

LIGNE 17 : LE BOURGET RER < > LE MESNIL-AMELOT (LIGNE ROUGE)

LIGNE 17 NORD DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Hiver 2015-2016

PIÈCE
J.6

Annexe

Délibération n° 2015/515 du conseil du STIF

Approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la Société du Grand Paris

**Délibération n° 2015/515
Séance du 7 octobre 2015**

**LIGNE 17 NORD
TRONÇON LE BOURGET RER – LE MESNIL-AMELOT
DU GRAND PARIS EXPRESS**

**APPROBATION DU DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE REALISE PAR LA SGP**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,

- VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-6 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du Code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et notamment son article 21 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le décret n° 2015-303 du 18 mars 2015 relatif à l'association du Syndicat des transports d'Ile de France aux missions de la Société du Grand Paris de conception et de réalisation du réseau de transport public du Grand Paris
- VU** la délibération n° 2010/0799 du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du STIF sur le projet de transport du Grand Paris ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 26 janvier 2011, ainsi que le projet Grand Paris Express qui en résulte ;
- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 19 juillet 2013 ;
- VU** la délibération n°2011/00475 du 1^{er} juin 2011 qui prend acte du projet Grand Paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** la délibération n°2011/0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
- VU** la délibération n°2014/246 du 5 juin 2014 prenant acte du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP des lignes : 16 – St-Denis-Pleyel-Noisy-Champs, 17 – St-Denis-Pleyel-Le Bourget RER, 14 – Mairie de St-Ouen-St-Denis-Pleyel du Grand Paris Express ;
- VU** la délibération n°2015/045 du 11 février 2015 prenant acte du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP de la Ligne 15 ouest du Grand Paris Express - tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel ;
- VU** le rapport n°2015/515 ;

VU les avis de la Commission de la démocratisation du 1^{er} octobre 2015 et de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 octobre 2015 ;

CONSIDERANT l'urgence à améliorer le réseau de transport régional en Ile-de France et l'impérieuse nécessité de mobiliser à court terme les ressources publiques indispensables à la réalisation, à un rythme soutenu, des projets du plan de mobilisation et du Grand Paris Express ;

CONSIDERANT la volonté réaffirmée par le Premier ministre le 6 mars 2013 pour la réalisation d'un projet d'aménagement à l'échelle de l'agglomération parisienne, pour améliorer le cadre de vie des habitants, corriger les inégalités territoriales et faire de l'Ile-de-France une région compétitive et solidaire, renommé « Nouveau Grand Paris » avec un matériel roulant de capacité adaptée aux tronçons ;

CONSIDERANT la décision du Premier ministre en Conseil des ministres le 9 juillet 2014 de confirmer le calendrier de réalisation en 2 phases de la ligne 17 Nord aux horizons 2024 et 2030 ;

CONSIDERANT le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la réalisation de la ligne 17 Nord entre Le Bourget RER et Le Mesnil-Amelot transmis au STIF le 8 septembre 2015 ;

CONSIDERANT

- L'avis de la RATP, gestionnaire d'infrastructures du réseau Grand Paris Express, en date du 7 septembre 2015 qui formule des remarques sur la sécurité et sur les conditions de réalisation des opérations de maintenances des infrastructures.
- L'avis de la SNCF, opérateur de transport et gestionnaire d'infrastructures des réseaux en interface, en date du 24 septembre 2015.

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : Approuve le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 17 Nord, tronçon Le Bourget RER - Le Mesnil-Amelot du Grand Paris Express avec 4 réserves :

- réserve sur la capacité du système 16/17 de répondre à long terme à la demande de trafic.
- réserve sur la méthode retenue pour établir l'évaluation socio-économique du projet de ligne 17 Nord.
- réserve sur les coûts de réalisation du projet L17 Nord.
- réserve sur le calendrier de réalisation du projet L17 Nord.

ARTICLE 2 : Demande que le projet qui sera déclaré d'utilité publique intègre les éléments suivants :

S'agissant de l'exploitation et de la maintenance de la ligne :

- un dimensionnement de l'infrastructure et des systèmes des lignes 16 et 17 pour un intervalle sur le tronc commun de 95 secondes à la mise en service de la ligne 17 (2024), et de 90 secondes ou moins à horizon 2030 et au-delà, de démontrer que le système 16/17 est robuste en terme d'exploitation aux différents horizons de mise en service de la ligne 17.

- La capacité de remisage du système 16/17 à accueillir un parc de matériel roulant de l'ordre de 60 rames sans remisage en ligne.
- L'adéquation du site industriel d'Aulnay avec les besoins des lignes 15, 16, 17 aux différentes mises en service des lignes 15, 16 et 17.
- Les dispositifs mis en œuvre afin de garantir un niveau de disponibilité de l'infrastructure optimale vis-à-vis du service voyageurs.
- La précision, au vu de l'avis exprimé par la RATP-GI, des conditions d'accès au viaduc pour les interventions de maintenance.
- Les choix techniques retenus pour protéger le PCC des risques susceptibles de survenir remettant en cause l'exploitation des lignes 16/17 et garantir en cas de sinistre, la continuité de l'exploitation, ainsi que la localisation d'un PCC de repli.
- La méthode de gestion des mises en service successives et les contraintes associées en termes de systèmes afin de minimiser les impacts sur les tronçons de la ligne 16 déjà en exploitation en 2024 et de garantir la robustesse en mode nominal et dégradé.
- Le nombre et l'emplacement :
 - des jonctions entre les deux voies de circulation.
 - des voies d'évitement.
 - des rames de réserve.

S'agissant de la sécurité :

- La garantie d'une approche globale de la sécurité cohérente, entre la SGP, la RATP-GI, le-s futur-s exploitant-s de la ligne 16/17 déjà en service et le STIF.
- L'association de la RATP en tant que futur gestionnaire des infrastructures à la démonstration de sécurité.
- La prise en considération par la SGP de l'avis du STIF (et de la RATP-GI) sur les différents dossiers de sécurité, avant leur envoi au préfet de région.
- La validation au préalable du STIF des contraintes exportées sur le futur exploitant.

S'agissant des interconnexions ferroviaires :

L'intégration des aménagements nécessaires à la qualité des correspondances avec le réseau existant avec un périmètre comprenant à la fois les espaces existants et les espaces créés en intégrant les mesures conservatoires liées aux évolutions d'offre à horizon 2030.

- en gare du Parc des Expositions :
 - Le dimensionnement et la configuration de la nouvelle passerelle permettant la gestion des flux voyageurs en période nominale et événementielle et garantissent une correspondance efficace entre les quais du GPE et du RER.
- en gare d'Aéroport CDG T2

- L'installation d'un système d'escaliers mécaniques, dont le dénivelé est supérieur au standard utilisé sur le réseau existant répondant au niveau de trafic attendu dans des conditions de confort et de sécurité optimales en situation nominale et dégradée.

S'agissant des travaux :

- Les dispositions prises lors des travaux de la ligne 17 afin de minimiser l'impact sur l'exploitation de la ligne 16 à horizon 2024.

S'agissant de l'intermodalité :

- La prise en charge par le projet des besoins d'arrêts nouveaux ou de gares routières supplémentaires ainsi que les éventuelles modifications d'accès viaire pour chacune des gares.

ARTICLE 3 : Demande à la SGP de préciser, s'agissant du trafic et de l'évaluation socio-économique :

- L'intégration du coût du site de maintenance d'Aulnay-sous-Bois dans l'évaluation socio-économique du projet.
- le détail du calcul des gains « transports » valorisés dans l'évaluation socio-économique de la ligne 17 Nord qui permettent de réaliser l'évaluation socioéconomique du projet selon la méthode francilienne et tout particulièrement les hypothèses faites pour l'estimation des bénéfices des usagers liés aux grands équipements. A défaut d'une transmission des éléments de calcul nécessaires d'ici la fin de l'année 2015, le STIF engagera une mission d'expertise à ce sujet.
- la pièce H du dossier d'enquête publique isole le bilan pour l'autorité organisatrice au sein des administrations publiques.

ARTICLE 4 : Demande à la SGP de poursuivre le travail engagé et de préciser dans les étapes ultérieures, en lien avec RATP-GI pour apporter la garantie d'un niveau de disponibilité optimale de l'infrastructure à coût maîtrisé :

S'agissant de l'exploitation et de la maintenance :

- La faisabilité de différents scénarios d'augmentation de l'amplitude du service de nuit sur la ligne 16-17 au regard de la disponibilité de maintenance des infrastructures.
- L'évaluation des impacts sur les conditions de maintenance des infrastructures en prenant en compte l'hypothèse d'une augmentation de l'amplitude du service de soirée et les nuits du vendredi, samedi et veilles de jours fériés.

S'agissant des gares :

- L'explicitation de la démarche de certification de type haute qualité environnementale (HQE) ou tout autre système de management environnemental mis en œuvre pour maîtriser les coûts d'exploitation

- La mise en place d'un dispositif d'information multimodale des voyageurs respectant les prescriptions et préconisations du Schéma Directeur de l'Information Voyageur d'Ile-de-France; l'organisation et l'aménagement des espaces et des circulations garantissant l'accessibilité de l'ensemble du réseau à tous les voyageurs, y compris les personnes handicapées (recherche de couleurs, de sonorisation,...), dans la continuité du Schéma Directeur de l'Accessibilité, la mise en place dispositifs et équipements de sécurité permettant les échanges nécessaires avec les autres opérateurs de transport assurant les missions de sécurité sur les réseaux de transport ;...
- L'intégration dans la conception de chacun des gares des prescriptions figurant en annexe 1 du rapport.

S'agissant de l'intermodalité :

- L'intégration à la conception de chacune des gares des prescriptions figurant en annexe 2 du rapport.
- L'intégration dans la conception des gares des conclusions des études de pôle.

S'agissant des travaux :

- Les techniques constructives employées pour réaliser les ouvrages au-dessus des voies existantes répondant aux contraintes liées à l'exploitation pour minimiser les impacts sur la circulation des trains.
- La compatibilité du calendrier des travaux avec l'engagement par SNCF d'autres chantiers dans le même secteur, tels que l'amélioration et la régénération des lignes existantes et le Schéma Directeur de mise en Accessibilité des gares.
- L'estimation et la prise en charge des services de substitution routière par le projet.
- L'identification des lignes de bus susceptibles d'être affectées pendant les travaux, les solutions temporaires pour amoindrir ces impacts négatifs, en collaboration avec les exploitants et intégrer les coûts correspondants au projet.
- La restitution des équipements d'intermodalité qui auront pu être impactés pendant les travaux.

ARTICLE 5 : Demande à la SGP de préciser:

S'agissant des coûts d'exploitation du projet :

- Le coût de maintenance patrimoniale de la ligne ;

ARTICLE 6 : Demande l'installation d'un comité de pôle pour chaque gare, piloté par les collectivités territoriales ou les établissements publics au travers des études d'intermodalité financées par la SGP, plafonnées à hauteur de 100 k€ par gare, après la signature d'une convention avec la SGP et le STIF garant de l'intermodalité.

ARTICLE 7 : la Directrice générale du STIF est mandatée par le conseil afin de transmettre la présente délibération et le rapport qui l'accompagne auquel sont annexées les remarques formulées par les opérateurs RATP et SNCF au Préfet de la Région Ile-de-France, en vue de son intégration au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 17 Nord, tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amélot du Grand Paris Express, et de prendre toute disposition pour informer la commission d'enquête qui sera désignée.

ARTICLE 8 : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON



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

www.societedugrandparis.fr