

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.5a

Annexe

**Consultation inter-administrative -
Synthèse des avis reçus
– DUP initiale**

Sommaire

Sommaire	2
Préambule.....	3
Récapitulatif des avis reçus	6
Synthèse des avis reçus et réponses du maître d'ouvrage.....	7
Procédures.....	8
Caractéristiques du projet.....	9
Réseaux concessionnaires et servitudes	27
Impacts sur les milieux naturels, le paysage et le patrimoine	38
Impacts sur le milieu humain et travaux	61
Déplacements et réseaux de transport.....	76
Sécurité	93
Autres avis.....	94

Préambule

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

La consultation inter-administrative relative au projet « Ligne 15 Est : Champigny Centre – Saint-Denis Pleyel (Ligne Orange) » du réseau de transport public du Grand Paris a été lancée le 2 novembre 2015 par le Préfet de la Seine-Saint-Denis. Le projet de dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique, finalisé en octobre 2015 par le maître d'ouvrage Société du Grand Paris, a été transmis à l'ensemble des services et organismes consultés. Une réunion de présentation de la procédure et du projet a été organisée à leur intention le 15 décembre 2015 par la Préfecture de la Seine-Saint-Denis, avec la Société du Grand Paris.

Une réunion de synthèse s'est tenue le 2 février 2016. Dans le cadre de cette réunion, un premier bilan des avis exprimés et des réponses envisagées par le maître d'ouvrage a été présenté par la Société du Grand Paris.

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

Ont été consultés :

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

- la Préfecture du département de Seine-Saint-Denis
- l'Unité territoriale de l'équipement et de l'aménagement de Seine-Saint-Denis (UT DRIEA 93)
- l'Unité territoriale de l'environnement et de l'énergie de Seine-Saint-Denis (UT DRIEE 93)
- l'Unité territoriale de l'hébergement et du logement de Seine-Saint-Denis (UT DRIHL 93)
- l'Unité territoriale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi de Seine-Saint-Denis (UT DIRECCTE 93)

- la Direction départementale de la cohésion sociale de Seine-Saint-Denis (DDCS 93)
- la Direction départementale de la protection des populations de Seine-Saint-Denis (DDPP 93)
- la Direction départementale des finances publiques de Seine-Saint-Denis (DDFIP 93)
- la Direction départementale de la sécurité de proximité de Seine-Saint-Denis (DTSP 93)
- la Délégation territoriale de Seine-Saint-Denis de l'Agence régionale de santé d'Ile-de-France
- le Service territorial de l'architecture et du patrimoine de Seine-Saint-Denis

- la Préfecture du département du Val-de-Marne
- l'Unité territoriale de l'équipement et de l'aménagement du Val-de-Marne
- l'Unité territoriale de l'environnement et de l'énergie du Val-de-Marne
- l'Unité territoriale de l'hébergement et du logement du Val-de-Marne
- la Direction départementale des finances publiques du Val-de-Marne
- la Direction départementale de la cohésion sociale du Val-de-Marne
- la Direction départementale de la Protection des Populations du Val-de-Marne
- la Direction territoriale de la sécurité de proximité du Val-de-Marne
- la Direction de l'unité territoriale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi du Val-de-Marne
- la Délégation territoriale du Val-de-Marne de l'Agence régionale de santé d'Ile-de-France
- le Service territorial de l'architecture et du patrimoine du Val-de-Marne

- le président du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
- le président du Conseil départemental du Val-de-Marne
- le président du conseil régional d'Ile-de-France (Direction de l'aménagement durable)
- la Mission de préfiguration de la Métropole du Grand Paris

- Réseau de transport d'électricité (RTE)
- GRTgaz
- Bouygues Télécom
- Orange
- Numéricâble
- la Société des transports pétroliers par pipeline (TRAPIL)
- la Société française Donges-Metz (SFDM)
- Voies navigables de France (VNF)
- Ports de Paris HAROPA
- le Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)
- l'Agence de l'eau Seine-Normandie (AESN)
- Véolia Eau d'Ile-de-France
- Eau de Paris
- la Compagnie parisienne de chauffage urbain (CPCU)
- le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP)
- Electricité Réseau Distribution France (ERDF)
- Gaz Réseau Distribution France (GRDF)

- la Régie autonome des transports parisiens (RATP)
- SNCF Direction Déléguée aux Grands Travaux
- SNCF Réseau

- l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)
- Grand Paris Aménagement
- l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF)
- l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA)
- l'Office national des forêts (ONF)
- l'Etablissement public d'aménagement Plaine de France (EPA Plaine-de-France)
- l'Inspection générale des carrières
- le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM)
- la Chambre de métiers d'Ile-de-France
- la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Paris Ile-de-France
- le Centre des monuments nationaux

Récapitulatif des avis reçus

Les avis communiqués sont les suivants :

Organisme	Service	Date de l'avis
SFDM	-	09/11/2015
TRAPIL	-	07/12/2015
Ministère de la Défense	Etat-Major de zone de défense de Paris	07/12/2015
Direction Générale de l'Aviation civile	Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord	16/12/2015
Agence régionale de santé	Délégations territoriales 93, 94	21/12/2015
Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt	Service régional de l'économie agricole Pôle aménagement	22/12/2015
Préfecture de Police	Direction territoriale de la sécurité de proximité du Val-de-Marne	04/01/2016
DRIEE	Service développement durable des territoires et des entreprises	04/01/2016
SEDIF	Mission « grands projets »	06/01/2016
Préfecture de police	Etat-Major Bureau prévention	06/01/2016
SNCF Réseau SNCF Mobilités	Direction Accès au réseau Ile-de-France	06/01/2016
Inspection Générale des Carrières (IGC)	-	08/01/2016
Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi de la région Ile-de-France (DIRECCTE-93)	Unité territoriale de Seine-Saint-Denis	11/01/2016
Direction Générale des Finances Publiques du Val-de-Marne	-	11/01/2016
ONEMA	Délégation interrégionale Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Ile-de-France, Haute et Basse-Normandie	11/01/2016
Département de Seine Saint-Denis (93)	-	12/01/2016
RATP	Département gestion des infrastructures (GI)	13/01/2016
GRT gaz	Direction des projets	14/01/2016
Département du Val-de-Marne	-	14/01/2016
CCI Paris Ile-de-France	-	15/01/2016
Service territorial de l'architecture et du patrimoine de la Seine-Saint-Denis (STAP 93)	-	15/01/2016
Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC)	-	15/01/2016
Direction Régionale des Affaires Culturelles Ile-de-France	ABF 94	15/01/2016
Eau de Paris	Direction de l'ingénierie et du patrimoine	15/01/2016
RATP	Projets, ingénierie et investissements	15/01/2016
Direction régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) - UT 94	Service de la Planification et de l'Aménagement Durable	19/01/2016
Académie de Créteil	Service constructeur académique	20/01/2016
DRIEA – UT 93	Service de l'Aménagement Durable des Territoires	28/01/2016

Synthèse des avis reçus et réponses du maître d'ouvrage

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

Les avis ont été classés suivant sept catégories :

- Procédures
- Caractéristiques du projet
- Réseaux concessionnaires et servitudes
- Impacts sur les milieux naturels, le paysage et le patrimoine
- Impacts sur le milieu humain et travaux
- Déplacements et réseaux de transport
- Sécurité

Procédures

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
1	<p>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme</p>	<p>Pour ce qui est de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, deux communes du Val-de-Marne sont concernées : Fontenay-sous-Bois et le Perreux sur Marne. Il serait opportun de profiter de cette mise en compatibilité pour homogénéiser les articles X4 du PLU relatifs à l'assainissement, indiquer que le réseau d'assainissement doit répondre aux prescriptions des règlements d'assainissement ou de service du SIAPP, du Département et selon le cas, des communes, et décliner le Zonage Pluvial Départemental approuvé le 19 mai 2014 par l'assemblée départementale à l'échelle de la commune pour qu'il soit pris en considération pour les aménagements de la ligne 15 Est. Le département joint une proposition de rédaction pour l'article 4 du PLU.</p> <p>Le Département du Val de Marne s'interroge sur la mise en compatibilité du PLU de Champigny sur Marne.</p>	<p>Département du Val-de-Marne</p>	<p>Au regard de leurs dispositions, les articles 4 des règlements de PLU des communes de Fontenay-sous-Bois et du Perreux-sur-Marne ne sont pas visés par la procédure de Mise en Compatibilité. En effet la gestion des réseaux règlementée à cet article n'étant pas bloquante pour la réalisation du Grand Paris Express, elle n'est pas concernée par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour permettre la ligne 15 Est. Ainsi, l'homogénéisation des PLU pour tenir compte des règlements d'assainissement départementaux relève de procédures d'évolution des PLU à l'initiative des communes.</p> <p>Le PLU de Champigny n'est pas concerné par la procédure de mise en compatibilité pour la ligne 15 Est, le PLU mis en compatibilité par le décret de DUP du 24 décembre 2014 autorise les composantes de la ligne 15 Est du Grand Paris Express sur le territoire de Champigny.</p>
2	<p>Archéologie préventive</p>	<p>Compte tenu de la nature de l'existant et de son importance, le projet est susceptible d'affecter partiellement des vestiges archéologiques et devra faire l'objet d'une prescription de mesures d'archéologie préventive.</p> <p>La DRAC joint une liste de terrains soumis à la réalisation d'un diagnostic archéologique du fait de la nature des projets d'aménagement envisagés, et le cas échéant au vu des résultats à une fouille.</p> <p>La disponibilité des terrains ne pourra être effective qu'au terme de ces opérations d'archéologie préventive.</p>	<p>DRAC</p>	<p>L'enjeu d'anticipation de la procédure d'archéologie préventive est bien identifié.</p> <p>La Société du Grand Paris prend bonne note des informations communiquées par la DRAC et va se rapprocher des services de l'Etat dans la perspective de préparation de ces opérations d'archéologie préventive.</p> <p>Aussi, tout sera fait pour libérer les emprises nécessaires aux diagnostics archéologiques dans le délai souhaité. Pour y parvenir, Les négociations auprès des propriétaires seront menées assez tôt afin de maîtriser le foncier que ce soit par de l'acquisition ou de l'occupation temporaire si l'accord pour la cession n'est pas encore intervenu.</p>

Caractéristiques du projet

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
3	Conception Eléments techniques	<p><i>Pièce D, §3.2.2.1, page 30</i> <i>Pièce D, §3.3, pages 33 à 49</i></p> <p>Le rayon de courbure de la voie est un paramètre de conception qui peut avoir un impact significatif sur le coût de maintenance de la voie. Afin de limiter les effets combinés de la vitesse maximale, du tonnage journalier et de la sinuosité du tracé, il est recommandé d'utiliser des rayons supérieurs à 800m. Le tracé des interstations Champigny centre – Nogent le Perreux, Bondy-Rosny et Bobigny Drancy – Bobigny P. Picasso présente des courbes particulièrement serrées de rayon avoisinant les 250 mètres, ce qui nécessitera une surveillance et une maintenance renforcées afin de garantir la disponibilité et la sécurité, et aura donc un impact sur les coûts de maintenance.</p>	RATP-GI	<p>La Société du Grand Paris prend note de cette observation de la RATP-GI.</p> <p>Le tracé présenté dans le DEUP est pour l'essentiel celui des Etudes Préliminaires du STIF qui a été conçu avec les règles de conception géométriques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - valeur minimale normale du rayon en plan : 250 m, - valeur minimale exceptionnelle du rayon en plan : 200 m en sortie de gare, en tranchée couverte ou en tunnel creusé en méthode traditionnelle. <p>Bien que la valeur minimale exceptionnelle ne soit jamais utilisée, le tracé présente en effet un caractère sinueux qui résulte pour l'essentiel des contraintes d'implantation des gares.</p> <p>Cette question sera traitée de manière conjointe dans le cadre des Etudes Préliminaires Complémentaires [en considérant le référentiel SGP] et des études de maîtrise d'œuvre à venir. Les possibilités de tendre le tracé seront analysées pour réduire les contraintes sur la maintenance afin si possible d'en diminuer les coûts. A noter la prise en compte dans le DEUP d'une variante de tracé entre les gares de Drancy-Bobigny et de Bobigny Pablo Picasso qui a permis de supprimer un rayon de 250 m.</p>
4	Conception Méthode de construction	<p><i>Pièce D, §4.1.6.2, page 66</i></p> <p>La gare pont de Bondy se situe sous le canal de l'Ourcq. Compte tenu de ce positionnement, la méthode de construction du point d'arrêt vouté devra justifier d'une étanchéité conforme au niveau 0 de recommandations de l'AFTES (Association Française des Tunnels et de l'Espace Souterrain).</p>	RATP-GI	<p>La Société du Grand Paris prend note de cette observation de la RATP-GI relative au respect des recommandations édictées par l'AFTES en matière de niveau d'étanchéité.</p> <p>Ces questions d'étanchéité en gare de Bondy seront traitées dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre à venir sur la conception des infrastructures.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
5	Conception Eléments techniques	<i>Pièce D, §3.2.2.1, page 30</i> Compte tenu de l'absence de monte-charges dédiés aux mainteneurs dans les gares, les spécifications des ascenseurs en termes de capacité et de gabarit devront être adaptées afin d'intégrer les besoins des services de maintenance.	RATP-GI	Les besoins des services de maintenance liés aux ascenseurs seront bien pris en compte au stade des études de maîtrise d'œuvre des infrastructures. Le référentiel de conception des gares prévoit des ascenseurs de charge utilisables par les mainteneurs.
6	Conception Eléments techniques	<i>Pièce D, §3.2.2.3, page 31</i> <i>Pièce D, §4.5, page 82</i> Dans les ouvrages annexes dont la profondeur est supérieure à 30m, la possibilité d'utilisation des ascenseurs par les services de maintenance n'est pas explicitement indiquée. Les spécifications des ascenseurs en termes de capacité et gabarit devront être adaptées afin d'intégrer les besoins d'intervention des services de maintenance. En outre, pour des ouvrages dont la profondeur est comprise entre 20 et 30m et dont les équipements électromécaniques ou les équipements de distribution de l'énergie seraient implantés à plus de 20m de profondeur, il serait opportun d'étudier la mécanisation de la circulation verticale afin de limiter le temps d'intervention et donc les coûts de maintenance.	RATP-GI	La conception des ouvrages annexes répond à l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes. Les monte-charges lorsqu'ils sont présents seront utilisables par les mainteneurs.
7	Conception Eléments techniques	<i>Pièce D, §3.2.2.3.6, page 31</i> Dans les ouvrages annexes, la profondeur maximale d'implantation des postes de redressement et des postes d'éclairage force n'est pas explicitement indiquée dans le dossier. Une implantation au plus près de la voirie est à privilégier afin d'optimiser les temps d'intervention et donc les coûts de maintenance.	RATP-GI	La Société du Grand Paris prend note de cette observation de la RATP-GI. L'implantation détaillée des postes de redressement sera définie dans les études de maîtrise d'œuvre.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
8	Conception Eléments techniques	<p><i>Pièce D, §4.5, page 82</i></p> <p>Les documents n'indiquent pas la création d'ouvrages permettant un stockage de lorrys motorisés auto-enrillables (LAMA), régulièrement réparti le long du tunnel. Ce type d'équipement doit être privilégié pour l'entretien de la caténaire et d'autres équipements en hauteur, compte tenu de son efficacité supérieure à celle des trains de maintenance.</p>	RATP-GI	<p>La réalisation de niches en tunnel pour le garage de lorrys automoteurs est prévue par la Société du Grand Paris. L'implantation détaillée des emplacements pour LAMAs sera définie dans les études de maîtrise d'œuvre.</p>
9	Conception Eléments techniques	<p><i>Pièce D, §3.3.1.2, page 190</i></p> <p>Les études devront préciser la taille du fontis provoqué par le phénomène de dissolution du gypse pour lequel le tunnel a été dimensionné, ainsi que les moyens permettant de suivre l'évolution des fontis.</p>	RATP-GI	<p>Le maître d'œuvre en charge de la conception des infrastructures répondra aux questions relatives à la taille du fontis et aux moyens permettant de suivre l'évolution des fontis.</p>
10	Faisabilité technique	<p>Aucune étude n'a été menée par SNCF Réseau permettant de se prononcer sur la faisabilité du scénario de raccordement ferroviaire du site SMR/SMI de la Garenne au RFN au sud de la gare de Rosny-sous-Bois.</p> <p>Aussi le projet d'embranchement nécessitera, au cours des phases ultérieures, des études de la solution proposée pour en déterminer les conditions de sa faisabilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - vis-à-vis des travaux d'infrastructures à réaliser, afin de s'assurer de la faisabilité technique du raccordement, dévaluer les impacts des travaux sur les installations existantes du RFN et l'exploitation ferroviaire, et de définir le calendrier de réalisation de telles installations ; - vis-à-vis de l'exploitation ferroviaire afin de vérifier la possibilité d'insérer les sillons nécessaires à l'approvisionnement du site, dans les circulations existantes. 	SNCF	<p>La Société du Grand Paris prend note de cette observation de la SNCF. Cette question sera traitée de manière conjointe dans le cadre des études préliminaires complémentaires, en cours, et des études de maîtrise d'œuvre à suivre.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
11	Faisabilité technique	<p>Un scénario alternatif d'évacuation des déblais issus du tunnelier est envisagé par le chemin de fer depuis le faisceau ferroviaire dit de « Montgolfier ».</p> <p>Aucune étude n'a été menée par SNCF Réseau concernant l'évacuation des déblais par voie ferroviaire depuis le site des voies de services du site de Montgolfier.</p> <p>Cette solution doit donc être confirmée dans les phases ultérieures au regard de la faisabilité d'aménager le site (base travaux de traitement des déblais, sillons circulations chantier, impacts des trains chantier sur l'exploitation des lignes embranchées, utilisation terrains SNCF, ...)</p>	SNCF	<p>La Société du Grand Paris prend note de cette observation de la SNCF. Cette question sera traitée de manière conjointe dans le cadre des études préliminaires complémentaires, en cours, et des études de maîtrise d'œuvre à suivre.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
12	Exploitation	<p>Le modèle d'exploitation doit être pensé dans son ensemble, de manière à ne pas léser une partie du territoire. Il serait notamment souhaitable que l'ensemble des trains desservent les gares de Noisy-Champs et Bry-Villiers-Champigny, afin d'éviter que le tronçon entre ces gares ne devienne le parent pauvre du tracé.</p> <p>De même, un déversement massif des voyageurs de la ligne 15 Est est à prévoir et à anticiper, sur l'ensemble du réseau existant (RER A, RER E, ligne 14, ligne 12, ligne 1, ...).</p>	Département du Val de Marne	<p>Le schéma d'exploitation de la ligne complète comprendra deux missions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une mission sans terminus, appelée « rocade » de Champigny Centre à Champigny Centre ; - une mission appelée « spirale » de Champigny Centre à Noisy-Champs, dans laquelle Champigny Centre est à la fois un terminus et une gare passante. <p>Comme expliqué dans le chapitre 3.5.3 de la pièce D : Ce schéma permet de répondre de manière optimale à la demande, en offrant une fréquence élevée sur les parties les plus chargées de la ligne, tout en minimisant le nombre de ruptures de charge, qui sont pénalisantes pour les voyageurs.</p> <p>L'alternance des missions et la fréquence des trains seront adaptées à l'évolution des besoins de trafic.</p> <p>Ainsi, la logique derrière le choix de ces modes d'exploitation est bien d'adapter au mieux l'offre de transport à la demande. La desserte de Noisy Champs par tous les trains aurait pour conséquence de ne plus offrir de lien de rocade immédiat entre le sud et l'est de la ligne 15.</p> <p>L'effet de la mise en service de la ligne 15 Est sur les autres lignes de transport a été étudié dans le cadre des modélisations de trafic et décrit en pièce H (p.68). Il ressort de ces analyses que cet effet ne pose pas de problème de saturation dans la mesure où :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur le métro, le projet induit une augmentation en bout de ligne et un allègement des sections les plus chargées - sur le RER, le projet induit un allègement sur les sections les plus chargées <p>On peut noter cependant que le cas de Val-de-Fontenay sera traité spécifiquement dans le cadre du pôle d'échange multimodal piloté par le STIF.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
13	Interfaces avec le domaine routier	<p>La direction territoriale de la sécurité de proximité du Val de Marne craint que l'évacuation des déblais et l'approvisionnement des matériaux par transport routier perturbe une circulation déjà forte dense autour des gares de Val de Fontenay, de Nogent le Perreux et de Champigny Centre, et plus particulièrement sur la D4 dans la traversée de la commune de Champigny-sur-Marne.</p> <p>Sur l'ensemble de ces sites, il est opportun que des déviations de circulation soient mises en place en partenariat avec les services de police, les communes respectives, le Conseil Départemental du Val-de-Marne.</p> <p>Le carrefour du rond-point Jean-Baptiste Clément au niveau duquel doit être réalisé l'ouvrage d'entonnement, permettant le débranchement des voies de la ligne 15 Est et la liaison de la ligne 15 Sud, est très important dans la régulation du trafic routier sur la route départementale 4 classée à grande circulation.</p>	Préfecture de Police	<p>La Société du Grand Paris prend bonne note des observations émises par la préfecture de police.</p> <p>De manière générale, les circuits d'évacuation et d'approvisionnement des chantiers par voie routière vont être étudiés de manière détaillée dans le cadre des Etudes Préliminaires Complémentaires en cours et des études de maîtrise d'œuvre à venir dans l'objectif d'évaluer les incidences sur le trafic existant et de prévoir les aménagements (déviations, renforcements de voiries, ..) et les adaptations de chantier (gestion des stocks, adaptation des horaires, ..) qui permettront de réduire ces impacts.</p> <p>Sur le site de Val de Fontenay, des réflexions sont menées pour raccourcir les distances de transport jusqu'à l'A86 (pistes de chantier dans l'emprise du futur Peripole) et pour adapter, dans la mesure du possible, les horaires de transport aux heures les moins chargées de l'A86 moyennant du stockage des déblais sur les emprises aux heures de pointe.</p> <p>Sur le site de Champigny, la fin des travaux de réhabilitation du Pont de Nogent le Perreux devrait faciliter grandement les échanges avec l'A4. Des échanges techniques périodiques vont par ailleurs être mis place avec les gestionnaires de voiries pour l'organisation des déviations et des circulations de chantier autour de la place Jean Baptiste Clément.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
14	Interfaces techniques	<p>En ce qui concerne les ouvrages annexes d'entonnement pour Champigny-Centre, il n'y aura a priori pas de possibilité technique de réalisation de l'ouvrage situé place Jean-Baptiste Clément en même temps que les travaux de la ligne 15 Sud, ce qui devrait complexifier l'évacuation des déblais à proximité d'une gare déjà mise en service.</p> <p>Une attention toute particulière devra être portée à la sécurité des piétons et vélos alentour au moment de ces travaux.</p> <p>En tant que gestionnaire de voirie, le Département devra être associé à toutes les phases du projet, de la conception à l'exploitation en passant par la construction. Les services départementaux seront particulièrement impliqués pour le suivi des travaux sur la RD245 à Nogent-le-Perreux.</p>	Département du Val-de-Marne	<p>De manière générale, les circuits d'évacuation et d'approvisionnement des chantiers par voie routière vont être étudiés de manière détaillée dans le cadre des Etudes Préliminaires Complémentaires en cours et des études de maîtrise d'œuvre à venir dans l'objectif d'évaluer les incidences sur le trafic existant et de prévoir les aménagements (déviations, renforcements de voiries, ..) et les adaptations de chantier (gestion des stocks, adaptation des horaires, ..) qui permettront de réduire ces impacts.</p> <p>Le Département sera associé aux réflexions sur les modalités et les itinéraires d'évacuation des déblais, ainsi qu'à la validation des emprises chantier susceptibles d'avoir un impact sur le domaine routier départemental. Les mesures de balisage des chantiers et de matérialisation claire des itinéraires relatifs aux modes actifs durant les chantiers permettront notamment de sécuriser les chantiers vis-à-vis des circulations alentours.</p> <p>En tant que gestionnaire de voirie, le département sera associé à toutes les phases du projet.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
15	Bâtiments voyageurs	<p>Concernant le bâtiment voyageurs, en gare de Bondy, la pièce D du dossier d'enquête indique que l'accès principal à la ligne 15 Est « se fera par un bâtiment voyageurs reconfiguré et agrandi pouvant être commun avec celui de ligne E du RER » (Chapitre D4, §1.7.2). De même en gare de Rosny-Bois-Perrier, concernant le bâtiment voyageurs, la pièce D du dossier d'enquête indique que « l'accès à la gare se fera par une émergence (...) commune avec le RER E » (Chapitre D4, §1.8.2).</p> <p>La conception d'un bâtiment commun Ligne 15 Est / RER E devra permettre la séparation des deux ERP.</p> <p>De plus, le projet Ligne 15 Est devra limiter les impacts sur les activités existantes en gare et recueillir l'avis de l'exploitant afin, le cas échéant, de définir les bonnes modalités de reconstitution des espaces et activités existantes.</p>	SNCF	La Société du Grand Paris prend note de cette observation de la SNCF. Ces questions seront traitées de manière conjointe dans le cadre des études préliminaires complémentaires, en cours, et des études de maîtrise d'œuvre à suivre.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
16	Interfaces avec les opérations d'aménagement	<p>L'implantation d'un double puits d'entrée à Val-de-Fontenay diffère du scénario porté initialement par le STIF concernant la cinématique des tunneliers : puits de départ du tunnelier localisé à Champigny (secteur de la gare du Plant offrant des possibilités d'évacuation de déblais par voie ferroviaire) et puits localisé à Rosny-Bois-Perrier.</p> <p>Deux points de vigilance apparaissent quant au scénario d'un double puits d'entrée à Val-de-Fontenay :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le site est amené à connaître un développement important avec la réalisation de plusieurs projets d'aménagement urbain sur le quartier dont la création du campus Société Générale. Le site de Val-de-Fontenay est également concerné par plusieurs projets de transport en plus de la ligne 15 est : prolongement du T1 jusqu'à Val-de-Fontenay à horizon 2019 et prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val-de-Fontenay à horizon 2030. L'implantation d'un double puits d'entrée de tunnelier de la ligne 15 Est doit être compatible avec le puits d'entrée de tunnelier associé au prolongement de la ligne 1 du métro également situé au niveau du Péripôle. - Le site de Val de Fontenay n'offre pas la possibilité d'évacuer les déblais par un mode alternatif au mode routier : les déblais seraient donc évacués par camions via l'A86 qui supporte d'ores et déjà un très fort trafic. Le nombre maximum de camions par jour est estimé à 165/jr en cas d'implantation d'un double puits d'entrée. A ces rotations s'ajouteraient celles des camions issus des autres chantiers présents sur le secteur : aménagement du Péripôle, prolongement du métro 1 jusqu'à Val-de-Fontenay. 	DRIEA (UT 94)	<p>De manière générale, les circuits d'évacuation et d'approvisionnement des chantiers par voie routière vont être étudiés de manière détaillée dans le cadre des Etudes Préliminaires Complémentaires en cours et des études de maîtrise d'œuvre à venir dans l'objectif d'évaluer les incidences sur le trafic existant et de prévoir les aménagements (déviation, renforcements de voiries, ..) et les adaptations de chantier (gestion des stocks, adaptation des horaires, ..) qui permettront de réduire ces impacts.</p> <p>Sur le site de Val de Fontenay, des réflexions sont menées pour raccourcir les distances de transport jusqu'à l'A86 (pistes de chantier dans l'emprise du futur Peripole) et pour adapter, dans la mesure du possible, les horaires de transport aux heures les moins chargées de l'A86 moyennant du stockage des déblais sur les emprises aux heures de pointe.</p> <p>Concernant la gestion des interfaces de chantiers, y compris en période de fonctionnement des tunneliers M1-M15, et l'impact sur l'exploitation du T1, des réunions d'interfaces avec les maîtres d'ouvrages des projets concomitants sont organisées de façon régulière et se poursuivront tout au long des phases d'études et de travaux pour assurer une coordination optimale. Les acteurs concernés sont informés.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
		<p>Les travaux de prolongement de la ligne de métro 1 entraîneraient une augmentation de 50% des rotations de camions en cas de concomitance des chantiers.</p> <p>La gestion des interfaces entre les différents chantiers, le calage des projets aussi bien temporellement que physiquement, mériteraient d'être davantage développés dans le dossier d'enquête publique.</p> <p>Par ailleurs, les impacts du projet en phase travaux sur l'exploitation de la future ligne de tramway T1 (horizon de mise en service : 2019) et des lignes de bus du secteur devront être réévalués à mesure de l'avancée des études de manière à limiter l'impact subi par les voyageurs concernés.</p>	DRIEA (UT 94)	
17	Interfaces avec les opérations d'aménagement	<p>Afin d'assurer la compatibilité des deux projets (ligne 15 Est et prolongement de la ligne 1 de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay), et compte tenu des contraintes liées aux immeubles existants à Fontenay, les décisions définitives d'implantation et d'orientation du terminus de la ligne 1 et de la station ligne 15 Est devront être validées dans le cadre d'un travail partenarial et itératif associant la SGP, maître d'ouvrage de la ligne 15 Est, et le STIF et la RATP, maîtres d'ouvrage du prolongement de la ligne 1.</p> <p>Il est prévu que Val-de-Fontenay soit un site de double entrée des tunneliers de la ligne 15 Est, et un site d'entrée de tunnelier du prolongement de la ligne 1. Il conviendra donc de définir en amont les modalités de réalisation et de coordination de ces deux projets dont les calendriers sont concomitants. Les problématiques d'organisation des phases chantier (évacuation des déblais liés aux trois tunneliers, gestion des emprises) seront des points particulièrement sensibles.</p>	RATP	<p>La Société du Grand Paris prend bonne note de l'intérêt des remarques de la RATP sur les interfaces et les problématiques d'organisation de chantiers de la ligne 15 Est et du prolongement de la ligne 1.</p> <p>Concernant la gestion des interfaces de chantiers, y compris en période de fonctionnement des tunneliers ligne 15 Est-prolongement de la ligne 1, des réunions d'interfaces avec les maîtres d'ouvrages des projets concomitants (SGP, RATP et STIF) ont démarrées, organisées de façon régulière, et se poursuivront tout au long des phases d'études et de travaux dans le but d'assurer une coordination optimale.</p> <p>La conception des deux projets doit permettre d'assurer une insertion globale optimisée dans le territoire considéré, tout en préservant leur indépendance l'un vis-à-vis de l'autre.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
18	Interfaces avec les opérations d'aménagement	<p>La DRIE rappelle que la conception, puis l'implantation des gares de cette ligne devront respecter plusieurs contraintes : articulation avec les autres projets de transport prévus ou existants (prolongement de la ligne 12, tangentielle légère nord, Tzen 3, etc.), dimensionnement adapté des accès et des correspondances, accessibilité des gares depuis les différents secteurs qu'elles pourront desservir, et cohérence de la conception des gares au vu de leur environnement urbain. Enfin, les chantiers devront être conduits dans un souci de respect de l'environnement ; il s'agira en particulier de minimiser les nuisances occasionnées et de veiller à une gestion optimale des déblais.</p> <p>La DRIEA attire particulièrement l'attention du maître d'ouvrage sur le secteur du pont de Bondy qui présente des enjeux de mutation considérables et qui fera l'objet d'un contrat d'intérêt national comme annoncé lors du comité interministériel du Grand Paris du 15 octobre 2015.</p>	DRIEA (UT 93)	<p>Concernant la conception des gares, leur articulation avec les autres projets de transport prévus ou existant est bien prévue. Notamment les correspondances avec le prolongement de la ligne 12, tangentielle légère nord, Tzen 3 sont précisées dans le descriptif de chaque gare figurant en pièce D. Le dimensionnement des gares, de leurs accès et correspondances fait l'objet d'études de trafic fines menées par un groupe de travail associant la SGP, le STIF, la SNCF et la RATP.</p> <p>Les mesures prises en phase chantier pour préserver l'environnement sont détaillées en pièce G. On pourra notamment se référer ici aux réponses à l'ARS en points 45 et 46, relatives à l'impact sur le milieu naturel. Concernant la gestion des déblais, on se référera dans ce document à la réponse au point 42 détaillant la politique de gestion des déblais prévue par la société du Grand Paris.</p> <p>Le secteur du Pont de Bondy représente effectivement des enjeux considérables.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
		<p>En effet, à la dynamique de reconversion urbaine en cours le long du canal de l'Ourcq, s'ajoute le quartier de « Bobigny-Bondy-Drancy », qualifié d'intérêt national au titre du nouveau programme de renouvellement urbain (NPNRU). Sur ce secteur, deux enjeux sont identifiés pour la ligne 15 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le mode opératoire des travaux devra minimiser les impacts sur le trafic automobile, notamment au niveau du réseau autoroutier ; - l'accessibilité de la gare depuis les secteurs en renouvellement urbain. <p>Par ailleurs, pour ce pôle ainsi que pour celui de Pablo Picasso, le chantier de la ligne 15 ne devra pas entraver l'exploitation du tramway T1.</p>	DRIEA (UT 93)	<p>Concernant l'impact des travaux sur le trafic automobile, Concernant les déplacements, l'organisation du chantier, en liaison avec les communes et les gestionnaires de voiries permettra de minimiser les perturbations occasionnées au trafic routier : planification du chantier, itinéraires pour l'approvisionnement et l'évacuation des déblais, dispositifs d'information, plan de circulation adapté le cas échéant....</p> <p>Enfin, la gare sera conçue pour être accessible depuis les secteurs en renouvellement urbain.</p> <p>sur ce dernier point, on se référera à la réponse au point précédent</p>
19	Programmations connexes à une gare	<p>La pièce G.1 présente les différents pôles de transport desservis par la ligne 15 Est. La partie relative à la gare de Val-de-Fontenay (2.4.5.9) gagnerait à être actualisée : il est notamment fait référence au PLU de Fontenay-sous-Bois de 2007 qui identifiait le Péripôle comme un « secteur d'études » pour dix ans. La ville de Fontenay-sous-Bois a révisé son PLU en 2015 : son projet de PLU a été arrêté le 18 juin 2015 et approuvé par délibération du Conseil municipal le 17 décembre 2015. Une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) concerne le Péripôle et établit la programmation suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entre 210 000 et 250 000 m² de SDP de bureaux ; - Entre 350 et 400 logements ; - Environ 2000 m² de SDP de commerces ; - Environ 12000 m² de SDP d'équipements. <p>Il conviendrait d'intégrer ces éléments dans la partie (2.4.5.9) de la pièce G1.</p>	DRIEA (UT 94)	Ces éléments seront intégrés dans la partie 2.4.5.9 de la pièce G1.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
20	Conditions de desserte du projet	Le CD93 demande qu'une solution puisse être trouvée avec le STIF, dans la desserte du centre-ville de Drancy et qu'en substitution à la branche Est de la ligne Orange, soit confirmée la réalisation du prolongement de la ligne 11 entre les gares de Rosny-Bois Perrier et de Noisy-Champs.	Département de Seine Saint-Denis	<p>Conformément aux orientations du premier ministre du 6 mars 2013, le bilan de la concertation de la Ligne Orange approuvé au Conseil du STIF du 11 décembre 2013 acte, à l'issue des échanges entre le maître d'ouvrage STIF, la population et l'ensemble des acteurs locaux, la séparation de la Ligne Orange en deux projets distincts : la Ligne 15 Est reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre d'une part, et le prolongement de la ligne 11 de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs d'autre part.</p> <p>Ce bilan conclut notamment sur la décision du Conseil du STIF de poursuivre les études de la Ligne 15 Est [Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre] d'une part et du prolongement de la ligne 11 du métro de Rosny Bois Perrier à Noisy-Champs d'autre part, en cohérence avec les arbitrages de l'Etat.</p> <p>Le projet de prolongement de la ligne 11 est porté par la STIF et la RATP.</p> <p>Concernant la desserte du centre-ville de Drancy, la Société du Grand Paris rappelle que le Conseil du STIF du 11 décembre 2013 a approuvé à l'unanimité le bilan de la concertation et les conditions de poursuite des études. En particulier, la non opportunité d'une station supplémentaire de la ligne 15 au centre-ville de Drancy a été confirmée en s'appuyant sur les études techniques et de trafic conduites par le STIF.</p> <p>Deux amendements, approuvés également à l'unanimité ont complété la délibération initiale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le premier déposé par Madame Aude LAGARDE, propose que des études soient lancées en vue de la desserte du centre-ville de Drancy par un métro en 2035, - Le second, déposé par Madame Corinne VALLS propose la réalisation d'une étude d'ensemble de la desserte de Drancy avec un zoom sur le centre-ville, tous modes confondus.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
				Le STIF dans son courrier du 11 mars 2014 adressé à Monsieur Jean-Christophe LAGARDE, indique que ces études, dont le démarrage est conditionné par un accord quant à leur financement (Etat, Région Ile-de-France, collectivités territoriales) seront lancées par le STIF dans un calendrier compatible avec ces échéances.
21	Compatibilité avec les projets existants et futurs	Les parties relatives aux CDT qui couvrent les territoires traversés par la future ligne 15 Est mériteraient d'être actualisées. Les éléments figurant dans la pièce G.1 ne tiennent pas compte des évolutions de ces contrats notamment en termes de périmètre et de leur finalisation. Ainsi, le CDT des Boucles de la Marne a été signé le 22 juin 2015 par le préfet de la région Ile-de-France et les communes de Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne ainsi que le conseil départemental du Val-de-Marne ; la commune de Chennevières-sur-Marne n'a pas adopté ce document.	DRIEA (UT 94)	La Société du Grand Paris a pris bonne note de la remarque de l'UT 94 de la DRIEA et mettra à jour les informations concernant le CDT des Boucles de la Marne dans la pièce G du dossier d'enquête.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
22	Compatibilité avec les projets futurs	<p>Le CD93 souhaite attirer l'attention sur le projet de collège intercommunal Saint-Denis – Aubervilliers, situé dans le secteur Cristino-Garcia Landy dont l'emprise est intégralement incluse dans le périmètre de la DUP. Une coordination rapide doit être faite entre nos services afin que le périmètre de la DUP puisse être modifié et que les impératifs de chantier et d'ouverture du collège prévu pour 2019 puissent être respectés. Une compatibilité doit être assurée entre le foncier nécessaire pour le projet, base travaux et ouvrage annexe, et le collège intercommunal.</p> <p>Le collège intercommunal Saint-Denis Aubervilliers viendra s'implanter en 2019 au Sud-Est de la zone UDa, en limite de zone pavillonnaire, et donc plus au sud de l'ouvrage annexe OA641. Il conviendra néanmoins de veiller à l'application de l'article UD7 mis en compatibilité relatif aux règles d'implantation et au calcul des retraits : l'implantation de l'ouvrage annexe en limite séparative ou avec un retrait de 1 m minimum (au lieu de 2, 4 ou 6m dans l'article UD 7.3) devra tenir compte de la proximité du nouveau collège.</p>	Département de Seine Saint-Denis	<p>L'OA 641 est le futur puits d'introduction de deux tunneliers (un vers l'Ouest et un vers l'Est). A terme, ce sera un ouvrage d'évacuation du public et de désenfumage de taille plus modeste que l'emprise travaux. 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 par la voie fluviale.</p> <p>La future emprise du collège est située au sud de l'OA 641 comme le signale de département de Seine Saint-Denis. Une coordination est d'ores et déjà mise en place entre la Société du Grand Paris, les services du département et Plaine Commune de manière à appréhender les interfaces entre les deux projets. L'existence de ce projet de collège n'implique pas juridiquement que le périmètre du fuseau de DUP soit modifié, d'autant plus que deux périmètres de DUP peuvent se superposer sans difficulté juridique.</p> <p>Les travaux du tronçon Saint-Denis Pleyel – Rosny Bois Perrier devraient démarrer en 2019 sur les emprises dont la maîtrise foncière est acquise. Cela concernera les travaux préparatoires (dont d'éventuels travaux de dépollution de certains sites) et les premières déviations de réseaux des concessionnaires (gaz, eau, électricité...), nécessaires à la réalisation des ouvrages. Les travaux sur ce secteur sont prévus d'être achevés en 2025. La SGP attire l'attention du CD93 sur la coactivité pendant 6 ans du collège en fonctionnement et des travaux lourds sur la zone du fait de la nature de cette base travaux.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
23	Coûts connexes liés à la réalisation du projet	Le Département tient à souligner que les dommages causés par la construction des ouvrages annexes doivent être intégralement pris en charge par la SGP, à l'instar du gymnase Daniel Ferry à Val-de-Fontenay.	Département du Val-de-Marne	<p>Dans le cadre des Etudes Préliminaires Complémentaires en cours et des études de Maitrise d'œuvre à venir, les emplacements des émergences et des ouvrages annexes vont être concertés de manière à limiter les impacts.</p> <p>Dans le cas particulier du Gymnase Daniel Ferry qui est situé sur la commune de Champigny-sur-Marne, un travail de concertation étroite avec la ville est en cours pour trouver les solutions appropriées, et qui sauront répondre aux attentes de la collectivité.</p> <p>En cas de dommages causés par la construction des ouvrages annexes sur des équipements de la collectivité, le maître d'ouvrage prendra à sa charge les frais de réparation ou de reconstruction.</p>
24	Coûts connexes liés à la réalisation du projet	Concernant les acquisitions foncières, le Département aspire à un meilleur accompagnement des commerçants et des riverains ainsi qu'une information plus prégnante sur le sujet. Il demande en particulier à ce que les commissions d'indemnisation soient mises en place dès la phase de travaux concessionnaires et à ce qu'une aide soit apportée dans la constitution des dossiers de demandes d'indemnisation.	Département du Val-de-Marne	S'agissant de la commission d'indemnisation des commerçants, la ligne 15 Est sera intégrée à terme dans ce processus lorsque les dévoiements concessionnaires auront commencé. Les préjudices liés à ces travaux seront bien entendu indemnisés s'ils sont avérés comme c'est le cas actuellement pour la ligne 15 Sud.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
25	coût des travaux d'adaptation	<p>Le dossier d'enquête indique que pour les stations et gares des réseaux existants qui seront en correspondance avec la ligne 15 Est, le coût des travaux d'adaptation, non inclus dans le périmètre d'investissement de la SGP, s'élève à 40 M€. La RATP précise que ce montant, qui n'est pas détaillé par site, n'a jamais été partagé ni communiqué lorsque le projet était sous maîtrise d'ouvrage STIF, et qu'aucun échange n'a eu lieu avec la SGP à ce sujet. A l'issue des études préliminaires et dans l'attente de la réalisation des études d'avant-projet, la RATP considère que les travaux à mener sur les stations du réseau métro sont directement liés à la mise en correspondance avec la ligne 15 Est et n'intègrent pas de travaux d'adaptations.</p>	RATP	<p>Une provision de 1,50 milliard d'euros en valeur 2012, spécifiquement associée aux interconnexions entre l'ensemble du réseau Grand Paris Express et le réseau de transport en commun existant, a été identifiée. Ce montant s'inscrit en sus du coût de réalisation du réseau Grand Paris Express, et sera supporté par les différents maîtres d'ouvrage, dont la Société du Grand Paris à hauteur de 450 millions d'euros. Cette provision est prise en compte dans le calcul de rentabilité socio-économique présenté en pièce H.</p> <p>Dans le cadre du projet Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre, le montant évalué à ce stade des études pour les adaptations des gares et des stations du réseau existant s'établit à 40 millions d'euros HT environ aux conditions économiques de janvier 2012 (pièce F, page 3). Ce montant ne fait pas partie du périmètre d'investissement du présent projet. Il comprend, entre autre, l'adaptation de certains accès aux lignes existantes.</p> <p>Par ailleurs, depuis le transfert de maîtrise d'ouvrage du STIF à la SGP, le COTECH du 6 mai 2015 et le COFIL du 29 juin 2015 ont été l'occasion d'évoquer gare par gare les travaux envisagés et les coûts associés concernant les interconnexions avec le réseau RATP.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
26	Coûts Moyens alloués au projet	<p>L'estimation des coûts du projet en 2012 mérite d'être réactualisée aux conditions économiques de 2016 pour une bonne visibilité des dépenses. Ces coûts concernent l'investissement lié au projet, les interconnexions et les études d'adaptation des gares et des stations du réseau.</p> <p>En raison de l'importance des investissements sur la période et les risques de surcoûts qui peuvent intervenir, il y a lieu que le plan de financement soit alimenté par des ressources complémentaires notamment par la modernisation de la taxe sur les bureaux tout comme l'augmentation du versement transport.</p>	Département du Val de Marne	<p>Les coûts du projet sont présentés aux conditions économiques de 2012 par soucis d'homogénéité avec les coûts présentés dans les autres dossiers du Grand Paris Express.</p> <p>Concernant le financement du projet, on se reportera au chapitre 2 de la pièce F. Les recettes fiscales suggérées ici sont des sources de financements d'ores et déjà en place.</p>

Réseaux concessionnaires et servitudes

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
27	Réseau TRAPIL	<p>Le projet d'aménagement de la ligne 15 Est entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre, au voisinage de la canalisation TRAPIL LHP peut nécessiter des travaux lourds (déviation, gaine, ...) pour rendre le projet TRAPIL compatible avec la canalisation TRAPIL.</p> <p>La direction technique du TRAPIL demande que la SGP prenne contact avec elle pour établir une étude sur les communes concernées.</p>	TRAPIL	<p>Le maître d'ouvrage a bien pris note des points d'interface avec le réseau TRAPIL signalés dans l'avis émis. Ceux-ci ont d'ores et déjà été identifiés par la Société du Grand Paris et ont déjà fait l'objet de premiers contacts avec TRAPIL lors des études préliminaires. Il en a été tenu compte dans la définition du projet présenté à l'enquête publique.</p> <p>Dans le cadre du recensement et de la caractérisation des réseaux structurants, l'absence d'incidences avec le tunnel tel que projeté dans le DEUP a été confirmée par TRAPIL : la réalisation du tunnel ne nécessite pas de mesures particulières.</p> <p>Concernant la réalisation de l'OA 641 ; le réseau TRAPIL a été dévié en conséquence et des protections ont également été mises en œuvre pour permettre la circulation des engins de chantier.</p> <p>La conformité de la réalisation des travaux de ce puits devront par contre faire l'objet d'une vérification et d'une validation par le réseau LHP (Mr DRENO).</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
28	Réseau GRT gaz	<p>Le tracé de la ligne 15 Est « orange » présenté dans le dossier de Concertation Inter Administrative croise, tangente et croise les ouvrages de GRTgaz à différentes reprises sur les communes de Saint-Denis, Aubervilliers, Bobigny, Pantin, Bondy ; Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois, le Perreux-sur-Marne et Champigny-sur-Marne.</p> <p>La position des ouvrages annexes OA652, OA691, OA743 et dans une moindre mesure OA661 et OA692 pourrait s'avérer incompatible avec la présence d'ouvrages GRTgaz.</p> <p>Les interactions entre les futures gares de « Fort d'Aubervilliers » et « Pont de Bondy » semblent également incompatibles en l'état avec la présence des ouvrages GRTgaz.</p> <p>De plus une analyse spécifique devra être menée du fait de la réalisation du puits de sortie de tunnelier (phase 2) compte tenu de la présence d'une canalisation GRTgaz à proximité immédiate.</p> <p>Par ailleurs, la partie sud du futur SMI/SMR de « Rosny – La Garenne » est également située à proximité immédiate d'une canalisation GRTgaz.</p> <p>Pour que ce tracé puisse être déclaré compatible avec la présence des ouvrages GRTgaz, il convient de respecter certaines préconisations.</p> <p>Dans le cas contraire, des études spécifiques devront être menées par GRTgaz pour déterminer les mesures compensatoires à mettre en œuvre (dévoisement d'ouvrage, mise en place de protection mécanique, etc.).</p> <p>Dans un second temps, le tracé de la ligne 15 Est « orange » devra faire l'objet d'une étude particulière vis-à-vis de la protection cathodique des ouvrages GRTgaz.</p>	GRT gaz	<p>Le maître d'ouvrage a bien pris note des points d'interface avec le réseau GRTgaz signalés dans l'avis émis, ces zones d'interaction ont d'ores et déjà été identifiées, et il en a été tenu compte dans la définition du projet présenté à l'enquête publique.</p> <p>- La gare de Fort d'Aubervilliers est implantée à proximité d'une canalisation de gaz haute pression (pièce G2, p147). Cette canalisation est assortie d'une réglementation, définie par le document d'urbanisme de la commune de Pantin et qui s'applique à trois zones distinctes. Deux d'entre elles ne sont pas contraignantes vis-à-vis du projet de Ligne 15 Est. En revanche, la troisième définit un périmètre de 5 m autour de la canalisation, correspondant à une zone permanente d'interdiction limitant notamment la construction d'établissement recevant du public à moins de 5 m de la conduite.</p> <p>Plusieurs précautions seront prises dans le cadre des travaux, telles que la protection de la canalisation (coffrage) dès le début des travaux, ou le respect du périmètre de 5 m.</p> <p>- Au droit de la gare de Pont de Bondy, le projet se trouve en interface avec une conduite GRT Gaz située le long du chemin de halage en contrainte sur l'extrados de la partie souterraine entre les 2 puits de part et d'autre du canal et une seconde conduite située le long de la N186 en contrainte sur la galerie d'accès Sud-Ouest vers le tramway T1. Dans les deux cas, ces interfaces ne nécessitent pas de dévoisement des conduites mais, le positionnement actuel de la gare se situe dans la bande d'effet des canalisations GRT Gaz.</p> <p>Par ailleurs, des précautions en phase chantier sont également prises, comme le coffrage de la canalisation de gaz et la mise en place d'une surveillance particulière (pièce G2, p148).</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
				<p>- A l'exception de l'intergare reliant Bondy à Rosny Bois Perrier, toutes interceptent des canalisations de transport de gaz sous haute pression. Toutefois, le tunnel est suffisamment profond pour ne pas impacter ces canalisations, ainsi que les autres réseaux, qui courent à environ 2 m de profondeur par rapport au terrain naturel (pièce G2, p148). Néanmoins quelques interfaces au niveau des OA ont été identifiées entre GRT Gaz et la SGP.</p> <p>- Une canalisation de transport de gaz sous haute pression du département de Seine-Saint-Denis est impactée par l'entonnement de Rosny Bois Perrier (correspond à la séparation, vers le sud, des voies d'accès au SMR/SMI et des voies de la Ligne 15 Est vers Val de Fontenay) qui prolonge la gare et qui doit être construit à ciel ouvert. Ce réseau est dévié en amont des travaux. Un rapprochement avec le Maître d'ouvrage du prolongement de la phase 2 du métro M11 en interface avec le réseau dans la même zone est prévu par ailleurs, de manière à vérifier la cohérence des projets de dévoiement dans l'espace et dans le temps.</p> <p>- L'entonnement pour le raccordement de la ligne 15 Est à la Ligne 15 Sud (OA 746) à Champigny-sur-Marne se trouve à proximité d'une canalisation de transport de gaz haute pression, qui sera déviée préalablement aux travaux, dans le cadre des travaux de la ligne 15 Sud.</p> <p>De manière générale, en phase d'études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris continueront à travailler avec les équipes de GRTgaz, et le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux avec GRTgaz. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau GRTgaz, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
29	Réseau SEDIF	<p>Le degré de précision du projet de transport présenté ne permet pas de s'assurer de la complétude des éventuelles interférences sur les infrastructures du réseau d'eau potable et d'étudier avec précision les impacts potentiels sur les installations du SEDIF constituées de différents diamètres enterrées ponctuellement à grande profondeur, mais aussi de réservoirs de stockages ou de stations de pompes disséminés sur le territoire. La restructuration des espaces extérieurs doit être étudiée de façon à limiter autant que possible la nécessité de déplacements du réseau d'eau potable. La profondeur du futur métro sur les parties souterraines, ainsi que la largeur du fuseau définissant la zone d'intervention potentielle de l'opération de transport sont de nature à limiter les impacts sur les ouvrages du SEDIF. Une attention particulière devra être portée au niveau des ouvrages de service, des gares souterraines et de l'implantation du site de maintenance au sud de la commune de Rosny-sous-Bois.</p> <p>Le SEDIF a communiqué en annexe I une analyse sur les ouvrages de transport d'eau potable (conduites supérieures à 300 mm) et de production d'eau potable du SEDIF qui pourraient être impactés par l'opération. Le SEDIF précise que les travaux de déplacements de ce type d'ouvrage sont soumis au Code des marchés publics. Un délai de l'ordre de 21 à 32 mois, hors délais des aménageurs, est généralement nécessaire pour réaliser les études et engager les travaux des projets de déplacement.</p> <p>Les niveaux de précisions des documents d'entrée à établir sont exposés en annexe II dans le « guide et mémo pratique relatif aux opérations d'aménagements à proximité des canalisations et ouvrages d'eau potable du SEDIF ».</p>	SEDIF	<p>Comme il en est fait mention dans l'avis du SEDIF, la profondeur ou l'altitude d'implantation des infrastructures du projet est de nature à limiter, dans l'ensemble, les interactions avec les ouvrages du SEDIF.</p> <p>Toutefois, le maître d'ouvrage a transmis au SEDIF le tracé en plan du projet, de manière à déterminer très précisément les impacts de ce dernier sur les infrastructures du réseau d'eau potable, au stade des études préliminaires du projet présenté à l'enquête publique.</p> <p>La Société du Grand Paris a pris connaissance des documents transmis en retour par le SEDIF. En phase d'études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris continueront à travailler avec les équipes du SEDIF, et le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux avec le SEDIF. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau SEDIF, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
		<p>Une attention particulière doit être portée à la compatibilité du projet avec le fonctionnement de l'usine de production d'eau potable (à partir d'eaux souterraines de la nappe de l'Yprésien) située avenue du Général Leclerc à Pantin, à proximité du tracé, pour laquelle une procédure d'instauration des périmètres de protection est en cours. Ce point semble ne pas avoir été analysé dans l'étude d'impact du fait de la méthodologie utilisée pour l'évaluation des impacts.</p> <p>L'annexe III présente la position relative des installations existantes du SEDIF et du projet envisagé par la Société du Grand Paris. L'instruction de cette problématique nécessite des échanges étroits entre la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage de l'opération et le SEDIF. Ces derniers devront être coordonnés au niveau de la Société du Grand Paris afin de consolider au mieux la traçabilité des données fournies par le SEDIF.</p> <p>Plus généralement, l'analyse de l'impact du projet sur la ressource en eau souterraine et sa compatibilité avec l'usage « production d'eau potable » devrait être analysée selon un fuseau d'étude plus large, compte tenu de la spécificité du compartiment environnemental concerné, en l'occurrence les ressources en eau souterraine. A ce titre, l'étude des impacts sur l'usine à puits du SEDIF située à Pantin devrait être incluse.</p> <p>Compte tenu du nombre de projets de transports en commun et d'aménagements en Ile-de-France, une planification pluriannuelle des actions est devenue indispensable afin que le service de l'eau puisse prioriser au mieux les différentes études et travaux d'accompagnement.</p>	SEDIF	<p>La Société du Grand Paris prend bonne note des points de vigilance soulevés par le SEDIF.</p> <p>S'agissant de l'usine de production d'eau potable située avenue du Général Leclerc à Pantin, celle-ci est située en dehors de la zone d'étude restreinte à plus d'1,5 km des ouvrages de la Ligne 15 Est, il n'y aura donc pas d'impact direct sur cette usine. De plus, les études hydrogéologiques menées montrent qu'à ce stade de définition du projet, le pompage résiduel est faible et n'entraîne qu'un impact limité (quelques centimètres) sur les niveaux piézométriques, circonscrits aux abords des gares. Le risque d'impact indirect sur l'usine de Pantin est donc faible. Néanmoins, ce point fera l'objet d'une attention particulière, notamment dans le cadre de l'élaboration du futur dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau nécessaire au démarrage des travaux, pour lequel de nouvelles modélisations hydrogéologiques seront réalisées.</p> <p>Par ailleurs, la Société du Grand Paris est intéressée par les plans des périmètres de protection en cours de définition que le SEDIF pourrait lui transmettre.</p> <p>La planification pluriannuelle des actions de transport en commun et d'aménagement en Ile-de-France dépasse le champ de compétence de la Société du Grand Paris.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
		<p>Ainsi, lors des phases d'avant-projets et de projets, il conviendra que les équipes en charge de la maîtrise d'œuvre de l'opération de transport en commun associent étroitement et d'une manière permanente les services du SEDIF, afin que soient trouvées et mises en œuvre des solutions techniques limitant l'ampleur et le coût de déplacements inévitables.</p> <p>S'agissant d'un projet de type « métro », la prise en charge intégrale du coût des différentes modifications sur les installations du SEDIF devra être assurée par le budget de l'opération de transport.</p> <p>De même, les extensions ou renforcements du réseau public de distribution ou de transport rendus nécessaires pour couvrir l'augmentation des besoins de desserte ou la défense incendie sont totalement à la charge des différents pétitionnaires.</p>	SEDIF	<p>Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris veilleront à associer les services du SEDIF. En particulier, le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux avec le SEDIF. Ces actions seront menées en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau du SEDIF, et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend effectivement en charge l'ensemble des coûts relatifs aux dévoiements de réseaux qui sont la conséquence directe du projet de transport.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
31	Dévoiement des réseaux d'assainissement	Le dossier mentionne les dévoiements de réseaux d'assainissement à prévoir, mais n'identifie pas exhaustivement les secteurs – ou les ouvrages annexes – au niveau desquels des dévoiements risquent d'être nécessaires. Le dossier gagnerait à mettre les plans des réseaux d'assainissement départementaux, voire communaux sur les zones au niveau desquelles les ouvrages seront réalisés.	Département du Val-de-Marne	<p>Dans le cadre des Etudes Préliminaires en cours des rencontres avec les concessionnaires de réseaux structurants et notamment le SIAAP, la DEA 93 et la DSEA 94 sont organisées pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vérifier et compléter le recensement des EP du STIF, - Identifier et caractériser les interfaces avec le projet, - Définir les contraintes vis-à-vis de ces réseaux en termes d'implantation, d'études et de réalisation des travaux. <p>Une méthodologie de travail et un rythme de réunion est mis en place entre la SGP, ses partenaires et les concessionnaires pour le suivi de ces interfaces au fur et à mesure de l'avancement des études de maîtrise d'œuvre et pour la définition des travaux de dévoiement provisoires et/ou définitifs qui seront à prévoir au niveau des points de conflit.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
32	Réseau départemental d'assainissement	L'étude d'impact est incomplète quant au réseau départemental d'assainissement pour lequel existe un règlement exposant les contraintes et prescriptions que la Société du Grand Paris devra prendre en compte. Le dossier devra donc être conforté sur ces aspects. Compte tenu de tous les projets du Nouveau Grand Paris, une synchronisation avec le réseau du SIAPP, au niveau régional, sera nécessaire afin d'étudier, notamment le temps des travaux, des reports vers des ouvrages non sollicités par ailleurs.	Département de Seine Saint-Denis	<p>Les études de maîtrise d'œuvre permettront de préciser les quantités d'eau d'exhaure qu'il est prévu de rejeter. A ce stade le dossier préconise le rejet au réseau mais la doctrine régionale quant à la gestion des eaux sera prise en compte. Elle vise notamment à privilégier dans cet ordre : l'infiltration, puis si nécessaire des rejets dans le milieu naturel et, en dernier recours, dans le réseau. En cas de rejet au réseau, des conventions de rejet seront établies avec les gestionnaires de réseau et le respect des différentes prescriptions en termes de qualité et de quantité des eaux sera assuré.</p> <p>La SGP a d'ores et déjà entamé un travail complémentaire de recollement avec l'ensemble des concessionnaires des réseaux structurants (notamment DEA et SIAPP) pour identifier les points d'interface. Ce travail collaboratif se poursuivra et devra conduire à trouver les solutions adéquates pour assurer la sécurité des réseaux structurants vis-à-vis des travaux du Grand Paris.</p>
33	Servitudes d'utilité publique	<p>Le Ministère de la Défense fait connaître à la Société du Grand Paris les servitudes d'utilité publique qui grèvent, au profit de son intérêt, certaines communes concernées par le projet.</p> <p>Dans le cas où l'ouvrage projeté est situé dans le secteur de ces servitudes, il convient de respecter les contraintes qu'elles imposent.</p> <p>L'étendue et les caractéristiques de ces servitudes sont consultables dans le plan local d'urbanisme de ces communes.</p>	Ministère de la Défense	Le maître d'ouvrage prendra en compte les servitudes et prescriptions en vigueur dans les communes concernées tant pour l'organisation de la phase chantier que pour la conception des ouvrages définitifs, et ce dès lors qu'elles s'appliquent aux travaux réalisés.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
34	Servitudes aéronautiques	<p>Certaines communes traversées par le projet sont concernées par le Plan de Servitudes Aéronautiques de dégagement (PSA) de l'aéroport de Paris Le Bourget approuvé par décret du 27 novembre 1969 (Saint Denis, Aubervilliers, Drancy, Bobigny, Bondy, Rosny-sous-Bois et Noisy le Sec. Le PSA est en cours de refonte, il devrait être approuvé mi 2016. La DGAC indique que la ligne concernée par cette consultation traverse les communes en souterrain, et qu'elle n'a donc aucun impact, dans son état d'achèvement, sur la circulation des aéronefs de l'aéroport de Paris le Bourget.</p> <p>La DGAC attire l'attention de la Société du Grand Paris sur les émergences de gare et la phase de construction. Elle indique que tout nouvel obstacle créé dans la zone du tracé devra respecter le Plan de Servitudes Aéronautiques de dégagement (grues pour la construction des gares, déblais stockés, etc.).</p> <p>Les éventuels aménagements extérieurs définitifs (non décrits dans la demande) concernant ce projet devront respecter les prescriptions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les aménagements ne doivent pas favoriser la venue de nouvelles communautés d'oiseaux qui mettraient en danger la sécurité des vols (Cf. document en PJ « Recommandations pour l'aménagement des zones aux abords des aérodromes »), - La hauteur des arbres ne doit pas représenter de nouveaux obstacles. Les espèces plantées ne doivent pas percer les servitudes aéronautiques de dégagement à l'âge adulte, 	Direction générale de l'Aviation civile (DGAC)	<p>Le maître d'ouvrage prendra en compte les servitudes et prescriptions en vigueur dans le secteur de l'aéroport de Paris Le Bourget, tant pour l'organisation de la phase chantier que pour la conception des ouvrages définitifs, et ce dès lors qu'elles s'appliquent aux travaux réalisés.</p> <p>La Société du Grand Paris s'engage à respecter le Plan de Servitudes Aéronautiques de dégagement pour toute émergence relative à son projet.</p> <p>Les aménagements extérieurs définitifs de la ligne 15 Est respecteront les recommandations pour l'aménagement des zones aux abords des aérodromes.</p> <p>En ce qui concerne les projets de réalisation des aménagements extérieurs définitifs, la Société du Grand Paris associera les services de la DGAC en amont en phase d'étude de conception.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
		<ul style="list-style-type: none"> - Afin d'éviter toute gêne visuelle des contrôleurs ou des pilotes, toute installation de panneaux photovoltaïque doit faire l'objet d'une étude par les services de la DGAC. 		

Impacts sur les milieux naturels, le paysage et le patrimoine

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
35	Géologie et géotechnique	<p>Le tracé retenu évite au maximum les sites d'anciennes carrières connues.</p> <p>Sur Champigny cependant, le tracé traverse des zones d'anciennes carrières connues (calcaire de Champigny et sable). Des campagnes de reconnaissances complémentaires et l'examen de la situation des bâtiments existants concernés sont prévus dans les phases d'études du projet. En application de l'arrêté interpréfectoral du 26 janvier 1966, les demandes d'autorisation de construire qui seront nécessaires à la réalisation du projet devront être soumises pour avis à l'Inspection générale des carrières, et des prescriptions spéciales pourront être formulées au titre de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme.</p> <p>A Rosny-sous-Bois, le projet est susceptible de traverser un périmètre de risques liés à d'anciennes carrières de gypse défini par arrêté préfectoral du 21 mars 1986 modifié le 18 avril 1995 et valant aujourd'hui plan de prévention des risques naturels. Le tracé actuel évite les anciennes carrières connues et cartographiées sur l'atlas des carrières, mais les sondages prévus en phase projet devront confirmer que le tracé définitif n'est pas concerné par ces anciennes carrières.</p> <p>Si des autorisations de construire sont demandées à l'intérieur du périmètre de risques, les demandes seront soumises pour avis à l'Inspection générale des carrières, et des prescriptions spéciales pourront être formulées.</p>	IGC	<p>Les études préliminaires ont eu pour visée l'évitement des zones d'anciennes carrières connues telles que recensées. Toutefois, cet évitement en plan ne saurait éliminer tout risque résiduel de rencontre de formations géologiques sous-minées et les études et reconnaissances géotechniques auront notamment pour objectifs dans le secteur la circonscription de l'aléa.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
36	Géologie et géotechnique	<p>Dans sa partie Nord, le tracé traverse plusieurs périmètres de risques liés à la dissolution du gypse antéludien définis par des arrêtés des 21 mars 1986 et 19 décembre 1986, modifiés par arrêtés du 18 avril 1995, et valant plan de prévention des risques naturels (Aubervilliers, Pantin, Bobigny, Noisy-le-Sec). Les demandes d'autorisation de construire seront donc soumises à l'avis de l'Inspection générale des carrières, et des prescriptions spéciales pourront être formulées.</p> <p>Ces périmètres ont toutefois été établis pour prévenir des risques de mouvements de terrain en surface, et en fonction des connaissances disponibles à l'époque. Or le tunnel est implanté dans les couches géologiques où la dissolution est active (notamment Sables de Beauchamp, Marnes et Caillasses et Calcaire de Saint-Ouen). Aussi, l'Inspection générale des carrières recommande de non seulement minimiser l'impact des travaux et des ouvrages sur ces phénomènes (comme indiqué dans l'étude d'impact), mais également de mener des études spécifiques permettant de protéger l'ouvrage contre les mouvements de terrain en résultant, tant en phase réalisation qu'en phase exploitation. Ce dernier point est peu développé dans l'étude d'impact. Les représentants de la Société du Grand Paris rencontrés par l'Inspection générale des carrières le 6 janvier 2016 ont toutefois indiqué avoir déjà engagé les études en ce sens.</p>	IGC	<p>Plusieurs gares et ouvrages annexes sont situés dans des zones recensées comme à risques liés à la dissolution du gypse antéludien. Aussi, les études et reconnaissances géotechniques ont pour visée de préciser l'aléa et d'identifier les risques associés sur l'ensemble de la zone d'influence géotechnique. De par ces investigations sur l'ensemble de la zone d'influence géotechnique, les études tendent à apprécier les risques directement sur les ouvrages, mais aussi les risques résultant de l'environnement proche et éventuellement rejetés sur les avoisinants.</p> <p>La Société du Grand Paris tient, sous convention, à la disposition des acteurs de la prévention des risques les données collectées durant toutes les phases d'investigation.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
		<p>Les reconnaissances géotechniques et hydrologiques qui vont être réalisées dans la suite du projet vont constituer une somme importante de connaissances sur les phénomènes de dissolution du gypse dans les territoires traversés. Il est souhaitable de définir les modalités permettant aux acteurs de la prévention des risques en découlant (DRIEE Ile de France, communes, Inspection générale des carrières...) de récupérer et d'exploiter ces données.</p>		
37	Rejets d'eaux d'exhaure	<p>La plus grande vigilance devra être apportée aux dispositions du projet, quant à la maîtrise qualitative et quantitative des rejets au regard des règlements des réseaux empruntés et de la sensibilité des milieux naturels récepteurs.</p> <p>Le détail des dispositifs de stockage et de traitement des eaux, des suivis quantitatifs et qualitatifs des rejets, ainsi que des mesures de sauvegarde associées sera étudié aux stades ultérieurs de l'instruction réglementaire.</p>	ONEMA	<p>Les éléments mentionnés attendus par l'ONEMA seront apportés dans le dossier réalisé au titre de la « loi sur l'eau », qui s'appuiera sur les futures études de maîtrise d'œuvre du projet.</p> <p>Des mesures de la qualité des eaux souterraines seront effectuées au sein des nappes concernées par le projet et des modélisations hydrogéologiques permettront d'évaluer les volumes d'eau d'exhaure lors des phases chantier et exploitation. L'identification des exutoires permettra de retenir les dispositifs de traitement adaptés avant le rejet de ces eaux.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
38	Rejets d'eaux d'exhaure	<p>Concernant les ouvrages d'épuisement destinés à recueillir les eaux d'infiltration et de ruissellement du tunnel pour les recueillir à un point bas du tunnel et les rejeter par pompage dans le réseau d'assainissement local, il devra être démontré pour que ces débits de pompage puissent être acceptés par les services départementaux qu'ils ne généreront pas de dysfonctionnement et en particulier de non-conformités vis-à-vis de l'arrêté du 21 juillet 2015 relatif aux systèmes d'assainissement collectif et à l'auto surveillance.</p> <p>Les services départementaux tiennent à souligner que ces rejets cumulés, générés sur une longue durée pourront avoir des impacts en termes de dégradation du fonctionnement du réseau d'assainissement, ce qui se traduira par des impacts sur le milieu naturel. Les périodes de pluie ou de crues, même de faible intensité, seront particulièrement critiques. L'apport d'importants débits d'eaux claires est susceptible d'entraîner des rejets permanents au milieu naturel d'eaux usées faiblement diluées (via des prises de temps sec ou des déversoirs d'orage). De fait les services départementaux souhaitent que soit étudiée plus en détail la faisabilité de réinjecter ces eaux d'exhaure en nappe ou de les envoyer au milieu naturel, et que soient justifiés de la manière la plus complète possible les facteurs pouvant conclure à une impossibilité de ces alternatives.</p>	Département du Val-de-Marne	<p>Les études de maîtrise d'œuvre permettront de préciser les quantités d'eau d'exhaure qu'il est prévu de rejeter.</p> <p>A ce stade le dossier préconise le rejet au réseau mais la doctrine régionale quant à la gestion des eaux sera prise en compte. Elle vise notamment à privilégier dans cet ordre : l'infiltration, puis si nécessaire des rejets dans le milieu naturel et, en dernier recours, dans le réseau.</p> <p>En cas de rejet dans les cours d'eau superficiels, une attention particulière sera apportée sur la prise en compte de l'état qualitatif des eaux et du volume prévu.</p> <p>En cas de rejet au réseau, des conventions de rejet seront établies avec les gestionnaires de réseau et le respect des différentes prescriptions en termes de qualité et de quantité des eaux sera assuré.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
39	Risques d'inondations par ruissellement urbain	L'étude d'impact traite de la question des inondations en considérant les crues de cours d'eau et les remontées de nappe ; les risques d'inondations par ruissellement urbain ne sont pas abordés en tant que tels. Leur anticipation au niveau des émergences des ouvrages est abordée, mais ce risque par ruissellement doit être considéré à l'échelle des territoires dans lesquels s'insèrent ces ouvrages, qui peuvent subir le ruissellement des zones périphériques.	Département du Val-de-Marne	<p>Les effets des ruissellements sur les surfaces nouvellement imperméabilisées par le projet sont décrits dans la pièce G.2 (pages 208 à 215). Les gares et plus encore, les ouvrages annexes induisent une faible augmentation de la surface imperméabilisée compte-tenu de leur construction en milieu urbain dense et de leur faible emprise au sol. Le site de maintenance est par ailleurs prévu en majorité sur une zone déjà imperméabilisée.</p> <p>Les débits ruisselés seront quantifiés aux stades ultérieurs de l'avancement du projet, avec la précision des emprises des gares en surface. Ils seront comparés aux débits réglementaires, notamment ceux fixés par le SDAGE et les départements.</p>
40	Qualité de l'eau	L'enveloppe du tracé intercepte une partie du périmètre de protection rapprochée de la prise d'eau de Joinville-le-Pont, qui alimente en eau potable la commune de Paris et non celle de Saint-Maur-des-Fossés comme il est indiqué dans le dossier de DUP.	ARS	<p>Le paragraphe 2.2.5.2 de la pièce G1 (p95) sera corrigé en conséquence : « La zone d'étude restreinte concerne le périmètre de protection de captage d'eau potable d'une prise d'eau superficielle dans la Marne, située à Joinville-le-Pont et alimentant les communes de Joinville et Saint-Maur-des-Fossés de Paris. »</p> <p>La même correction sera apportée au paragraphe 4.2.6.1 de la pièce G3 p52 : « La zone d'étude restreinte intersecte le périmètre de protection de captage d'eau potable d'une prise d'eau superficielle dans la Marne, située à Joinville-le-Pont et alimentant les communes de Joinville et Saint-Maur-des-Fossés de Paris. »</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
41	Qualité de l'eau	<p>L'ARS signale l'existence de deux usines de production présentes dans l'aire d'étude : l'usine de Joinville-le-Pont et l'usine de Saint-Maur-des-Fossés. Le dossier ne devrait donc pas indiquer que les quatre cours d'eau et canaux intersectés par la zone d'étude restreinte sont navigables sur les tronçons concernés.</p> <p>Les usines de Saint-Maur-des-Fossés et de Joinville-le-Pont devront être informées du calendrier des travaux. Tout incident susceptible d'entraîner une dégradation de la ressource devra faire l'objet d'un signalement immédiat à la Personne Responsable de la Production / Distribution de l'Eau (PRPDE) et à l'ARS.</p> <p>L'ARS conseille fortement de procéder à l'élaboration d'une fiche de procédure relative à la gestion d'incidents, notamment en cas de fuite sur la bâche imperméable.</p>	ARS	<p>La caractérisation des voies navigables est présentée dans la pièce G.1, page 102 sur la base d'une cartographie établie par les Voies Navigables de France. Les tronçons au droit des intersections avec la zone d'étude sont navigables.</p> <p>Les principales mesures destinées à préserver et à surveiller la qualité des eaux superficielles en phase chantier sont présentées dans la pièce G.2 de l'étude d'impact :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'ouvrages temporaires de collecte des eaux pluviales sur les bases chantier (bassin de stockage permettant la décantation et le traitement des eaux) ; - Dans le cas d'un rejet au réseau d'assainissement, traitement complémentaire des eaux en gare d'épuration avant rejet contrôlé au milieu récepteur pour être en conformité avec le règlement d'assainissement ; - Entretien des engins sur des aires aménagées et système de stockage des produits polluants ; - Suivi de la qualité des eaux sur site avant rejet au réseau ; - Suivi de la qualité des eaux des cours d'eau proches pendant la durée des travaux ; - Mise en place d'un plan de secours en cas de pollution accidentelle ou d'incident. <p>Ces mesures seront affinées et reprécisées dans le cadre des futures études de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris et seront transcrites dans le dossier qui sera réalisé au titre de la « loi sur l'eau ».</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
				<p>L'élaboration de fiche de procédure relative à la gestion d'incidents est prévue dans le cadre du Plan d'Organisation et d'Intervention (POI), document établi par l'entreprise de travaux. Ce dernier précise les modalités d'intervention d'urgence à appliquer en cas de pollution accidentelle ou de tout autre impact environnemental accidentel.</p> <p>La Société du Grand Paris prend par ailleurs bonne note du souhait de l'ARS d'être tenue informée des incidents susceptibles d'avoir un impact potentiel sur la ressource en eau et d'en informer également les usines de Saint-Maur-des-Fossés et de Joinville-le-Pont.</p>
42	Qualité de l'eau	Le maître d'ouvrage devra assurer une vigilance particulière sur les risques de pollution durant la phase des travaux. Il sera impératif de communiquer à l'ARS et aux producteurs d'eau tout incident (ruissellement important d'eau polluée par le chantier, rupture de canalisation d'eaux usées, ...) susceptible d'avoir un impact potentiel sur la qualité de l'eau de la Marne et de la Seine.	ARS	Cf. Point précédent

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
43	Hydrographie / Risque inondation	<p>La zone de chantier située sur une zone inondable de la Marne, qui s'inscrit dans la zone réglementaire du PPRI du département du Val-de-Marne, ne devra pas impacter l'écoulement des eaux, ni l'expansion et la capacité de stockage des crues. Un plan d'intervention devra être défini par les entreprises afin de gérer les risques et le site lors de la crue. L'ARS rappelle qu'une attention particulière devra être portée au stockage de matières dangereuses qui devront être disposées hors d'eau pour les périodes de crue.</p>	ARS	<p>Comme indiqué dans la pièce G.2, pages 118-119, l'impact des installations de chantier sur les zones inondables est évité en implantant autant que possible, les installations en dehors des zones d'expansion des crues. Ainsi, seul le site de chantier de l'OA 741 est situé sur une zone inondable de la Marne (zone violette constituant un aléa fort à très fort d'inondation).</p> <p>Les prescriptions du PPRI seront respectées de façon à éviter tout impact hydraulique de cette zone de travaux.</p> <p>Un plan d'évacuation en phase chantier sera mis en place en cas d'alerte donnée par le site internet Vigicrue. Les engins de chantier et les produits dangereux seront ainsi évacuables facilement. Enfin, en cas d'annonce de crues, les matériaux stockés seront évacués afin de limiter les volumes soustraits au champ d'expansion des crues.</p> <p>Concernant la phase exploitation, l'étude hydraulique spécifique à réaliser en phase avant-projet (dans le cadre du DLE) précisera les mesures à mettre en œuvre pour limiter et compenser le cas échéant, l'impact de l'implantation de l'OA 741.</p> <p>La conception du projet veillera à ce que les accès et ouvertures soient placés au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues, pour éliminer tout risque de submersion. (Il faudra placer le puits à 2,70 m par rapport au terrain naturel pour être situé au-dessus de la cote des PHEC. Un système d'accès à l'aide d'une échelle est préconisé afin de minimiser les impacts en zone inondable (page 212). Le puits est situé en zone urbanisée dense. Il n'est donc pas de nature à impacter la transparence hydraulique et le maintien du champ d'expansion des crues pour une crue centennale. Cet ouvrage n'augmente pas la surface imperméabilisée car il est situé sur une surface déjà imperméabilisée de type voirie et parking.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
44	Sites et sols pollués	La consultation de la base de données de l'ANDRA n'est pas précisée. Or, au moins deux sites présentent des pollutions radioactives proches de la zone d'étude, un sur le Perreux-sur-Marne et un autre à Saint-Maur-des-Fossés. Il conviendrait de s'assurer que la zone d'étude ne comporte pas de pollutions radioactives pouvant induire de fortes contraintes en termes d'interventions sur site, dépollution ou élimination des déchets.	ARS	La Société du Grand Paris prend bonne note des informations communiquées par l'ARS. La pollution radioactive est effectivement un sujet qui n'a pas été traité à ce stade. Dans les étapes ultérieures des études, il conviendra de vérifier si la zone d'étude comporte des pollutions radioactives. Le cas échéant, des contacts seront pris avec l'Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire (IRSN) et le processus qu'il recommande sera appliqué : diagnostic de radio-contamination (enquête documentaire et diagnostic de terrain), évaluation des expositions (et comparaison aux valeurs réglementaires de référence en vigueur) ; propositions de gestion (avec intervention de l'ASN ou de l'ANDRA).
45	Sites et sols pollués	Le maître d'ouvrage devra s'assurer en toute circonstance sur la totalité du tracé de la compatibilité de l'état des milieux avec les usages projetés conformément à la circulaire du 8 février 2007 relative aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués.	ARS	La Société du Grand Paris prévoit, dans les étapes ultérieures, la réalisation de diagnostics historiques et documentaires ainsi que des sondages sur l'ensemble des sites considérés comme sensibles pour la pollution (gares, ouvrages annexes, puits de départ de tunnelier, site de maintenance...). Des plans de gestion et des évaluations quantitatives des risques sanitaires (EQRS) seront élaborés lorsque les diagnostics de pollution en auront montré la nécessité

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
46	Gestion des déblais et des pollutions / Valorisation des déblais	<p>La gestion des terres et matériaux excavés doit être rigoureuse et conforme aux dispositions réglementaires en vigueur. Dans le cas d'une réutilisation de terres excavées sur le site ou hors site, des tests de lixiviation devront être effectués afin d'écartier tout risque de pollution des milieux récepteurs.</p> <p>En cas de découverte de poches de terres impropres à leur utilisation, elles seront envoyées en centre de stockage de déchets ou feront l'objet d'un traitement spécifique selon leur degré de contamination.</p>	ARS	<p>En fonction du type et du degré de pollution, des volumes et du calendrier des travaux, la pièce G4.2 de l'étude d'impact (le schéma directeur d'évacuation des déblais) rappelle en page 23 que les terres polluées pourront être traitées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - In situ : avec une dépollution des sols en place sans excavation préalable ; - Sur site : après excavation des terres et traitements sur la base chantier ; - Hors site : dans des centres de traitement ou stockés en installation de stockage de déchets dangereux (ISDD). <p>Il est précisé, dans la même pièce du dossier, que les méthodes de traitement utilisées selon la technique de dépollution qui pourra être employée peuvent être :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Biologique (Biocentre et Biotertre), - Chimique, - Physique (par piégeage ou évacuation de la pollution), - Thermique. <p>Sur les 8 sites de traitement hors site des terres recensés, trois sont situés en région Parisienne. Les autres installations sont localisées en dehors de l'Île-de-France dans les départements de L'Eure (27), de la Seine Maritime (76), du Pas de Calais (62) mais aussi en Belgique et aux Pays-Bas ou encore en Allemagne. Le choix d'inclure des installations du Nord de la France et de l'étranger s'explique à la fois par la possibilité d'y accéder par la voie fluviale mais également par le potentiel de traitement physico-chimique des terres du projet qui s'élève à près de 1,4 millions de tonnes. Enfin, les filières étrangères disposent d'un cadre réglementaire permettant une valorisation dans ces pays optimisée des déblais, même non inertes.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
			ARS	<p>D'autre part, il est précisé en page 20 de la pièce G.4.2 que l'utilisation des déblais inertes dans les projets d'aménagement doit répondre à trois critères, tels que définis par le « Guide de réutilisation hors site des terres excavées en technique routière et dans les projets d'aménagement » du Bureau des Recherches Géologiques et Minières (BRGM):</p> <ul style="list-style-type: none"> - les terres doivent être réutilisées dans des projets pour lesquels un permis de construire, ou d'aménager ou une étude d'impact est délivrée ; - Les teneurs mesurées en polluants dans les terres doivent être strictement inférieures aux teneurs mesurées dans le terrain receveur ; - Les terres doivent être compatibles avec l'usage du site et l'impact sur la ressource en eau doit être acceptable. <p>Pour identifier les risques et le degré de cette pollution, des diagnostics historiques et documentaires seront engagés au droit du projet en complément des campagnes géotechniques (Cf. pièce G.4.2 p 60). Ils permettront de disposer de l'état présumé de la pollution des sols spécifique au futur lieu d'implantation des ouvrages de la ligne, notamment des gares. Si nécessaire, des sondages de sol seront réalisés pour caractériser les terres et les volumes pollués, dangereux ou non dangereux. Le cas échéant, un plan de gestion déterminera les techniques de traitement de la pollution qui seront mises en œuvre pour rendre ces terres compatibles avec leur usage futur.</p> <p>Le maître d'ouvrage précise également, dans la pièce G.4.2 que la qualité des matériaux excavés sera caractérisée plus précisément par les campagnes de caractérisation qui seront lancées dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre à venir.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
47	Evacuation des déblais	Les adaptations et mises à jour du Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais devront se faire en pleine concertation avec les collectivités et en privilégiant toujours le transport alternatif à la route.	Département du Val de Marne	<p>Du stade des études préliminaires au choix des entreprises de travaux, les objectifs de la Société du Grand Paris concernant la gestion des déblais s'affinent et se concrétisent.</p> <p>Les axes de travail portent sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La traçabilité ; - La valorisation ; - Le recours au transport alternatif à la route. <p>Chacun de ces axes comportent des réflexions à l'échelle du Grand Paris Express (mise en place d'un outil de traçabilité commun à toutes les lignes, ...) et à l'échelle de chaque chantier (concertation avec les collectivités sur les itinéraires routiers à privilégier).</p> <p>La concertation entre la Société du Grand Paris et les collectivités, mise en place dès l'amont du projet, à travers de nombreux COTECH et COPIL, se poursuit. L'évacuation des déblais est un sujet régulièrement discuté lors de ces réunions.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
48	Evacuation des déblais	<p>En matière d'évacuation des déblais et d'approvisionnement des chantiers, le CG93 souhaiterait qu'une ambition plus importante soit mise en œuvre afin de privilégier les modes de transport fluvial et ferré, en élargissant par exemple le recours au transport fluvial pour des sites situés à moins de 5km de la voie d'eau. Il sera en outre indispensable que le plan de circulation générale, durant la phase chantier, soit cohérent avec les besoins de desserte routière du territoire.</p>	Département de Seine Saint-Denis	<p>Concernant l'évacuation des déblais, la Société du Grand Paris cherche à privilégier les modes de transports alternatifs (fluvial et ferré), comme cela est rappelé dans la pièce G.4.2 (Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais), page 13.</p> <p>Les plus importants sites d'extraction de déblais étant les puits d'entrée de tunneliers, leur positionnement a été recherché à proximité de voies navigables ou ferroviaires. Ainsi, l'ouvrage annexe 641 (puits d'entrée de trois tunneliers) est localisé à proximité immédiate du canal Saint-Denis et la gare Pont de Bondy (puits d'entrée d'un tunnelier) est située au niveau du canal de l'Ourcq. Les deux points d'intersection entre le tracé de la Ligne 15 Est et les canaux Saint-Denis et de l'Ourcq sont donc mis à profit pour placer des puits d'entrée de tunnelier, permettant d'envisager une évacuation par voie fluviale des déblais recueillis au niveau de ces deux puits.</p> <p>Deux puits d'entée de tunnelier (gares Fort d'Aubervilliers et Val de Fontenay) restent positionnés à l'écart des voies fluviales ou ferroviaires et nécessiteront une évacuation par le mode routier. Le recours au transport alternatif pour ces deux sites ne serait pas pertinent puisqu'il nécessiterait des préacheminements par voie routière sur plusieurs dizaines de kilomètres, alors que des voies routières principales telles que l'A86, l'A3 ou les RN1, RN2 et RN3 peuvent être rapidement rejointes pour desservir tous les types d'exutoires.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
				<p>Ainsi, l'option routière a été retenue par défaut (difficultés pour recourir à la voie d'eau) ou lorsque des volumes moins conséquents que ceux issus des tunneliers sont envisagés. C'est pourquoi, les déblais liés à la réalisation des gares et des ouvrages annexes ou d'entonnement seront évacués par la route, à l'exception des gares Stade de France et Pont de Bondy, du fait de leur proximité avec les voies fluviales et les bases logistiques prévues pour les tunnels. De même, l'évacuation des déblais du site de maintenance se fera par la route.</p> <p>Par ailleurs, la Société du Grand Paris étudie la possibilité de mettre en place un puits d'entrée de tunnelier à proximité d'un faisceau ferroviaire situé non loin de la ZAC Montgolfier entre Villemomble et Rosny-sous-Bois, qui pourrait permettre d'envisager une évacuation des déblais issus de ce puits par voie ferroviaire.</p> <p>De manière générale, les circuits d'évacuation par voie routière vont être étudiés de manière détaillée dans le cadre des Etudes Préliminaires Complémentaires en cours et des études de maîtrise d'œuvre à venir afin de définir les mesures à mettre en place pour minimiser les perturbations occasionnées au trafic routier : planification du chantier, itinéraires pour l'approvisionnement et l'évacuation des déblais, dispositifs d'information, plan de circulation adapté le cas échéant. En tant que gestionnaire de voirie, le département sera associé aux réflexions sur les modalités et les itinéraires d'évacuation des déblais, ainsi que les communes pour le choix des itinéraires de moindre impact.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
49	Interfaces avec les territoires et la vie locale	<p>Concernant les travaux, la CCI Paris Ile-de-France salue la volonté de la SGP de limiter leurs impacts sur le réseau routier, par exemple en procédant à un phasage des travaux sur voirie en deux temps pour permettre une continuité des circulations, à Mairie d'Aubervilliers et à Nogent-le-Perreux.</p> <p>Par ailleurs, la présence de plusieurs éléments du réseau routier magistral (A3, A4, A86, ...) à proximité du tracé, nécessitera une bonne coordination entre les travaux de la ligne 15 Est et de leurs futurs projets d'aménagements.</p>	CCI Paris Ile-de-France	<p>L'insertion des ouvrages de la ligne 15 Est présentée 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 continuera au cours des études de maîtrise d'œuvre à venir puis des phases travaux qui suivront.</p> <p>Le dossier d'enquête expose à cet égard les dispositions prévues pour maîtriser les conséquences des chantiers et en minimiser les nuisances. La pièce G.2 de l'étude d'impact identifie plus spécifiquement les impacts de la phase chantier sur les déplacements et le réseau routier (pp. 143-158), ainsi que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation prévues par le maître d'ouvrage.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
50	Pollution du milieu naturel	Les intervenants devront être vigilants concernant les éventuels ruissellements de fluides qui pourraient venir polluer le milieu naturel (huile provenant des engins roulants, hydrocarbures, ...).	ARS	<p>Comme l'indique la pièce G2 de l'étude d'impact, les mesures mises en place pour réduire et si possible supprimer les risques d'impacts qualitatifs liés aux activités de chantier sur les eaux souterraines correspondent à un ensemble de précautions et mesures d'organisation et de tenue du chantier. Elles sont récapitulées dans les documents de référence d'encadrement du chantier et concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des mesures de précaution pour le stockage des produits polluants : stockage en local fermé, à l'abri des intempéries, sur des bacs de rétention étanches permettant de collecter les éventuelles fuites ; - l'utilisation d'engins aux normes, régulièrement entretenus ; - la mise en place d'aires imperméabilisées et balisées pour le ravitaillement, l'entretien des engins et notamment des bétonnières ; - la mise à disposition de kits anti-pollution et l'instauration de procédures d'alerte et d'intervention en cas de pollution... ; <p>Les eaux pluviales des emprises chantier peuvent être collectées et décantées dans des bassins de régulation avant d'être rejetées vers le milieu récepteur. Ce système d'assainissement pluvial provisoire permet d'éviter le ruissellement des eaux des plateformes vers les cours d'eau ou canaux proches et ainsi de prévenir l'entraînement des particules fines et des pollutions chroniques ou accidentelles dans le milieu récepteur. Les bassins ou systèmes de régulation peuvent en effet être fermés pour confiner une pollution en cas de déversement accidentel.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
51	Milieux aquatiques superficiels	<p>Le projet décrit une situation sans impact significatif sur le régime des écoulements du réseau hydrographique. Pour autant, les phases chantier concentreront des impacts potentiels non négligeables dès lors que des volumes de grande ampleur de produits de terrassement saturés en eau seront extraits puis acheminés vers des sites de stockage, de tri ou encore de traitement. En outre, des débits potentiellement importants d'eau d'exhaure, de ruissellement de chantiers et de ressuyage de boues seront générés.</p> <p>Une attention particulière devra être apportée à la localisation précise des multiples points de rejets directs ou indirects, à la quantification et au suivi des flux mis en œuvre, en particulier au regard de la présence éventuelle de milieux aquatiques récepteurs susceptibles d'être impactés (dispositifs de surveillance à prévoir).</p> <p>Les modalités d'autocontrôle concernant l'évacuation des déblais issus du terrassement et des rejets des eaux d'exhaure seront étudiées. Le pétitionnaire devra être en capacité de fournir toutes les informations nécessaires au service police de l'eau : localisation des rejets, stockage et traitement de ceux-ci.</p>	ONEMA	<p>Le maître d'ouvrage prend bien en compte les éléments de rappel quant à la gestion des eaux en phase chantier et en phase d'exploitation.</p> <p>Comme le souligne l'avis de l'ONEMA, les points soulevés seront traités de manière détaillée dans le cadre des futurs dossiers d'autorisation réglementaires, en particulier dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau nécessaire au démarrage des travaux qui précisera les effets et mesures tant en phase travaux qu'en phase exploitation (stockage et traitement des matériaux de terrassement, gestion des eaux de chantier, dispositifs de surveillance, mesures de suivi ...). Cette gestion nécessite en effet un niveau d'études techniques plus avancé, disponible à la fin des études d'Avant-Projet.</p> <p>Néanmoins, au stade de la DUP, des mesures d'accompagnement en phase chantier et en phase exploitation ainsi que des mesures de suivi des milieux sont d'ores et déjà prévues et identifiées dans l'étude d'impact (pièce G2 page 140 et suivantes) pour prévenir ou limiter les impacts des travaux et lors de l'exploitation sur les eaux de surface :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consultation des gestionnaires des réseaux humides (assainissement usé et pluvial). Durant la phase chantier, les eaux pluviales et usées devront être gérées selon les exigences des gestionnaires. La mise en œuvre de tout rejet dans un réseau existant nécessite pour le maître d'ouvrage l'accord préalable du gestionnaire du dit réseau. - Mise en place d'ouvrages de collecte des eaux pluviales au niveau des bases chantier et des ouvrages du projet - Stockage des produits polluants dans des dispositifs adaptés - Plan de gestion en cas d'accident - suivi et maintien des ouvrages de gestion mis en place dès la phase chantier pendant l'exploitation - surveillance de la fonctionnalité des éventuelles mesures compensatoires...

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
52	Milieux naturels	<p>D'après les relevés de végétation réalisés sur le terrain, aucune zone humide n'est avérée au sein de l'emprise du projet.</p> <p>Néanmoins, la seule prise en compte de la végétation n'est pas suffisante afin de statuer sur la présence ou non de zones humides au titre de l'arrêté du 24 juin 2008.</p> <p>Il est mentionné dans le document G2-p132, la programmation de sondages pédologiques sur une sélection de sites à un stade ultérieur du projet. Pour une parfaite appréciation des enjeux, ces sondages sont nécessaires sur l'ensemble des gares et devront autant que de besoin être complétés par des relevés floristiques.</p>	ONEMA	<p>Comme indiqué dans l'étude d'impact (pièce G.1, page 178), la zone d'étude restreinte traverse quatre secteurs concernés par la classe 3 de l'enveloppe d'alerte de la DRIEE qui laisse présager la présence de zones humides potentielles. Toutefois, les expertises des habitats et de la végétation menées sur le terrain n'ont pas révélé la présence de zone humide effective. De plus, tel que mentionné dans la pièce G.2, page 132, les sites concernés correspondent à des zones déjà imperméabilisées.</p> <p>Toutefois, en application de la réglementation (notamment de l'arrêté du 24/06/2008), des sondages pédologiques seront réalisées sur les zones de projet concernées par l'enveloppe d'alerte de classe 3 de la DRIEE. Ces sondages seront réalisés sur les zones le permettant, dans le cadre des futurs dossiers d'autorisation réglementaire, en particulier dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau nécessaire au démarrage des travaux.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
53	Corridors écologiques	<p>L'analyse des impacts cumulés des projets déposés par le pétitionnaire Société du Grand Paris est bien traitée et complète.</p> <p>Compte tenu du caractère relictuel des espaces naturels patrimoniaux dans cette zone fortement urbanisée, il est recommandé de maintenir autant que possible les corridors écologiques permettant de relier les différents espaces naturels d'intérêt à l'échelle de l'aire géographique du Grand Paris.</p>	ONEMA	<p>Concernant le programme du Grand Paris Express, une analyse de ses effets sur les corridors écologiques a été réalisée et est présentée dans le dossier (pièce G.2, pages 419-420). Il est important de rappeler qu'une analyse fine est réalisée à l'échelle de chaque ligne pour préciser les impacts et leur localisation. Cette analyse se base notamment sur le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile-de-France et les trames vertes et bleues départementales et locales identifiées sur les territoires. Des mesures sont prévues pour réduire les interactions avec les continuités écologiques.</p> <p>Concernant la Ligne 15 Est, le caractère souterrain du projet et son creusement en majorité réalisé au tunnelier permettent de réduire considérablement les risques de coupures de continuités écologiques. De plus, les emplacements des zones de chantier sont prévus dans des zones majoritairement urbanisées, hors des continuités écologiques identifiées.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
54	Protection du paysage urbain et des monuments historiques	<p>L'implantation de la gare Mairie Aubervilliers aujourd'hui projetée sise Avenue du Président Roosevelt concerne la place urbaine située en face de l'Eglise Notre Dame des Vertues. L'Eglise est un édifice cultuel des 16^{ème} et 17^{ème} siècles, classé Monument Historique par arrêté du 17 juillet 1908. Le périmètre de sa protection en vigueur correspond à un rayon de 500m. Le dossier de demande d'autorisation de travaux de l'ouvrage sera instruit par l'Architecte des Bâtiments de France au titre des abords des monuments historiques qui formulera un avis conforme.</p> <p>Le premier ouvrage technique annexe aujourd'hui projeté en aval de cette station sera intéressé par les périmètres de protection de l'Eglise Notre Dame des Vertues et de la Cheminée d'usine de la manufacture d'allumettes, monument historique inscrit par arrêté du 7 avril 2005, actuellement siège de la Documentation Française située au n°124 Rue Henri-Barbusse. Le dossier de demande d'autorisation de travaux de l'ouvrage technique annexe sera instruit par l'Architecte des Bâtiments de France au titre des abords des monuments historiques qui formulera un avis simple.</p> <p>Au cours de l'année 2016, l'Architecte des Bâtiments de France proposera à la commune de modifier les périmètres de protection en vigueur des monuments historiques (procédure de création des périmètres de protection modifiés).</p>	STAP 93	<p>La Société du Grand Paris prend bonne note des informations communiquées par le STAP 93 concernant les instructions de l'Architecte des Bâtiments de France et les propositions de modification des périmètres de protection des monuments historiques (Eglise Notre Dame des Vertus et Cheminée d'usine de la manufacture d'allumettes) situés sur la commune d'Aubervilliers.</p> <p>Ces monuments et leurs périmètres de protection actuels ont bien été identifiés dans l'étude d'impact (pièce G.1, page 328) et cartographiés (pièce G.1, page 332). A ce stade, seul le site de construction de la gare Mairie d'Aubervilliers est concerné par le périmètre de protection de l'Eglise Notre-Dame des Vertus.</p> <p>La Société du Grand Paris associera l'Architecte des Bâtiments de France durant les phases d'études à venir concernant la gare Mairie d'Aubervilliers.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
55	Protection du paysage urbain et des monuments historiques	<p>L'implantation de la gare Drancy-Bobigny concerne un espace urbain de qualité qui comprend, premièrement, l'Hôpital Avicenne franco-musulman situé au n°125 Rue de Stalingrad, édifié par les architectes Maurice Mantout et Léon Azéma, et deuxièmement, l'ancienne gare SNCF de Bobigny de la Grande Ceinture située Avenue Henri Barbusse, construite en 1929 par l'entrepreneur Morosini, dans le cadre de l'aménagement de la ligne supplémentaire Bobigny-Sucy-Bonneuil.</p> <p>Les éléments protégés de l'Hôpital Avicenne sont le porche, le vestibule, la chapelle funéraire, monuments historiques inscrits par arrêté du 25 janvier 2006.</p> <p>L'ancienne gare est un monument historique inscrit par arrêté du 28 octobre 2009, modifiant l'arrêté du 24 janvier 2005.</p> <p>Le périmètre de protection en vigueur de ces monuments historiques correspond à des rayons de 500m. Le dossier de demande d'autorisation de travaux de l'ouvrage sera instruit par l'Architecte des Bâtiments de France au titre des abords des monuments historiques qui formulera un avis conforme.</p> <p>Au cours de l'année 2016, l'Architecte des Bâtiments de France proposera à la commune de modifier les périmètres de protection en vigueur des monuments historiques (procédure de création des périmètres de protection modifiés).</p>	STAP 93	<p>La Société du Grand Paris prend bonne note des informations communiquées par le STAP 93 concernant les instructions de l'Architecte des Bâtiments de France et les propositions de modification des périmètres de protection des monuments historiques (Hôpital Avicenne et ancienne gare SNCF de Bobigny) situés sur la commune de Bobigny.</p> <p>Ces monuments et leurs périmètres de protection actuels ont bien été identifiés dans l'étude d'impact (pièce G.1, page 329) et cartographiés (pièce G.1, page 332).</p> <p>A ce stade, seul le site de construction de la gare Drancy-Bobigny est concerné par le périmètre de protection de l'Hôpital Avicenne. En effet, si la chapelle et la partie centrale de l'hôpital sont protégées des co-visibilités avec le site de travaux par le mur d'enceinte de l'hôpital, le proche, également inscrit, présente en revanche des co-visibilités depuis le site.</p> <p>La Société du Grand Paris associera l'Architecte des Bâtiments de France durant les phases d'études à venir concernant la gare Drancy-Bobigny.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
56	Protection du paysage urbain et des monuments historiques	Par ailleurs, le STAP 93 souhaite attirer l'attention des services de la SGP concernant l'intérêt, au titre du patrimoine architectural et urbanistique, de la Cité des étoiles située aux abords immédiats de la gare de Bobigny. La cité des étoiles, œuvre importante de Candilis, réalisée pour Emmaüs au lendemain de l'appel historique de l'Abbé Pierre, a fait l'objet d'une labellisation Patrimoine XXème siècle. L'Architecte des Bâtiments de France veillera notamment à ce que le projet de la gare de Drancy-Bobigny prenne en compte et mette en valeur ce témoignage fort de l'identité du territoire.	STAP 93	<p>La Société du Grand Paris prend bonne note des informations communiquées par le STAP 93 concernant la Cité des étoiles.</p> <p>Celle-ci a bien été identifiée dans l'étude d'impact (pièce G.1, page 337) et cartographiée (pièce G.1, page 341).</p> <p>La cité des étoiles n'est pas en visibilité directe de la gare. La Société du Grand Paris associera néanmoins l'Architecte des Bâtiments de France durant les phases d'études à venir concernant la gare Drancy-Bobigny.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
57	Protection du paysage urbain et des monuments historiques	<p>La ligne 15 étant souterraine, on ne note aucun enjeu patrimonial particulier à l'exception de la gare de Champigny-Centre.</p> <p>En effet, cette gare est destinée à s'implanter sur une parcelle actuellement occupée par les anciens bains-douches de la commune, édifiés par l'architecte Julien Heulot (en 1926). Ces derniers sont protégés en tant que bâtiments remarquables par le code de l'urbanisme et inscrits au PLU. La démolition a été validée par l'ABF avec en contrepartie la conservation d'éléments spécifiques de cette architecture :</p> <p>La fontaine intérieure, une travée verticale d'angle avec son décor, la composition centrale de la façade en mosaïque et une fenêtre.</p> <p>- La gare de Nogent-le Perreux est située aux abords de 3 monuments historiques localisés sur le territoire de Nogent sur Marne :</p> <p>1- façade du cinéma Artel, ISMH 2- La villa Naschbaur, ISMH 3- ancien pavillon russe de l'exposition universelle de 1878.</p> <p>Pour l'heure, aucun RDV n'a eu lieu entre l'ABF et l'architecte en charge du projet. Aucun permis n'a été déposé, ni pour les démolitions, ni pour la construction de la gare. Or l'ABF devra être consultée en amont de ces projets avant leur dépôt en Mairie du Perreux.</p>	DRAC IDF ABF 94	<p>La Société du Grand Paris prend bonne note des informations communiquées par la DRAC.</p> <p>La gare de Champigny Centre est réalisée pour l'essentiel au titre du projet de tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs (ligne 15 sud). C'est dans le cadre de ce projet que l'ABF s'est prononcé.</p> <p>Dans le cadre de la ligne 15 Est, les travaux sur la gare de Champigny Centre consisteront en des travaux de finalisation du génie civil de la boîte souterraine (voir pièce D4 p.75).</p> <p>Aucun rendez-vous n'a encore eu lieu entre l'architecte en charge du projet de la gare de Nogent-Le-Perreux et l'Architecte des Bâtiments de France. En effet, l'architecte sera désigné dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre à venir. La Société du Grand Paris associera l'Architecte des Bâtiments de France durant les phases d'études à venir concernant la gare Nogent-le-Perreux.</p>

Impacts sur le milieu humain et travaux

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
58	Mesures conservatoires	<p>Le Département attire l'attention de la Société du Grand Paris sur le fait que les nuisances liées à la phase chantier doivent être anticipées et partagées avec toutes les collectivités concernées y compris le Conseil départemental. Toutes les mesures conservatoires devront être mises en place afin de réduire au maximum les nuisances environnementales et les impacts sur le cadre de vie des riverains (poussière, tassement du sol, bruit, ...).</p>	Département du Val-de-Marne	<p>L'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et si besoin de compensation concernant les différentes thématiques environnementales sont présentées dans l'étude d'impact (pièce G.2). Ces mesures seront précisées et affinées dans le cadre de l'élaboration des futurs dossiers d'autorisation réglementaire.</p> <p>De plus, comme indiqué dans la pièce G.2, page 50, la Société du Grand Paris a initié une démarche d'anticipation, d'évitement et de réduction des impacts des chantiers. Ces derniers présentent en effet un enjeu fort de maîtrise des nuisances pour les riverains et de réduction des impacts sur l'environnement. Cette démarche repose à la fois sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des mesures génériques applicables à tous les chantiers de la SGP qui font l'objet d'une « Charte environnement des chantiers » (cf. Pièce G.4.1. Annexes générales); - Des mesures spécifiques à chaque site en fonction de la nature des travaux et de la sensibilité environnementale des milieux naturels et des activités/occupations humaines environnantes. A cette fin, une Grille d'Analyse des Sensibilités Locales (registre des nuisances) est établie dès la phase étude par les maîtres d'œuvre pour identifier les sensibilités particulières et les mesures spécifiques à mettre en œuvre sur chacun des sites. <p>Le dialogue avec les collectivités est par ailleurs constant durant l'élaboration et la mise en œuvre du projet, notamment au travers des réunions techniques, comités techniques et comités de pilotage mis en place par la Société du Grand Paris.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
59	Enjeux sanitaires	Les maîtres d'œuvre doivent prévoir les nuisances et les risques pour la santé qu'encourent les habitants, les commerçants et les ouvriers travaillant sur place durant la phase chantier.	ARS	<p>Les impacts potentiels du chantier sur la santé humaine peuvent être liés (pièce G2, p 165) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - aux nuisances sonores ; - à la pollution de l'air et nuisances olfactives ; - aux vibrations ; - aux émissions lumineuses ; - à la pollution des eaux et des sols ; - aux ondes électromagnétiques. <p>Les effets positifs et négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine en phase travaux et les mesures proposées sont présentés dans le chapitre 3.2.</p> <p>La Société du Grand Paris a initié une démarche d'anticipation, d'évitement et de réduction des impacts des chantiers (pièce G2, p50). Ces derniers présentent en effet un enjeu fort de maîtrise des nuisances pour les riverains et de réduction des impacts sur l'environnement. Cette démarche repose à la fois sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des mesures génériques applicables à tous les chantiers de la SGP qui font l'objet d'une « Charte environnement des chantiers » (cf. Pièce G.4.1. Annexes générales); - Des mesures spécifiques à chaque site en fonction de la nature des travaux et de la sensibilité environnementale des milieux naturels et des activités humaines environnantes. A cette fin, une Grille d'Analyse des Sensibilités Locales (registre des nuisances) est établie dès la phase étude par les maîtres d'œuvre pour identifier les sensibilités particulières et les mesures spécifiques de chacun des sites.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
60	Santé / Plan de retrait amiante	En cas de démolition, et pour tout bâtiment construit avant le 1 ^{er} Juillet 1997, il convient de faire réaliser un repérage des matériaux et produits pouvant contenir de l'amiante, conformément aux articles R.1334-19 et R.1334-22 du Code de la santé publique.	ARS	<p>Concernant l'amiante, comme indiqué dans la pièce G.2, page 168, un diagnostic sera réalisé par un organisme agréé sur les bâtiments et sur les portions de voirie préalablement aux opérations de démolition. L'opportunité de réaliser ces diagnostics sera appréciée au regard de l'ancienneté des bâtiments et de la réalisation de la chaussée. En cas de présence d'amiante, les dispositions retenues seront les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - démolition des ouvrages et bâtis contenant de l'amiante par découpage afin de limiter l'émission de particules, - confinement des produits de démolition, - évacuation vers les filières adaptées. <p>Le suivi de la bonne application et de l'efficacité des mesures prises pendant le chantier feront l'objet d'un contrôle régulier par les chargés environnement des entreprises, du maître d'œuvre et du maître d'ouvrage.</p>
61	Santé / Qualité de l'air extérieur	L'analyse de la qualité de l'air le long du tracé s'appuie sur des données d'AIRPARIF de 2007 et de 2012. Une analyse sur des données plus récentes que celles de 2012 aurait pu être réalisée pour affiner l'évolution des concentrations.	ARS	<p>Dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact prévue pour le dossier d'autorisation unique à venir, l'état initial sera actualisé et prendra en compte des données d'AIRPARIF plus récentes. Cependant, d'après les dernières données d'AIRPARIF, les grandes tendances de concentrations de polluants atmosphériques n'ont pas significativement évoluées par rapport aux résultats présentés dans l'étude d'impact.</p> <p>De plus, le projet n'a pas vocation à engendrer une dégradation de la qualité de l'air. En effet, l'analyse des variations de concentrations de polluants atmosphériques entre la situation de référence et la situation de projet a montré l'effet positif du projet.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
62	Santé / Qualité de l'air en phase travaux	<p>Un recensement des établissements les plus sensibles dans un rayon de 50m à proximité des zones de travaux a été réalisé. Cinq établissements sont concernés sur le département de la Seine-Saint-Denis et deux dans le Val de Marne.</p> <p>Le ou les exploitants devront mettre en place des aménagements nécessaires pour limiter l'impact des travaux lors de cette phase (arrosage des terrains par temps sec, utilisation d'engins intervenant sur le site équipés de pot catalytique ou de filtre à suie) et permettre de réduire les émissions atmosphériques.</p> <p>Les mesures proposées dans le cadre de la phase chantier devraient permettre de réduire au maximum ces effets et notamment les risques d'envol et d'inhalation des poussières.</p>	ARS	<p>Les sites constituant les établissements les plus sensibles (moins de 50 mètres) à proximité des zones de travaux ont été recensés dans la pièce G.2 de l'étude d'impact, page 168. Il s'agit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - du lycée Marcel Cachin, à proximité directe du chantier de l'OA 330 qui est sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, sur la commune de Saint-Ouen ; - de l'institut Médico-éducatif le Tremplin à Bobigny, proche du chantier de l'OA 681 ; - du centre de santé Pierre Rouquès, à proximité directe du chantier de Pont de Bondy ; - du groupe scolaire du Bois Perrier, très proche des sites de chantier de la gare Rosny Bois Perrier et de l'entonnement, qui lui est associé ; - de l'école du Centre à Rosny Bois Perrier, très proche du chantier de l'OA 723 ; - du groupe Scolaire Curie à Champigny-sur-Marne très proche du chantier de l'OA 743 ; - du lycée polyvalent Langevin-Wallon très proche du chantier de l'entonnement du Rond-point J-B Clément de Champigny-sur-Marne. <p>S'agissant de la phase chantier, des mesures spécifiques sont prévues dans l'étude d'impact (pièce G.2, page 168) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - limiter les émissions de poussières, notamment en stockant à l'abri les produits pulvérulents (ciment, sable...), en humidifiant les voies d'accès et les zones de chantier par temps sec, en procédant au bâchage des camions transportant de la terre... ; - nettoyer les roues des camions à la sortie des sites de chantier ; - rationaliser et optimiser le transport de matériaux et de déblais ; - définir les plans locaux de circulation temporaire de manière à minimiser l'impact des camions sur le trafic et les émissions de polluants.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
63	Santé / Qualité de l'air intérieur dans le métro	<p>L'exploitation du métro aura comme impact une hausse des émissions de particules fines. Ces émissions de particules fines PM10 et PM2.5 liées à la circulation des métros (émises par les systèmes de freinage des matériels roulants) pourront avoir un impact sur la qualité de l'air intérieur des gares et du métro, ainsi qu'au niveau des puits de ventilation.</p> <p>Il conviendra de mettre en place un plan de surveillance des particules fines ainsi que des substances volatiles dans les gares et, si nécessaire, de mettre en place des mesures de réduction des concentrations en particules fines (ventilation, choix du matériel roulant, etc.). Certaines actions sont déjà menées par la RATP comme l'amélioration de la ventilation et du nettoyage, ainsi que le développement des systèmes de freinage électrique au détriment du freinage mécanique.</p> <p>L'ARS souhaiterait pouvoir procéder à la validation d'un plan de surveillance de la qualité de l'air intérieur dans les stations qui lui serait présenté par le maître d'ouvrage.</p> <p>L'ARS souligne que la qualité de l'air intérieur pourra également être améliorée en agissant sur l'architecture des gares et les performances du dispositif de ventilation (surface et volume de la station, emplacement des bouches d'aération, nombre de sorties vers l'extérieur...).</p>	ARS	<p>Des mesures sont prévues quant à la qualité de l'air intérieur, elles sont rappelées dans l'étude d'impact (pièce G.2, page 248). Il s'agit notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de réduire les émissions, notamment de particules fines, à la source par des actions portant à la fois sur les matériels de roulage, de freinage et d'aménagement des voies : utilisation de matériels roulants récents et mise en œuvre privilégiée de systèmes de freinage électriques ; - d'optimiser les dispositifs de ventilation et de filtration, de les dimensionner en fonction de la fréquentation et de l'intensité du trafic et de veiller à ce que toutes les gares souterraines soient ainsi équipées : la ventilation des gares et du tunnel par les puits prévus tous les 800 m environ permet également un renouvellement de l'air intérieur permettant d'abaisser les concentrations en polluants à l'intérieur des gares et du tunnel ; - d'encourager l'équipement de rames avec ventilation réfrigérée qui a prouvé son efficacité sur les lignes SNCF franciliennes, et de favoriser le renouvellement des matériels roulants équipés de filtres diminuant les émissions de particules fines dues aux phénomènes d'abrasion ; - d'utiliser l'énergie électrique, sans rejet de gaz et de fumées, pour les trains employés pour la maintenance ; - de poursuivre la surveillance de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines afin d'apprécier les évolutions de la contamination particulaire ainsi que l'impact des actions correctives entreprises. <p>De plus, la mise en place de façades de quais avec des portes palières permettrait de diminuer le taux de particules sur les quais du métro. Une étude réalisée suite à l'installation de portes palières dans le métro de Seoul sur les particules, le CO₂ et le NO₂ a montré une baisse des PM₁₀ sur les quais.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
			ARS	<p>La surveillance de la qualité de l'air intérieur pourra bénéficier d'un retour d'expérience apporté par la Ligne 15 Sud mise en circulation préalablement à la Ligne 15 Est. En effet, il est prévu que 4 gares de la Ligne 15 Sud soient équipées de dispositifs d'analyse de la qualité de l'air.</p> <p>Les équipements seront installés sur un quai ou à proximité afin de permettre de capter l'air au niveau des quais. L'objectif sera de mettre les informations à disposition d'applications externes pour suivre l'évolution de la qualité de l'air dans le métro.</p> <p>Un dispositif similaire pourrait être mis en place sur la Ligne 15 Est. Si cela était le cas, ce dispositif de surveillance serait précisé dans le cadre des études techniques ultérieures. Il convient en effet de disposer des caractéristiques précises des ouvrages pour retenir les emplacements pertinents pour les capteurs.</p>
64	Qualité de l'air en phase exploitation	<p>Quant à la qualité de l'air aux abords immédiats des bouches d'extraction qui équipent les ouvrages annexes : il conviendrait de compléter le dispositif de surveillance prévu à l'intérieur des ouvrages par des mesures extérieures pour s'assurer que les riverains les plus proches ne soient pas exposés à des concentrations dangereuses pour leur santé en particulier vis-à-vis des particules fines.</p> <p>Une vigilance accrue devra être apportée sur la commune de Champigny au regard de la proximité calendaire de réalisation des deux gares et des deux ouvrages d'entonnement (ligne 15 Sud et ligne 15 Est).</p>	Département du Val-de-Marne	<p>Cf. réponse au point précédent.</p> <p>En phase exploitation, le fonctionnement des ouvrages du métro ne présente pas un enjeu négatif pour la pollution atmosphérique. L'analyse de variations de concentrations de polluants atmosphériques entre la situation de référence et la situation de projet a montré l'effet positif du projet.</p> <p>De plus, il convient de rappeler que l'utilisation du freinage électrique facilité par la conduite automatique sur les matériels roulants modernes devrait permettre de minimiser les émissions de particules fines à l'intérieur des enceintes ferroviaires et par conséquent à l'extérieur.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
65	Bruit	L'analyse des cartes de bruit stratégiques a été complétée par la réalisation de mesure <i>in situ</i> , mais uniquement au niveau de certains ouvrages annexes dans des sites pressentis comme étant calmes. Des mesures <i>in situ</i> au niveau de l'ensemble des gares auraient été pertinentes à l'instar de ce qui a pu se faire pour les autres projets du Grand Paris tels que la ligne 15 Sud.	ARS	<p>A ce stade d'étude, des mesures ont été réalisées au droit de l'implantation de certains ouvrages annexes.</p> <p>En première approche, l'évaluation du bruit résiduel est faite à partir des cartes de bruit stratégiques, qui permettent d'évaluer le caractère calme ou bruyant des secteurs concernés par les futurs ouvrages de la Ligne 15 Est. Des mesures <i>in situ</i> ont ensuite été réalisées ponctuellement sur certains sites pressentis comme étant calmes (6 OA) et au niveau du site de la Garenne (site d'implantation du futur site de maintenance).</p> <p>Il est prévu, dans le cadre des études ultérieures, la réalisation de mesures de bruit au niveau de chaque secteur concerné par un ouvrage pour définir le contexte actuel et ainsi adapter les dispositifs à mettre en place sur les équipements.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
66	Bruit (phase travaux)	<p>Le maître d'ouvrage devra veiller au respect des prescriptions, comme indiqué dans le dossier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De l'article R1334-36 du Code de la Santé Publique relatif aux nuisances sonores dues aux activités de chantier lors de la construction des ouvrages, et plus particulièrement dans les secteurs proches des habitations ; - Des arrêtés préfectoraux de la Seine-Saint-Denis et du Val de Marne respectivement en dates du 30 décembre 1999 modifié et du 11 juillet 2003 relatifs à la lutte contre les bruits de voisinage <p>Le pétitionnaire précisera l'ensemble des dispositions complémentaires qu'il mettra en œuvre pour réduire les nuisances sonores lors de la phase travaux.</p> <p>Le pétitionnaire ne doit pas exposer les ouvriers du chantier et les riverains à des niveaux de bruit de plus de 85dB(A) pendant huit heures, qui est le seuil de bruit acceptable avant que l'oreille ne soit atteinte.</p>	ARS	<p>L'étude d'impact, pièce G.2, page 171 identifie la sensibilité des sites par rapport aux nuisances sonores. Comme tout chantier d'envergure, la réalisation des travaux de la Ligne 15 Est est susceptible d'engendrer des nuisances sonores pour les riverains. La majeure partie des travaux de la Ligne 15 Est sera réalisée en souterrain, ce qui minimise l'impact sonore des chantiers ; seule la construction d'ouvrages depuis la surface (gares, ouvrages annexes, puits de tunnelier, tranchée...) est susceptible de présenter un enjeu. Les méthodes constructives retenues (parois moulées notamment), ainsi que le respect de la réglementation et la bonne organisation des chantiers (horaires, emprises) permettront de minimiser les nuisances occasionnées.</p> <p>Le maître d'ouvrage 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 dans l'étude d'impact pour limiter les nuisances sonores en phase travaux (pièce G.2, page 173 notamment) : respect de la réglementation pour les engins, restriction des horaires de chantier, mise en place de plans de circulation préétablis définissant les axes d'approvisionnement et d'évacuation générant le moins de nuisances possibles tout en intégrant les contraintes techniques inhérentes au chantier, mise en œuvre de barrières acoustiques temporaires au droit des sites les plus sensibles définis par les études ultérieures et situés à proximité des installations de chantier.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
				<p>Ces préconisations seront traduites dans un plan de management environnemental et intégrées aux cahiers des charges des entreprises assurant la conduite opérationnelle des chantiers. De plus, en application des dispositions du décret 95-22 du 9 janvier 1995, des dossiers bruit seront élaborés et déposés auprès des maires et des préfets concernés (pièce G2, p250).</p>
67	Bruit (phase exploitation)	<p>Le réseau est complètement souterrain, ce qui limite les nuisances sonores aux secteurs concernés par des ouvrages émergents.</p> <p>Le maître d'ouvrage devra s'assurer que le projet n'a pas d'impact négatif sur l'exposition au bruit d'établissements sensibles (établissements de santé principalement, mais également établissements recevant de jeunes enfants...).</p>	ARS	<p>Concernant l'impact sonore du projet sur les établissements sensibles en phase chantier, celui-ci a fait l'objet d'une première analyse dans le cadre de la pièce G.2 de l'étude d'impact, pages 250 à 253. Les sites nécessitant une attention particulière ont été recensés.</p> <p>Il est prévu, dans le cadre des études ultérieures, la réalisation de mesures de bruit au niveau de chaque secteur concerné par un ouvrage pour définir le contexte actuel et ainsi adapter les dispositifs à mettre en place sur les équipements. Pour l'ensemble des sites sensibles, des évaluations fines seront réalisées lors de la définition précise des ouvrages et de leurs équipements.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
68	Bruit, pollution et vibrations en phase chantier	<p>Une attention particulière devra être portée en phase chantier aux nuisances aux abords des gares et des puits d'accès (bruit, pollution et vibration) ; aux risques et nuisances engendrés par l'approvisionnement du chantier et l'évacuation des déblais sur le réseau routier notamment à proximité de l'A86 ; aux engins utilisés qui doivent être conformes à la réglementation et doivent satisfaire aux contrôles techniques rendus obligatoires ; il conviendrait de compléter la charte « environnement des chantiers » par une mention spéciale à ce sujet au chapitre 3.2.</p> <p>Une vigilance accrue devra être apportée sur la commune de Champigny au regard de la proximité calendaire de réalisation des deux gares et des deux ouvrages d'entonnement (ligne 15 Sud et ligne 15 Est).</p>	Département du Val-de-Marne	<p>La Société du Grand Paris prend bonne note des recommandations du Département du Val-de-Marne. Comme précisé dans les réponses précédentes. Les mesures prévues, notamment pour limiter les bruits, les vibrations et les émissions de polluants en phase chantier sont précisées dans la pièce G.2 de l'étude d'impact. Sont notamment prévues pour éviter les envols de poussières, les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stocker les produits pulvérulents en silos ; - Entreposer le sable fin à l'abri du vent ou l'humidifier ; - Nettoyer la route à la sortie du chantier ; - Nettoyer les roues des camions à la sortie du site ; - Bâcher les camions qui transportent des terres ou des matériaux poussiéreux... <p>Pour éviter la dégradation de la qualité de l'air, les engins et véhicules utilisés respectent les normes en vigueur. De plus, l'évacuation des matériaux extraits des sites de tunneliers sont, pour certains, évacués par voie fluviale afin notamment de diminuer les émissions de polluants.</p> <p>Concernant le bruit et les vibrations, des mesures de réduction sont également mises en place, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creusement au tunnelier, limitant les secteurs d'intervention en surface ; - Réalisation des ouvrages à l'abri de parois moulées ; - Utilisation de matériel respectant la réglementation relative aux émissions acoustiques des engins de chantier ; - Bonne organisation des chantiers (horaires, emprises) ; - Protections des bâtiments sensibles... ; <p>Concernant les déplacements, l'organisation du chantier, en liaison avec les communes et les gestionnaires de voiries permettra de minimiser les perturbations occasionnées au trafic routier : planification du chantier, itinéraires pour l'approvisionnement et l'évacuation des déblais, dispositifs d'information, plan de circulation adapté le cas échéant...</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
69	Bruit et confinement en phase d'exploitation	Une attention particulière devra être portée en phase exploitation aux nuisances générées par l'attractivité des gares et au fonctionnement des matériels en surface. Ces facteurs sont susceptibles d'engendrer des risques pour la santé des usagers (bruit et confinement) et des riverains qui sont proches des bouches d'extraction.	Département du Val-de-Marne	Pour la phase exploitation, la conception des gares et des ouvrages annexes veillera à contenir les éventuelles nuisances sonores. Les émergences des ouvrages annexes (grilles de ventilation / Désenfumage), des dispositifs seront mis en place pour réduire le niveau bruit des équipements de ventilation (filtres, amortisseurs...). Il est prévu, dans le cadre des études ultérieures, la réalisation de mesures de bruit au niveau de chaque secteur concerné par un ouvrage émergent pour définir le contexte actuel et ainsi adapter les dispositifs à mettre en place sur les équipements.
70	Impacts en phase chantier	Les maîtres d'œuvre doivent prévoir les nuisances et les risques pour la santé qu'encourent les habitants, les commerçants et les ouvriers travaillant sur place durant cette phase.	ARS	Comme indiqué dans la pièce G.2, page 50, la Société du Grand Paris a initié une démarche d'anticipation, d'évitement et de réduction des impacts des chantiers. Ces derniers présentent en effet un enjeu fort de maîtrise des nuisances pour les riverains et de réduction des impacts sur l'environnement. Cette démarche repose à la fois sur : <ul style="list-style-type: none"> - Des mesures génériques applicables à tous les chantiers de la SGP qui font l'objet d'une « Charte environnement des chantiers » (cf. Pièce G.4.1. Annexes générales); - Des mesures spécifiques à chaque site en fonction de la nature des travaux et de la sensibilité environnementale des milieux naturels et des activités/occupations humaines environnantes. A cette fin, une Grille d'Analyse des Sensibilités Locales (registre des nuisances) est établie dès la phase étude par les maîtres d'œuvre pour identifier les sensibilités particulières et les mesures spécifiques à mettre en œuvre sur chacun des sites. Ces mesures sont reprises dans un Plan de Management Environnemental et intégrées au cahier des charges des entreprises travaux.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
71	Vibrations et champs magnétiques	<p>Le SCAC attire l'attention de la SGP en l'informant sur le fait que le tracé proposé pour le projet de réalisation de la ligne 15 Est passe sous le site de l'université Paris XIII à Bobigny dont les locaux sont susceptibles d'accueillir des laboratoires qui seraient très sensibles aux vibrations ou aux champs magnétiques causés par le passage des trains.</p> <p>En particulier, le futur tunnel sera à l'aplomb de bâtiments (dits de « l'Illustration », 153 rue de Stalingrad à Bobigny) dont la réhabilitation fait l'objet de fonds importants dans le cadre des CPER (contrats de plan Etat-Région).</p> <p>A titre complémentaire, le SCAC précise que le tracé passe à environ 200m d'un bâtiment du CNAM à Saint-Denis : bâtiment « Landy » (61 rue du Landy à Saint-Denis).</p>	Service constructeur académique (SCAC)	<p>A ce stade, les contraintes et les seuils à respecter ne sont pas connus avec précision. Des échanges sont à prévoir avec les interlocuteurs de la SCAC pour préciser les contraintes à respecter en matière de vibrations et de champ magnétique.</p> <p>Des études spécifiques seront menées dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre pour évaluer les incidences du projet en phase de travaux et en phase d'exploitation afin de définir les mesures et les dispositions constructives à mettre en œuvre dans le cadre du projet de la L15 Est.</p>
72	Ondes électromagnétiques	Une étude plus précise devra être menée lorsque le matériel roulant et les équipements électriques seront choisis pour s'assurer de l'absence de risques sanitaires.	ARS	Les normes en vigueur seront respectées.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
73	Impacts en phase chantier	Les maîtres d'œuvre doivent prévoir les nuisances et les risques pour la santé qu'encourent les habitants, les commerçants et les ouvriers travaillant sur place durant cette phase.	ARS	Comme indiqué dans la pièce G.2, page 50, la Société du Grand Paris a initié une démarche d'anticipation, d'évitement et de réduction des impacts des chantiers. Ces derniers présentent en effet un enjeu fort de maîtrise des nuisances pour les riverains et de réduction des impacts sur l'environnement. Cette démarche repose à la fois sur : - Des mesures génériques applicables à tous les chantiers de la SGP qui font l'objet d'une « Charte environnement des chantiers » (cf. Pièce G.4.1. Annexes générales); - Des mesures spécifiques à chaque site en fonction de la nature des travaux et de la sensibilité environnementale des milieux naturels et des activités/occupations humaines environnantes. A cette fin, une Grille d'Analyse des Sensibilités Locales (registre des nuisances) est établie dès la phase étude par les maîtres d'œuvre pour identifier les sensibilités particulières et les mesures spécifiques à mettre en œuvre sur chacun des sites. Ces mesures sont reprises dans un Plan de Management Environnemental et intégrées au cahier des charges des entreprises travaux.
74	Habitat et cadre de vie	L'ARS aurait souhaité davantage de référence aux situations potentielles de suroccupation et sur la présence d'habitats insalubres dans les quartiers de gare (les données du parc privé potentiellement indigne auraient pu utilement être utilisées dans l'état initial). L'insalubrité ayant potentiellement des conséquences néfastes sur la santé des habitants du périmètre d'études, à travers la prolifération de bactéries, les infections, les risques chimiques, et ainsi les conséquences sur les pathologies chroniques et les risques psycho-sociaux associés. L'évaluation environnementale ne contient pas de diagnostic du parc d'habitat existant, avec une absence d'information sur les caractéristiques, les niveaux de parcs anciens ou insalubres (évoqué très succinctement pour le seul secteur de mairie d'Aubervilliers).	ARS	L'étude d'impact présente, dans son état initial, la situation des territoires traversés par le projet en matière de démographie et de logement, ainsi que les perspectives de développement des territoires (notamment pièce G.1, pp.181 - 231) ; en particulier, la croissance démographique passée dans les communes traversées est mise en parallèle de la typologie et de l'âge du parc résidentiel actuel. Un diagnostic spécifique de la suroccupation et de l'insalubrité de l'habitat n'a pas été intégré à l'étude d'impact du présent dossier car même si ces sujets sont des enjeux de santé publique, ils dépassent le périmètre d'étude du projet de transport que constitue la ligne 15 Est.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
75	Habitat et cadre de vie	Il serait attendu de la part du maître d'ouvrage une réflexion sur l'évolution du ratio d'espaces verts par habitants en lien avec la densification et les évolutions démographiques projetées, et d'exposer plus précisément la place accordée à la nature en ville dans les projets d'aménagement inclus dans le fuseau d'études, afin de pouvoir apprécier l'impact de la mise en service de la ligne 15 Est sur la présence de la nature en ville et de faire le lien avec la gestion des risques pour l'environnement et la santé humaine liés aux îlots de chaleur urbains.	ARS	<p>Dans le cadre de la pièce G.2, une analyse de l'impact du projet sur le milieu naturel a été réalisé à la fois pour la phase chantier (pages 131 à 142) et pour la phase exploitation (page 220).</p> <p>Par ailleurs, le chapitre 6 « Effets induits sur l'urbanisation » de la pièce G.2 (pages 295 et suivantes) caractérise les effets de la Ligne 15 Est sur l'urbanisation à l'échelle des communes et à l'échelle du grand Est parisien. Globalement, l'effet de densification lié à l'arrivée d'un transport en commun permet d'éviter l'étalement urbain et ainsi de pérenniser des espaces verts de respiration.</p> <p>L'aménagement des espaces verts en ville n'est pas situé dans le périmètre de compétences de la Société du Grand Paris, ce sujet étant du ressort des collectivités. L'évolution du ratio d'espaces verts dans les quartiers de gare dépendra du parti d'aménagement retenu par les collectivités et n'est par conséquent pas corrélé à la mise en service de la ligne 15 Est.</p>
76	Cadre de vie, santé, sécurité	La section « cadre de vie, santé, sécurité » gagnerait à intégrer une approche sur le lien entre l'environnement urbain, la pratique de l'activité physique, et les impacts potentiels du projet sur les pathologies chroniques telles que le surpoids, le diabète, l'obésité.	ARS	Bien que ce sujet soit effectivement un enjeu en termes de santé publique, le périmètre de l'étude d'impact d'un projet de métro visant à relier différents sites de l'Ile-de-France ne s'étend pas jusqu'à intégrer l'étude des effets de l'usage des transports en commun sur les pathologies chroniques. La Société du Grand Paris est toutefois intéressée par les résultats de travaux de recherches sur le sujet qui pourraient lui être communiqués par l'ARS.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
77	Impact sur les zones d'activités économiques	<p>La DIRECCTE-93 n'a pas de réserve à émettre sur le projet de dossier de DUP de la L15 Est.</p> <p>Concernant les impacts des travaux du projet sur le développement futur des activités et des emplois autour du tronçon, deux types de conséquences pour les entreprises situées dans le périmètre des travaux pourraient être précisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En cas d'expropriations éventuelles, les zones qui seraient concernées (par exemple à Rosny pour le SMR) et les dispositions à prendre : information préalable des entreprises, des recherches de nouveaux locaux en relation avec les collectivités territoriales... - les risques économiques pour les entreprises, notamment les commerces, compte tenu des difficultés prévisibles d'accès. Les procédures d'information, « d'évitement, de réduction, de compensation » pourraient être ici aussi notées. 	DIRECCTE Seine-Saint-Denis	<p>Un opérateur foncier sera désigné au cours de l'année 2016 afin de rencontrer et négocier avec les propriétaires impactés par la ligne 15 Est. Les entreprises impactées par le projet seront donc toutes rencontrées plusieurs fois pour procéder à l'éviction ou au transfert de l'activité. Dans le cas où les collectivités territoriales sont moteurs, elles pourront apporter une aide à la relocalisation.</p> <p>L'insertion des ouvrages de la ligne 15 Est, présentée 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 continuera au cours des études de maîtrise d'œuvre à venir puis des phases travaux qui suivront.</p>

Déplacements et réseaux de transport

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
78	Présentation du projet selon les différentes échelles	Il conviendrait de revoir l'angle sous lequel est abordé le projet dans le dossier. Le projet du Grand Paris Express (GPE) dans sa version définitive combine trois échelles : la desserte des territoires traversés, les liaisons des grands pôles de développement entre eux et la mise en relation des territoires et des pôles avec l'agglomération. Il conviendrait ainsi de présenter la combinaison de ces trois dimensions du projet GPE et non de mettre uniquement en avant la mise en réseau des pôles de développement.	Département du Val-de-Marne	<p>Ces aspects font bien partie des objectifs du programme présentés en page 25 de la pièce C dans le chapitre C3.1 Les objectifs du programme sont rappelés ci-après. Le programme du réseau Grand Paris Express répond aux grands objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 ;

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
				<ul style="list-style-type: none"> - 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.
79	Développement territorial multipolaire	Il faudrait renforcer l'idée que le GPE vient consolider le développement économique, pas uniquement en mettant en relation des pôles économiques et des bassins de vie mais aussi en impulsant un développement territorial multipolaire notamment autour des gares.	Département du Val-de-Marne	<p>Il est vrai que le Grand Paris Express s'inscrit dans une logique qui dépasse le seul enjeu des transports, celle du Grand Paris, dont les priorités sont rappelées au chapitre C2.2 page 14 de la pièce C.</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Dans la perspective du Grand Paris, les Contrats de Développement Territorial sont les outils d'accompagnement de ce développement concomitant à la mise en service du projet de transport. Ces contrats sont présentés dans la pièce G2.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
80	Mise en service du projet	<p>Le Conseil départemental rappelle comme il l'avait déjà fait à l'occasion de l'élaboration du Contrat de Développement Territorial Paris Est entre Marne et Bois, qu'avec l'ouverture de la station Rosa Parks mais aussi avec le prolongement de la ligne E à l'ouest de la Défense, la charge du RER E et la fréquentation du pôle de Val de Fontenay vont augmenter alors qu'aucun projet de transport à cet horizon ne viendra contrebalancer l'affluence générée par ces nouvelles dessertes. C'est pourquoi il souhaite une mise en service concomitante du tronçon Saint-Denis-Champigny de la ligne 15 Est avec celle du prolongement du RER E à l'Ouest.</p>	Département du Val-de-Marne	<p>Le calendrier de mise en service des deux sections de la ligne 15 Est, 2025 pour le tronçon Saint-Denis Pleyel – Rosny Bois Perrier et 2030 pour Rosny Bois Perrier – Champigny Centre est conforme aux orientations qui ont été présentées le 6 mars 2013 par le Premier ministre sous l'appellation « Le Nouveau Grand Paris ».</p> <p>Si une accélération du calendrier devait être décidée, elle ne serait probablement pas motivée par l'argument présenté. En effet, selon les études de trafic portées à notre connaissance et menées dans le cadre du projet Eole, si le prolongement à l'Ouest du RER E aurait pour impact une augmentation de la fréquentation à l'Est de la ligne, la demande qui en résultera ne serait pas de nature à dépasser la capacité de l'infrastructure.</p> <p>Enfin et quoi qu'il en soit, la mise en service du RER E à l'Ouest est prévue pour 2020 jusqu'à Nanterre et 2022 jusqu'à Mantes-la-Jolie. Compte tenu des délais de procédure, d'étude et de travaux, une mise en service à cet horizon de la totalité de la ligne 15 Est est tout simplement inenvisageable.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
81	Evolutions du réseau existant	<p>Les opérations directement liées ou bien induites par la mise en correspondance avec le réseau GPE et sa montée en charge doivent faire partie du projet porté à enquête publique et à ce titre, les emprises susceptibles d'être mobilisées pour ces travaux (à titre provisoire ou définitif) sont à inclure, sous forme d'enveloppe, dans le plan général des travaux de la Ligne 15 Est du réseau GPE soumise à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.</p>	SNCF	<p>Les emprises nécessaires aux travaux provisoires et définitifs nécessaires au projet objet du DEUP ont été inscrits dans le plan général des travaux.</p>
82	Evolutions du réseau existant	<p>La création de nouvelles lignes de transport telles que celles du réseau Grand Paris Express est structurante pour le réseau francilien ; elle constitue de réelles opportunités d'évolutions potentielles du réseau existant qui, à ce stade, restent à définir. Dans cette perspective, les réflexions sur l'évolution et le renforcement de certaines missions des lignes ferroviaires sont à coordonner avec la mise en service du réseau GPE et sa montée en charge.</p> <p>Le projet Ligne 15 Est doit intégrer des mesures conservatoires, à préciser par l'autorité organisatrice des transports, préservant la possibilité de réaliser de telles opérations (adaptations de la plateforme des voies et des quais existants, modifications de l'infrastructure en ligne, adaptations des bâtiments voyageurs existants, éventuelles augmentations du parc de matériel roulant et des emplacements de garage et de maintenance).</p>	SNCF	<p>Des études d'interconnexion seront menées de façon à définir les opportunités et les possibilités d'évolution du réseau.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
83	Interactions avec le réseau ferroviaire existant	<p>Une interface forte existe entre les installations du RFN et le tracé de la Ligne 15 Est. Le tunnel longe les voies du RFN et les franchit à 7 reprises.</p> <p>Les impacts des travaux seront à étudier et à vérifier ultérieurement au regard des référentiels techniques ferroviaires, en particulier pour ce qui a trait à la stabilité de la plateforme et des infrastructures ferroviaires au cours des travaux de la ligne 15 Est, les impacts des travaux sur l'exploitation ferroviaire, et les mesures de protection à prévoir le cas échéant.</p> <p>Un point de vigilance sera à porter vis-à-vis de l'implantation du tunnel de la Ligne 15 Est, aussi bien en plan et qu'en altimétrie, afin de minimiser les impacts de sa réalisation sur les circulations ferroviaires.</p>	SNCF	La Société du Grand Paris prend note de cette observation de la SNCF. Ces interfaces seront traitées de manière conjointe dans le cadre des études préliminaires complémentaires, en cours, et des études de maîtrise d'œuvre à suivre.
84	Infrastructures ferroviaires RFN : mesures de sécurité	Des conventions entre le maître d'ouvrage de la ligne 15 Est et SNCF Réseau seront à prévoir par la suite pour définir et programmer les mesures de sécurité nécessaires à la réalisation de travaux à proximité ou sous les infrastructures du RFN.	SNCF	Les mesures de sécurité nécessaires à la réalisation des travaux feront l'objet de conventions entre le maître d'ouvrage et la SNCF.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
85	Exploitation des autres réseaux en phase travaux	<p>En phase travaux durant la réalisation des deux ouvrages de correspondance, en gare de Bondy, entre la ligne 15 Est, le RER E et le T4, il conviendra de préserver le maintien de l'accès du T4 (branches Bondy – Aulnay-sous-Bois et Bondy – Clichy-Montfermeil au technicentre de Noisy-le-Sec assurant le garage et la maintenance des rames.</p> <p>D'après les premières études, les travaux sur les infrastructures et l'exploitation des circulations devraient être limités à quelques week-ends d'interception du T4, il conviendra néanmoins d'examiner les conditions d'acceptabilité.</p>	SNCF	Il est bien prévu d'étudier un phasage travaux afin de maintenir l'accès au T4 pendant les travaux de la ligne 15 Est. Les impacts sur les circulations seront à préciser dans la suite des études menées en concertation avec SNCF.
86	Dimensionnement des gares et interconnexions	Le dimensionnement des gares, ainsi que les interconnexions avec les autres lignes de transports en commun, seront primordiaux. La CCI Paris Ile-de-France insiste sur l'importance de la gestion des flux en gare Stade de France. En effet, celle-ci permettra de décharger, lors de grands évènements, les autres lignes de transport desservant le stade comme les lignes de RER B et D, la ligne de métro 13 et la future ligne 17 du GPE.	CCIP	Le dimensionnement des gares fait l'objet d'études de trafic fines menées par un groupe de travail associant la SGP, le STIF, la SNCF et la RATP. La gare Stade de France et sa fréquentation spécifique lors de grands évènements, mentionnée à juste titre, ne déroge pas à cette règle.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
87	Mise en œuvre des interconnexions	Dans l'évolution de la desserte sur les réseaux et leur intégration au GPE, la SGP doit s'assurer que les conditions financières, techniques et calendaires de la mise en œuvre des interconnexions avec le réseau existant soient assurées et réunies, afin que l'intégration du réseau existant au GPE se fasse dans les meilleures conditions. Le maillage performant de la ligne 15 Est avec le réseau actuel et futur est l'une des conditions nécessaires pour optimiser les investissements sur ce tronçon.	Département du Val de Marne	<p>La pièce C du dossier d'enquête (chapitre C3, page 35) précise les dispositions retenues pour l'étude et la mise en œuvre des adaptations des gares et stations des réseaux ferroviaires existants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les études sont menées par les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures sous le pilotage du STIF. - Les travaux de mise à niveau des pôles qui le nécessiteront seront réalisés sous la responsabilité du STIF et des opérateurs / gestionnaires d'infrastructures. - La Société du Grand Paris contribue à hauteur de 30% à l'enveloppe spécifiquement associée à l'adaptation des réseaux existants.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
88	Interconnexions	<p>SNCF Réseau a jugé qu'il n'était pas possible de garantir la faisabilité de la réalisation de l'ouvrage de correspondance L15 Est-RER B en gare de la plaine Stade de France tel qu'envisagé sous l'infrastructure ferroviaire existante et en a conclu que la complexité de la structure actuelle de la gare du RER B la rendait peu compatible avec des évolutions d'envergure.</p> <p>Les partenaires du projet ont donc convenu à l'issue du Comité de pilotage du 29 juin 2015, de la nécessité de rechercher de nouvelles solutions plus optimales et réalistes dans le cadre études ultérieures qui seront menées par la SGP et les opérateurs pour réaliser cette interconnexion.</p> <p>Ces études devront donc permettre d'apprécier le fonctionnement à terme du pôle, et de la correspondance entre la ligne 15 et le RER B en particulier, en tenant compte, pour la gestion des flux, du développement des quartiers situés au sud pour le fonctionnement au quotidien, et de la situation particulière lors des évènements au Stade de France.</p> <p>Une vigilance particulière sera apportée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à la gestion des flux voyageurs durant la phase travaux, pour garantir leur sécurité en situation d'évènement et/ou d'incident, notamment dans le cas où les capacités des ouvrages existants venaient à être réduites (quais et/ou circulations verticales) - aux conditions d'acceptabilité des impacts des travaux sur les circulations ferroviaires (coupures et ralentissement), ainsi que sur la programmation des évènements au Stade de France. 	SNCF	<p>Les études préliminaires en cours, menées conjointement avec la SNCF, et les études de maîtrise d'œuvre à venir, permettront d'aboutir à ces solutions pour une interconnexion efficace et réaliste.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
89	Interconnexions	<p>Les études préliminaires réalisées en 2014 par SNCF ont souligné la complexité du fonctionnement de la correspondance entre la ligne 15, le RER E et le T4 en gare de Bondy. Le projet de débranchement du T4 prévoira la spécialisation des quais départ et arrivée, ce qui conduira à la mise en commun du quai départ du T4 avec celui du RER E direction Banlieue.</p> <p>Il serait plus prudent d'évoquer que « la correspondance avec le tramway T4 sera aménagée de façon à permettre un accès adapté pour les voyageurs » (Chapitre D4, §1.7.2) plutôt que d'écrire « la correspondance avec le tramway T4 sera aménagée de façon à permettre un accès simple pour les voyageurs ».</p>	SNCF	La Société du Grand Paris prend bonne note de cette remarque et intégrera la modification suggérée dans le texte de la pièce D.
90	Interconnexions	<p>La gare de Rosny-Bois-Perrier sera interconnectée avec la ligne 11 du métro (prolongement du métro ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny Bois Perrier dont la mise en service est prévue à l'horizon 2022), via un couloir souterrain dédié situé sous les voies du RFN.</p> <p>Aucune étude n'ayant été réalisée par SNCF Réseau sur cet ouvrage, SNCF Réseau précise qu'une attention particulière devra être portée pour sa réalisation sous les voies du RFN, sur les méthodes de construction envisagées et leur impact sur les circulations ferroviaires.</p>	SNCF	Les études préliminaires en cours, menées conjointement avec la SNCF, et les études de maîtrise d'œuvre à venir, permettront d'étudier ce couloir de correspondance entre la L15 E et la L11.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
91	Interconnexions	<p>Les gares de la ligne 15 Est et de la TLN partageront une émergence commune afin d'assurer une liaison optimisée entre les deux lignes.</p> <p>Lors des études ultérieures, il conviendra de vérifier les dimensionnements des installations prévues pour le projet Tangentielle Nord (quais, espaces voyageurs, couloirs de correspondance) à partir des matrices de flux de correspondance avec la ligne 15 Est, et de prévoir la séparation des deux ERP.</p> <p>Les mesures conservatoires qui pourraient être nécessaires compte tenu des temporalités de réalisation des projets des Ligne 15 et TLN devront également être identifiées le cas échéant.</p>	SNCF	Les études préliminaires en cours et les études de maîtrise d'œuvre à venir, seront l'occasion d'échanger avec la SNCF sur ces sujets.
92	Gestion des flux	<p>La pièce D du dossier d'enquête évoque une « dissociation des flux de correspondance entre le métro et le RER d'une part et entre le métro et le tram-train d'autres part » ainsi qu'une correspondance dédiée entre le tramway et la ligne 15 » (Chapitre D4, §1.7.2).</p> <p>En gare de Bondy, la SNCF rappelle qu'à ce stade des études, la spécialisation des deux ouvrages de correspondance n'a pas été étudiée comme telle. Les études ultérieures devront permettre d'apprécier plus précisément le fonctionnement des flux entre la Ligne 15 Est, le RER E et le tram-train T4, afin d'affiner les dispositions à prévoir pour la bonne gestion des flux sur les quais ainsi que pour la correspondance. La nécessité de prévoir des ouvrages dédiés RER E/T4 reste à examiner plus en détails au cours des études à venir, tout comme les mesures permettant leur mise en œuvre, compte tenu de l'existence d'un quai commun au RER E et au T4.</p>	SNCF	En gare de Bondy, la question des interconnexions entre la ligne 15 Est, le RER E et le T4 est étudiée dans le cadre des études préliminaires complémentaires menées en concertation avec SNCF, à qui des conventions d'études sont confiées. Cette concertation sera poursuivie au cours des études à venir.

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
93	Conditions de rabattements	<p>Le Conseil départemental souligne la nécessité d'offrir les meilleures conditions de rabattement possibles vers les gares du Grand Paris Express afin que ce nouveau mode de transport bénéficie d'un maximum d'usagers. Ce rabattement devra s'effectuer prioritairement par les transports collectifs et les modes actifs.</p> <p>Sur les modes actifs, le Département sera vigilant à la préservation d'espaces suffisants pour l'installation et le développement des pratiques liées au mode cyclable. En effet, ces gares du Grand Paris portent aussi l'enjeu du développement de la part modale cyclable et ce mode doit faire l'objet d'un traitement particulier.</p>	Département du Val-de-Marne	<p>Afin d'offrir les meilleures conditions de rabattement sur les gares, chaque gare fera l'objet d'une étude de pôle. Pour chaque pôle, un pilote sera désigné et aura la charge de mener une étude pour définir un projet de pôle. Cette étude sera réalisée avec le concours de la Société du Grand Paris à hauteur de 100 000 € au maximum. L'ensemble des modes de déplacements seront pris en compte dans le cadre de cette étude et notamment les bus, la marche et les vélos. Chaque action du programme d'aménagements qui sera défini à l'issue des études de pôle sera associée à un maître d'ouvrage, un coût, un financement et un planning. Les actions projetées dans le cadre des études de pôle s'articuleront avec les aménagements déjà envisagés par la Société du Grand Paris aux abords immédiats des gares, permettant ainsi une prise en compte des enjeux d'intermodalité à toutes les échelles.</p> <p>La Société du Grand Paris réalisera et financera les aménagements situés sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage, en particulier ceux relatifs au parvis des gares Grand Paris Express.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
94	Intermodalités	<p>Le Département souligne avec intérêt le renforcement du caractère majeur du pôle d'échange multimodal de Val de Fontenay avec l'arrivée de la ligne de métro 15 est et le prolongement de la ligne 1 du métro d'ici 2030.</p> <p>En raison de questions calendaires, techniques et d'affluence, le Département s'inquiète des décalages dans les délais de réalisation des projets de transports du secteur, d'une part en ce qui concerne l'intermodalité à Val de Fontenay notamment pour la correspondance avec le RER E et d'autre part sur les délais de réalisation de la ligne 15 Est et du prolongement de la ligne 1. Afin d'optimiser le chantier, mais aussi le fonctionnement du pôle, il serait souhaitable que le premier maître d'ouvrage qui réalisera les travaux prenne en charge l'ensemble du génie civil des deux projets.</p>	Département du Val-de-Marne	<p>La Société du Grand Paris, le STIF et la RATP travaillent en étroite concertation afin d'assurer les meilleures interfaces entre les deux chantiers.</p> <p>En préambule, on rappelle que la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 Est est exercée par la Société du Grand Paris. La maîtrise d'ouvrage du prolongement de la ligne 1 est exercée conjointement par le STIF et la RATP. Le génie civil du prolongement de la ligne 1 se situe donc hors du périmètre de maîtrise d'ouvrage de la société du Grand Paris de la même façon que celui de la ligne 15 Est se situe hors du périmètre de maîtrise d'ouvrage du STIF et de la RATP.</p>
95	Intermodalités	<p>Les espaces intermodaux existants (gare routière, parking vélo, parvis, ...) doivent être, a minima, préservés ou renforcés pour anticiper les projets de transport collectif qui répondront aux besoins futurs d'accessibilité à ces pôles d'échanges. Le Conseil départemental rappelle à ce titre l'importance de la mise en place des comités de pôle sur les gares de la ligne 15 Est. En outre, le Département souhaite que le financement des études et des travaux des pôles soit assuré et tienne compte des réductions budgétaires auxquelles les collectivités font face.</p>	Département du Val-de-Marne	<p>Concernant la préservation des espaces intermodaux, la Société du Grand Paris prendra en charge la reconstitution des équipements d'intermodalité qui auront pu être affectés pendant les travaux, soit en assurant une restitution à l'identique, soit en prenant en compte le programme d'intermodalité qui aura été établi à l'échelle du pôle relatif à chacune des gares concernées.</p> <p>Concernant les études de pôle, on se référera à la réponse au point précédent relatif à ce sujet.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
96	Architecture et intermodalités	Il conviendra d'être attentif à la qualité de l'insertion urbaine des pôles « gare », du point de vue architectural et des fonctions intermodales assurant confort et sécurité des usagers, en particulier pour celles situées à proximité d'axes routiers structurants tels que les ex-nationales 2 et 3 que le Département souhaite voir évoluer en boulevards de la métropole.	Département de Seine Saint-Denis	<p>Les gares du Grand Paris Express ont vocation à proposer une intermodalité optimale avec l'ensemble des autres modes de transport. En particulier, les aménagements des gares seront conçus pour permettre aux voyageurs utilisant les modes actifs d'y accéder et d'en sortir aisément, de manière sécurisée et agréable, notamment au travers de la création de parvis de gares permettant une organisation claire des connexions entre les différents modes et la voie publique.</p> <p>Le réaménagement des routes départementales en boulevards urbains relève du périmètre de compétence des gestionnaires de voirie, soit le département en l'occurrence, et non de celui de la Société du Grand Paris.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
97	Intermodalités	Il faudra être vigilant pour assurer la qualité des échanges intermodaux entre le nouveau réseau de métro et les projets de transports de surface PACT T1 et TZen 3, dont le Département est maître d'ouvrage, en particulier dans les secteurs de l'hôpital Avicenne, du centre de Bobigny et du Pont de Bondy.	Département de Seine Saint-Denis	<p>Comme le précise la pièce D4 à la page 66, la gare GPE Pont de Bondy est en interconnexion avec plusieurs modes de transport, existants ou en projet. Le site est confronté à une circulation très dense avec de nombreuses lignes de bus (plus de dix réparties de part et d'autre du canal), le passage du tramway T1 et du futur TZen 3 (mise en service prévisionnelle fin 2020).</p> <p>La liaison avec le T1 s'effectuera au niveau de la gare du tramway Pont de Bondy. Avec le TZen 3, la correspondance s'effectuera par l'espace public de la RN3 qui aura été entièrement requalifié dans le cadre du projet TZen 3. Les accès de la gare sont répartis afin de permettre des correspondances les plus efficaces possibles avec le tramway, les bus, et le TZen 3.</p> <p>Une étude de pôle sera prochainement lancée, permettant une réflexion globale sur l'intermodalité du secteur, les aménagements nécessaires en découlant et leur positionnement.</p> <p>L'objectif recherché à terme est également de développer un pôle de transport favorable aux déplacements des piétons entre les différents modes de transport et vers les quartiers, un espace convivial et pacifié pour les piétons et vélos.</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
98	Mobilité active	<p>Le travail de la SGP gagnerait en pertinence par une analyse de l'état initial des espaces dédiés aux mobilités actives, et des niveaux de pratiques (notamment en s'appuyant sur l'EGT – Enquête global transport) sur l'ensemble du territoire d'étude. De même des objectifs d'évolution des pratiques des mobilités activités sur l'ensemble des secteurs d'études : Saint-Ouen – Aubervilliers, Rosny-sous-Bois – Champigny-sur-Marne auraient été attendus.</p> <p>Dans la synthèse des enjeux de l'état initial de la ligne 15 Est, les conditions de mobilité active sur les 24 sites du territoire d'étude, pourtant jugées complexes, problématiques, peu adaptées, mises à mal par des ruptures urbaines, ne sont évoquées à aucun endroit comme des enjeux forts ou très forts.</p> <p>Une référence aux temps moyens de pratique des mobilités actives par habitant (à l'échelle des cantons inclus dans le secteur d'étude de la ligne 15 Est ou du moins les secteurs de tirages traversés) et à la part de la population pratiquant 30 minutes de mobilités actives par jour (relevés dans le cadre de l'EGT 2010) aurait été attendue.</p>	ARS	<p>Les gares du Grand Paris Express ont vocation à proposer une intermodalité optimale avec l'ensemble des autres modes de transport. En particulier, les aménagements des gares seront conçus pour permettre aux voyageurs utilisant les modes actifs d'y accéder et d'en sortir aisément, de manière sécurisée et agréable, notamment au travers de la création de parvis de gares permettant une organisation claire des connexions entre les différents modes et la voie publique.</p> <p>Un état des lieux des caractéristiques et perspectives de développement des déplacements dans les unités territoriales de la zone d'étude a été réalisé et comprend pour chaque unité territoriale, un paragraphe sur les modes actifs (pièce G.1, pages 261 et suivantes).</p> <p>Les conditions de mobilité active sont bien considérées comme des enjeux forts ou très forts dans le cadre de la synthèse des enjeux, mais au travers de la colonne « Milieu humain » et non « conditions de déplacements », notamment dans les intitulés « zones urbaines », « centre-ville très dense »... En effet, cette thématique a été considérée comme un enjeu d'insertion urbaine plutôt que de mobilité (circulation routière, transports en commun...).</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
99	Mobilité active - PMR	<p>Il aurait été attendu du maître d'ouvrage de traiter la question des déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR) dans la présente étude d'impact alors que la mise en accessibilité de la voirie est une thématique forte pour des communes du secteur d'étude (Bondy, Fontenay-sous-Bois). Par suite, du fait du peu d'initiative menée sur la mise en accessibilité (loi 2005) et de création de PAVE (plan de mise en accessibilité de la voirie), la mobilité des PMR devrait être caractérisée comme un enjeu environnemental fort, qui peut être impacté par la mise en place du Grand Paris Express.</p>	ARS	<p>Le réseau Grand Paris Express permettra d'accroître considérablement les possibilités de déplacements des personnes à mobilité réduite au sein de la région Ile-de-France, grâce aux destinations et aux itinéraires nouveaux proposés ainsi qu'aux connexions avec le réseau existant, lui-même progressivement rendu accessible dans le cadre du schéma directeur de l'accessibilité (SDA).</p> <p>La conception des gares du Grand Paris Express vise à favoriser un usage universel, par l'ensemble de la population, en garantissant l'accessibilité physique (continuité et aisance des cheminements, équipements adaptés à tous...), mais aussi l'accessibilité sensorielle (parcours et services conçus pour être d'usage facile et intuitif).</p> <p>De plus, la Société du Grand Paris a signé un protocole avec les associations représentatives des grandes familles de handicap. Engagée pour l'accessibilité des futures gares du Grand Paris, la Société du Grand Paris nourrit ainsi le dialogue avec les associations représentatives du handicap. Le protocole institue des temps d'échanges réguliers afin de co-construire la politique d'accessibilité du Grand Paris Express conformément à la réglementation en vigueur mais aussi au-delà en termes de « qualité d'usage ».</p>

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
100	Gains en matière d'accessibilité	L'accessibilité aux services et aux grands équipements structurants situés dans le fuseau d'études n'est pas évoquée : il aurait été attendu du maître d'ouvrage qu'il fasse une référence à l'évolution, voire l'amélioration de cette accessibilité en lien avec la mise en service de la ligne 15 Est.	ARS	<p>La Ligne 15 Est fait émerger de nouveaux pôles et dynamise l'activité (pièce H, p9). L'amélioration significative de l'accessibilité grâce à la ligne 15 Est entraîne ainsi l'émergence de centralités fortes favorisant la densification urbaine, la dynamisation des activités commerciales et une meilleure attractivité des zones desservies pour les entreprises, stimulant ainsi l'emploi et le taux d'activité local.</p> <p>La Ligne 15 Est s'insère dans l'ensemble du réseau de transport en Ile-de-France, existant ou futur, grâce aux nombreuses correspondances avec les lignes de métro et de RER radiales.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Ligne 15 Est soulage le réseau existant (notamment les RER A et E) et améliore les temps de parcours de banlieue à banlieue. - La Ligne 15 Est favorise le report modal, en présentant une alternative attractive à l'usage de la voiture pour les déplacements au sein du territoire qu'elle dessert directement, mais également pour des déplacements plus longs depuis ou vers la grande couronne grâce au maillage performant avec le réseau radial. <p>(Cf. pièce H, 1.2 « La ligne 15 Est viendra servir une pluralité de projets aux finalités variées et représente une opportunité d'offrir une nouvelle dynamique à l'est parisien », p57).</p> <p>De plus, le chapitre 6 de la pièce G.2 « Effets induits sur l'urbanisation », pages 295-311, analyse l'impact de la Ligne 15 Est en termes d'accessibilité sur chaque secteur de future gare et détermine le cas échéant l'amélioration de l'accessibilité aux grands équipements (ex : « <i>la Ligne 15 Est aura un impact positif sur les équipements, notamment l'hôpital Avicenne ou l'université (attractivité, liaison avec les universités de Champs-sur-Marne et le futur campus Condorcet à Aubervilliers).</i> », page 305 de la pièce G.2.</p>

Sécurité

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
101	Sécurité civile - couverture opérationnelle	Pour toute intervention dans ce tunnel ferroviaire, il conviendra de tenir compte de la spécificité de l'ouvrage, partagé d'un point de vue policier entre les zones de compétence DTSP 93, de la DTSP 94, du SDRPT, et de la DOPC.	Préfecture de Police	Le maître d'ouvrage prend bonne note de l'existence d'une répartition des compétences sur toute la longueur du tunnel ferroviaire d'un point de vue policier. Le maître d'ouvrage travaillera avec les parties prenantes concernées sur les différents périmètres de la zone.

Autres avis

Emetteur	
SFDM (Société Française Donges-Metz)	Ce projet n'appelle pas de remarque particulière de la part de la SFDM.
Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRIAAF)	Le dossier n'appelle pas de remarques particulières de la part de la DRIAAF la ligne 15 Est étant enterrée et les gares et installations ne touchant pas d'espaces forestiers ou agricoles sur les territoires concernés par le tracé.
Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France	Pas d'observation sur le projet de la ligne 15 Est.
Préfecture de Police, Etat-Major, Bureau prévention	<p>La concertation, qui vise en particulier à ce que les préoccupations environnementales, notamment en matière de risques et de protection des milieux, soient prises en compte le plus en amont possible, n'appelle pas de remarque particulière du bureau prévention</p> <p>Dans la perspective de la transmission de prochains dossiers, le bureau prévention propose d'attirer l'attention du maître d'ouvrage sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - permettre la couverture opérationnelle des chantiers et la distribution des secours ainsi que la desserte des riverains et des tiers, dans les zones concernées pendant les phases travaux ; - La modification éventuelle du Schéma Interdépartemental d'Analyse et de Couverture des Risques (SIDACR) dans la phase d'exploitation définitive des lignes.
Direction Générale des Finances Publiques du Val-de-Marne	Avis tout à fait favorable au projet.



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

www.societedugrandparis.fr