

NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



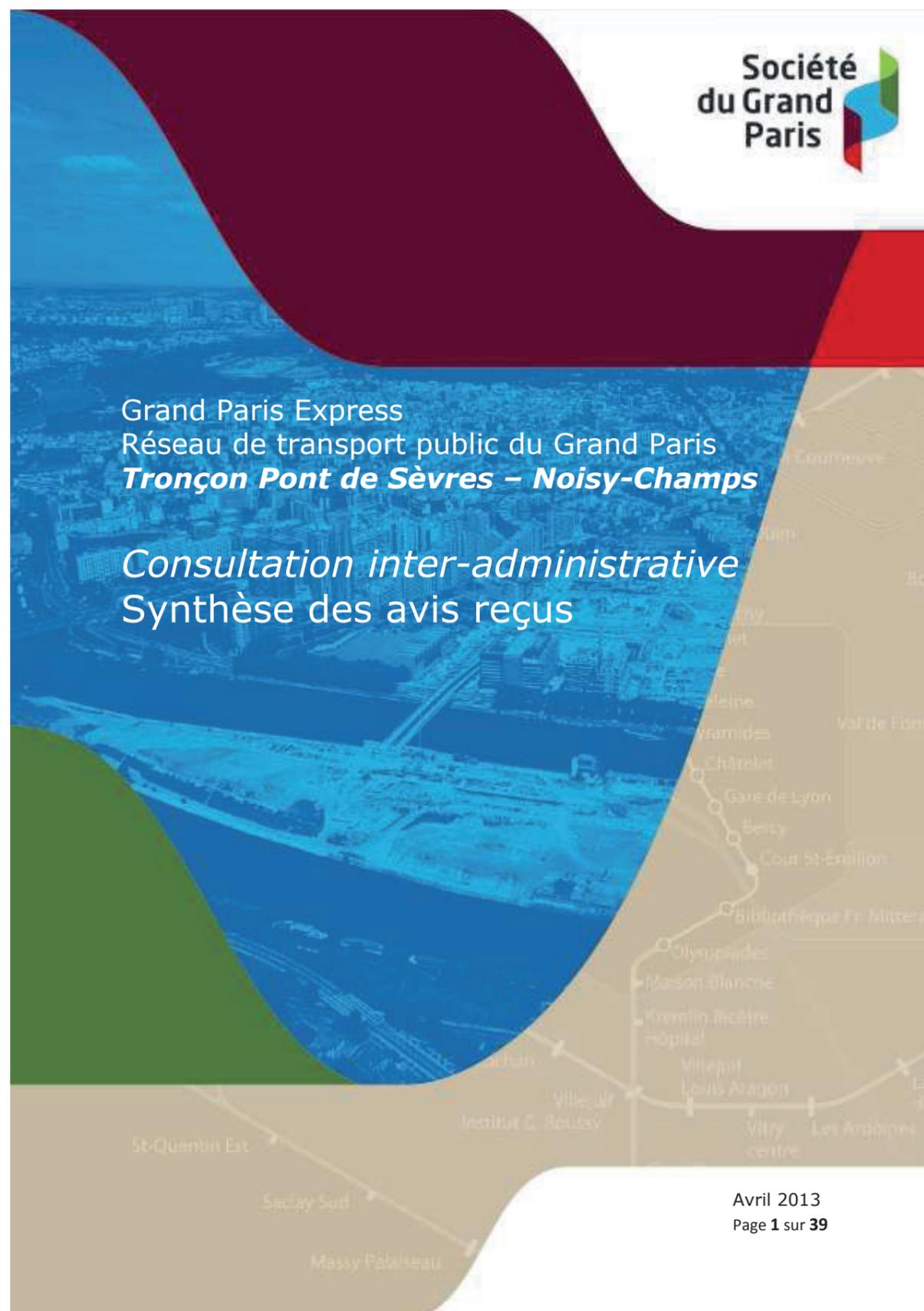
DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

TRONÇON PONT-DE-SÈVRES < > NOISY – CHAMPS (LIGNE ROUGE - 15 SUD)

PIÈCE
J

Annexe

Consultation inter-administrative
Synthèse des avis reçus



Sommaire

1	Préambule	3
2	Récapitulatif des avis reçus	4
3	Synthèse des avis reçus et réponses du maître d'ouvrage	5
<hr/>		
	Procédures	6
	Paysages et patrimoine	8
	Réseaux concessionnaires, autres servitudes	9
	Urbanisation et aménagement	13
	Travaux, impacts sur les milieux naturels et humains	14
	Caractéristiques du projet	21
	Déplacements et réseau de transport en commun	25
	Sécurité	35
	Avis sans observation	36

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 de tronçon « Pont de Sèvres – Noisy-Champs » du réseau de transport public du Grand Paris a été lancée le 26 septembre 2012 par le Préfet de la région d'Île-de-France. Le projet de dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique, élaboré en juillet 2012 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 5 octobre 2012 par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Île-de-France, avec la Société du Grand Paris.

Une réunion de synthèse sur les avis reçus s'est tenue le 26 octobre 2012. A la suite de cette réunion et après réception des derniers avis, un premier bilan des avis exprimés et des réponses envisagées par le maître d'ouvrage a été élaboré par la Société du Grand Paris en décembre 2012.

Pour tenir compte des avis émis lors de la consultation inter-administrative, et suite aux clarifications du Premier ministre (en date du 6 mars 2013) sur le Grand Paris, le projet initial de dossier d'enquête publique a été complété, précisé ou amendé, permettant de fournir au public la meilleure information lors de l'enquête.

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, en vue du dossier définitif. Il sera annexé à ce dossier lors de la procédure d'enquête publique.

Ont été consultés :

- le Secrétariat général pour les affaires régionales d'Île-de-France (SGAR)
- la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA)
- la Direction régionale et interdépartementale de l'énergie et de l'environnement d'Île-de-France (DRIEE)
- la Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement d'Île-de-France (DRIHL)
- l'Agence régionale de santé d'Île-de-France (ARS)
- la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi d'Île-de-France (DIRECCTE)
- la Direction régionale de la jeunesse, des sports et de la cohésion sociale d'Île-de-France (DRJSCS)
- la Direction régionale des affaires culturelles d'Île-de-France (DRAC)
- la Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt d'Île-de-France (DRIAFA)
- la Direction régionale des finances publiques d'Île-de-France (DRFP)
- le Gouverneur militaire de Paris
- 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 des Hauts-de-Seine
- l'Unité territoriale de l'équipement et de l'aménagement des Hauts-de-Seine
- l'Unité territoriale de l'environnement et de l'énergie des Hauts-de-Seine
- l'Unité territoriale de l'hébergement et du logement des Hauts-de-Seine

- l'Unité territoriale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi des Hauts-de-Seine
- la Direction départementale de la cohésion sociale des Hauts-de-Seine
- la Direction départementale de la protection des populations des Hauts-de-Seine
- la Direction départementale des finances publiques des Hauts-de-Seine
- la Direction territoriale de la sécurité de proximité des Hauts-de-Seine
- la Direction territoriale de l'agence régionale de santé dans les Hauts-de-Seine

- la Préfecture du département de Seine-Saint-Denis
- l'Unité territoriale de l'équipement et de l'aménagement de Seine-Saint-Denis
- l'Unité territoriale de l'environnement et de l'énergie de Seine-Saint-Denis
- l'Unité territoriale de l'hébergement et du logement de Seine-Saint-Denis
- l'Unité territoriale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi de Seine-Saint-Denis
- la Direction départementale de la cohésion sociale de Seine-Saint-Denis
- la Direction départementale de la protection des populations de Seine-Saint-Denis
- la Direction départementale des finances publiques de Seine-Saint-Denis
- la Direction territoriale de la sécurité de proximité de Seine-Saint-Denis
- la Direction territoriale de l'agence régionale de santé en 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'hébergement et du logement du Val-de-Marne
- l'Unité territoriale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi 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 départementale des finances publiques du Val-de-Marne
- la Direction territoriale de la sécurité de proximité du Val-de-Marne
- la Direction territoriale de l'agence régionale de santé dans le Val-de-Marne

- la Préfecture du département de Seine-et-Marne
- la Direction départementale des territoires de Seine-et-Marne
- la Direction départementale de la cohésion sociale de Seine-et-Marne
- la Direction départementale de la protection des populations de Seine-et-Marne
- la Direction départementale des finances publiques de Seine-et-Marne
- la Direction départementale de la sécurité publique de Seine-et-Marne
- la Direction territoriale de la sécurité de proximité de Seine-et-Marne
- le Service départemental d'incendie et de secours de Seine-et-Marne

- Réseau de Transport d'Electricité
- GRTgaz
- France Télécom
- Numéricable
- la Société des transports pétroliers par pipeline
- la Société française Donges-Metz
- le Service de navigation de la Seine
- Ports de Paris
- le Syndicat des eaux d'Île-de-France
- l'Agence de l'eau Seine-Normandie
- Eau de Paris
- le Syndicat intercommunal d'assainissement de la vallée du ru de Marivel
- le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne
- la Compagnie parisienne de chauffage urbain

- le Syndicat des transports d'Île-de-France
- la Régie autonome des transports parisiens
- Réseau ferré de France

PIECE J - ANNEXE - Consultation inter-administrative / Synthèse des avis reçus

- la Société nationale des chemins de fer français
- l'Établissement public de sécurité ferroviaire

- l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
- l'Agence foncière et technique de la région parisienne
- l'Établissement public foncier d'Ile-de-France
- l'Établissement public foncier des Hauts-de-Seine
- l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques
- l'Office national des Forêts

- l'Établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée (EPAMARNE)
- l'Établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPA ORSA)

Récapitulatif des avis reçus

Les avis communiqués sont les suivants :

Organisme	Service	Date de l'avis
Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)	-	10 octobre 2012 (délibération n°2012/285 du Conseil du STIF)
Préfecture de police - Direction de la sécurité de proximité de l'agglomération parisienne	Direction territoriale de la sécurité de proximité des Hauts-de-Seine	12 octobre 2012
Direction départementale de la cohésion sociale des Hauts-de-Seine	-	15 octobre 2012
RATP	Direction générale Projets, ingénierie et investissements	16 octobre 2012
Direction départementale des finances publiques du Val-de-Marne	Service France Domaine	17 octobre 2012
SNCF	SNCF Proximités – Direction Transilien	17 octobre 2012
Etablissement Public Foncier Ile-de-France (EPFIF)	Service Ressources et développement	18 octobre 2012
Préfecture des Hauts-de-Seine	Direction de la réglementation et de l'environnement	18 octobre 2012
France Télécom / Orange	Unité de pilotage Réseau Ile-de-France	18 octobre 2012
GRTgaz	Région Val de Seine	19 octobre 2012
Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE)	Pôle Entreprises, emploi et économie	19 octobre 2012
Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)	Division Infrastructures et composants	19 octobre 2012
Réseau ferré de France (RFF)	Direction régionale Ile-de-France	19 octobre 2012
Préfecture de Seine-et-Marne	Pôle du pilotage des procédures d'utilité publique	22 octobre 2012
Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)	Mission « Grands projets »	22 octobre 2012
EPA ORSA	-	22 octobre 2012
Direction régionale des affaires culturelles (DRAC)	Service développement et action territoriale	22 octobre 2012
Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA)	-	22 octobre 2012
Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU)	Direction de l'ingénierie et du développement	22 octobre 2012
Direction générale de l'aviation civile (DGAC)	Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord	23 octobre 2012
Direction départementale des finances publiques de Seine-et-Marne	Service France Domaine	23 octobre 2012
Etablissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée (EPAMARNE)	Direction du développement urbain durable	24 octobre 2012

PIECE J - ANNEXE - Consultation inter-administrative / Synthèse des avis reçus

Préfecture de Seine-Saint-Denis	Direction du développement durable et des collectivités locales	25 octobre 2012
Réseau de transport d'électricité (RTE)	Système électrique Normandie-Paris	25 octobre 2012
Direction régionale et interdépartementale de l'énergie et de l'environnement (DRIEE)	Service du développement durable des territoires et des entreprises	26 octobre 2012
Service de navigation de la Seine	-	26 octobre 2012
Préfecture de police	-	29 octobre 2012
Agence de l'eau Seine-Normandie	Direction territoriale des rivières d'Ile-de-France	30 octobre 2012
Gouverneur militaire de Paris	Etat-major de soutien défense de Paris, division Métiers du soutien	31 octobre 2012
Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP)	Direction de l'administration et des moyens	2 novembre 2012
Ports de Paris	-	6 novembre 2012
Agence régionale de santé (ARS)	-	7 novembre 2012

Synthèse des avis reçus et réponses du maître d'ouvrage

L'analyse des avis reçus ne traduit pas d'avis défavorable.

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 les huit catégories suivantes :

- Procédures
- Paysages et patrimoine
- Réseaux concessionnaires, autres servitudes
- Urbanisation et aménagement
- Travaux, impacts sur les milieux naturels et humains
- Caractéristiques du projet
- Déplacements et réseau de transport en commun
- Sécurité

Procédures

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
1	Concertation et association du public	L'absence de référence à l'association du public préalablement à l'enquête est signalée. La tenue du débat public en octobre 2010 et janvier 2011 aurait pu être mentionnée.	DRIEA	La pièce A du dossier (« <i>Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives</i> ») a été complétée en indiquant les modalités de concertation successivement mises en œuvre sur le projet, à compter du débat public.
2	Déclaration d'utilité publique	Un avis favorable est émis. Il est toutefois recommandé d'examiner avec précision les zones de superposition de deux déclarations d'utilité publique : des emprises foncières nécessaires pour la réalisation du réseau de transport Grand Paris font déjà l'objet de déclarations d'utilité publique pour des projets urbains ou de transport (Boulogne-Billancourt, Bagneux).	Préfecture 92	Le maître d'ouvrage a identifié la problématique de recouvrement partiel de son périmètre d'intervention potentielle avec celui d'autres projets faisant l'objet de déclarations d'utilité publique. La Société du Grand Paris se rapprochera des services de l'Etat et des maîtres d'ouvrage concernés pour définir conjointement les modalités opérationnelles de réalisation de chaque projet.
3	Déclaration d'utilité publique	Il paraît nécessaire de mentionner plus explicitement qu'il y a recouvrement mais aussi désimbrication des ouvrages de chaque opération s'agissant de lignes en correspondance dont les trajets se croisent, comme dans le cas de la gare de Bagneux.	DRIEA	La proposition de rédaction de la DRIEA (annexe de l'avis émis) a été intégrée dans le dossier (pièce D).
4	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Il sera important de veiller au respect des délimitations du tracé établies pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme afin d'identifier les zones et secteurs concernés par les permis de construire et ainsi les règles d'urbanisme à leur appliquer.	Préfecture 77	Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette observation et en tiendra compte pour les études détaillées de conception de son projet.
5	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	La tenue de la réunion d'examen conjoint lors de laquelle ont été examinées les mises en compatibilité du PLU de Noisy-le-Grand ainsi que du POS et du PAZ de la ZAC du Rû de Nesle à Champs-sur-Marne est rappelée. La préfecture émet un avis favorable à la réalisation du projet.	Préfecture 93	-

6	Maîtrise foncière	Trois questions pourraient se poser sur la commune de Champs-sur-Marne : les indemnités d'éviction des exploitants, les conditions d'éviction éventuelle des gens du voyage, le devenir de parcelles partiellement traversées par une voie routière.	Direction départementale des finances publiques de Seine-et-Marne	Les points soulevés ont bien été identifiés par le maître d'ouvrage. Ils seront dûment traités dans le cadre des procédures qui permettront d'avoir la maîtrise foncière des emprises nécessaires à la réalisation du projet.
7	Maîtrise foncière	Le projet nécessite de maîtriser des emprises relevant du domaine public fluvial. Une mise à disposition pourra être envisagée par la délivrance d'un acte approprié.	Service de navigation de la Seine	Ce point est bien identifié par le maître d'ouvrage, qui a déjà eu plusieurs contacts avec le Service de navigation de la Seine et Voies navigables de France à cette fin.
8	Autres procédures d'autorisation ou de déclaration	Des procédures administratives seront engagées pour la réalisation des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement nécessaires à la réalisation du programme au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement. La DRIEE sera mobilisée en tant que service instructeur des autorités compétentes sur ces procédures. <i>Nota : le tableau statuant sur la complétude de l'étude d'impact du dossier (pièce G), telle qu'examinée par la DRIEE en juillet 2012 préalablement à la saisine de l'Autorité environnementale, est également joint à l'avis de la DRIEE.</i>	DRIEE	Ce point est bien identifié par le maître d'ouvrage.

Paysages et patrimoine

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
9	Espaces protégés	Ne sont reportés sur les cartes que les rayons de protection de 500 m autour des monuments historiques. Sur 22 communes du département du Val-de-Marne, ces rayons ont été remplacés par des périmètres de protection modifiés (PPM).	DRAC	Dans les cas où l'évolution du périmètre de protection en périmètre de protection modifié conduit à augmenter les exigences relatives à la co-visibilité, le maître d'ouvrage tiendra bien entendu compte des prescriptions de l'ABF, tant pour la construction des futurs ouvrages concernés que pour la mise en place des chantiers.
10	Espaces protégés	<p>Les émergences de sécurité et de maintenance du réseau se trouvant en espaces protégés seront de fait soumises à l'avis de l'ABF. Hors espaces protégés, la DRAC devra être associée au développement des projets architecturaux, par leurs incidences importantes sur l'espace public.</p> <p>Quatre gares dans le Val-de-Marne semblent situées en périmètre de 500 m de monuments historiques ou en périmètre de protection modifié (Villejuif Louis Aragon, Vert de Maisons, Arcueil-Cachan et Vitry Centre). Hors espaces protégés, il est souhaitable que la DRAC soit associée à l'élaboration des différents projets du fait de l'impact présumé des nouvelles constructions.</p> <p>La DRAC souhaite voir préservées les constructions recensées dans la base « Mérimée » pouvant être impactées par l'implantation des futures gares.</p>	DRAC	<p>Les interventions en site classé feront l'objet d'une étude spécifique pour le dépôt d'un dossier de demande d'autorisation spéciale de travaux en site classé.</p> <p>Pour les autres protections, les permis de construire ou d'aménager seront conformes aux différentes dispositions réglementaires en vigueur, en particulier lorsque la décision doit faire l'objet de l'accord des services ou institutions compétents (ABF, préfet de région, ministre chargé des monuments historiques et des espaces protégés...).</p>
11	Archéologie	Il conviendra que la DRAC soit informée le plus en amont possible des implantations exactes et des travaux projetés, afin de pouvoir enclencher de manière anticipée la procédure d'archéologie préventive.	DRAC	L'enjeu d'anticipation de la procédure d'archéologie préventive est bien identifié et pleinement partagé par le maître d'ouvrage. La Société du Grand Paris a déjà commencé à se rapprocher des services de l'Etat dans cette perspective, à partir du recensement des secteurs de sensibilité établi dans l'étude d'impact (pièce G).

Réseaux concessionnaires, autres servitudes

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
12	Réseaux télécom	<p>En l'état actuel de l'analyse, des modifications des réseaux Orange seront à effectuer au niveau de chaque gare.</p> <p>Un dossier plus complexe est identifié avec le central téléphonique Haut Débit de la rue Aristide Briand (Issy-les-Moulineaux), à proximité de la gare Issy RER (impact sur la sortie de câbles).</p>	France Télécom / Orange	<p>La position des ouvrages des réseaux de télécommunications a fait l'objet d'un premier recensement dans le cadre des études préalables et préliminaires réalisées par la Société du Grand Paris pour définir le projet présenté à l'enquête publique. Les études de conception à venir associeront étroitement les services des opérateurs de réseaux télécom et ceux du maître d'ouvrage, afin de préciser et de minimiser les incidences du projet au cas par cas sur les réseaux concernés, notamment à proximité de la gare Issy RER, et d'en assurer le traitement.</p>
13	Réseau GRTgaz	<p>Sur les seize points d'interaction identifiés entre les ouvrages GRTgaz et le tronçon sud du Grand Paris Express, dix ne semblent pas être problématiques avec les hypothèses prises en compte à ce stade ; en cas de modification de ces hypothèses, une étude GRTgaz devra être réalisée afin d'analyser la compatibilité du projet avec les ouvrages GRTgaz.</p> <p>Les six points d'interaction problématiques identifiés semblent tous nécessiter un déplacement des ouvrages GRTgaz.</p> <p>Tous les points d'interaction identifiés feront l'objet d'une étude particulière par GRTgaz vis-à-vis de la protection cathodique dans un second temps.</p> <p>Les contraintes s'appliquant aux projets GRTgaz sont rappelées (délais et coûts indicatifs, financement, recommandations techniques applicables...).</p>	GRTgaz	<p>Des réunions d'échanges ont déjà eu lieu entre le maître d'ouvrage et GRTgaz pour apprécier au mieux les impacts possibles sur les ouvrages existants et futurs, intégrer les contraintes afférentes dans les études préalables et préliminaires du projet et anticiper la gestion des interfaces opérationnelles entre GRTgaz et la Société du Grand Paris.</p> <p>Les six points d'interaction recensés par GRTgaz sont dès à présent identifiés par le maître d'ouvrage. Les échanges entre les services de GRTgaz et de la Société du Grand Paris se poursuivront durant les études de conception du projet à venir, en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau GRTgaz, et d'en assurer le traitement.</p>

14	Réseau SEDIF	<p>Le degré de précision du projet présenté ne permet pas de s'assurer de la complétude des éventuelles interférences et d'étudier avec précision les impacts potentiels sur les installations du SEDIF. L'objectif général doit être de limiter la nécessité de déplacement des ouvrages du SEDIF et de réduire au strict minimum les interventions pouvant avoir un impact sur le service public de l'eau.</p> <p>Les contraintes susceptibles de s'appliquer sont rappelées (délais indicatifs, financement...). Un premier recensement des ouvrages de transport d'eau potable qui pourraient être impactés par le projet a été réalisé par le SEDIF.</p>	SEDIF	<p>De premières réunions d'échanges ont déjà eu lieu entre le maître d'ouvrage et le SEDIF : elles se poursuivront tout particulièrement durant les études de conception du projet à venir, 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.</p> <p>Comme il en est fait mention dans l'avis du SEDIF, la profondeur d'implantation des infrastructures du projet est de nature à limiter très significativement les interactions avec les ouvrages du SEDIF.</p>
15	Transport d'électricité	<p>La présence du réseau de transport d'électricité devra être prise en compte, en particulier pour toutes les émergences du projet. RTE présente les zones d'interaction identifiées. Il conviendra de porter une attention toute particulière à la parcelle située à proximité du poste Arrighi (Vitry-sur-Seine) ; une coordination la plus en amont possible sera nécessaire.</p>	RTE	<p>De premières réunions d'échanges ont déjà eu lieu entre le maître d'ouvrage et RTE. A cette occasion, les contraintes associées au secteur de Vitry-sur-Seine (poste Arrighi) ont été notées tout particulièrement.</p> <p>Ces échanges techniques se poursuivront durant les études de conception du projet à venir, en vue de préciser et de minimiser le nombre et la nature des impacts sur le réseau de transport d'électricité, et d'en assurer le traitement.</p>
16	Chauffage urbain	<p>Le projet de tracé croise ponctuellement les ouvrages de distribution de chaleur CPCU dans les secteurs de Vitry-sur-Seine (les Ardoines) et d'Issy-les-Moulineaux / Boulogne-Billancourt.</p>	CPCU	<p>La position des ouvrages CPCU a fait l'objet d'un premier recensement dans le cadre des études préalables et préliminaires de la Société du Grand Paris, ainsi que dans l'étude d'impact (pièce G) du dossier d'enquête publique ; deux zooms spécifiques ont ainsi été réalisés sur les secteurs des Ardoines et d'Issy-les-Moulineaux dans l'atlas cartographique de cette pièce.</p> <p>Les études de conception à venir associeront étroitement les services de la CPCU et ceux du maître d'ouvrage, afin de préciser et de minimiser les incidences du projet au cas par cas sur les réseaux concernés, et d'en assurer le traitement.</p>

17	Réseau SIAAP	<p>Des réunions de travail régulières entre le SIAAP et la Société du Grand Paris permettent la prise en compte des fortes contraintes liées à la présence des ouvrages du SIAAP.</p> <p>De manière générale, un fuseau de sécurité de deux fois le diamètre, à partir de l'extrados de la canalisation, doit être maintenu libre de toute construction. Dans le cas où cette préconisation ne peut être respectée, des études complémentaires sont à réaliser aux frais du pétitionnaire et à présenter au SIAAP pour validation.</p> <p>Les zones sensibles de croisement entre le tracé du projet et celui des ouvrages du SIAAP sont identifiées dans l'avis émis.</p>	SIAAP	<p>Les zones sensibles recensées par le SIAAP sont dès à présent identifiées par le maître d'ouvrage. Ainsi que le souligne l'avis émis, les échanges qui ont eu lieu entre le SIAAP et la Société du Grand Paris au stade des études préalables et préliminaires ont d'ores et déjà permis de prendre en compte les principales contraintes recensées (VL9, doublement de l'émissaire sud...). Ces échanges se poursuivront durant les études de conception du projet à venir.</p>
18	Aviation civile	<p>Aucun aéroport, ni hélistation, ni plate-forme ULM ne se situe à proximité du tracé théorique envisagé.</p> <p>Aucun moyen radioélectrique sol de guidage aérien n'est impacté.</p> <p>Compte tenu de la nature du projet, aucun itinéraire, ni aucun transit aérien ne devrait être impacté.</p>	DGAC	-
19	Emprises militaires	<p>Il est nécessaire de veiller à ce que le projet n'entraîne pas de nuisances sur les emprises militaires pouvant être implantées dans les communes traversées.</p>	Gouverneur militaire de Paris	<p>Au stade d'avancement actuel, une seule incidence localisée du projet sur des emprises militaires a été identifiée : la réalisation d'un ouvrage de sécurité à proximité du Fort de Vanves sur la commune de Malakoff. Des contacts ont déjà été pris avec les autorités militaires afin d'établir un recensement des contraintes à respecter et de limiter au strict minimum l'incidence effective de la réalisation du projet sur l'activité du site. Ainsi, l'accès au stand de tir du Fort de Vanves sera maintenu lors de la réalisation de l'ouvrage de sécurité.</p>
20	Servitudes militaires	<p>L'ouvrage à venir, s'il est situé dans la zone de servitudes d'utilité publique grevant certaines communes au profit du ministère de la défense (liste jointe en annexe à l'avis), doit être compatible avec ces dernières.</p>	Gouverneur militaire de Paris	<p>L'analyse des documents d'urbanisme des communes traversées a conclu que le projet était compatible avec les servitudes militaires existantes. Les ouvrages à réaliser se conformeront aux dispositions telles que prévues aujourd'hui.</p>

21	Convois militaires	Les conséquences du projet sur la circulation des convois militaires devront être vérifiées.	Gouverneur militaire de Paris	Le maître d'ouvrage a bien pris note de ce point, qui fera l'objet d'un examen approfondi dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre à venir. En particulier, en phase travaux, les circulations d'engins et les emprises de chantier veilleront à prendre en compte, le cas échéant, les contraintes liées à la circulation des convois militaires.
----	--------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Urbanisation et aménagement

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
22	Evolution du foncier	<p>Les diagnostics fonciers autour des gares, réalisés en amont par l'EPFIF, corroborent l'analyse développée au volet « Effets sur l'urbanisation » pour la proche couronne et les tissus composés d'habitat et d'activités économiques.</p> <p>Dans les secteurs plus périphériques constitués souvent d'habitat individuel, les études morphologiques déjà menées mériteraient d'être complétées par des études de faisabilité économique pour valider les scénarii proposés et mettre en place une stratégie foncière anticipatrice et régulatrice.</p>	EPFIF	<p>L'étude des effets sur l'urbanisation (jointe à la pièce G du dossier d'enquête) avait pour objectif premier d'identifier globalement le potentiel de mutation et de densification de l'urbanisation pouvant être associé à la réalisation du projet.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend acte de l'avis émis quant à l'intérêt de préciser et de compléter cette première approche par une analyse économique.</p>
23	Hypothèses d'évolution de la population et de l'emploi	<p>La cohérence entre les données, les cartes, les horizons n'apparaît pas assurée à l'intérieur et entre les différentes pièces du dossier. Le nom des jeux d'hypothèses socio-démographiques projetés aux horizons futurs est notamment distinct entre les pièces G et H, le « scénario bas » caractérisant une hausse de 800 000 emplois entre 2005 et 2030 dans la pièce G, et de 685 000 emplois dans la pièce H.</p>	DRIEA	<p>Sur le fond, le maître d'ouvrage confirme que les hypothèses utilisées dans les différentes parties du dossier sont bien cohérentes entre elles. Sur la forme, il a été vérifié que le rappel qui est fait de ces hypothèses dans chaque pièce ne porte pas préjudice à la bonne compréhension du dossier par le lecteur.</p> <p>La correspondance entre les scénarios présentés dans les différentes pièces a notamment été explicitée dans le résumé non technique de la pièce G (étude d'impact) ainsi que dans la pièce H (évaluation socio-économique).</p>
24	Projets d'aménagement urbain	<p>Mentionner la compatibilité du bâtiment gare Noisy-Champs avec la ZAC de la « Haute-Maison » en cours de modification.</p>	EPAMARNE	<p>Le dossier d'enquête publique (pièce D) a été complété en indiquant que le bâtiment gare s'inscrira en cohérence avec la ZAC de la « Haute-Maison ».</p>
25	Projets d'aménagement urbain	<p>Mentionner que la gare Bry-Villiers-Champigny se situe au sein de la future ZAC « Marne-Europe » et à proximité d'un certain nombre de secteurs d'aménagement.</p>	EPAMARNE	<p>Le dossier d'enquête publique (pièce D) a été complété en ce sens.</p>

Travaux, impacts sur les milieux naturels et humains

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
26	Phasage chantiers	Il conviendra de coordonner l'exécution des travaux d'infrastructures des deux tronçons de la ligne rouge du Grand Paris Express ainsi que ceux de la ligne orange.	Préfecture 77	Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette observation. La procédure d'enquête publique relative au tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs couvrira l'ensemble des travaux de génie civil de la gare et du terminus de Noisy-Champs sur la ligne rouge, y compris les dispositions qui seront à terme nécessaires au tronçon Noisy-Champs – Le Bourget. Par ailleurs, en fonction des conclusions de la concertation préalable organisée sur la ligne orange et des décisions prises par le Conseil du STIF, la réalisation des travaux de génie civil du terminus de la ligne rouge pourrait éventuellement s'accompagner de mesures conservatoires visant la gare de la ligne orange.
27	Puits pour tunneliers	La formulation choisie pour évoquer le puits d'entrée des tunneliers dans la zone des Ardoines (pièce D) est peu précise alors qu'un site est identifié de longue date.	EPA ORSA	Comme il en est fait mention dans l'avis de l'EPA ORSA, le site retenu et la zone d'intervention qui lui est associée sont représentés sur le plan général des travaux (pièce E). La pièce D du dossier a été complétée pour préciser explicitement que le puits d'entrée des Ardoines est prévu sur le site dit Arrighi.
28	Puits pour tunneliers	Les mesures proposées pour réduire les impacts environnementaux associés à l'implantation du puits d'entrée des tunneliers dans la zone des Ardoines varient à l'intérieur de la pièce G.	EPA ORSA	Les deux rapports constitutifs de la pièce G cités dans l'avis de l'EPA ORSA distinguent en pratique mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet. De manière générale, la pièce G présente l'éventail des mesures à la disposition du maître d'ouvrage. Les mesures d'évitement idéales consisteraient à ne mobiliser aucune emprise dans des zones à enjeux écologiques ; toutefois, lorsque l'évitement complet n'est pas envisageable, notamment pour des raisons techniques, des mesures de réduction ou, en dernier lieu, de compensation seront à prévoir.

29	Gestion des déblais	De nombreuses circulations risquent d'être générées par l'évacuation par fer des déblais, dans des zones déjà saturées. Il sera nécessaire d'étudier de manière approfondie les conditions de mise en œuvre des trains d'évacuation qui pourraient être demandés par la SGP.	SNCF	L'évacuation des déblais par voie ferroviaire, dans les secteurs où celle-ci apparaît comme envisageable, a fait l'objet de premiers échanges entre le maître d'ouvrage, la SNCF et RFF dans le cadre des études préalables et préliminaires du projet. Ces échanges ont vocation à se poursuivre dans le cadre des études ultérieures, afin de confirmer la faisabilité de cette hypothèse et d'en préciser les modalités, dans le respect des contraintes de l'exploitation ferroviaire.
30	Gestion des déblais	L'étude des conditions d'évacuation des déblais par rail souhaitée à Clamart débute. Il s'agit d'un travail très étroit de planification à organiser avec la SGP.	RFF	Voir réponse au point n°29.
31	Gestion des déblais	Etre vigilant, en phase travaux, à la gestion des déblais, estimés à 1,2 millions de mètres cube sur les communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne.	Préfecture 77	Cette problématique sera approfondie dans le schéma directeur d'évacuation des déblais réalisé par la Société du Grand Paris, lequel s'inscrit dans une démarche d'anticipation de la gestion et de l'évacuation des déblais prévus dans le cadre de la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma directeur a été annexé à la version définitive du dossier soumise à l'enquête publique.
32	Gestion des déblais	Il est impératif que la SGP approfondisse rapidement la piste d'évacuation des déblais par voie ferrée, notamment autour du secteur Bry-Villiers-Champigny, en liaison avec EPAMARNE.	EPAMARNE	A ce stade, l'évacuation par la route dans le secteur Bry-Villiers-Champigny est apparue la solution la plus réaliste à la Société du Grand Paris et au Conseil général du Val-de-Marne, compte tenu du phasage des travaux. Cette première approche pourrait être revisitée si des éléments concrets de faisabilité, permettant d'atteindre un coût financier moindre et ne remettant pas en cause le planning des travaux, étaient portés à la connaissance du maître d'ouvrage.

33	Gestion des déblais	La vérification de la faisabilité opérationnelle de l'approvisionnement et de l'évacuation des matériaux de chantier par voie fluviale devra prendre en compte la réglementation en termes de police de la navigation, ainsi que les modalités d'intervention sur le domaine public fluvial. De manière générale, les modalités de réalisation des travaux éventuels sur la voie navigable devront appliquer les mêmes réglementations.	Service de navigation de la Seine	Ce point est bien identifié par le maître d'ouvrage, qui se conformera aux différentes dispositions réglementaires en vigueur. De premiers contacts avec le Service de navigation de la Seine et Voies navigables de France ont été pris à cette fin.
34	Gestion des déblais	Le dossier prévoit la possibilité de recourir aux modes alternatifs au tout routier, dont la voie fluviale, pour l'évacuation des déblais, ainsi que pour l'approvisionnement en matériaux de construction. L'avis précise que le maître d'ouvrage travaille avec Ports de Paris et Voies navigables de France pour préciser les conditions de mise en œuvre.	Ports de Paris	-
35	Gestion des circulations	Etre vigilant, en phase travaux, à la gestion des circulations et des éventuels itinéraires de déviation.	Préfecture 77	Le maître d'ouvrage a élaboré un schéma directeur d'évacuation des déblais qui précise, dans le respect de l'équilibre territorial, les exutoires vers lesquels les déblais seront transportés. Il ne lui appartient toutefois pas de définir seul les voies de circulation qui doivent être utilisées, et qui seront fixées en collaboration avec les élus et les services concernés dans le cadre de la préparation des chantiers.
36	Gestion des eaux	Etre vigilant, en phase travaux, à la gestion des eaux de nappe, tant sur la partie réalisée en tunnelier (section souterraine) que sur la partie tranchée couverte (gare).	Préfecture 77	Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette observation. Lorsque les enjeux ont été identifiés, les recommandations appropriées sont indiquées dans l'étude d'impact (pièce G). Elles valent engagement du maître d'ouvrage. Il est par ailleurs précisé que la méthode constructive très majoritairement employée en section courante est celle du tunnelier à confinement : celle-ci ne nécessite pas de rabattement de nappe, le tunnelier s'affranchissant des charges d'eau et réalisant l'étanchéification de l'ouvrage au fur et à mesure de l'avancement.

37	Gestion des eaux	Il conviendrait d'examiner si les rabattements de nappe ont des conséquences en dehors du fuseau d'étude. Il conviendrait également d'envisager les conséquences et les mesures d'évitement de ce rabattement en phase d'exploitation.	Agence de l'eau Seine-Normandie	La pièce G du dossier précise qu'en phase définitive, la mesure majeure consiste à limiter l'effet barrage induit dans certaines zones par l'ouvrage souterrain sur l'écoulement des nappes ; ces impacts sont représentés dans l'atlas cartographique relatif à l'étude réalisée à l'échelle du tronçon. Les solutions de régulation des eaux souterraines permettant de limiter cet effet barrage feront l'objet d'études hydrogéologiques détaillées au niveau de chaque gare, ouvrage ou section de tunnel. L'examen de la piézométrie des nappes a été réalisé à une échelle plus vaste que celle du fuseau. Au niveau du tunnel, l'effet barrage sera négligeable au vu des modélisations effectuées ; au niveau des gares, les méthodes constructives appropriées ont été retenues afin de limiter au maximum les pompages pour les gares creusées jusqu'au niveau de la couche aquifère.
38	Gestion des eaux	La prise en compte des eaux pluviales dès la conception du projet (aménagement de gare et autres zones urbanisées connexes) permettrait de réduire les ruissellements des eaux de pluies et leur impact sur les rivières.	Agence de l'eau Seine-Normandie	Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette observation. Parmi les aménagements dont la Société du Grand Paris a la maîtrise d'ouvrage, sont principalement concernés les émergences des gares et les sites industriels de Champigny-sur-Marne et de Vitry-sur-Seine. La conception architecturale de ces bâtiments intégrera la problématique des eaux pluviales et des ruissellements. Ce point est expressément traité dans le programme cadre des gares et également abordé dans la charte architecturale des sites de maintenance de la Société du Grand Paris.

39	Gestion des eaux	La qualité des eaux superficielles, des eaux souterraines et des rejets devra être surveillée pendant toute la durée du chantier et sur tout le tracé du projet ; des secteurs justifiant d'une vigilance spécifique sont indiqués dans l'avis émis. Il sera impératif de communiquer à l'ARS et aux PRPDE toute anomalie ou tout incident constaté.	Agence régionale de santé	<p>Ces enjeux sont bien identifiés par le maître d'ouvrage, et l'étude d'impact (pièce G) formule des recommandations en ce sens. Ainsi, l'atlas cartographique relatif à l'étude réalisée à l'échelle du tronçon comporte notamment une fiche par gare synthétisant localement les enjeux liées à l'hydrogéologie, les impacts et mesures compensatoires possibles, ainsi que les études complémentaires qui seront réalisées lors de la phase de conception du projet. Concernant les eaux superficielles, les points les plus concernés sur le tronçon sont les gares « Pont de Sèvres » et « Les Ardoines ».</p> <p>Les méthodes constructives envisagées (parois moulées) permettront cependant de réaliser les gares à l'abri d'enceintes quasiment étanches. Par ailleurs, les pompages nécessaires en phase travaux seront très limités : les remontées d'eau dans l'enceinte des ouvrages seront réduites, soit du fait de l'ancrage des parois moulées dans une couche de sol peu perméable, soit grâce à la mise en œuvre d'un bouchon injecté. L'impact sur les eaux souterraines devrait donc être négligeable, ce qui réduit grandement le risque de déplacement de pollution. Pour autant, avant le démarrage des travaux, un plan de secours en cas de pollution accidentelle ou d'incident pourra être mis en place, afin de définir en amont les procédures d'alerte et de traitement avec l'ensemble des acteurs concernés.</p>
40	Risque inondation	Il serait important de vérifier la neutralité hydraulique des ouvrages de la SGP sur le reste du territoire et la prise en compte du principe de résilience.	EPA ORSA	La Société du Grand Paris a prévu d'engager une étude hydrogéologique spécifique sur le SMI de Vitry. Ce sujet fera par ailleurs l'objet de travaux menés en étroite collaboration entre la Société du Grand Paris et l'EPA ORSA, ainsi que son équipe de maîtrise d'œuvre en charge de la ZAC des Ardoines.

41	Faune - flore	Lorsque des gares sont situées à proximité de cours d'eau et particulièrement de la Seine, il convient que les aménagements favorisent une végétalisation des berges propice à la vie aquatique. Cet effort pourra contribuer à la Trame verte et bleue.	Agence de l'eau Seine-Normandie	De manière générale, le maître d'ouvrage veillera à éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les impacts du projet sur la faune et la flore, en phase chantier comme en situation définitive. S'agissant de la problématique soulevée dans l'avis de l'Agence de l'eau Seine-Normandie, une emprise de chantier est notamment prévue au niveau des berges de l'île de Monsieur. Les mesures compensatoires recensées dans l'étude d'impact (pièce G) envisagent la restauration des berges endommagées, pouvant s'accompagner d'un reprofilage des berges et de la plantation de plantes en surface et en immersion.
42	Sites et sols pollués	Concernant les sites pollués, le maître d'ouvrage devra toujours s'assurer de la compatibilité des milieux avec les usages projetés. Un repérage spécifique de l'amiante devra par ailleurs être réalisé avant démolition pour tout bâtiment dont le permis de construire a été délivré avant le 1 ^{er} juillet 1997. Lors de la phase chantier, il conviendra de faire preuve d'une vigilance particulière d'une part aux problématiques de travaux en terrains pollués, d'autre part au risque de pollution du milieu naturel de manière générale. Des secteurs justifiant d'une vigilance spécifique sont indiqués dans l'avis émis.	Agence régionale de santé	Ces enjeux sont bien identifiés par le maître d'ouvrage, qui se conformera aux différentes dispositions réglementaires en vigueur. En outre, l'étude d'impact a établi, pour chaque gare, un état de la pollution susceptible d'être trouvée et recommandé des mesures de prévention durant les chantiers, tant pour la gestion des terres excavées que pour le traitement éventuel des eaux pompées.

43	Qualité de l'air	<p><i>Air extérieur</i> : l'impact sanitaire de la hausse des émissions de particules fines métalliques liée à l'exploitation du métro devra être évalué.</p> <p><i>Air intérieur</i> : l'architecture des gares et les performances du dispositif de ventilation devront tenir compte des émissions de particules fines à l'intérieur des gares et du métro. Il conviendrait de mettre en place un plan de surveillance de la qualité de l'air intérieur dans les gares.</p>	Agence régionale de santé	<p>S'agissant de l'air extérieur, la pièce G du dossier précise que l'impact potentiel serait limité aux zones proches des puits de ventilation, qui pourraient atteindre des concentrations élevées en particules fines lors de conditions météorologiques défavorables. Cette problématique est prise en compte par le maître d'ouvrage, qui en a tenu compte dans les emplacements prévus pour les ouvrages annexes : l'étude d'impact indique ainsi que l'implantation des puits apparaît cohérente avec l'analyse des points sensibles du fuseau d'étude (établissements de santé, établissements scolaires, installations sportives...). Des dispositifs d'atténuation pourront également être mis en place.</p> <p>Plus généralement, l'enjeu de réduction des émissions de particules fines associées à l'exploitation des trains fera l'objet d'une attention toute particulière lors des choix technologiques relatifs au matériel roulant, ainsi que lors de la conception des gares (dispositifs de protection des quais, d'isolation des rames...). La Société du Grand Paris prévoit des études spécifiques sur ce sujet avec AirParif.</p>
44	Bruit	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, établissements recevant de jeunes enfants...).	Agence régionale de santé	Les établissements sensibles ont été pris en compte dans l'analyse des incidences du projet en matière de bruit, tant en phase chantier qu'en situation définitive. Une fiche par gare a été établie dans l'étude d'impact (pièce G du dossier), ainsi que pour les sites industriels de Champigny-sur-Marne et de Vitry-sur-Seine.

Caractéristiques du projet

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
45	Exploitation	Le STIF invite la SGP, dans le prolongement des échanges constructifs engagés, à finaliser les études nécessaires de façon à ce que le projet intègre une exploitation ultérieure en fourche à Champigny pour permettre une interopérabilité entre les lignes rouge et orange du Grand Paris Express.	STIF	<p>La Société du Grand Paris favorise, avec le STIF, les choix de conception de nature à préserver l'avenir et à autoriser des évolutions dans la structure d'exploitation du réseau.</p> <p>A Champigny Centre, la Société du Grand Paris présente comme solution de référence un scénario de gare en correspondance, ne pouvant préjuger à ce stade des conclusions de la concertation préalable ayant eu lieu sur la ligne orange, ni de la décision qui sera prise par le Conseil du STIF en tant que maître d'ouvrage.</p> <p>Pour autant, la Société du Grand Paris présente comme variante les mesures préparatoires de nature à permettre l'interopérabilité ligne rouge / ligne orange : si la solution d'interopérabilité est retenue à l'issue des procédures de concertation et de décision relatives à la ligne orange du Grand Paris Express, et de l'enquête publique menée sur le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs de la ligne rouge, ces mesures seront ainsi susceptibles d'être prises en compte.</p>
46	Exploitation	La RATP se félicite qu'une variante compatible avec un schéma d'exploitation de rocade bouclée en proche couronne ait été proposée par la SGP à Champigny-sur-Marne. Il serait souhaitable de prévoir une gare Champigny Centre unique.	RATP	Voir réponse au point n°45.

47	Systèmes	<p>La RATP souligne l'importance du choix d'un roulement fer en automatisme intégral et ses implications sur le programme de maintenance de la voie par la RATP. Concernant l'alimentation électrique, il convient de ne pas écarter un mode d'alimentation haute tension mutualisé avec le réseau existant.</p> <p>Les choix techniques à venir, et leurs impacts sur la fiabilité, la maintenabilité, la disponibilité, la sécurité des infrastructures et la compatibilité technique entre les différents tronçons d'une même ligne, impliqueront la RATP, futur gestionnaire des infrastructures, et le STIF.</p>	RATP	<p>La Société du Grand Paris indique que de nombreuses lignes de métro automatique à roulement fer sont en service. D'autre part, le réseau de transport du Grand Paris, notamment du fait de sa grande étendue géographique, ne présente pas les caractéristiques favorables à une architecture d'alimentation électrique directe depuis le réseau très haute tension. La solution d'une mutualisation n'est pas écartée, mais sera examinée au cas par cas. Pour le cas du périmètre d'enquête publique du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs, il n'est pas prévu de mutualisation.</p> <p>Dans le cadre de la préparation à la maintenance des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, des échanges techniques réguliers ont lieu entre le maître d'ouvrage et la RATP, en sa qualité de gestionnaire des infrastructures, sur l'ensemble des problématiques relevant de la gestion des infrastructures futures. Ces échanges se poursuivront pendant toute la durée des études et des travaux du projet.</p>
48	Sites de maintenance	<p>Il convient que les sites de maintenance des infrastructures soient parfaitement en adéquation avec les standards selon lesquels ils seront exploités par la RATP (organisation, méthode de maintenance).</p>	RATP	<p>Les échanges entre le maître d'ouvrage et la RATP en sa qualité de gestionnaire des infrastructures permettront de préciser les modalités d'organisation et de méthode de maintenance pour la conception des sites industriels.</p>
49	Sites de maintenance	<p>Le dossier gagnerait à clarifier le statut du SMI de Vitry-sur-Seine (formulations respectivement employées dans les pièces C et D).</p> <p>Quelques justifications et compléments mériteraient également d'être apportés à la présentation du SMI.</p>	EPA ORSA	<p>Les différentes localisations envisagées pour l'implantation du site de maintenance des infrastructures de Vitry-sur-Seine sont présentées dans la pièce D (chapitre D2) ; celle-ci précise également le scénario privilégié, qui constitue le scénario de référence présenté à l'enquête publique.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend note des observations de l'EPA ORSA sur la présentation du SMI. Les propositions de rédaction amendée figurant dans l'avis à propos de l'analyse multicritère de la pièce D ont notamment été prises en compte.</p>

50	Sites de maintenance	Il convient de reprendre le profil en long du futur boulevard urbain, notamment au droit de la rue Fourny, afin de respecter une pente inférieure à 4% sur ce boulevard et ainsi garantir sa fonction urbaine (SMR de Champigny).	EPAMARNE	<p>Le point bas de 71,00 qui figure sur le plan fonctionnel du SMR (pièce D du dossier, chapitre D4) correspond au profil existant à ce jour : cette précision a été explicitement apportée dans le dossier.</p> <p>Cette représentation ne préjuge pas des choix d'aménagement qui seront faits dans le cadre de l'aménagement de la RD 10, actuellement à l'étude sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil général du Val-de-Marne. La Société du Grand Paris partage l'objectif commun d'une bonne coordination des différents projets.</p>
51	Position des gares	Le choix d'implantation de la gare aux Ardoines est peu argumenté ; le dossier gagnerait à être plus précis sur les conditions d'accessibilité depuis l'Est du faisceau ferré d'autant que le scénario de la gare monoface, à l'ouest, est présenté comme retenu et non privilégié et ce, sans accord explicite des collectivités.	EPA ORSA	<p>La future gare Grand Paris Express des Ardoines sera accessible depuis l'Est du faisceau via un projet de franchissement des voies ferrées, qui doit assurer une liaison de qualité et l'ouverture de la gare sur le quartier en développement.</p> <p>Le scénario figurant dans le dossier a été privilégié par le maître d'ouvrage sur la base de l'analyse multicritère synthétisée en pièce D. L'implantation retenue permet en particulier d'éviter les surcoûts et les difficultés techniques associés à une implantation sous le faisceau des voies ferrées existantes (complexité de réalisation, impacts sur la circulation ferroviaire, interaction forte avec les installations techniques existantes de la SNCF en rive Est du faisceau ferroviaire, allongement des délais de réalisation...). L'avis émis par la SNCF précise notamment que la réalisation du scénario d'implantation de la gare sous le faisceau de voies présente un impact majeur des travaux sur le fonctionnement du technicentre et potentiellement sur les circulations ferroviaires.</p> <p>Le dossier d'enquête a été complété pour préciser explicitement que ce scénario (« scénario 1 ») est retenu « <i>par le maître d'ouvrage</i> ».</p>
52	Position des gares	Un positionnement de la gare des Ardoines à l'Ouest du faisceau ferré ne présente-t-il pas le risque pour cette dernière de se mettre à distance du développement urbain ?	DRIEA	Voir réponse au point n°51.

53	Position des gares	Il convient de préciser rapidement quels seront les impacts prévisibles de l'interconnexion ligne rouge / ligne orange sur le projet urbain du quartier de gare à Noisy-Champs (réalisation d'un boulevard urbain dont la largeur inconstructible ne peut dépasser 50 m). Cette donnée doit être considérée comme intangible, sauf à la marge, de manière à garantir un projet urbain de qualité et une bonne insertion de la gare dans son environnement.	EPAMARNE	L'enjeu d'optimisation de la largeur des ouvrages a d'ores et déjà été intégré par la Société du Grand Paris, qui prévoit un terminus superposé entre la ligne rouge Sud et la ligne rouge Est. L'implantation de la gare de la ligne orange relève quant à elle du périmètre de maîtrise d'ouvrage du STIF. La largeur cumulée des ouvrages sera ainsi fonction des dispositions qui seront <i>in fine</i> retenues pour l'arrivée de la ligne orange à Noisy-Champs. La Société du Grand Paris veillera à prendre en compte les orientations définies dans le cadre du projet urbain du quartier de gare, en liaison avec le STIF.
54	Position des ouvrages	La localisation de la voie de raccordement du site de maintenance des infrastructures, comme l'implantation des ouvrages annexes, devront être précisés en lien avec les services de l'EPA de manière à réduire les servitudes d'aménagement.	EPA ORSA	Les études de conception à venir se dérouleront, comme les phases d'études précédentes, en associant les services de l'EPA ORSA ainsi que ceux des autres partenaires locaux.

Déplacements et réseau de transport en commun

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
55	Charge des réseaux	<p>La mise en service du Grand Paris Express déchargera globalement les lignes existantes de métro et de RER avec un impact plus prononcé sur le RER A et sur la ligne 6.</p> <p>Le Grand Paris Express constitue la réponse structurelle au défi de la saturation du réseau, et sa mise en œuvre apparaît absolument nécessaire.</p>	RATP	-
56	Modèle de trafic	<p>La présentation du fonctionnement, et donc de la portée des résultats qu'il fournit, du modèle MODUS doit être revue. La DRIEA propose de fournir un document de synthèse explicatif.</p>	DRIEA	Le document produit par la DRIEA a été utilisé pour mettre à jour les passages concernés de la pièce G (rapports G2.2 et G3.2).
57	Report modal	<p>Davantage de clarté est attendue dans le dossier sur les effets du projet vis-à-vis de la croissance en volume du flux routier et l'augmentation en volume du flux métro et RER.</p> <p>Les charges du réseau routier de la situation future pourraient, par exemple, être regardées comparativement aux charges ayant une signification pour le grand public, à savoir les charges de la situation actuelle.</p>	DRIEA	La description des effets du projet sur les déplacements (volet « Mobilité » de la pièce G et chapitre « Etudes de trafic » de la pièce H) s'appuie principalement sur un raisonnement comparant la situation future une fois le projet réalisé à une situation future alternative dans laquelle le projet ne serait pas réalisé (situation dite de « référence »). Dans l'évaluation traditionnelle des projets d'infrastructure, cette approche permet ainsi d'apprécier les impacts différentiels de l'opération à l'horizon auquel celle-ci doit être mise en service, et les conséquences qu'engendrerait sa non-réalisation.

58	Interconnexion	<p>Le STIF demande à la SGP de prendre en compte, dans les études, dans le financement et dans le projet qui sera déclaré d'utilité publique, tous les aménagements nécessaires à l'interconnexion optimale entre la ligne rouge et le réseau actuel, tant pour les gares et les stations existantes (RFN / Transilien, RER, métro) que pour la gare nouvelle de Bry-Villiers-Champigny.</p>	STIF	<p>Les aménagements relevant de l'interconnexion entre les réseaux sont de plusieurs natures.</p> <p>Au titre de son projet, la Société du Grand Paris prévoit les ouvrages de correspondance entre les nouvelles gares du réseau de transport public du Grand Paris et les gares ou stations existantes. Elle en finance intégralement les études et la réalisation.</p> <p>En matière d'offre ferroviaire, la pièce C du dossier identifie deux principaux types de situation, dans la perspective d'une intégration des nouvelles lignes de métro automatique au sein d'un réseau francilien cohérent et maillé : le renforcement de la fréquence de certaines missions existantes aux points de connexion avec le projet et la création d'arrêts nouveaux pour renforcer le maillage entre les réseaux (dont la création d'une gare nouvelle sur le RER E à Bry-Villiers-Champigny).</p> <p>Ces deux thématiques sont actuellement à l'étude. La Société du Grand Paris participe, avec le STIF, les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures, à ces réflexions, qui s'inscrivent dans le cadre plus large des schémas directeurs et des schémas de secteurs visant à définir et à encadrer le développement et l'évolution à venir des lignes ferroviaires RER et Transilien. Certains cas, non couverts par les réflexions préexistantes, nécessitent par ailleurs des études complémentaires ; ainsi, la Société du Grand Paris fait notamment partie des financeurs, avec l'Etat et l'EPAMARNE, des études préliminaires relatives à la réalisation de la gare RER E de Bry-Villiers-Champigny.</p>
----	----------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				<p>Enfin, des études ont conjointement été lancées sur les stations et les gares des lignes existantes RER / Transilien / métro, aux points de maillage avec le nouveau métro automatique, en vue d'évaluer les incidences directes de la réalisation du réseau Grand Paris Express et d'identifier les éventuelles adaptations pouvant notamment être associées à l'accueil des flux de voyageurs nouveaux liés au projet. Les études préliminaires en cours sont réalisées par les gestionnaires d'infrastructures, sur financement de la Société du Grand Paris, et en associant le STIF.</p> <p>Le calendrier de réalisation des différents projets relevant de l'interconnexion entre les réseaux devra être coordonné avec celui du réseau Grand Paris Express : soit simultané, par nécessité ou par opportunité (pour limiter la durée cumulée des travaux), soit en fonction de la montée en charge du trafic de voyageurs.</p>
59	Interconnexion	<p>Les modifications des gares et du réseau existants ne sont pas intégrées dans les financements mis en place par la SGP et nécessitent un positionnement du STIF (élargissements de quais et aménagement ferroviaires nécessaires, fréquence des trains sur les lignes existantes). Zoom spécifique sur la gare du Vert de Maisons.</p> <p>Au-delà de l'enjeu capacitaire des gares, il s'agit également de repenser l'offre de transport globale pour améliorer les trajets de bout en bout, en tenant compte du maillage (et peut-être d'adapter les schémas directeurs de ligne ou schémas de secteurs).</p> <p>Les conséquences de la création d'arrêts complémentaires avec des fréquences à revoir nécessitent des études ferroviaires pour pouvoir être chiffrées.</p>	SNCF	Voir réponse au point n°58.

60	Interconnexion	Le périmètre de l'enquête publique exclut les impacts et les adaptations à prévoir sur le RFN du fait du métro automatique, et s'en tient aux seuls ouvrages d'interconnexion. Les adaptations de l'infrastructure nécessaires se précisent avec les études préliminaires menées par RFF et la SNCF. A ce stade, RFF ne peut garantir une mise en service des interconnexions dans le calendrier annoncé par le métro automatique. Les calendriers dépendront de la mise en place des financements, à commencer par la phase AVP.	RFF	Voir réponse au point n°58. Les études de niveau AVP en vue d'apprécier les incidences potentielles directes du projet sur les stations et les gares des lignes existantes seront financées par la Société du Grand Paris.
61	Interconnexion	Une mise à niveau de la gare RER des Ardoines et de ses quais est indispensable à l'échéance de mise en œuvre du Grand Paris Express.	EPA ORSA	Voir réponse au point n°58.
62	Interconnexion	Le renforcement de la desserte des Ardoines par le RER C n'est pas mentionné dans le dossier (pièce C).	EPA ORSA	Voir réponse au point n°58. La pièce C du dossier n'identifie pas de manière exhaustive les différents cas pouvant conduire à envisager un renfort d'offre aux gares existantes, certains d'entre eux faisant déjà l'objet de réflexions liées à des schémas directeurs ou des schémas de secteur. Pour autant, la perspective d'augmentation de la desserte des Ardoines est prévue dans le cadre du schéma directeur du RER C et prise en compte dans les études relatives au dimensionnement et à l'aménagement de la gare des Ardoines par la Société du Grand Paris.

63	Interconnexion	<p>La création d'arrêts nouveaux et le renforcement des arrêts de certaines missions, nécessaires aux interconnexions, sont-ils effectivement considérés comme hors périmètre du projet ? (cf. évaluation socio-économique)</p> <p>Le sujet des interconnexions et des interopérabilités paraît devoir être traité dans le dossier, tout comme les impacts en termes d'exploitation des lignes existantes.</p>	DRIEA	<p>La « situation de référence » utilisée pour les prévisions de trafic et pour l'évaluation du projet (étude d'impact, évaluation socio-économique) a été construite en considérant la situation future en l'absence de réalisation du réseau Grand Paris Express, toutes choses égales par ailleurs : les modélisations réalisées intègrent donc des hypothèses de création d'arrêts nouveaux et de renforcement de desserte sur les lignes en correspondance, non seulement en situation de projet mais aussi en situation de référence.</p> <p>La méthode d'évaluation retenue consistant à raisonner par différence entre la situation de projet et la situation de référence (voir réponse au point n°56), il apparaîtrait légitime de considérer qu'il n'y a pas lieu de prendre en compte le coût de ces opérations connexes dans l'évaluation socio-économique (pièce H). Pour autant, dans la version définitive du dossier présenté à l'enquête publique, l'évaluation socio-économique s'est appuyée sur les dispositions présentées dans le cadre des annonces gouvernementales du 6 mars 2013 ; cette étude prend notamment pour hypothèse l'intégration, pour le calcul de la charge d'investissement, d'une provision de 1,5 Md€ au titre des interconnexions, supportée par les différents maîtres d'ouvrages.</p>
64	Interconnexion	<p>Il convient de réaffirmer l'importance de l'interconnexion entre le Grand Paris Express et le RER E à la mise en service de la ligne rouge, dès 2018 (Bry-Villiers-Champigny).</p>	EPAMARNE	<p>La Société du Grand Paris fait notamment partie des financeurs, avec l'Etat et l'EPAMARNE, des études préliminaires relatives à la réalisation de la gare RER E de Bry-Villiers-Champigny. Ces études, menées sous la maîtrise d'ouvrage de RFF, permettront d'apprécier les conditions de faisabilité du projet et d'en préciser le calendrier de réalisation.</p> <p>La Société du Grand Paris partage l'objectif d'une mise en service de la nouvelle gare RER E dans des délais compatibles avec ceux de la gare Grand Paris Express.</p>

65	Impacts sur les ouvrages existants et l'exploitation des lignes	Le STIF appelle la SGP à une attention particulière quant à l'impact potentiel des travaux sur les services de transport et notamment pour les travaux envisagés à proximité des réseaux existants (Noisy-Champs, Vert de Maisons, Châtillon-Montrouge et Fort d'Issy-Vanves-Clamart).	STIF	Les études de conception de la Société du Grand Paris préciseront les conditions de faisabilité des infrastructures du projet, afin notamment de ne pas réduire le niveau de sécurité des circulations et de limiter les perturbations sur le fonctionnement du réseau existant pendant la phase travaux.
66	Impacts sur les ouvrages existants et l'exploitation des lignes	Des études supplémentaires doivent être conduites dans le but de minimiser l'impact sur l'infrastructure existante et pour assurer la faisabilité technique de certaines correspondances (Créteil L'Echat, Châtillon-Montrouge, éventuellement Pont de Sèvres). Les incidences potentielles sur la performance de l'exploitation quotidienne de la ligne 13 (Châtillon-Montrouge) et du RER A (Noisy-Champs) devront être appréciées au moyen d'études complémentaires. De manière générale, l'évaluation technique et financière par la RATP des impacts des travaux sur l'exploitation des réseaux existants est en cours, et devra faire l'objet d'une discussion entre la SGP, le STIF et la RATP.	RATP	Voir réponse au point n°65.
67	Impacts sur les ouvrages existants et l'exploitation des lignes	Les dernières évolutions du projet de la SGP permettent de limiter les besoins en emprises sur le territoire de l'atelier de Montrouge. Il conviendra de s'assurer qu'il n'y aura pas de retour en arrière et confirmer la faisabilité des besoins résiduels de la SGP en emprises foncières sur ce périmètre.	SNCF	Le maître d'ouvrage continuera de travailler avec la SNCF pour définir précisément les besoins en emprises sur le site de l'atelier de Montrouge, particulièrement dans sa partie nord-ouest en bordure de l'avenue Jean Jaurès, ce en cohérence avec le plan général des travaux (pièce E du dossier) et la zone d'intervention potentielle identifiée.

68	Impacts sur les ouvrages existants et l'exploitation des lignes	<p>Le projet ne fait pas partie du RFN et n'entre pas de ce fait dans le champ de compétences de l'EPSF. Toutefois, le tracé de l'infrastructure passe sous plusieurs lignes du RFN. Les travaux devront intégrer les contraintes de sécurité liées à l'exploitation de ce réseau et maintenir la disponibilité de celui-ci.</p> <p>Aux gares de correspondance avec celles existantes sur le RFN, les études de sécurité devront prendre en compte les nouveaux flux de voyageurs et traiter les contraintes exportées vers les gares existantes. Les aménagements éventuellement nécessaires dans celles-ci devront être réalisés en concertation avec les propriétaires des sites et les pompiers.</p>	EPSF	Voir réponse aux points n°58 et n°65. Les études menées par les gestionnaires d'infrastructure relatives aux impacts potentiels du projet sur les gares et stations existantes prennent bien en compte les flux de voyageurs projetés à horizon de réalisation du réseau Grand Paris Express.
69	Impacts sur les ouvrages existants et l'exploitation des lignes	<p>Les impacts des travaux projetés à proximité du RFN, au droit de sites fréquentés sur des voies très fortement circulées, sont éludés dans le dossier. Leur faisabilité dans le calendrier annoncé est à étudier dans le cadre d'une étude générale de capacité sur l'axe majeur d'accès à la Gare Montparnasse.</p>	RFF	Voir réponse au point n°65.

70	Intermodalité	Le STIF réaffirme l'importance de la prise en compte de l'intermodalité dans le projet et notamment les parvis, les stationnements vélo, les gares routières et le cas échéant les parcs relais.	STIF	<p>La Société du Grand Paris partage l'enjeu d'un bon maillage du réseau et de la nécessité d'un rabattement bus de qualité, en particulier pour les territoires non directement desservis par le projet.</p> <p>Les aménagements autour des gares ont été définis en cohérence avec les plans de déplacement des collectivités. L'optimisation de l'intermodalité a été l'un des critères analysés pour le choix des scénarios d'implantation des gares. Les premières préconisations du STIF en matière d'offre bus ont été prises en compte dans le projet présenté à enquête : ces réflexions sont appelées à se poursuivre dans les études ultérieures, au fur et à mesure de l'affinement des prescriptions fonctionnelles.</p> <p>Les aménagements relatifs à l'intermodalité seront conçus en conformité avec les schémas directeurs établis par le STIF et avec le PDU Ile-de-France.</p>
71	Intermodalité	Des mesures adaptées devront être prises quant à l'augmentation de la fréquentation sur les tramways T2, T6 et T7. L'adaptation du réseau bus fait l'objet de travaux conjoints entre le STIF et la RATP.	RATP	<p>Les évolutions du réseau de surface, de même que le développement éventuel d'offres de transport complémentaires, permettront d'optimiser la desserte du territoire par les différents modes et de démultiplier les opportunités de rabattement ou de diffusion vers / depuis le réseau Grand Paris Express.</p> <p>La Société du Grand Paris prévoit de poursuivre la réflexion sur l'optimisation de l'intermodalité tout au long du projet, en collaboration avec l'ensemble des acteurs concernés, étant entendu que l'adaptation des réseaux bus et tramway est de la responsabilité du STIF.</p>

72	Intermodalité	La RATP regrette que l'objectif d'un pôle multimodal efficace n'ait pu être vraiment retenu à Bagneux.	RATP	Le scénario d'implantation de la gare Grand Paris Express et de son émergence retenu en comité de pilotage permet une bonne correspondance entre les deux réseaux, au regard des contraintes techniques de réalisation de la gare (profondeur, notamment). L'option d'un hall d'accueil commun au futur terminus de la ligne 4 et à la gare Grand Paris Express n'a pas été retenue, car elle aurait conduit à retarder la réalisation du prolongement de la ligne 4, au calendrier plus avancé.
73	Intermodalité	La formulation retenue dans le dossier (pièce D) concernant la correspondance avec le futur TZen 5 en gare des Ardoines laisse un flou qui pourrait être dommageable en matière d'interconnexion. Par ailleurs, les deux projets de TCSP dont le dossier fait mention ne sont pas au même stade d'avancement. Il serait également important de préciser que le réseau bus devra être renforcé.	EPA ORSA	La correspondance efficace entre le futur TZen 5 et la gare Grand Paris Express constitue un critère important du positionnement de la gare des Ardoines. Dans le cadre de ses études préliminaires, la Société du Grand Paris a retenu la possibilité d'accoler une estacade au futur franchissement des voies ferrées (projet sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA ORSA). Cette estacade permettra ainsi de relier le niveau +1 du bâtiment voyageur de la gare Grand Paris Express et la future station de TZen 5 (projet en cours d'étude et sous maîtrise d'ouvrage du STIF), positionnée sur le futur pont. L'ensemble de ces projets n'étant pas sous maîtrise d'ouvrage de la SGP, il conviendra au cours des prochaines phases d'études de consolider toutes les caractéristiques de cette estacade et ses interfaces avec les différents projets. En tout état de cause, la liaison entre le TZen 5 et le bâtiment de la gare Grand Paris Express est considérée comme une correspondance Grand Paris Express, donc sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris. La mention du TCSP « Villejuif – Les Ardoines – Pompadour » a été reformulée dans le dossier. Par ailleurs, la pièce D précise bien que l'offre bus doit être renforcée à terme sur le secteur des Ardoines.

74	Intermodalité	L'impact de la réalisation du réseau en matière de besoins de rabattements supplémentaires vers les infrastructures de stationnement existantes est à évaluer (gare des Ardoines).	EPA ORSA	La problématique des besoins en stationnement aux abords des gares à horizon de la mise en service du projet sera approfondie par le maître d'ouvrage, en liaison avec le STIF, l'EPA ORSA et les autres acteurs locaux.
----	---------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Sécurité

N°	Thématique	Avis / Remarques	Emetteur	Positionnement du maître d'ouvrage
75	Sécurité ferroviaire	Comme la RATP l'a souligné dans son avis sur le dossier de définition de sécurité, le concept d'interopérabilité entre la ligne rouge et la ligne orange, combiné à la multiplicité des maîtres d'ouvrage, pose potentiellement de sérieuses difficultés dans la démonstration de la sécurité du système de transport requise par la réglementation.	RATP	<p>La sécurité ferroviaire et, plus globalement, la sécurité du système de transport public guidé sont abordées dans le cadre de l'élaboration et de l'instruction des dossiers de sécurité.</p> <p>La démonstration de sécurité est de la responsabilité de chaque maître d'ouvrage. Dans l'hypothèse d'une interopérabilité, le dossier de sécurité de la ligne orange, à réaliser par le maître d'ouvrage STIF, devra procéder à la démonstration de sécurité dans le cadre d'une approche globale de la sécurité pour l'ensemble des lignes orange et rouge alors interopérables, en relation étroite avec la Société du Grand Paris et la RATP en sa qualité de gestionnaire des infrastructures de la ligne rouge. La Société du Grand Paris, en relation avec la RATP en sa qualité de gestionnaire d'infrastructures et le STIF, devra quant à elle intégrer l'évaluation des dispositions permettant l'interopérabilité dans l'approche globale de démonstration de la sécurité de la ligne rouge.</p> <p>Des échanges techniques ont régulièrement lieu entre le maître d'ouvrage et le STIF sur ces aspects d'interopérabilité.</p>

Avis sans observation

Emetteur	
Préfecture de police - Direction de la sécurité de proximité de l'agglomération parisienne - Direction territoriale de la sécurité de proximité des Hauts-de-Seine	Pas de remarque particulière
Direction départementale de la cohésion sociale des Hauts-de-Seine	Pas d'observation sur le dossier
Direction générale des finances publiques - Direction départementale des finances publiques du Val-de-Marne	Avis tout à fait favorable
Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE)	Pas d'incompatibilité repérée avec les différentes dispositions législatives et réglementaires applicables
Préfecture de police	Aucune observation



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

www.societedugrandparis.fr