

**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.5<sub>b</sub>**

**Annexe**

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



Ligne 15 Est : tronçon Champigny Centre - Saint-Denis Pleyel - Dossier  
DUP modificatif

## Consultation inter-administrative

Synthèse des avis reçus

# Sommaire

SOMMAIRE	1
1. PREAMBULE	2
2. Récapitulatif des avis reçus	4
3. Synthèse des avis reçus et réponses du maître d'ouvrage	5

### LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Impacts sur les milieux naturels, le paysage et le patrimoine	5
Tableau 2 : Impacts sur le milieu humain et travaux	8
Tableau 3 : Réseaux concessionnaires et servitudes	9
Tableau 4 : Caractéristiques du projet	10
Tableau 5 : Avis sans observation	20

## 1. PREAMBULE

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 dossier modificatif du projet « Ligne 15 Est : Champigny Centre - Saint-Denis Pleyel »* du réseau de transport public du Grand Paris a été lancée le 28 avril 2017 (date d'émission du courrier) par le Préfet de la Seine-Saint-Denis. Le projet de dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique modificative, finalisé en avril 2017 par le maître d'ouvrage Société du Grand Paris, a été transmis à l'ensemble des services et organismes consultés.

Une réunion de synthèse s'est tenue le 5 juillet 2017. 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 possible 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 (DRIAAP)
- la Direction régionale des finances publiques d'Ile-de-France (DRFIP -IDF)
- le Gouverneur militaire de Paris (région Terre)
- le Rectorat de Créteil (SCAC)
- 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 Ile-de-France
  
- 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)

### Consultation inter-administrative

*Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.*

- 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)
- GRT gaz
- 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 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

#### Consultation inter-administrative

*Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.*

- la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Paris Ile-de-France
- le Centre des monuments nationaux

## 2. RECAPITULATIF DES AVIS REÇUS

Les avis communiqués sont les suivants :

Organisme	Service	Date de l'avis
UDAP 94	ABF	10/05/2017
DRIAAF	-	17/05/2017
AFB	Direction régionale IdF	18/05/2017
Direction de la sécurité de l'Aviation civile	Département surveillance et régulation de Roissy	19/05/2017
SNCF Réseau	Direction des projets franciliens, Agence Grand Paris	16/05/2017
CPCU	Service Ingénierie	30/05/2017
SFDM	-	07/06/2017
Agence régionale de santé	Délégations territoriales 93	08/06/2017
Etat-major	Bureau de prévention	09/06/2017
Gouverneur militaire de Paris	Bureau stationnement infrastructure	12/06/2017
Inspection générale des carrières	-	13/06/2017
Eau de Paris	Direction de l'ingénierie et du patrimoine	13/06/2017
RATP	Département Gestion des Infrastructures - Direction	16/06/2017
DRIEA	Service de la Politique des Transports - Département des Transports urbains	14/06/2017
CD 93	Service du Développement et des Mobilités Métropolitaines	23/06/2017
SEDIF	-	27/06/2017
TRAPIL	Les pipelines le Havre - Paris	05/07/2017

### 3. SYNTHÈSE DES AVIS REÇUS ET REPONSES 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 :

- Milieux naturels, qualité des sols et nuisances,
- Réseaux concessionnaires et servitudes,
- Caractéristiques du projet.

**Tableau 1 : Milieux naturels, qualité des sols et nuisances**

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
1	Défrichement	<p><i>Site du SMR/SMI de « Montgolfier »</i></p> <p>Des espaces sont potentiellement soumis à autorisation de défrichement (articles L 341.1 et suivant du code forestier).</p> <p>Le porteur de projet devra ainsi prendre contact avec la DRIAAF afin d'expertiser ce point.</p>	DRIAAF	<p>La Société du Grand Paris prend bonne note de ces éléments. Des expertises boisements seront menées dans le cadre des études relatives à l'élaboration du dossier d'autorisation environnementale et les échanges avec la DRIAAF se poursuivront sur ce sujet dans le cadre de ces études.</p>
2	Terres polluées	<p><i>Remarque générale</i></p> <p>Vigilance sur la bonne prise en compte de la gestion des terres polluées.</p>	ARS 93	<p>Concernant 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 et à la gestion des terres et matériaux excavés :</p> <p>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.</p>

#### Consultation inter-administrative

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.

En fonction du type et du degré de pollution, des volumes et du calendrier des travaux, la pièce G.4.2 (Schéma directeur d'évacuation des déblais) rappelle que les terres polluées pourront être traitées :

- 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 des déchets dangereux (ISDD).

Il est précisé, dans cette même pièce du dossier, que les méthodes de traitement utilisées selon la technique de dépollution qui pourra être employée peuvent être :

- biologique (biocentre et biotertre),
- chimique,
- physique (par piégeage ou évacuation de la pollution),
- thermique.

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. Enfin, les filières étrangères disposent d'un cadre réglementaire permettant une valorisation dans ces pays optimisée des déblais même non inertes.

D'autre part, il est précisé, toujours dans 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 (BRGM) :

- les terres doivent être réutilisées dans des projets pour lesquels un permis de construire, ou d'aménager ou une étude d'impact est



délivré ;

- 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.

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). Ils permettront de disposer de l'état présumé de la pollution des sols spécifique au futur site 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.

Il est également précisé 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 à venir.

Tableau 2 : Milieux naturels, qualité des sols et nuisances

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
2	Bruit	<p><i>Remarque générale</i> Vigilance sur la bonne prise en compte des nuisances sonores pour le voisinage.</p>	ARS 93	<p>Concernant les nuisances en phase chantier : Comme indiqué dans la pièce G.2, la Société du Grand Paris a initié une démarche d'anticipation, d'évitement et de réduction des impacts en phase chantier. Ces derniers présentent en effet un enjeu fort de maîtrise des nuisances pour les riverains et de réduction des impacts sur l'environnement.</p> <p>Cette démarche repose à la fois sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des mesures génériques applicables à tous les chantiers de la Société du Grand Paris, qui font l'objet d'une "Charte environnement des chantiers" (c.f. pièce G.4.1. Annexes générales) ;</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>A cette fin, une Grille d'Analyse des Sensibilités Locales 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.</p> <p>Par ailleurs, les propositions de modifications apportées au projet déclaré d'utilité publique par arrêté inter-préfectoral de février 2017 permettront de réduire les nuisances du chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'une part le déplacement du site de maintenance de la Garenne (proche d'une zone résidentielle) vers Montgolfier (dans une zone d'activité et en bordure d'infrastructure de transport existants) engendre un impact résiduel plus faible sur les nuisances sonores ;</li> <li>- d'autre part la recherche d'emprises chantier déportées à Bondy permettra de limiter les flux de camions dans le centre-ville de Bondy et ainsi de réduire les nuisances sonores.</li> </ul>

Tableau 3 : Réseaux concessionnaires et servitudes

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
3	Occupation des tréfonds	<p><i>Parcelles H34 et G304 / Aqueduc de la Dhuis.</i> Le tronçon de la ligne croisera l'aqueduc de la Dhuis. Ces parcelles sont mises à disposition d'Eau de Paris par la Ville de Paris</p> <p>Nécessité d'encadrer juridiquement l'occupation en tréfonds, pendant les phases travaux et exploitation de la L15Est.</p> <p>Nécessité d'informer Eau de Paris des éventuels changements de tracé.</p>	Eau de Paris	<p>Le maître d'ouvrage a bien pris note des points d'interface susceptibles d'impacter le domaine d'Eau de Paris au niveau des parcelles H34 et G304. Lors des études de conception du projet, les équipes de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris veilleront à associer les services d'Eau de Paris. En particulier, le maître d'ouvrage établira des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux, afin de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau d'Eau de Paris et d'en assurer le traitement, tout en optimisant autant que possible les modalités d'intervention.</p> <p>L'occupation en tréfonds par la Société du Grand Paris sera donc bien encadrée juridiquement durant les phases de travaux et d'exploitation de la ligne 15 Est. Les études géotechniques liées aux aménagements destinés à passer sous les ouvrages d'Eau de Paris, ainsi que les études de tracé réalisées par la Société du Grand Paris, lui seront transmises.</p>
4	Interférences infrastructures	<p><i>Remarque générale</i> De nouvelles interfaces structurantes de nature à alourdir le coût des travaux de déviations et à rallonger très significativement les délais d'interventions sont identifiées.</p> <p>Nécessité pour le SEDIF de disposer d'études précises afin 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.</p>	SEDIF	<p>Au fur et à mesure de l'avancement des études, la SGP transmet au SEDIF le tracé en plan et profil du projet, de manière à déterminer très précisément les impacts de ce dernier sur les infrastructures du réseau d'eau potable. Le degré de précision des interfaces avec les réseaux du SEDIF va donc s'affiner avec la conduite des études. Des conventions relatives à la gestion des interfaces en phase d'étude et de travaux avec le SEDIF seront établies. 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>

Tableau 4 : Caractéristiques du projet

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
5	Infrastructures de soutien	<p><i>Rappel sur la gare de Champigny Centre</i> Elle est située dans un secteur inondé en cas de crue extrême. Les études devront préciser les dispositions prises pour la protection contre le risque d'inondation.</p>	RATP	<p>La gare Champigny Centre ne fait pas l'objet du dossier modifiant le projet déclaré d'utilité publique par l'arrêté interpréfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017.</p> <p>Néanmoins, la SGP confirme que des dispositifs de protection des ouvrages contre les inondations sont mis en œuvre à l'échelle du Grand Paris Express. La « stratégie inondation » définie à cet effet par la SGP prend ainsi en compte la crue dite « PPRI + 20 cm » (niveaux d'eau de la crue centennale rehaussés de 20 centimètres) ainsi que la crue dite « R1.15 » (scénario construit en multipliant les débits de la crue de 1910 par 1,15), qui caractérise une crue supérieure significative, cohérente avec le plan ORSEC. Ces dispositions font l'objet de présentations dans un cadre tripartite au STIF et à la RATP-GI, en lien avec l'avancement des études de conception des ouvrages concernés.</p>
5	Infrastructures de soutien	<p><i>Remarque générale</i> La RATP demande que les études ultérieures prévoient la création de ces centres dédiés au Grand Paris au titre des infrastructures de soutien dont la SGP a la charge du financement et de la réalisation. <i>Nota : RATP indique que l'observation initiale sur l'exploitabilité du SMR et du SMI n'a plus lieu d'être.</i></p>	RATP	<p>Concernant les installations mentionnées dans le courrier d'accompagnement de la RATP GI au STIF, la SGP prévoit l'intégration du centre de traitement des signaux techniques à la programmation des sites de maintenance des infrastructures dont elle assure la maîtrise d'ouvrage. S'agissant des installations visant à assurer la maintenance des infrastructures de télécommunication et des équipements électroniques des systèmes, des études sont en cours dans un cadre tripartite</p>

				SGP / RATP-GI / STIF afin de déterminer les meilleures solutions d'implantation de ces fonctionnalités, ainsi que leurs modalités de portage opérationnel.
6	Implantation gares	<p><i>Gares Bobigny Pablo Picasso (BPP) et Pont de Bondy (PBO)</i> S'assurer de la non nécessité d'une nouvelle DUP modificative (risque impact planning).</p>	CD 93	<p>Pour mémoire, les gares BPP et PBO ne font pas l'objet du dossier modifiant le projet déclaré d'utilité publique par l'arrêté interpréfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017.</p> <p>L'implantation de la gare de Bobigny Pablo Picasso n'a pas évolué depuis le dossier DUP présenté à l'enquête publique en 2016. La gare est toujours positionnée sur le site de l'actuelle Trésorerie de Bobigny.</p> <p>S'agissant de la gare PBO, si l'emplacement précis de la gare tel qu'étudié à ce stade est différent de celui présenté dans le dossier déclaré d'utilité publique en février 2017 (et donc repris dans la présente étude d'impact), ce nouveau positionnement reste compatible avec le projet déclaré d'utilité publique en février 2017. Ce point a d'ailleurs été souligné dans les conclusions de la commission d'enquête qui dans sa recommandation 4 "Site alternatif pour la gare de Pont de Bondy" précise "<i>Par ailleurs, le calendrier de réalisation semble bien maintenu et ce nouvel emplacement se situe bien dans la bande DUP présentée à enquête, et donc ne nécessite pas une modification de cette dernière pour être mis en œuvre.</i>"</p>
6	Gestion déblais	<p><i>Remarque générale</i> Privilégier la gestion déblais et les approvisionnements des chantiers par des modes alternatifs à la route.</p>	CD 93	<p>Du stade des études préliminaires au choix des entreprises travaux, les objectifs de la Société du Grand Paris concernant la gestion des déblais s'affinent et se concrétisent. Les axes de travail portent sur :</p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- la traçabilité,</li> <li>- la valorisation;</li> <li>- le recours au transport alternatif à la route.</li> </ul> <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.</p> <p>Dans la mesure du possible, le transport alternatif est privilégié. En cas d'évacuation routière, la priorité est donnée aux grands axes de circulation en évitant les voiries communales (concertation avec les collectivités locales et les gestionnaires de voiries sur les itinéraires routiers à privilégier).</p> <p>Les modifications apportées au projet déclaré d'utilité publique en février 2017 permettent d'ailleurs d'envisager une évacuation par modes alternatifs à la route plus importante, notamment du fait de la présence d'une installation terminale embranchée près du site de l'OA6701.</p>
6	Exploitation	<p><i>Remarque générale</i> Demande d'étudier les mesures conservatoires à prendre pour permettre à terme un intervalle de 90s (au lieu de 120s) entre les trains</p>	<p>CD 93</p> <p>Concernant l'exploitation commerciale, tel qu'indiqué dans le dossier (pièce D1 - chapitre 3.4 - Exploitation de la ligne), la ligne 15 et le site de maintenance de Rosny-sous-Bois sont conçus afin de permettre à terme un intervalle de passage de 90s entre les trains.</p>
6	Interfaces avec les réseaux routiers	<p><i>Site de maintenance et OA6701</i> Points de vigilance des interfaces avec les réseaux routiers : - la déviation de la bretelle A 103 au niveau du site de maintenance est en interface avec un projet départemental (voie bus) - l'OA 671 est en interface avec la voirie départementale.</p>	<p>CD 93</p> <p>De manière générale, les projets urbains et les interfaces avec le réseau routier environnant sont pris en compte dans les études de maîtrise d'œuvre afin de garantir la compatibilité entre les projets, d'évaluer les éventuelles incidences sur le trafic existant et de prévoir les aménagements (déviations, renforcements de voiries, ..) et les adaptations de chantier (gestion des stocks,</p>

				adaptation des horaires, ..) qui permettront de réduire ces impacts. La Société du Grand Paris poursuivra ses échanges avec les services du CD93 chargés du projet de voie bus sur la RD116 et transmettra les informations concernant l'aménagement du site de maintenance afin qu'elles soient intégrées au projet de voie bus sur la RD116.
6	Interface Métro Ligne 11	<p><i>Raccordement au site de maintenance</i></p> <p>Point d'attention concernant les mesures prises durant les travaux du métro L11 phase1.</p> <p>Prise en compte du prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs (phase 2).</p>	CD 93	<p>La Société du Grand Paris participe au comité des partenaires, présidé par M. le maire de Rosny-sous-Bois, et traitant notamment des deux projets M11 phase 1 et ligne 15 Est. Par ailleurs, le projet de la ligne 15 Est prévoit bien la réalisation d'un ouvrage de correspondance entre ces deux infrastructures.</p> <p>Le tracé du prolongement de la phase 2 du métro M11 a été pris en compte pour concevoir le tracé du tunnel de raccordement au site de maintenance de Rosny-sous-Bois. Durant les études de maîtrise d'œuvre, les échanges avec le Maître d'ouvrage du prolongement de la phase 2 du métro M11 se poursuivront, de manière à vérifier la cohérence entre les projets dans l'espace et dans le temps.</p>
7	Pièce A1 du dossier	<p><i>Site de maintenance de Montgolfier</i></p> <p>Il se situe au droit du réseau stratégique aérien de transport d'électricité RTE</p> <p>S'assurer de la préservation du réseau électrique stratégique</p>	DRIEA	<p>Dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre, des rencontres avec les concessionnaires de réseaux structurants dont RTE pour les lignes du réseau stratégique aérien situées à Rosny-sous-Bois sont organisées afin :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'identifier et caractériser les interfaces avec le projet ;</li> <li>- de définir les contraintes vis-à-vis de ce réseau structurant en termes d'implantation, d'études et de réalisation des travaux.</li> </ul>

**Consultation inter-administrative**

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.



				<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.</p> <p>Par ailleurs, la conception d'ensemble du site de maintenance prendra en compte la contrainte de préservation du réseau stratégique RTE au titre du SDRIF. Ces éléments seront détaillés dans les dossiers d'autorisation ultérieurs, et notamment dans le permis de construire.</p>
7	Pièce A1 du dossier	<p><i>OA671</i> L'implantation de l'OA 671 ne correspond pas à celle présentée au dernier comité technique de Bobigny Pablo Picasso, ambiguïté à lever.</p>	DRIEA	<p>Concernant l'OA671, l'unique modification apportée dans le dossier par rapport au dossier déclaré d'utilité publique consiste en l'élargissement de la zone d'intervention potentielle (bande DUP). Le positionnement de l'ouvrage annexe 671 est donc représenté ici tel qu'il était dans le dossier soumis à enquête publique en 2016, et en l'état des études à la date d'élaboration du présent dossier. On peut noter que les études de maîtrise d'œuvre sont effectivement en cours mais que la possibilité d'un autre positionnement de l'ouvrage annexe - qui resterait dans la bande DUP - n'est pas établie à ce jour.</p>
7	Pièce A1 du dossier	<p><i>Gare de Bobigny</i> D'après le plan général des travaux (PGT), impact possible des déplacements des piétons dans l'espace public situé à proximité du tramway T1. Vérifier la compatibilité avec le projet de déplacement de la gare de Bobigny.</p>	DRIEA	<p>La gare Bobigny Pablo Picasso ne fait pas l'objet du dossier modifiant le projet déclaré d'utilité publique par l'arrêté interpréfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017.</p> <p>Le PGT, et en particulier la zone d'intervention potentielle, ne représente pas les emprises du chantier. Celles-ci sont définies en</p>

**Consultation inter-administrative**

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.



				concertation avec les collectivités, en coordination avec les gestionnaires de réseaux et avec les porteurs d'autres projets compris dans la zone d'intervention. C'est le cas en ce qui concerne le prolongement du tramway T1, pour lequel la SGP et la RATP ont le souci d'assurer la compatibilité des emprises et du planning des travaux. Enfin concernant d'éventuels impacts sur les cheminements piétons et les mesures provisoires qui pourraient être mises en œuvre, ceux-ci seront définis plus finement dans les phases ultérieures d'étude.
7	Pièce A2 du dossier	<i>Bondy</i> Nécessité de limiter l'impact de la circulation des camions chargés de déblais sur la zone pavillonnaire de l'ex-RN186 à l'Ouest de Bondy.	DRIEA	La Société du Grand Paris prend note de cette observation portant sur l'ex RN186 qui concerne les itinéraires chantiers de la gare de Bondy et non pas du site de maintenance (celui-ci étant à proximité directe de l'A103). Celle-ci sera prise en compte lors des études de maîtrise d'œuvre afin de définir des solutions visant à minimiser les impacts chantier sur les quartiers pavillonnaires.
7	Pièce D du dossier	<i>Site de maintenance de Montgolfier</i> Le projet nécessite le déplacement d'une section de l'A103. Les études et leur instruction doivent se poursuivre.	DRIEA	Depuis 2016, les études de déplacement de la bretelle A103 sont réalisées en concertation avec la DRIEA/DIRIF, ce dernier ayant rendu un avis favorable sur le dossier d'opportunité en Mai 2017. Une convention ainsi qu'une méthodologie de travail et des réunions sont mis en place entre la SGP et la DRIEA/DIRIF pour le suivi de ces interfaces au fur et à mesure de l'avancement des études de maîtrise d'œuvre.
7	Pièce F du dossier	<i>Remarque générale</i> Incohérence entre l'estimation du dossier d'opération d'investissement (DOI) modificatif et l'estimation des dépenses figurant dans le dossier : coût d'investissement du projet y compris acquisitions financières	DRIEA	Le montant cité (3 449 M€) correspond à l'estimatif du coût du projet déclaré d'utilité publique, comprenant 3 179M€ de coût de projet et 270M€ d'acquisitions foncières.  Hors foncier (270 M€) et hors

mais hors matériel roulant de 3 449 M€ (CE01/2012) dans le dossier et coût validé dans le DOI modificatif de 3 664 M€ (CE 01/2012).

matériel roulant (334 M€), le coût d'investissement du projet L15 Est présenté dans le dossier d'enquête est de 3 331 M€, soit le coût du projet initial majoré du coût du complément dû au SMR/SMI de Montgolfier (152M€).

Dans la continuité de la présentation retenue pour le dossier d'enquête originel, découlant des études réalisées sous maîtrise d'ouvrage du STIF, le poste aléas n'est pas intégré à ce montant, réputé présenté avec une précision de +/- 10% dans le schéma de principe de la L15 Est.

Les coûts indiqués dans le dossier d'opération d'investissement (DOI) modificatif correspondent à ce montant majoré de 10%, de manière à intégrer directement les provisions pour aléas et imprévus, de manière homogène avec la présentation retenue sur les autres tronçons du Grand Paris Express. C'était déjà le cas dans le cadre du DOI initial de la L15 Est, approuvé en novembre 2015 par le conseil de surveillance de la SGP.

L'estimation du coût prenant en compte le DOI modificatif s'élève donc ainsi à  $3\,331\text{ M€} \times 1,1 = 3\,664\text{ M€}$ , hors foncier et hors matériel roulant.

Il convient par ailleurs de noter que le conseil de surveillance de la SGP a formellement approuvé le montant de 3 647 M€ intégrant le coût de réalisation de la phase 1 du site de Montgolfier. Le financement de la phase 2 (17 M€), qui correspond à la réalisation de la plate-forme, des voies et des systèmes pour le remisage nécessaire au fonctionnement de la ligne 15 à

				horizon très long terme de pleine capacité, interviendra ultérieurement.
7	Pièce G du dossier	Remarque générale Justifier le choix d'évacuation des déblais par la route.	DRIEA	La Société du Grand Paris privilégie autant que possible l'évacuation des déblais par voie alternative à la route (fluviale et ferroviaire). Durant les études de maîtrise d'œuvre, les opportunités sont analysées techniquement, temporellement et financièrement.
7	Pièce I du dossier	<i>Commune de Rosny</i> Concernant la MECDU, la proposition paraît fortement instable juridiquement.	DRIEA	<p>Le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU) de Rosny-sous-Bois se limite à apporter un complément au règlement de zone du PLU, pour permettre l'implantation d'un ouvrage annexe (puits de sécurité) sur l'emprise du parking du stade municipal « Armand Girodit ». En effet, les règles actuelles d'emprise au sol des constructions empêchent en l'état l'implantation de cet ouvrage.</p> <p>La zone Ne du PLU de Rosny-sous-Bois, est « dédié aux secteurs naturels qui accueillent des équipements : golf municipal, stade Girodit, stade P. Letessier, pointe nord-est des coteaux de la Boissière, concerné par le projet de métro ligne 11 ».</p> <p>Le contenu de la MECDU se limitant à apporter une dérogation à la règles d'emprise au sol, spécifiquement pour les « <i>constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Express</i> », l'ensemble des autres dispositions en vigueur du PLU demeurent applicables à l'ouvrage prévu par la SGP. En effet, les destinations admises dans la zone incluent les « <i>ouvrages techniques destinés à l'exploitation des services publics ou d'intérêt collectif</i> », ce qui</p>

autorise l'implantation de cet ouvrage, sans autre complément au PLU.

De surcroît, la configuration actuelle des lieux (aire de stationnement et stade) montre que la parcelle d'implantation n'est occupée par aucune activité agricole, pastorale ou forestière, limitant le risque juridique en termes d'atteinte *potentielles* « à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages » du fait de l'autorisation de son implantation par le règlement du PLU.

Ainsi, la création d'un « secteur de taille et de capacité d'accueil limitées » (STECAL) ne peut pas être retenue, dans la mesure où aux termes de l'article L. 151-13 du code de l'urbanisme le STECAL vise « à titre exceptionnel, délimiter dans les zones naturelles, agricoles ou forestières des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées dans lesquels peuvent être autorisés : / 1° Des constructions ; (...) / Il précise les conditions de hauteur, d'implantation et de densité des constructions, permettant d'assurer leur insertion dans l'environnement et leur compatibilité avec le maintien du caractère naturel (...) de la zone. (...) Ces secteurs sont délimités après avis de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers prévue à l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime ». Dans la mesure où le puits de sécurité constitue un ouvrage d'infrastructure, et non une construction, et dans la mesure où la parcelle d'implantation ne correspond pas à un usage naturel, agricole ou

forestier (actuel ou futur), la mise en œuvre d'un STECAL ne peut être retenue.

Enfin, une extension de la zone UB, ne peut pas être retenue, dans la mesure où elle ouvrirait des droits à construire pour des constructions autres que celles strictement nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express.

Ainsi, l'approche proposée pour le dossier de MECDU, en accord avec les services techniques de la ville, semble être la plus adaptée au regard du contexte.

**Tableau 5 : Avis sans observation**

Emetteur	Avis / remarques
ABF UDAP 94	Le dossier de DUP modificative n'impacte pas le Val-de-Marne.
AFB	L'AFB n'a pas d'avis à formuler.
Direction de la sécurité de l'aviation Nord de la civile	Ces trois zones sont concernées par le Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA) de l'aéroport de Paris - Le Bourget, approuvé par décret du 27 novembre 1969, qui prévoit à ces endroits des altitudes à ne pas dépasser comprises entre 110 et 180 mètre NGF environ, pour des altitudes du terrain naturel de 65 mètres NGF au maximum environ. Ces contraintes étant bien supérieures aux dimensions des infrastructures en projet, je n'ai pas d'objection à ces modifications du projet.
SNCF Réseau - DG IDF	SNCF Réseau n'a pas d'avis à formuler.
CPCU	La CPCU n'est pas canalisée à l'adresse indiquée.
SFDM	Après vérification, notre réseau de transport d'hydrocarbures ne sera pas concerné par ce projet, il ne traverse pas les communes citées dans les documents.
Etat-major	Pas de remarque particulière de la part du général Philippe Boutinaud.
Gouverneur militaire de Paris (région Terre)	Pas d'observation supplémentaire par rapport à la correspondance rappelée en référence 1 (lettre 7/12/2015).
Inspection générale de carrières	Pas de modification de l'avis du 8 janvier 2016 (...) Il est souhaitable de définir les modalités permettant aux acteurs de la prévention des risques en découlant (DRIEE IdF, communes, Inspection générale des carrières...) de récupérer et d'exploiter ces données.
TRAPIL	La canalisation TRAPIL ne présentant pas de danger, aucune remarque n'est à formuler quant à sa compatibilité au projet.





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

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