RECOMMANDATION 8 : Maintien des passages souterrains publics et gratuits (Rosny...) :

La Commission d'Enquête encourage toutes les dispositions qui seront prises pour faciliter les déplacements des piétons.

L'accessibilité autour des gares comprend également les passages publics gratuits existants et permettant de pallier les coupures urbaines fortes créées par les infrastructures de transport comme les autoroutes ou les voies ferrées.

La Commission d'Enquête est attachée, autant que possible, au maintien du libre accès de ces passages, en particulier pour celui situé à Rosny-Bois-Perrier. Elle soutient ainsi la création d'un comité permanent fusionnant les différents comités de pilotages existants, et appelé de ses vœux par Monsieur le maire de Rosny, permettant aux différentes parties prenantes (STIF, RATP, SGP, SNCF, Ville et Unibail pour le centre commercial...) de disposer d'une connaissance globale et d'assurer une cohérence d'ensemble à ce projet majeur à l'échelle de l'Est parisien.

RECOMMANDATION 9 : Mesures complémentaires pour limiter les impacts sonores et vibratoires :

S'agissant des impacts vibratoires, la SGP s'est engagée à mettre en place les solutions retenues sur la ligne 15 Sud pour réduire le risque de transmission aux installations et constructions voisines du projet. Ces dispositifs ont par la suite été imposés par l'annexe 2 du décret 2014-1607 du 24/12/2014 déclarant d'utilité publique les travaux de la ligne 15 Sud et réitérés depuis.

La Commission d'Enquête souscrit à la pose systématique de systèmes antivibratoires entre le sol et les rails sur tout le tracé et estime indispensable d'identifier par des simulations les zones les plus sensibles qui pourraient nécessiter l'ajout de systèmes complémentaires. Ces simulations devront être contrôlées par un organisme totalement indépendant et de second regard pouvant prescrire le type de solution complémentaire à mettre en œuvre en fonction des résultats obtenus.

S'agissant des impacts sonores, les mesures physiques *in situ* permettront de déterminer, au regard de la réglementation existante, s'il est nécessaire de prévoir la pose de dispositifs de réduction du bruit au niveau des émergences (gares, ouvrages annexes, tranchées...).

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE PREALABLE A LA DUP

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des différents services consultés, de l'Autorité environnementale, les observations du public, échangé sur le projet avec la Maîtrise d'ouvrage qui a apporté des réponses détaillées et utiles, la Commission d'Enquête estime que le projet de réalisation de la ligne 15 Est apparaît complet et bien maîtrisé dans ses différents aspects et impacts et peut être considéré d'intérêt général.

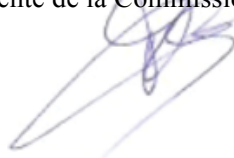
Compte tenu de ses conclusions motivées et notamment de l'analyse bilancielle réalisée :

La Commission d'Enquête émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au projet de ligne 15 Est, tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Fait à Paris, le 13 septembre 2016

La Commission d'Enquête

Marie-Claire Eustache
Présidente de la Commission d'Enquête



André Goutal
Membre titulaire



Jacky Hazan
Membre titulaire



Brigitte Bellacicco
Membre Titulaire



Jean-François Biechler
Membre Titulaire





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

www.societedugrandparis.fr