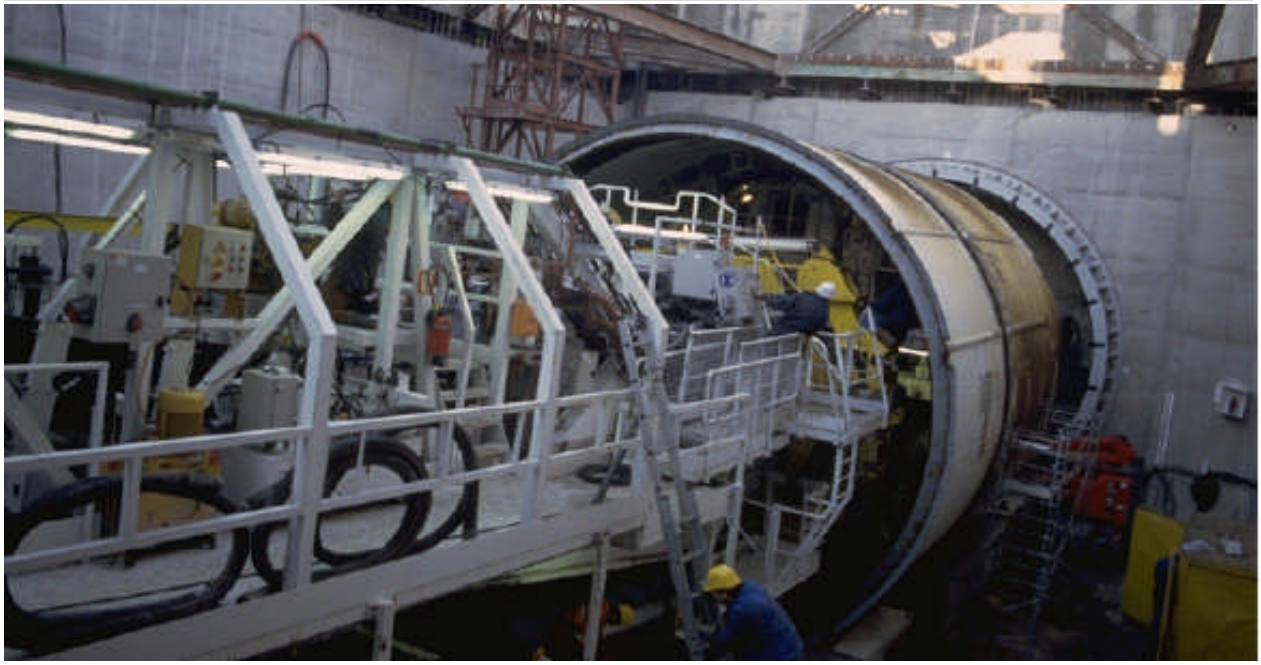
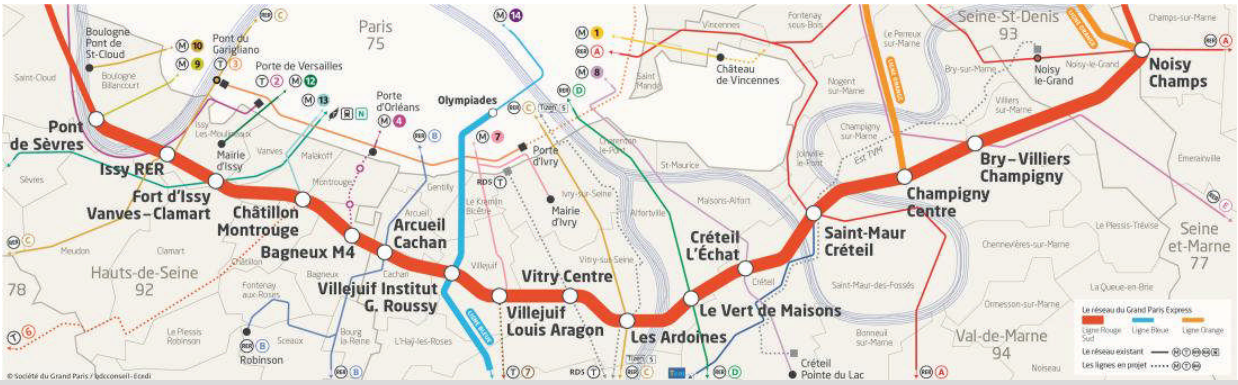
RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIF AU PROJET DE LIGNE ROUGE 15 SUD DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS EXPRESS





Enquête publique du lundi 7 octobre 2013 au lundi 18 novembre 2013 inclus

RAPPORT : 2ème PARTIE – TOME 1/2

o EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE - THEMES 1 A 7

JP. CHAULET : PRESIDENT

J. CULDAUT : MEMBRE
V. BERNARD : MEMBRE
B. SCHAEFER : MEMBRE
C. POUEY : MEMBRE
N. SOILLY : MEMBRE
JC. LASAYGUES : MEMBRE

FEVRIER 2014

COMPOSITION DU RAPPORT D'ENQUÊTE

LE RAPPORT D'ENQUETE COMPREND LES 5 PIECES SUIVANTES :

PIECE 1 : RAPPORT PREMIERE PARTIE
- PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE
- DEROULEMENT DE L'ENQUETE

PIECE 2 : RAPPORT DEUXIEME PARTIE – TOME 1/2
- EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE : THEMES 1 A 7

PIECE 3 : RAPPORT DEUXIEME PARTIE – TOME 2/2
- EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE : THEMES 8 A 16
- APPRECIATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

PIECE 4 : AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

PIECE 5 : ANNEXE AU RAPPORT D'ENQUETE
- TABLEAUX DES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS

SOMMAIRE

1. EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE 9

1.1. LES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS 10

1.1.1. Tableau récapitulatif des observations et courriers recueillis dans les 23 communes et dans les 5 préfectures concernées 11

1.1.2. Tableau récapitulatif des pétitions recueillies dans l'ensemble des secteurs d'enquête 12

1.1.3. Tableau récapitulatif des occurrences par thèmes des observations et des courriers recueillis dans l'ensemble des secteurs d'enquête 13

1.1.4. Examen détaillé des observations écrites et courriers recueillis dans l'ensemble des secteurs d'enquête 14

1.2. LES THEMES ELABORES 15

1.2.1. Thème 1 : appellation, fonctionnalités et positionnement des gares 18

1.2.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce thème : 18

1.2.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique : 25

1.2.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête. 36

1.2.1.4. Avis et commentaires de la Société du Grand Paris : 36

1.2.1.4.1. Avis et commentaires au titre de l'analyse des observations écrites ou orales et de courriers relatifs à ce thème 36

1.2.1.4.2. Réponse aux questions complémentaires posées au maître d'ouvrage 53

1.2.1.5. Appréciations de la commission d'enquête : 61

1.2.2. Thème 2 : le tracé de la ligne et ses problématiques 65

1.2.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce thème : 65

1.2.2.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique : 71

1.2.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête : 73

1.2.2.4. Avis et commentaires de la Société du Grand Paris : 73

1.2.2.4.1. Avis et commentaires au titre de l'analyse des observations écrites ou orales et de courriers relatifs à ce thème 73

1.2.2.4.2. Réponses aux questions complémentaires posées au maître d'ouvrage 95

1.2.2.5. Appréciations de la commission d'enquête : 98

1.2.3. Thème 3 : les ouvrages annexes 104

1.2.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce thème : 104

1.2.3.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique : 110

1.2.3.3. Avis de la société du Grand Paris : 115

1.2.3.4. Appréciations de la commission d'enquête : 126

1.2.4. Thème 4 : l'accessibilité multimodale aux gares 132

1.2.4.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce thème : 132

1.2.4.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique : 141

1.2.4.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête : 144

1.2.4.4. Avis et commentaires de la Société du Grand Paris : 144

1.2.4.4.1. Avis et commentaires au titre de l'analyse des observations écrites ou orales et de courriers relatifs à ce thème 144

1.2.4.4.2. Réponse aux questions complémentaires posées au maître d'ouvrage 160

1.2.4.5. Appréciations de la commission d'enquête : 163

1.2.5. Thème 5 : les interconnexions avec les autres modes lourds de transport (Transilien, RER, métro, tramway) 169

1.2.5.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce thème : 169

1.2.5.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique : 174

1.2.5.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête : 176

1.2.5.4. Avis et commentaires de la Société du Grand Paris : 177

1.2.5.4.1. Avis et commentaires au titre de l'analyse des observations écrites ou orales et de courriers relatifs à ce thème 177

1.2.5.4.2. Réponses aux questions complémentaires posées au maître d'ouvrage 188

1.2.5.5. Appréciations de la commission d'enquête : 190

1.2.6. Thème 6 : l'interopérabilité à la gare de Champigny 196

1.2.6.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce thème : 196

1.2.6.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique : 200

1.2.6.3. Avis et commentaires de la Société du Grand Paris : 202

1.2.6.4. Appréciations de la commission d'enquête : 207

1.2.7. Thème 7 : le développement économique et urbain autour des gares 210
1.2.7.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce thème : 210
1.2.7.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique : 215
1.2.7.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête : 218
1.2.7.4. Avis et commentaires de la Société du Grand Paris : 218
1.2.7.4.1. Avis et commentaires au titre de l'analyse des observations écrites ou orales et de courriers relatifs à ce thème 218
1.2.7.4.2. Réponses aux questions complémentaires posées au maître d'ouvrage 226
1.2.7.5. Appréciations de la commission d'enquête : 228

Pièces jointes

Les pièces jointes n'existant qu'en un seul exemplaire, sont adressées, avec le rapport original, à la seule autorité organisatrice de l'enquête.

Pièce 1 : Décision N°E13000021/75 du 17 juillet 2013, M. le vice-président du tribunal administratif de Paris désignant une commission d'enquête chargée de procéder à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées par le « Premier tronçon reliant les gares de Pont de Sèvres à Noisy-Champs du réseau de transport public du Grand Paris (ligne 15 – sud) ;

Pièce 2 : Arrêté préfectoral N°2013213-0008M du 1er août 2013 de M. le préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris portant « *ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le premier tronçon reliant les gares de Pont de Sèvres à Noisy-Champs (ligne rouge – 15 sud) dans le cadre du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris* » ;

Pièce 3 : Photo de l'armoire métallique comprenant le dossier d'enquête "DUP" et les dossiers de mise en compatibilité des POS/PLU des communes concernées par le projet du 1er tronçon du Grand Paris Express (Ligne rouge – 15 sud) ;

Pièce 4 : Copie d'une des 710 affiches mises en place sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés relatifs au projet ;

Pièce 5 : Contrôles effectués par un huissier de justice sur 50 points d'affichages sélectionnés ;

Pièce 6 : Contrôles exhaustifs de l'affichage réalisés par la SGP avec photos à l'appui ;

Pièce 7 : Originaux des insertions (3) dans les journaux à audience nationale (Le Monde, le Figaro et Libération) 16 jours avant le début de l'enquête ;

Pièce 8 : Copies des insertions dans les journaux régionaux et locaux au moins 15 jours avant le début de l'enquête et dans les 8 premiers jours de celle-ci ;

Pièce 9 : Extrait du site Internet de la préfecture de région d'Ile-de-France, préfecture de Paris dédié à l'enquête ;

Pièce 10 : Extrait du site Internet de la SGP dédié à l'enquête ;

Pièce 11 : Exemplaire du dépliant (tiré à 395.000 exemplaires) distribué dans 27 communes du tronçon sur un périmètre de 800 à 1000 mètres autour de la future ligne dans les préfectures 75, 77, 92, 93 et 94 et à Orbival ;

Pièce 12 : Powerpoint (version papier) du projet de la ligne rouge 15 sud présenté le 23 septembre par la SGP à la commission d'enquête ;

Pièce 13 : Exemplaire du guide papier réalisé par la SGP pour la visite de la première moitié du tronçon de la ligne rouge 15 sud effectuée le 25 septembre 2013;

Pièce 14 : Exemplaire du guide papier réalisé par la SGP pour la visite de la seconde moitié du tronçon de la ligne rouge 15 sud effectuée le 3 octobre 2013;

Pièce 15 : Compte rendu de la visite le 13 novembre 2013, par la commission d'enquête, d'un tunnelier en action (Tunnelier du T6) ;

:

Pièce 16 : Fiches (16) des questions écrites rédigées au cours de la réunion publique du 15 octobre 2013 à Montrouge remises à la commission d'enquête ;

Pièce 17 : Compte rendu de la réunion publique du 15 octobre 2013 à Montrouge;

Pièce 18 : Fiches (34) des questions écrites rédigées au cours de la réunion publique du 6 novembre 2013 à Créteil remises à la commission d'enquête ;

Pièce 19 : Compte rendu de la réunion publique du 6 novembre 2013 à Créteil;

Pièce 20 : Fiches (11) des questions écrites rédigées au cours de la réunion publique du 14 novembre 2013 à Noisy-le-Grand remises à la commission d'enquête ;

Pièce 21 : Compte rendu de la réunion publique du 14 novembre 2013 à Noisy-le-Grand;

Pièce 22 : Lettre d'accompagnement du procès-verbal de synthèse remis le 6 décembre 2013 à M. GUYOT, président du Directoire de la SGP ;

Pièce 23 : Mémoire en réponse de la Société du Grand Paris remis à la commission d'enquête le 7 janvier 2014 ;

Pièce 24 : Lettre du président de la commission d'enquête datée du 14 décembre 2013 adressée au préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris et sollicitant un report du délai de remise du rapport d'enquête ;

Pièce 25 : Lettre du préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris, datée du 26 décembre 2013, adressée au président de la commission d'enquête et accordant un report du délai de remise du rapport d'enquête.

ANNEXE

Une annexe unique, **qui fait partie intégrante du rapport,** regroupe la synthèse de l'ensemble des observations et courriers recueillis au cours de cette enquête et est jointe à ce rapport.

Ces observations et courriers mentionnent le ou les thèmes auxquels ils font référence.

EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE

11 LES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS

Est récapitulé ci-après l'ensemble des observations et courriers recueillis au cours de l'enquête publique relative au projet de Ligne Rouge 15 Sud du Grand Paris Express.

1.1.1. Tableau récapitulatif des observations et courriers recueillis dans les 23 communes et dans les 5 préfectures concernées

Commune	Observations	Courriers	Total
SEVRES	18	0	18
BOULOGNE-BILLANCOURT	22	0	22
ISSY-LES-MOULINEAUX	62	0	62
CLAMART	28	3	31
VANVES	16	11	27
CHATILLON	5	4	9
MALAKOFF	22	34	56
MONTROUGE	7	0	7
BAGNEUX	5	0	5
ARCUEIL	1	0	1
CACHAN	15	0	15
VILLEJUIF	11	0	11
VITRY-SUR-SEINE	19	0	19
ALFORTVILLE	4	0	4
MAISONS-ALFORT	14	0	14
CRETEIL	150	0	150
SAINT-MAUR-DES-FOSSES	52	0	52
JOINVILLE	13	0	13
CHAMPIGNY	31	0	31
BRY-SUR-MARNE	8	0	8
VILLIERS-SUR-MARNE	3	0	3
NOISY-LE-GRAND	12	0	12
CHAMPS-SUR-MARNE	10	0	10
TOTAL COMMUNES	528	52	580
Préfectures	**Observations**	**Courriers**	**Total**
VAL-DE-MARNE	5	0	5
PARIS	3	2	5

HAUTS-DE-SEINE	2	0	2
SEINE-ET-MARNE	0	0	0
SEINE-SAINT-DENIS	0	0	0
TOTAL PREFECTURES	10	2	12
COURRIERS PRESIDENT	/	104	104
TOTAL GENERAL	538	158	696

1.1.2. Tableau récapitulatif des pétitions recueillies dans l'ensemble des secteurs d'enquête

Forme	Libellé de la pétition	Nombre Signatures
Lettre Pétition Obs n°10 de Vitry	Ces personnes s'interrogent sur le choix du tracé et se demandent pourquoi on ne fait pas passer le tunnel sous l'intégralité de la rue Grétillat en ligne droite à partir du SMI des Ardoines jusqu'à la D 305.	**19**
Lettre pétition Obs n°1 à 12, 16, 17, 24 à 28, 30 à 35, 39, 58 à 68, 69 à 72, 74 à 79, 89 et 90 de Créteil	Lettre type des habitants du quartier des Buttes-Halage Certaines observations sont traitées individuellement car personnalisées	**49**
Lettre-pétition Obs n° 41 à n°57 (27), n°63 à n°68 (6), n° 73 et n° 77 et 78 (3), n°80 à n°88 (9), n°91 à n°136 (46) de Créteil	Lettre type copropriété du 118, avenue Laferrière Commente différentes pages de la **pièce D** du dossier d'enquête en reprenant toutes les préoccupations exprimées par les riverains adhérents de TCDV.	**91**
Lettre Pétition Obs n°18 de Créteil	Association de riverains TCDV (Transport et Cadre de Vie) Sur l'implantation de la gare de Créteil l'Echat, donne des arguments à l'encontre du choix de la SGP de l'axe Sud-Nord retenu (scenario 2) et ne permettant pas d'éviter la zone de carrières. Elle conteste le tableau du dossier, estimant le scénario 1 du dossier "largement gagnant, notamment si on prend en compte les risques pour le projet de modernisation de l'Hôpital Mondor très proche	**196**
Lettre soutien Association Orbival Déposé à Saint-Maur	Fiche de soutien « Un Métro pour la banlieue »	**1421**
Lettre pétition Obs n°12 et 12 bis de Joinville et 24 et 25 de Champigny	Association pour la Défense du quartier des Simonettes à Champigny : s'interroge sur les futurs aménagements aux abords de la gare et ce qui apparait sur les vues, notamment une route qui n'existe pas et en conséquence demande qu'un nouveau projet de gare soit réalisé afin de modifier les accès envisagés et ainsi éviter la préemption des pavillons environnants.	**4**
Pétition Obs n°20 de Boulogne	Pétition des habitants du Trident (57 signatures). Ils « expriment les plus vives réserves au sujet de l'emplacement choisi pour la future gare de Boulogne au pied du Trident », ils craignent des	

Forme	Libellé de la pétition	Nombre Signatures
	fissures, voire l'effondrement, car le sol est instable, et l'immeuble construit sur pilotis de 18 m. De plus, ils s'inquiètent pour leur santé car les terrains Renault sont pollués et les travaux risquent de diffuser cette pollution.	**57**
Pétition ARGC Courriers n°1, 17 et 34 Obs.n°2 Registre de Malakoff	Pétition de l'Association des Riverains de la Gare de Clamart (ARGC) signée par 133 foyers, propose, du fait de la présence de carrières ou remblais précaires sous leurs maisons et des incertitudes liées au problème de la transmission des vibrations, d'étudier un tracé alternatif sous les voies publiques, et d'approfondir le tunnel aux abords de la gare de Fort d'Issy-Vanves-Clamart.	**133**
Courrier n°108 (parvenu après délais) du président du CG de Seine-et-Marne	Signatures électroniques et cartes T demandant que la « future ligne Rouge 15 Sud assure de parfaites correspondances avec les réseaux de transport existant en Seine-et-Marne (lignes D et E du RER, lignes P et R du Transilien) »	**335**

La synthèse de l'ensemble des observations et des courriers recueillis lors de cette enquête figure par commune et préfecture dans l'**annexe** à ce rapport.

1.1.3. Tableau récapitulatif des occurrences par thèmes des observations et des courriers recueillis dans l'ensemble des secteurs d'enquête

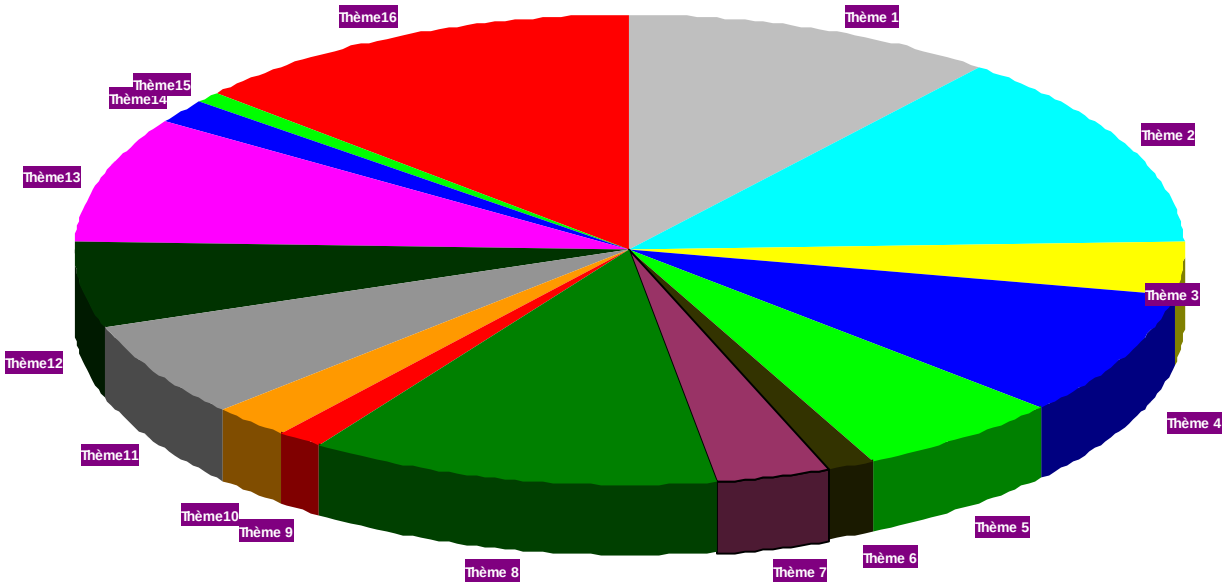
Ce classement est effectué hors pétitions.

Dans chacune des communes ou préfectures, chaque observation recueillie ou chaque courrier déposé peut contenir diverses occurrences relatives à plusieurs des thèmes choisis.

THEMES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
↓ Observations et/ou courriers	Positionnement gares	Tracé ligne	Ouvrages annexes	Accessibilité multimodale	Interconnexion	Interopérabilité Champigny	Dvt économique et urbain gares	Nuisances sonores et vibratoires	Impacts paysage-environnement	Impacts fonciers	Nuisances chantier	Nuisances matériaux et déblais	Nuisances forage tunnel	Chantier et communication	Mises en compatibilité	Autres problématiques
696	163	205	58	128	94	20	50	184	19	33	103	86	131	24	15	201
RANG	**4**	**1**	**10**	**6**	**8**	**14**	**11**	**3**	**15**	**12**	**7**	**9**	**5**	**13**	**16**	**2**

Ainsi hormis le thème 16 qui regroupe 8 sous-thèmes (rang 2) , on peut constater que le tracé de la ligne et les nuisances sonores et vibratoires qu'elle pourrait provoquer arrivent en tête des préoccupations du public (rangs 1 et 3)

TABLEAU DE REPARTITION DES OCCURENCES PAR THEMES



1.1.4. Examen détaillé des observations écrites et courriers recueillis dans l'ensemble des secteurs d'enquête

Le dépouillement des observations et des courriers a abouti à l'élaboration de 16 thèmes (traités au paragraphe **12** suivant).

L'ensemble des observations écrites et courriers résumés dans **l'annexe** jointe a été transmis, avec les 16 thèmes élaborés par la commission d'enquête à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, le 6 décembre 2013 pour recueillir ses avis et commentaires sous forme d'un procès-verbal de synthèse faisant l'objet de la **pièce 22 jointe** (Cf. paragraphe **2.13** de la première partie de ce rapport.

La Société du Grand Paris a fait part de ses avis et commentaires dans un mémoire en réponse remis à la commission d'enquête le 7 janvier 2014 (Cf. paragraphe **2.14 de la première partie de ce rapport)** et faisant l'objet de la **pièce 23 jointe.**

Ces avis et commentaires ont été intégrés sous chacun des thèmes traités dans le paragraphe **12** suivant et comportent à leur suite l'appréciation de la commission d'enquête.

12 LES THEMES ELABORES

Elaboration des thèmes à partir des courriers et des observations

Les observations et courriers recueillis dans les registres ont été dépouillés par tableaux en fonction des occurrences constatées (Cf. **Annexe** jointe séparément à ce rapport).

A partir de ce travail d'analyse et de dépouillement et compte tenu des résultats d'occurrences constatées, la commission d'enquête a élaboré **16** thèmes qui recouvrent la plupart des préoccupations exprimées par le public et des questionnements de la commission d'enquête.

Ces thèmes ont tous été élaborés selon le même plan, à savoir :

- Analyse et synthèse des observations et des courriers recueillis sur le thème au cours de l'enquête,
- Synthèse des documents figurant dans le dossier mis à l'enquête traitant du thème,
- Eventuellement, questions complémentaires de la commission d'enquête,
- Avis et commentaires de la Société du Grand Paris (SGP),
- Avis de la commission d'enquête.

Les 16 thèmes retenus sont les suivants :

Thèmes	Libellé du thème
Thème 1	Appellation, fonctionnalités et positionnement des gares
Thème 2	Le tracé de la ligne et ses problématiques
Thème 3	Les ouvrages annexes (Puits – SMR – SMI)
Thème 4	L'accessibilité multimodale aux gares (parkings relais, accès vélos, accès des piétons aux gares et cheminements piétons, accès des PMR, accès par voitures, maillage des bus)
Thème 5	L'interconnexion avec les autres modes lourds de transport (SNCF, RER, Tramway, métro)
Thème 6	L'interopérabilité à la gare de Champigny
Thème 7	Le développement économique et urbain autour des gares
Thème 8	Les nuisances sonores et vibratoires provoquées par la ligne en phase d'exploitation
Thème 9	Les impacts paysagers et environnementaux des ouvrages de la ligne (gares et ouvrages annexes)
Thème 10	Les impacts fonciers dus à la ligne (expropriations)

Thèmes	Libellé du thème
Thème 11	Les nuisances dues aux bases de chantiers et aux différents chantiers lors de la construction de la ligne (sonores, vibratoires, sur la circulation, sur l'accès des riverains, etc.)
Thème 12	Les nuisances dues à l'acheminement des matériaux de construction et à l'évacuation des déblais pendant la phase de construction de la ligne
Thème 13	Les nuisances dues au forage du tunnel par les différents tunneliers mis en œuvre
Thème 14	Les chantiers et la communication sur les travaux en cours
Thème 15	Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes impactées par la construction de la ligne
Thème 16	Les autres problématiques et questions diverses

Comme indiqué au paragraphe **1.14** ci-dessus, une fois élaborés, ces thèmes ont été envoyés à la SGP pour recueillir son avis et ses commentaires.

Cette dernière a fait part de son avis et de ses commentaires dans un mémoire en réponse qui a été exposé et remis à la commission d'enquête le mardi 7 janvier 2014.

Dans ce mémoire elle répond de façon détaillé à chacun des thèmes abordés (son avis est reproduit sous chacun des thèmes ci-après).

1.2.1. Thème 1 : appellation, fonctionnalités et positionnement des gares

1.2.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce thème :

Ce thème a fait l'objet de 163 observations ou courriers.

L'appellation des gares

Il convient préalablement de préciser que le nom des gares est provisoire et ne sera définitivement arrêté qu'en concertation avec les communes concernées par la desserte de ces gares.

Le nom des gares n'a été que peu abordé par les habitants et ne semble pas véritablement poser problème, sauf celui de la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » qui a été évoqué dans les registres des communes d'Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff.

Plusieurs avis demandent que le nom de la gare GPE soit identique à celui de la gare SNCF, tels que:

- MM.AUBIVEAU et JUNG de Clamart (Observation n°5 et n°19 du registre de Clamart)
- M.GERARD de Malakoff (Observation n°5 du registre de Malakoff)
- Commune de CLAMART (Courrier n°20 adressé au président de la commission d'enquête) demandant que ce soit « *l'actuel nom de Clamart* »
- M. P. KALTENBACH sénateur-maire de Clamart, lors de son entretien avec le commissaire enquêteur du secteur, « *il s'agit de cohérence entre les noms de 2 gares situées au même endroit. Cela éviterait des confusions aux usagers occasionnels (provinciaux, étrangers...*) ».

D'autres comme la commune de Malakoff (Courrier n°9 du registre de Malakoff) souhaitent que « *le nom de Malakoff soit indiqué si les noms des autres communes le sont ou alors un autre nom commun* » ou comme celui par exemple du quartier« Clos Montholon » comme l'a proposé le maire de VANVES (dit oralement lors de l'entretien du 14/10/13 avec le commissaire enquêteur du secteur).

L'intérieur des gares

Des personnes demandent :

- qu'on réfléchisse aux besoins des voyageurs, en termes de commerces et de services, au sein des gares du GPE et qu'elles soient suffisamment vastes,. Des communes demandent d'y être associées, notamment quand certains commerces de proximité « disparaissent » dont :
  - L'Association Val de Seine Vert (Observation n°13 du registre de Sèvres)
  - M.FAVIER de Neuilly (Observation n°1 du registre de Boulogne) : qui pense que « *les gares peuvent participer du confort au quotidien* » en offrant des services (crèche, laboratoires, pharmacie, …) et des commerces variés (achats internet, fruits et légumes)
  - Commune de Saint-Maur (Observation n°1 du registre de St-Maur)
  - Mme GANDAIS de Villejuif (Courrier n° 91 adressé au président de la commission d'enquête) concernant la gare de Villejuif Louis Aragon.
  - La Chambre de Métiers et de l'Artisanat (Courrier n°82 adressé au président de la commission d'enquête) « *de ne pas oublier l'artisanat qui participe à l'animation des gares et de la ville* ».

- que les gares soient équipées de garages à vélos sécurisés suffisamment vastes, avec des services de dépannage-entretien dont:
  - M.TOULOUSE (Observation n°8 du registre de Vanves)
  - M.PASTIEW UFC Que Choisir (Observation n°26 du registre de Champigny).
  - M. WOHNLIAT (Observation n°14 du registre de Champigny)
- d'améliorer à l'extérieur et à l'intérieur des gares du GPE
  - l'accessibilité d'une manière générale
    - M. GELY et Mme LE GAL (Observation n°13 du registre de Maisons-Alfort) se référant aux difficultés actuelles subies dans le RER demandent pour le futur métro « *une prise en compte des circuits internes (escalators, rampes d'accès)* ».
    - M.FERET de Paris (Courrier n°31 adressé au président de la commission d'enquête), demandant « *que les stations soient équipées pour ne pas devoir porter les poussettes dans les escaliers* ».
  - l'accès pour les PMR
    - de nombreuses observations au registre de Malakoff demandent pour la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart », « *la création d'un accès PMR (ascenseur) coté Clos Montholon* », demande faite notamment par la commune de Malakoff (Cf. courrier n°14)
    - M.BOUCHEZ (Observation n°1 du registre de Montrouge) : il demande de doubler les ascenseurs « *car ils sont souvent en panne* »,
    - Mme QUERRIOUX (Observation n°6 du registre de Montrouge) : elle demande de « *doubler l'information par des bandeaux lumineux* » à l'usage des personnes à handicap auditif
    - M.SUAREZ (Observation n°5 du registre de Villejuif) : il souhaite que la gare « Louis-Aragon » soit « *équipée de tous les moyens mécaniques nécessaires aux déplacements intra-gares à la montée et à la descente afin de faciliter la circulation des usagers et en particulier, des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite, des voyageurs en transit pour l'aéroport d'Orly* ».

La sécurité dans les gares

D'une manière générale, il est demandé « plus de sécurité » dans les transports et plus de personnel pour assurer la surveillance sur le réseau et dans les gares.

Il est également demandé que ce problème de sécurité soit pris en compte dans la conception des gares.

M.VALENTE de Malakoff (courrier n°25 du registre de Malakoff) constate que « *la sécurité s'est dégradée considérablement ces dernières années et que l'ajout d'encore plus de lignes et d'interconnections pose un problème de plus* ».

C'est essentiellement pour les accès aux gares que le problème est soulevé compte tenu des longs tunnels ou couloirs de correspondance aux lignes de transport, à titre d'exemple :

- M. et Mme QUATREVILLE (Observation n°19 du registre d'Issy-les-Moulineaux) « *il faut sécuriser les accès piétons et éviter les souterrains* »
- des questions se posent sur le couloir de raccordement de la gare du Pont de Sèvres à la ligne 9 (M.BLANCHARD - Observation n°14 du registre de Sèvres)

- pour les accès à la gare de la gare de « Fort d'Issy-Vanves-Clamart », celui prévu débouchant à l'angle de l'avenue du Général de Gaulle et de la rue du Professeur Calmette, est jugé *« inutile et dangereux »* (M.CHARLOIS et M.LEROUX - Courriers n°4 et 5 du registre de Vanves) ou commune de MALAKOFF (Courrier n°14 du registre de Malakoff) qui demande « *d'améliorer la sécurité des accès* ».
- pour la gare de « Villejuif-IGR », le Comité de quartier du coteau de Cachan (Observation n°12 du registre de Cachan) demande « *une liaison sécurisée à partir du quartier du Coteau* ».

Le positionnement des gares

Gare « Pont de Sèvres »

Il convient de préciser que la gare « Pont de Sèvres » est localisée sur le territoire de la commune de Boulogne Billancourt, sous le quai Georges Gorse.

De très nombreuses observations de particuliers, de l'Association Val de Seine Vert (Observation n°13 du registre de Sèvres) en regrettent « *le mauvais positionnement* » , critiquent « *les longues distances de correspondance avec la ligne 9 et le T2 existants »;* ils demandent « que *l'implantation prévue soit revue en la déplaçant en rive gauche de la Seine, au droit du musée national de la céramique, ce qui permettrait d'améliorer la connexion avec le T2 »* (plus de 700 m du projet SGP) et de *« prendre en compte le prolongement éventuel de la ligne 9 (ce que compromet le projet actuel) du métro vers Sèvres* ».

Ils contestent les scénarios proposés à l'étude et l'objectivité de l'analyse multicritère.

Des suggestions sont faites aussi pour installer la gare dans le bâtiment « 57 métal » (Issy- Ecologie - Observation n°32 du registre d'Issy-les-Moulineaux).

Cette proposition d'implantation implique de modifier le tracé ;

M. DENIS-LAROQUE (Courrier n°7 adressé au président de la commission d'enquête) avec une seule traversée de la Seine au lieu des deux prévues pour le projet SGP et un tracé alternatif depuis la gare de Fort de Vanves.

Par ailleurs concernant le positionnement prévu de la gare sous le quai Georges Gorse, de nombreuses observations émanent d'habitants de l'immeuble « Trident » dont notamment :

- M. GUIBBAUD (Observation n°17 du registre de Boulogne-Billancourt),
- M. ATTAL, président du conseil syndical du Trident (Observation n°18 du registre de Boulogne-Billancourt)
- Pétition de 57 personnes, (Observation n°21 du registre de Boulogne-Billancourt) lesquels, situés à proximité immédiate, demandent d'écarter le tunnel « *à distance suffisante des fondations »* constitués de pieux de 18ml : « *le Trident est sur sol instable et est fixé sur pilotis de 18m…* ».

Le positionnement en pleine zone inondable (zone rouge) du PPRI leur parait aussi problématique (M. BLANCHARD et Mme CANDELIER – Observation n°14 du registre de Sèvres).

Enfin la même observation n°14 du registre de Sèvres, suggère d'arrêter provisoirement la ligne rouge à Clamart au lieu de Pont de Sèvres, en attendant le bouclage Nord vers La Défense…

Gare « Issy-RER »

La gare « Issy RER » est située sur le territoire de la commune d'Issy-les-Moulineaux à proximité de la place Léon Blum, point d'intersection de l'avenue de Verdun et de la rue

Aristide Briand.

La solution retenue favorise l'intermodalité avec le RER C et préserve le prolongement de la ligne 12 du métro.

Plusieurs observations demandent :

- Association Val de Seine Vert (Observation n°13 du registre de Sèvres),
- Cabinet d'avocats pour l'Association KTO (Observation n°30 du registre de Sèvres),

les raisons qui ont fait opter pour « le *choix de connexion avec la gare d'Issy-RER situé à 20 mn de marche de la station RER Issy Val de Seine et de mairie d'Issy* » et font une contre-proposition de tracé depuis Clamart en rejoignant la gare d'Issy-Val-de-Seine, ce qui permettrait une interconnexion avec le T2 et le RER C.

Gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart »

La gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » est localisée à la limite des quatre communes d'Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff.

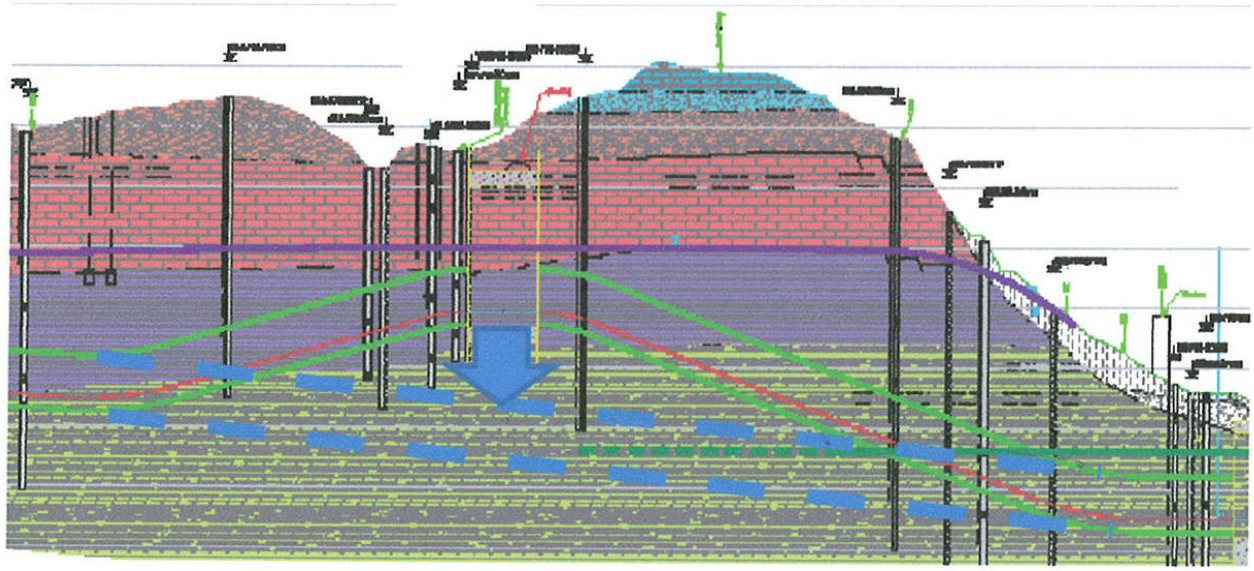
La solution retenue favorise l'intermodalité avec la ligne N du Transilien (gare de Clamart).

Dans ce secteur les habitants de ce quartier pavillonnaire ont participé « massivement » à l'enquête:

- soit par des observations individuelles et courriers déposés aux registres des communes d'Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff, notamment :
  - M. et Mme LAGET (Observation n°3 et courrier n°1 du registre de Clamart et courrier n°3 adressé au président de la commission d'enquête)
  - M.PRAUD de Malakoff (Observation n°1 du registre de Châtillon et courrier n°2 du registre de Vanves)
  - M.GUILLON de Malakoff (Courrier n°1 du registre de Châtillon)
  - M.BERNARD et Mme AMADE (Courrier n°5 du registre de Malakoff)
  - Mme TURPIN de Malakoff (Observation n°18 du registre de Malakoff)
- soit via l'Association ARGC (association des riverains de la gare de Clamart) et M.ROULIER qui a transmis une pétition signée par 133 foyers (Observation n°2 et courriers n°17 et 34 du registre de Malakoff),
- soit via M. BENKEMOUN, président de l'association ARGC (Courriers n°7 du registre de Vanves, n°32 du registre de Malakoff et n°2 du registre de Châtillon),

Ils demandent que le tracé du projet soit modifié (Cf. thème 2) et proposent un tracé alternatif (plans et coupes transversales à l'appui) passant sous les voiries publiques Bd des Frères Vigouroux et Bd Stalingrad au lieu de passer sous un quartier truffé de carrières peu profondes compte tenu des risques de sécurité encourus, « *ce qui impliquerait en réponse aux arguments techniques de rayon de courbure avancés par la SGP* »,

- -d'une part de « *faire pivoter l'axe de la gare* » afin qu'il soit plus parallèle aux voies SNCF et d'avoir un plus grand rayon de courbure,
- -d'autre part « *d'approfondir la gare* » pour permettre de faire passer le tunnel sous le collecteur SIAAP existant sous le Bd des Frères Vigouroux.



Ils sont « *surpris d'avoir à se prononcer sur un projet qui n'est pas finalisé aux dires de la SGP* », demandent les raisons qui ont conduit à cette implantation de la gare, et demandent en conséquence « *de privilégier la sécurité des personnes et des biens* » *au confort des usagers (temps de parcours d'interconnexion* »).

Ils estiment sur la base de documents d'expert joints que le dossier de la SGP est incomplet sur la justification du tracé et la profondeur du tunnel dans la traversée du quartier de la gare de Clamart ainsi que sur la gestion des risques majeurs (carrières, nuisances sonores, vibrations), ils demandent en conséquence d'appliquer le « principe de précaution » en approfondissant la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » à une profondeur de l'ordre de 37 m comme celle de Chatillon-Montrouge.

Les communes de Clamart (Courrier n°20 adressé au président de la commission d'enquête), de Malakoff Courrier n°14 du registre de Malakoff) et de Vanves (Courrier n°11 du registre de Vanves) ont « *conscience des inquiétudes des riverains et demandent à la SGP d'étudier avec une grande attention les solutions alternatives proposées* ».

Gare « Châtillon-Montrouge »

La gare « Chatillon-Montrouge » est localisée sur les territoires des communes de Chatillon, Montrouge et Bagneux. Elle permet la correspondance avec la ligne 13 du métro et le tramway T6 (en cours de réalisation)

Peu d'observations ont été déposées pour cette gare qui est profonde.

M.QUERRIOU (Observation n°6 du registre de Montrouge) et Mme BAILLY (Observation n°7 du registre de Montrouge) regrettent les expropriations, certes limitées, alors « *qu'on aurait pu décaler l'implantation coté des emprises SNCF* ».

Gare « Arcueil Cachan »

La gare « Arcueil-Cachan » est située au nord-ouest de la commune de Cachan, en limite des quartiers sud d'Arcueil. Elle permet la correspondance avec la ligne B du RER.

Mme CAZE de Cachan (observation n°8 du registre de Cachan) souhaite « *que la gare d'Arcueil/Cachan soit une construction lumineuse avec des couleurs vives et chaudes*

et que son architecture intègre dès sa conception des structures permettant sa maintenance et les interventions de nettoyage pour une sécurité optimale des opérateurs ».

Gare « Villejuif-Institut G. Roussy »

La gare « Villejuif-Institut G. Roussy » est localisée sur le territoire de la commune de Villejuif, elle permettra la correspondance avec la future ligne bleue (ligne 14) du GPE.

Le Groupe Hospitalier Paul GUIRAUD - établissement psychiatrique (Courrier n°14 adressé au président de la commission d'enquête), accueille favorablement l'arrivée d'une station du GPE, mais estime que la future station est trop éloignée, soit à 1,2 km de l'entrée principale de l'hôpital, pour les personnels, patients et familles, alors que des « *emprises hospitalières auraient pu être envisagées ».*

Une anonyme (Observation n°9 du registre de Villejuif) demande pourquoi le scénario 1 n'a pas été retenu pour la gare « Villejuif-Institut Gustave-Roussy » alors *« que dans ce scénario, la gare était souterraine, en dessous des parkings de l'IGR et donc invisible en surface* ». Elle souhaite savoir également si des parkings souterrains sont prévus auprès de cette gare.

Mme GANDAIS de Villejuif (Courrier n°92 adressé au président de la commission d'enquête) regrette « *que le document de l'enquête publique ne permette pas de connaître les intentions de la SGP concernant le contenu de cet important volume extérieur* ».

Gare « Vitry-Centre »

La gare « Vitry-Centre » est localisée au cœur de la commune de Vitry-sur-Seine, elle permet la correspondance avec le tramway sur la RD5, en cours d'étude.

M. LARMON (Observation n°11 du registre de Vitry-sur-Seine) habitant la résidence du Moulin de Saquet située à -28 m sous le parc des Coteaux ; cette copropriété disposant de 3 sous-sols de parking, « *redoute que les travaux perturbent la stabilité du gros œuvre et que la nouvelle gare dévie les eaux de ruissellement et provoque des inondations* ».

M.POTIER (Observation n°8 du registre de Vitry-sur-Seine) « *conteste le déclassement de 7340 m^2 du parc du Coteau* ».

Gare « Le Vert de Maisons »

La gare « Le Vert de Maisons » est localisée à la limite entre les communes d'Alfortville à l'ouest et de Maisons-Alfort à l'est**.** Elle permet la correspondance avec la gare du RER D.

Les maires d'Alfortville et de Maisons-Alfort (Observation n°11 du registre d'Alfortville), en réponse à l'hypothèse de la fermeture des deux gares existantes et la création d'une gare unique susceptible d'accueillir à la fois la connexion avec le réseau du Grand Paris et celle de la ligne R, « *réaffirment leur volonté de voir la ligne 15 installée sur le site du Vert de Maisons »*.

La SADUR - association des usagers du RER D (Observation n°12 du registre de Maisons-Alfort) émet « *un avis réservé sur le projet en évoquant les contraintes connues de la gare du « Vert de Maisons » : dimensions réduites des quais, passage souterrain sur Alfortville débouchant directement sur la voierie* ».

La FNAUT Ile de France (Courrier n°55 adressé au président de la commission

d'enquête) estime « *que la gare « Le Vert de Maisons » pose problème vu l'exigüité des lieux pour les correspondances avec le RER D et la ligne R et demande de réétudier la localisation de cette gare ».*

Le problème d'interconnexion de cette gare est traité au thème 5

Gare « Créteil-L'Echat »

La gare « Créteil-L'Echat » est localisée sur le territoire de la commune de Créteil, à proximité du CHU Henri Mondor.

Elle permet la correspondance avec la ligne 8 du métro.

Des observations individuelles ou courriers ont été déposés « massivement »aux registres de Créteil ou de la préfecture de Créteil ainsi que de très nombreux courriers ont été adressés au président de la commission d'enquête, notamment

- le Conseil Syndical de la Résidence 118-126 avenue Laferrière (Courrier n°51 du registre de Créteil)
- l'Association de Riverains TCDV (Transports et Cadre de Vie) de Créteil (Observations lettres type n°40 à 139 et courrier n°40 du registre de Créteil)
- Mme DUPLEIX de Créteil (Observation n°1 du registre de la préfecture de Créteil)
- M. et .Mme LACROZE de Créteil (Courrier n°34 adressé au président de la commission d'enquête)

Les habitants de ce quartier pavillonnaire contestent, faute d'explications et de justifications suffisantes dans le dossier, le tracé entre les gares de Créteil L'Echat et Saint-Maur Créteil, qui traverse le quartier des Buttes /Halage, présentant des risques liés aux anciennes carrières d'exploitation de calcaire. Des profondeurs aussi faibles sous leurs maisons (15 à 20 m du sol au haut de la galerie) risquent de provoquer nuisances sonores, fissures sur murs, voire fontis. Ils demandent des études de sol complémentaires.

Ils trouvent anormal « *de remonter brusquement des - 37m de Vert de Maisons à -17m à Créteil l'Echat et des - 29m à St Maur-Créteil* ».

Ils proposent une étude d'un « *autre scénario de profondeur pour la gare de Créteil L'Echat afin de minimiser les risques, avec un minimum de 30 m entre le haut du tunnel et terrain naturel* ».

Ils proposent également (Cf. thème 2) un tracé alternatif au projet de la SGP, « *plus cohérent selon eux avec le maintien et la sauvegarde de l'un des quartiers les plus calmes de Créteil* ». Cette proposition n'impacte quasiment aucun logement d'habitation, passe sous des emprises publiques et permet la construction du puits d'évacuation sur un parking public. Il permet d'éviter la zone de carrières dont la traversée présente un risque important et qui aura un impact financier non négligeable.

« *Elle leur semble également plus économique puisqu'il n'y a pas besoin de combler des zones de carrières, pas besoin d'acquérir de parcelles privées ou de dédommager des occupants pour les nuisances et dégâts occasionnés par les travaux* ».

Gare « Bry-Villiers-Champigny »

La gare « Bry-Villiers-Champigny » est localisée à l'intersection des trois communes de Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne. Elle sera en interconnexion

avec le projet de gare nouvelle sur le RER E.

Plusieurs personnes et l'Association pour la Défense du quartier des Simonettes demandent de déplacer l'implantation de la future gare de Bry-Villiers-Champigny plus au nord de 10 à 15 m en limite de parcelles, notamment :

- M.LETERTRE (Observation n°23 du registre de Champigny)
- L'Association pour la défense du quartier des Simonettes (Observation n°24 du registre de Champigny)

et proposent un tracé alternatif passant plus au nord en profitant du foncier de la ZAC « *pour éviter les expropriations des propriétés privées* », mais restant dans le fuseau des 100m.

Gare « Noisy-Champs »

La gare « Noisy-Champs » est localisée à la limite entre les communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne. Elle permet la correspondance avec la ligne A du RER et est conçue pour assurer la correspondance avec la future ligne orange (ligne 16) du GPE.

M. Y. EGAL (Observation n°10 du registre d'Issy-les-Moulineaux) propose de *« déplacer la gare de Noisy-Champs à Noisy-Mont-d'Est, l'estimant peu intéressante pour les habitants du centre de Noisy-le-Grand ».*

Le conseil participatif Marne et Chantereine (Observation n°7 du registre de Champs-sur-Marne) ainsi que M. JP. FEVRE (Observation n°5 du registre de Champs-sur-Marne) proposent « *que la ligne 15 soit prolongée jusqu'au triage de Chelles où elle aurait son terminus avec celui de la ligne 16, plutôt qu'à Noisy-Champs, le triage de Chelles lui semblant un site de développement potentiel, avec l'hypothèse éventuelle d'une gare pour le TGV Est ».*

1.2.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :

Dans la pièce D du dossier « Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants », les articles 1.3 et 1.4 traitent le sujet des gares.

L'article 1.4 donne les caractéristiques générales des gares

Les gares du tronçon Pont de Sèvres–Noisy-Champs sont toutes constituées d'ouvrages souterrains, avec des voies ferrées situées à des profondeurs variables, entre 15 mètres et 55 mètres environ sous le niveau du terrain naturel. Les quais permettent d'accueillir des trains d'une longueur de 120 mètres.

Chacune des gares a été positionnée de façon à établir la meilleure correspondance possible avec les réseaux de transport en commun existants, tout en permettant une desserte cohérente des quartiers dans lesquels elle s'insère. En outre, les enjeux environnementaux ont été pris en considération afin d'ajuster le positionnement des gares et en limiter les éventuels impacts.

Les gares du tronçon Pont de Sèvres–Noisy-Champs sont dotées d'émergences qui assurent l'accès des voyageurs et peuvent également accueillir des espaces de services et de commerces, ainsi que des locaux d'exploitation et des locaux techniques. La forme de ces émergences, conçues en lien avec l'environnement urbain, peut varier : il s'agit le plus souvent de bâtiments (ou d'édicules) jouant un rôle de repère et portant l'identité du réseau. Les espaces publics aux abords des gares font par ailleurs l'objet d'aménagements de qualité, assurant de bonnes conditions d'intermodalité et d'irrigation de la ville.

Les gares bénéficient toutes d'un hall d'accueil, en surface ou souterrain. Il s'agit d'un espace adapté à une mixité d'activités et capable d'évoluer avec les usages. Celui-ci organise à la fois l'accueil, l'information des voyageurs, la vente des titres de transport ainsi qu'une offre de commerces et de services.

Les gares sont conçues pour faciliter les parcours de tous les voyageurs entre la ville et les trains. Les services, les quais et les trains sont en particulier entièrement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). En outre, il est prévu que les cheminements d'accès et de correspondance soient systématiquement mécanisés : la mécanisation est alors assurée par des ascenseurs et/ou par des escaliers mécaniques. De plus, les espaces sont conçus afin de faciliter leur usage par des personnes souffrant d'un handicap sensoriel ou cognitif.

Le dimensionnement des espaces (quais, salles d'accueil…) comme des équipements (escaliers mécaniques, ascenseurs…) est étudié afin de garantir un usage fluide du réseau, y compris aux périodes de pointe.

Les aménagements des gares créeront une ambiance accueillante et apaisante. Ils seront avant tout solides, sobres, facilement nettoyables et maintenables, participant ainsi au confort d'accès des usagers.

Les gares proposeront une offre de services et de commerces définie en fonction des besoins des voyageurs, mais aussi des habitants et des personnes qui travaillent sur les territoires desservis.

L'objectif poursuivi est de faciliter le quotidien des voyageurs, ainsi que de renforcer la vie commerciale, en favorisant au mieux les effets de complémentarité entre l'offre proposée dans la gare et l'offre existante ou envisagée à ses abords. L'offre de services et de commerces en gare est structurée en trois composantes, qui chercheront à être partagées par l'ensemble des gares et calibrées en fonction de leur potentiel :

- Les services essentiels répondent à quatre fonctions principales, liées à la mobilité :

  - une fonction d'accueil, assurée en toutes circonstances, y compris en situation de perturbations : cette fonction garantit une présence humaine dans toutes les gares

  - une fonction de vente de tout titre de transport urbain

  - une fonction d'information sur le transport, les services de la gare et ceux de la ville
  - une fonction de commerce de dépannage, avec une offre repère, présente sur l'ensemble du réseau (presse, snacking, retrait-colis, etc.).

- Les services complémentaires de facilitation, liés étroitement aux flux de la gare, offrent des services et commerces pratiques, situés sur les parcours des voyageurs et leur permettant de gagner du temps dans les tâches du quotidien (par exemple : offre de restauration rapide, pharmacie, vente d'accessoires, cordonnerie, pressing, etc.).

- Les services complémentaires de destination répondent aux besoins de chaque territoire desservi en proposant des commerces et des activités adaptés aux attentes des habitants, de la ville et des entreprises. Il pourra s'agir, au sein des espaces de la gare, de commerces de grande destination ou d'activités spécifiques telles qu'offres médicales (laboratoires, cabinets, etc.), crèches, centres de télétravail, espaces de sport et de loisirs, etc.

Ces orientations renvoient aux recommandations formulées par le comité stratégique de la Société du Grand Paris. Les espaces de commerces et de services respecteront par ailleurs les exigences visant à garantir la sécurité du public dans les gares ; chaque local ou activité qui s'implantera aura obtenu au préalable les autorisations réglementaires nécessaires.

Enfin, des interventions culturelles et artistiques pourront venir enrichir le parcours des voyageurs.

Le chapitre 3 décrit la méthode ayant guidé le choix du tracé en plan et du profil en long du projet.

L'article 3.1 « Objectifs des études »donne les objectifs qui ont guidé les études :

L'étude du tracé du tronçon Pont de Sèvres-Noisy Champs de la ligne rouge du réseau Grand Paris Express est guidée par deux objectifs :

- D'une part, privilégier une insertion sous les voies publiques existantes
- Ce choix se justifie par la volonté d'insérer le tunnel en zone publique, afin de minimiser au maximum les interfaces avec le bâti existant et de limiter les acquisitions foncières en tréfonds à l'égard des personnes privées.
- D'autre part, minimiser la profondeur du tunnel.
- La recherche d'un profil en long le moins profond possible se justifie par le fait de pouvoir proposer des gares les plus proches possibles de la surface, à la fois moins chères à réaliser et à exploiter et souvent plus agréables à utiliser (meilleure accessibilité, etc.).

Le chapitre 4 décrit les « Scénarios de localisation des gares Grand Paris »

L'article 4.1 précise les critères d'analyse :

Une analyse multicritère a été menée pour évaluer les impacts des différentes implantations et déterminer l'emplacement préférentiel de la « boîte » :

<u>Critères de fonctionnalités</u>

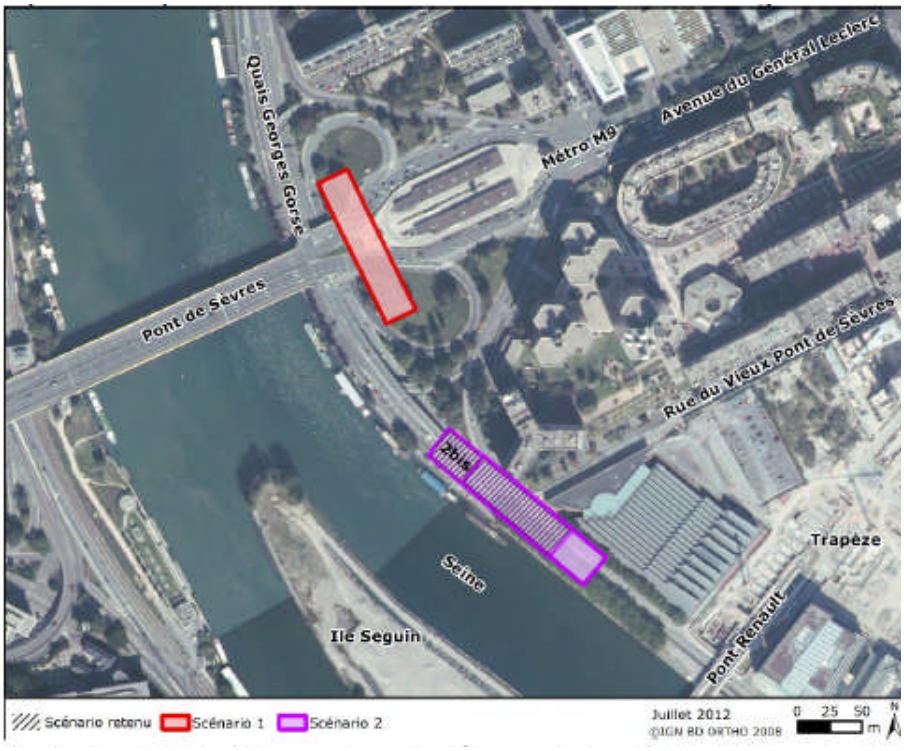
- tracé et exploitation du réseau
- efficacité de la gare
- connectivité de la gare
- insertion urbaine

<u>Critères techniques et environnementaux</u>

- coûts
- délais

Pour chaque gare, plusieurs scénarios d'implantation sont ainsi examinés pour chacun des critères avec une appréciation allant de très favorable à très défavorable :

Gare « Pont de Sèvres »



3 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare sous l'échangeur reliant les quais de Seine à l'av. du Général Leclerc. Un bâtiment voyageur est implanté dans la boucle sud de la bretelle routière.

Scénario 2

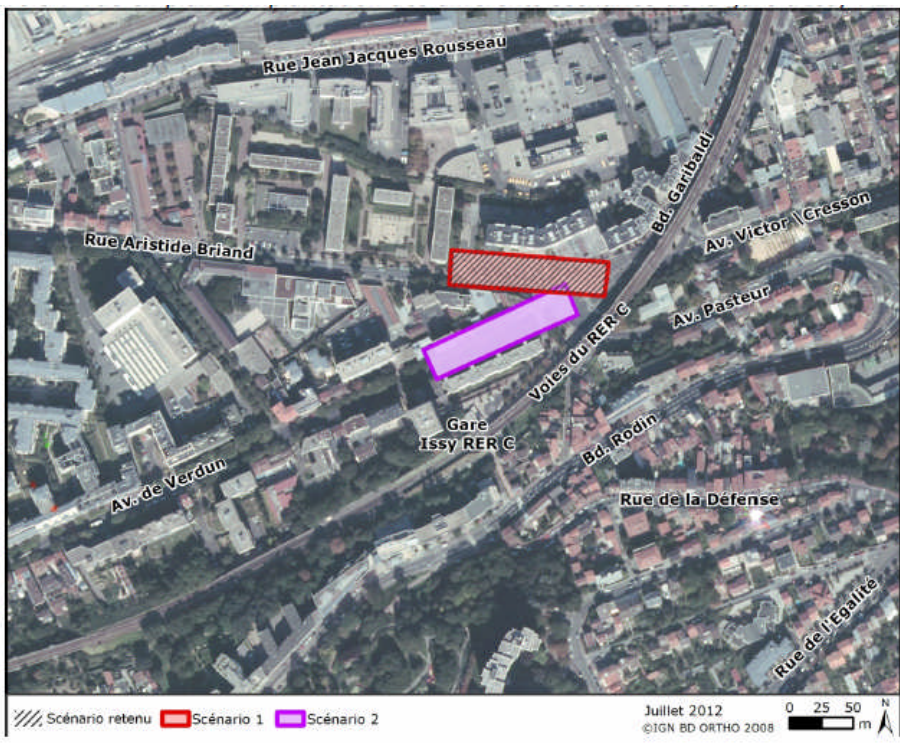
Il propose d'implanter la gare sous le quai Georges Gorse à mi-chemin entre la station métro ligne 9 et le pont Renault, qui permet de franchir la Seine pour accéder à l'Ile Seguin

Scénario 2bis

Il vise à améliorer la connexion avec le pôle transport ligne 9/gare routière en déplaçant la gare sur les quais George Gorse en limite des bretelles de l'échangeur routier de la tête du Pont de Sèvres.

Le scénario 2bis a été retenu car il offre le meilleur compromis en termes de correspondance et de desserte des nouveaux quartiers.

Gare « Issy-RER »



2 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare sous la rue Aristide Briand et sous le parking de l'immeuble situé au nord de la place Léon Blum. Le bâtiment voyageur est implanté en pointe d'îlot, au centre de la place.

Scénario 2

Il propose l'implantation de la gare souterraine au plus proche de la gare RER existante, sous l'avenue de Verdun.

Le scénario 1 a été retenu car il propose des cheminements clairs et lisibles à partir du bâtiment voyageur situé devant la place Léon Blum, offre une correspondance efficace et préserve le prolongement de la ligne 12 du métro.

Gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart »

2 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

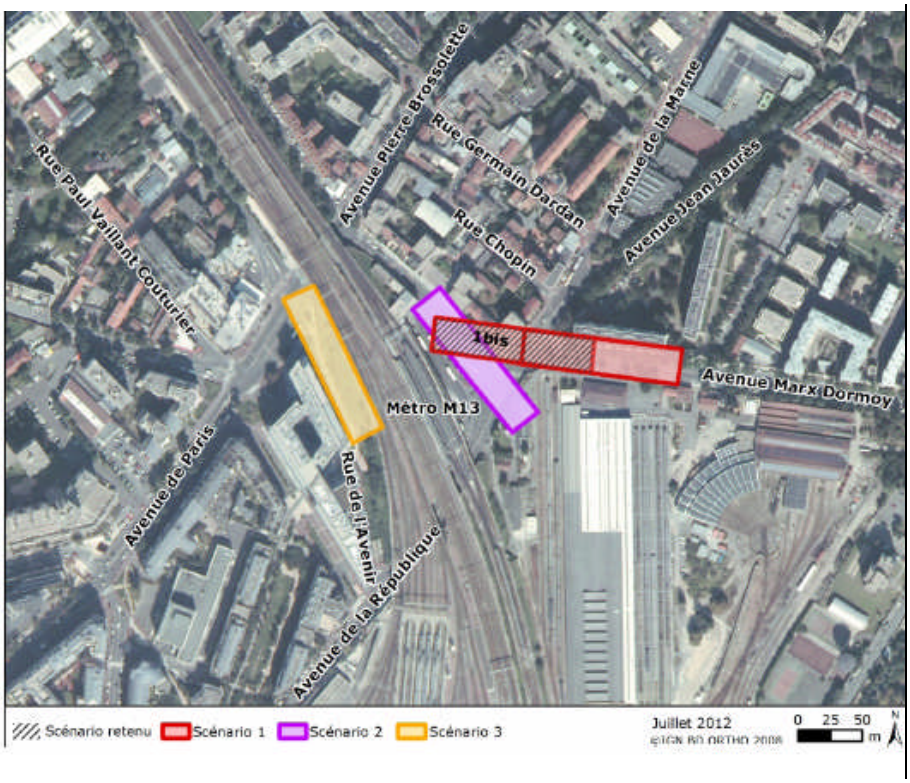
Il propose l'implantation de la gare souterraine en partie située sous le faisceau ferroviaire et en partie sous le parking au sud de la gare actuelle de Clamart.

Scénario 2

Il propose l'implantation de la gare souterraine au nord du faisceau ferroviaire, sur le territoire d'Issy-les-Moulineaux. Le bâtiment voyageur est implanté sur l'îlot localisé entre la rue du Chemin Vert, l'avenue du Général de Gaulle et l'avenue du professeur Calmette.

Le scénario 1 a été retenu car il permet une bonne connexion avec le Transilien N, ainsi qu'une desserte de proximité des quatre communes, de part et d'autre du faisceau ferroviaire.

Gare « Châtillon-Montrouge »



4 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare sous l'avenue Marx Dormoy sur le territoire de Montrouge.

Scénario 1bis

Il propose l'implantation de la gare sous l'avenue Marx Dormoy mais plus proche du pôle transport que le scénario 1

Scénario 2

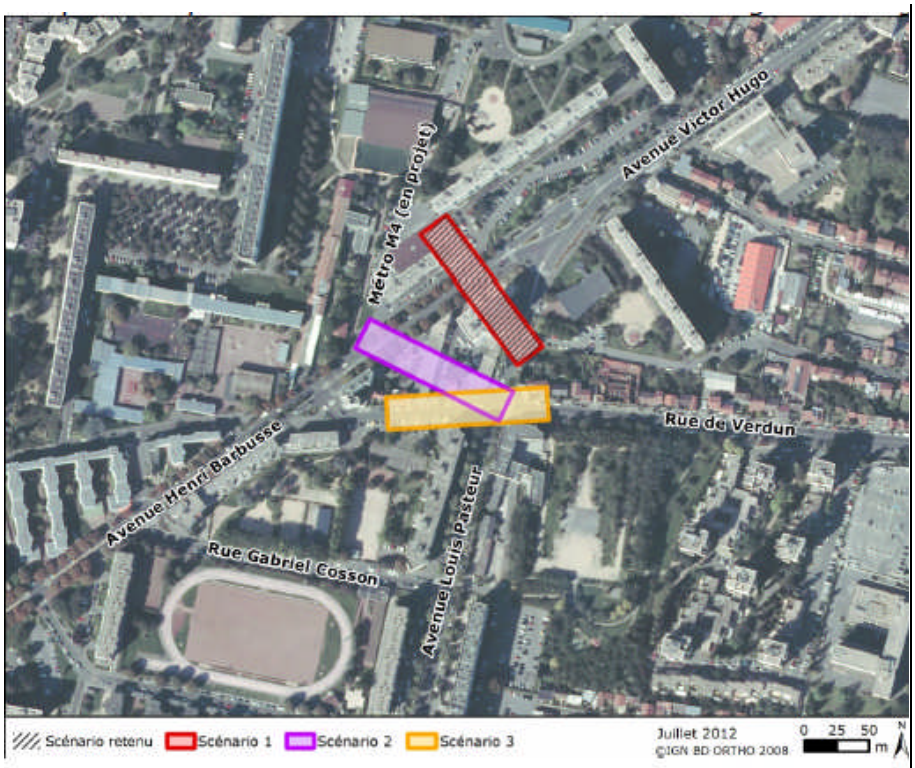
Il propose l'implantation de la gare sous la gare routière, l'avenue Jean Jaurès et les emprises ferroviaires

Scénario 3

Il propose l'implantation de la gare à l'Ouest du faisceau ferroviaire, à proximité du T6, sur le territoire de Chatillon.

Le scénario 1 bis a été retenu car il offre la meilleure desserte des communes et une correspondance efficace avec le pôle transport existant.

Gare « Bagneux M4 »



4 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare sous l'avenue .Henri Barbusse, perpendiculairement et devant la tour existante. Le bâtiment voyageurs est implanté coté Ouest de l'avenue .Henri Barbusse.

Scénario 1bis

Il propose l'implantation du bâtiment voyageurs coté Est de l'avenue Henri Barbusse, sur la pointe de l'îlot à l'intersection des avenues Henri Barbusse et Pasteur.

Scénario 2

Il propose l'implantation de la gare au cœur de l'îlot sud de la ZAC Victor Hugo, en vis-à-vis du terminus de la ligne 4 du métro.

Scénario 3

Il propose l'implantation de la gare sous la rue de Verdun, légèrement excentrée par rapport au futur terminus de la ligne de métro 4.

Le scénario 1 bis a été retenu car il permet une desserte efficace de la ZAC Victor Hugo et au sud de la ville, et une correspondance efficace avec le métro ligne 4.

Gare « Arcueil Cachan »

3 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare au sud de l'avenue Carnot, sous les voies du RER B et sous le marché couvert Carnot.

Scénario 2

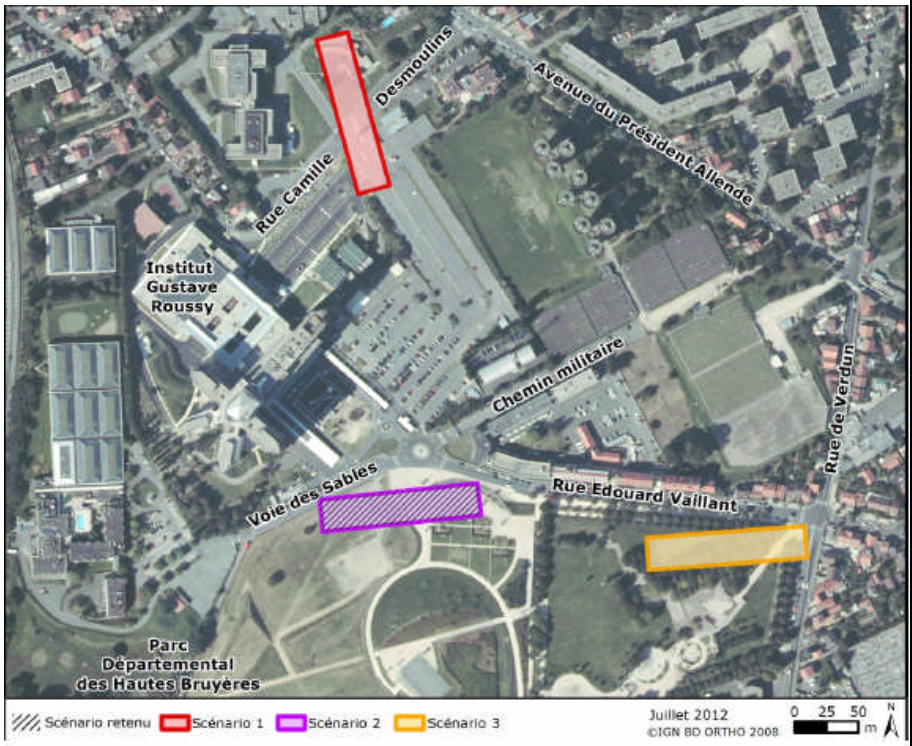
Il propose l'implantation de la gare décalée vers le nord par rapport au scénario 1, le long de l'avenue Carnot, au droit de la place du marché.

Scénario 3

Il propose une implantation biaise de la gare, sous le faisceau ferroviaire du RER B et à l'Est sur le marché Carnot.

Le scénario 1 a été retenu car il est, outre ses qualités en termes d'accessibilité, de lisibilité, d'intermodalité et d'insertion urbaine, économiquement le plus avantageux et génère le moins de perturbations sur le quartier en phase chantier.

Gare « Villejuif-Institut G. Roussy (IGR) »



3 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare sous le parking de l'hôpital, à proximité de la rue Camille Desmoulins. Le bâtiment voyageur est positionné dans l'enceinte actuelle de l'IGR, à l'emplacement du parking de surface.

Scénario 2

Il propose l'implantation de la gare dans le parc départemental des Hautes Bruyères devant l'entrée de l'hôpital. Le bâtiment voyageur est positionné à l'intersection de la voie des Sables et de la rue Edouard Vaillant, au plus près de l'IGR.

Scénario 3

Il propose l'implantation de la gare à l'angle Sud-Est des rues Edouard Vaillant et de Verdun, à proximité de l'entrée Est du parc départemental des Hautes Bruyères. Le bâtiment voyageur est positionné à l'intersection de ces 2 rues.

Le scénario 2 a été retenu car son implantation permet d'optimiser la desserte de l'IGR et offre un très bon potentiel de développement commercial, dans le cadre du projet de la ZAC Campus Grand Parc

Gare « Villejuif- Louis Aragon »

3 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare sous l'avenue Louis Aragon, au nord de la gare routière existante. L'accès est prévu au nord de l'îlot triangulaire formé par les avenues Louis Aragon, Maxime Gorki et Stalingrad.

Scénario 2

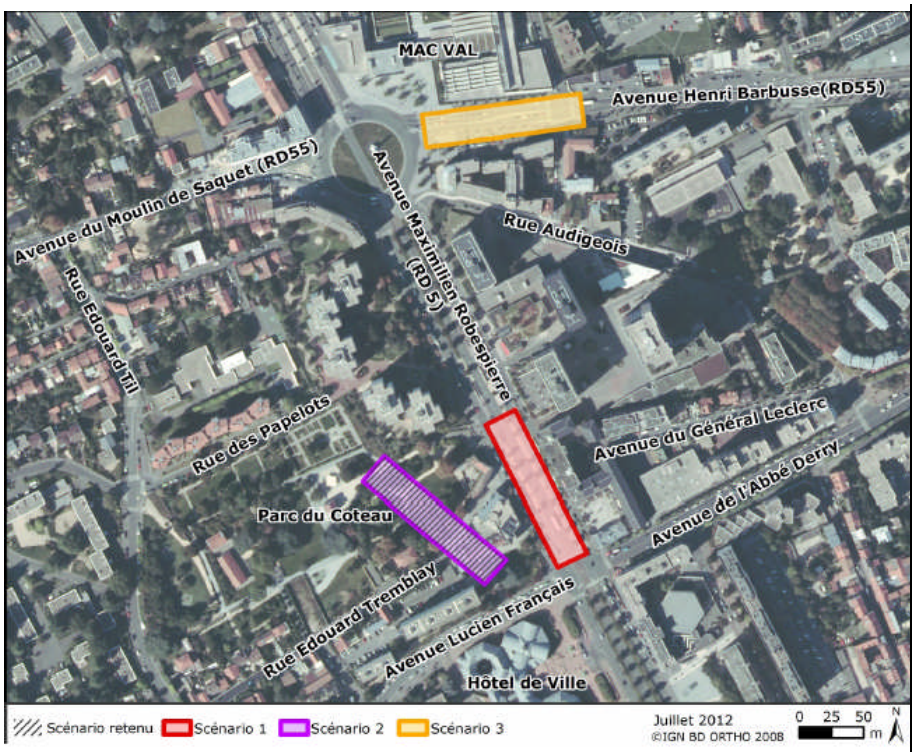
Il propose l'implantation de la gare sous le square Normandie-Niemen au droit de la RD7. L'accès est prévu du coté du bd Maxime Gorki.

Scénario 3

Il propose l'implantation de la gare sous la RD7 au droit de la ZAC Aragon, au Nord du carrefour RD7/ avenue Louis Aragon.

Le scénario 1 a été retenu car il est le seul à permettre une bonne correspondance avec la ligne 7 de métro et les modes de surface (tramway T7, bus).

Gare « Vitry-Centre »



3 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare sous l'avenue Maximilien Robespierre, au nord du carrefour de l'hôtel de ville. Les accès à la gare se positionnent de part et d'autre de la RD5.

Scénario 2

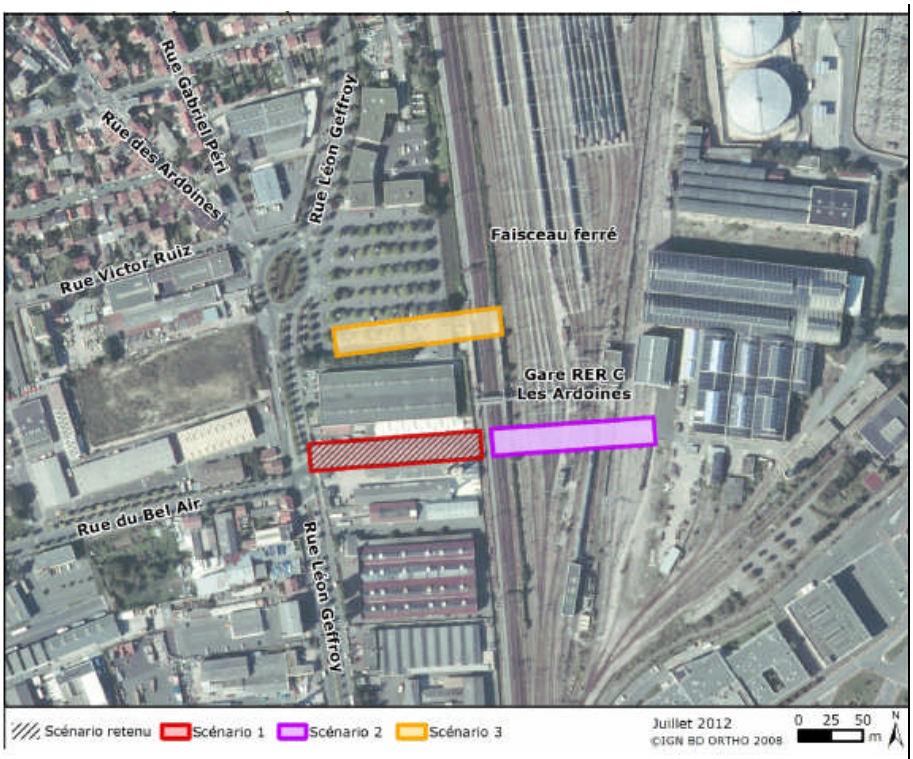
Il propose l'implantation de la gare sous le parc du Coteau. L'accès à la gare se situe du coté Ouest de la RD5, à proximité de l'actuelle entrée du Parc du Coteau

Scénario 3

Il propose l'implantation de la gare sous l'avenue Henri Barbusse. L'accès à la gare se situe sur l'espace public, à proximité du Mac/Val.

Le scénario 2 a été retenu car outre l'efficacité de la correspondance avec le futur tramway sur la RD5 et la cohérence de l('implantation vis-à-vis de la desserte du cœur de Vitry-sur-Seine, c'est la solution la plus économique et la moins complexe techniquement.

Gare « Les Ardoines »



3 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare à l'ouest du faisceau ferroviaire, sous une zone de bâti face à la rue du Bel Air.

Scénario 2

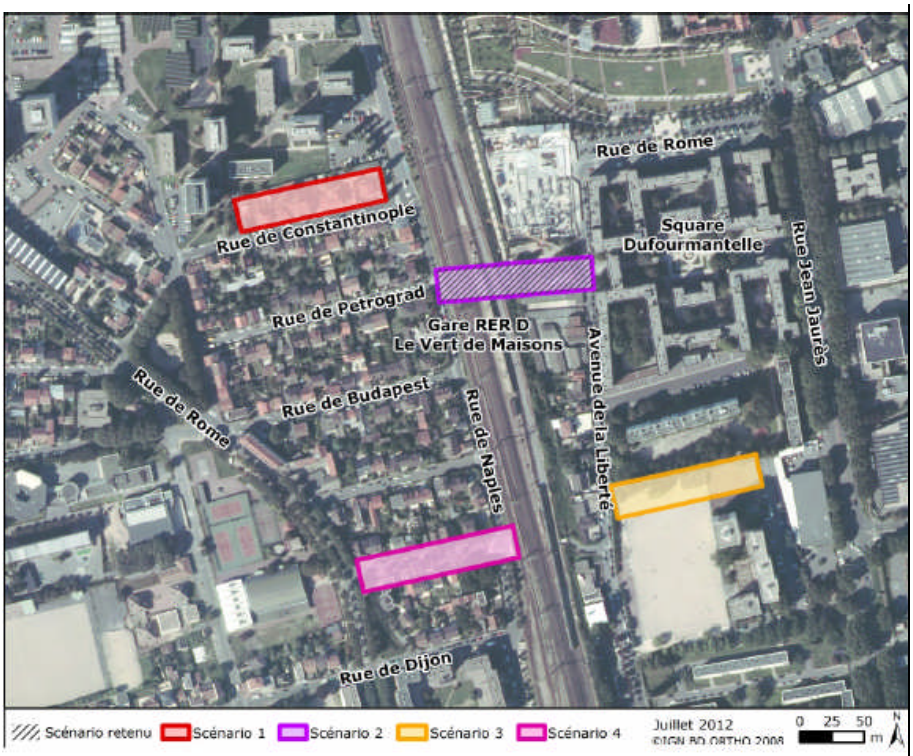
Il propose l'implantation de la gare sur le même axe que celui du faisceau 1, directement sous le faisceau ferroviaire. Les accès à la gare se positionnent de part et d'autres des voies ferrées.

Scénario 3

Il propose l'implantation de la gare sous le parking existant, situé au niveau du rond-point d'intersection des rues Léon Geffroy, Victor Ruiz et Gabriel Péri

Le scénario 1 a été retenu car il permet une bonne correspondance avec le RER C et le TCP Zen 5 en projet, sans impact sur le faisceau ferroviaire.

Gare « Le Vert-de-Maisons »



4 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare sous le quartier pavillonnaire d'Alfortville à l'Ouest des voies ferrées, au nord de la rue de Constantinople.

Scénario 2

Il propose l'implantation de la gare à cheval sur les communes d'Alfortville et de Maisons-Alfort, sous les voies ferrées au droit du square Dufourmantelle. Son accès est situé au niveau de l'actuel parvis du RER, sur la commune de Maisons-Alfort.

Scénario 3

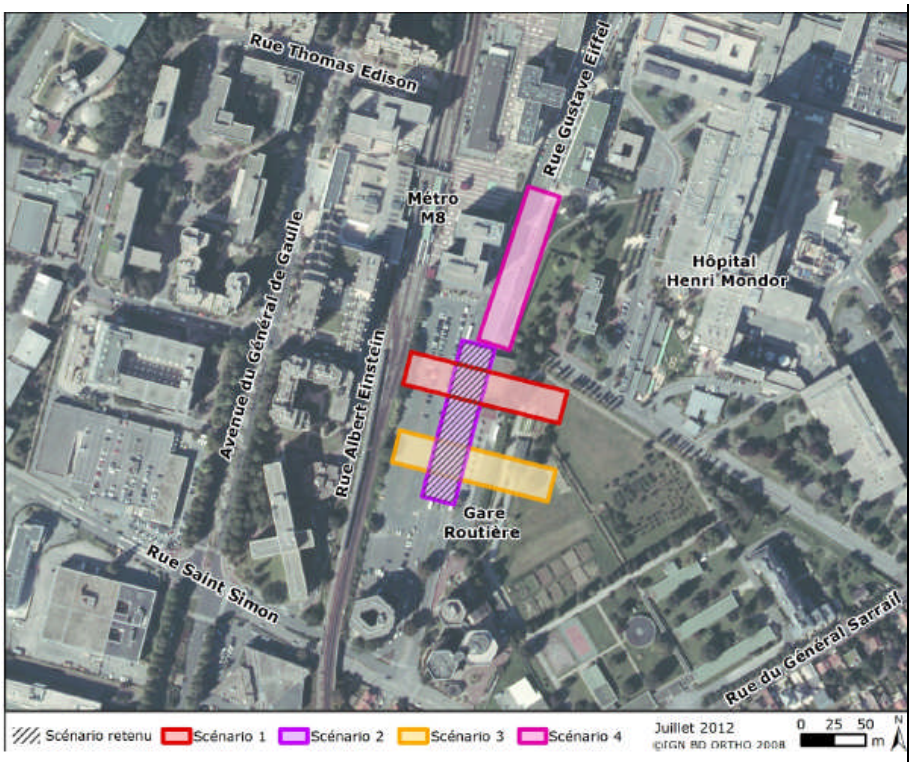
Il propose l'implantation de la gare sous l'extrémité Nord du terrain de sport situé le long de l'avenue de la Liberté, sur la commune de Maisons-Alfort.

Scénario 4

Il propose l'implantation de la gare sous le quartier pavillonnaire d'Alfortville, à l'Ouest des voies ferrées, sous la rue de Vienne.

Le scénario 2 a été retenu car sa position centrale sous le faisceau ferroviaire favorise la desserte des communes d'Alfortville et de Maisons-Alfort tout en optimisant la correspondance avec le RER D

Gare « Créteil-L'Echat »



4 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare selon un axe perpendiculaire à la rue Gustave Eiffel ; l'infrastructure de la gare se situe juste au Nord de l'actuelle gare routière.

Scénario 2

Il propose l'implantation de la gare sous la rue Gustave Eiffel, devant l'actuelle gare routière et parallèlement à celle-ci.

Scénario 3

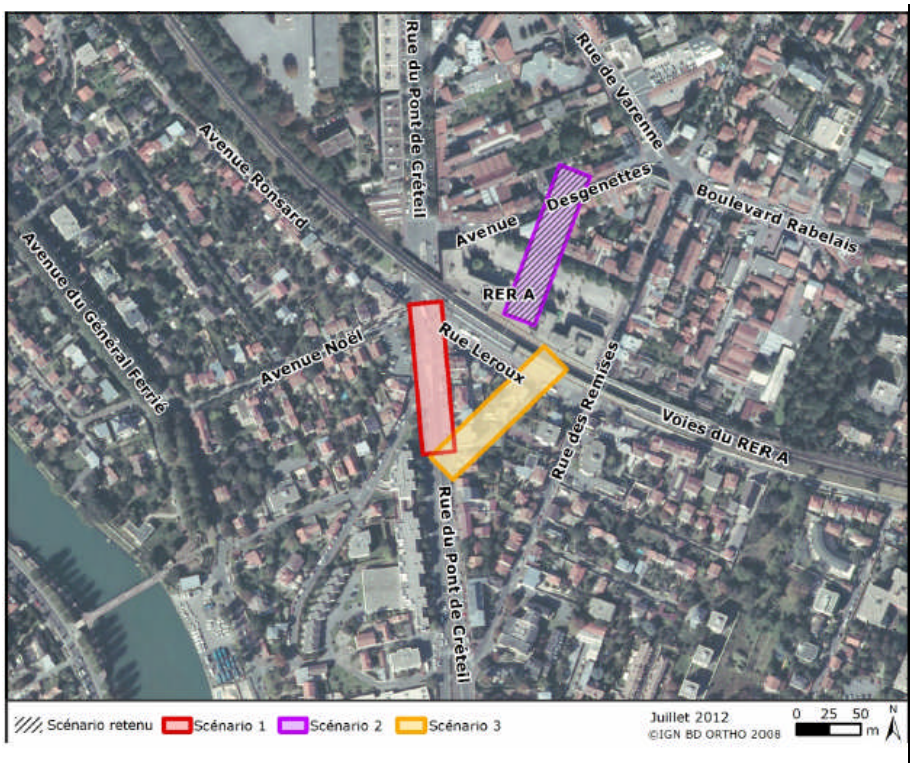
Il propose l'implantation de la gare selon un axe perpendiculaire à la rue Gustave Eiffel, sous l'actuelle gare routière et sous le parking qui lui fit face.

Scénario 4

Il propose l'implantation de la gare sous la rue Gustave Eiffel, au niveau de la station de la ligne 8.

Le scénario 2 a été retenu car outre la qualité de desserte et de correspondance, cette solution est la plus économique et techniquement la plus simple.

Gare « Saint-Maur-Créteil »



3 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare sous la rue du Pont de Créteil.

Scénario 2

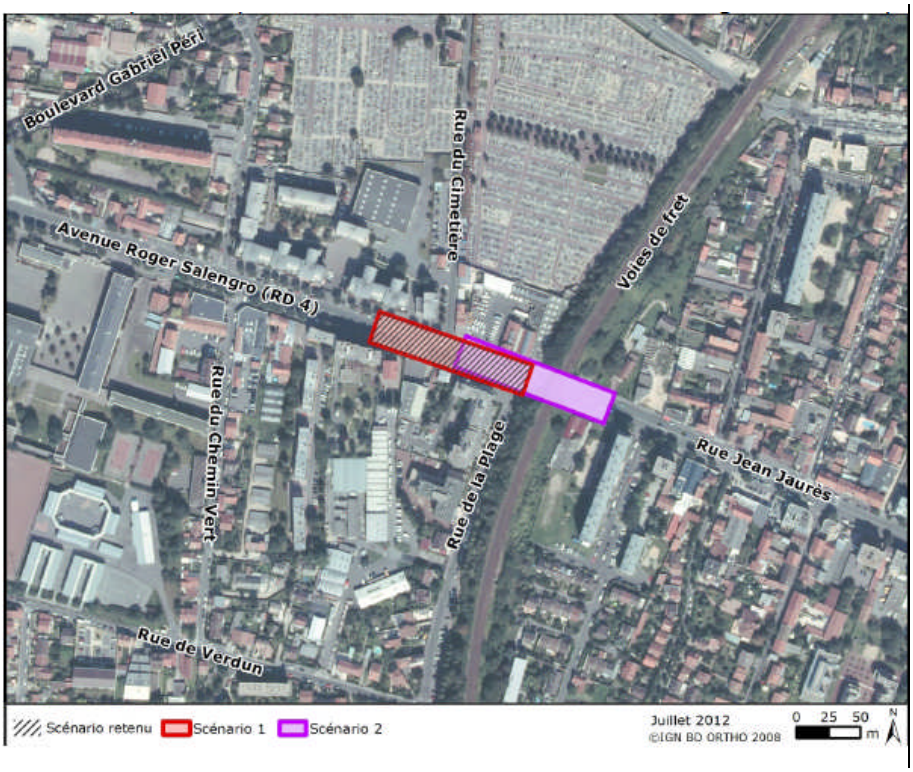
Il propose l'implantation de la gare sous le parvis de la gare de Saint-Maur, perpendiculairement au tracé RER R actuel.

Scénario 3

Il propose l'implantation de la gare sous un îlot de logements privatifs situé entre les rues Leroux, des Remises et du Pont de Créteil.

Le scénario 2 a été retenu car elle offre la meilleure correspondance avec le RER A et s'intègre le mieux dans le tissu urbain.

Gare « Champigny-Centre »



2 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare sous la RD4, à l'ouest des voies ferrées.

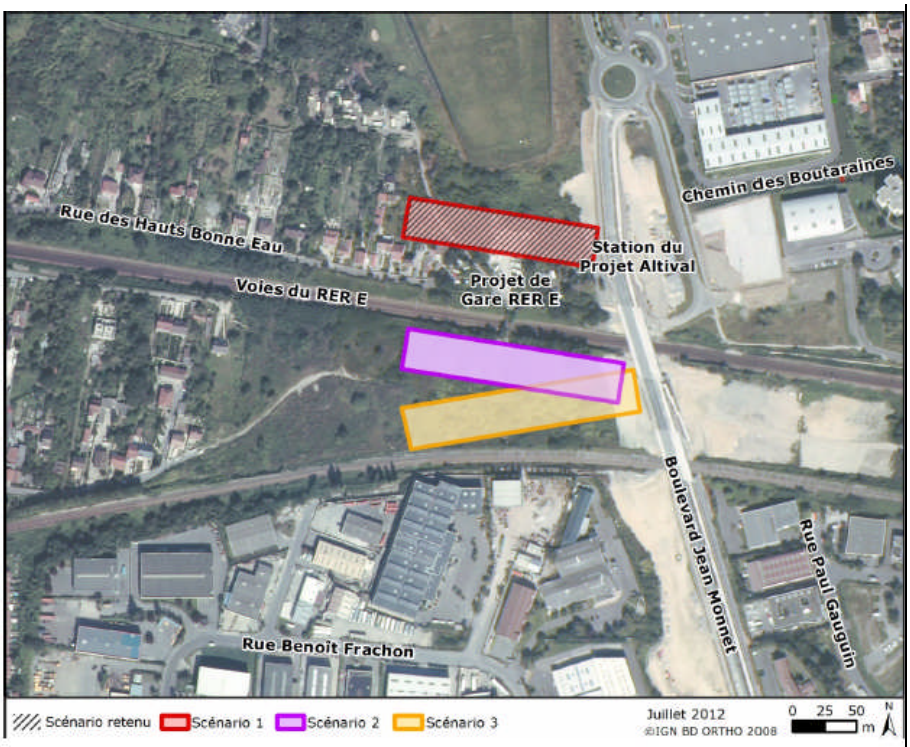
Scénario 2

Il propose l'implantation de la gare sous la RD4, et sous le pont-rail existant.

Le scénario 1 a été retenu car est plus économique.

/

Gare « Bry-Villiers-Champigny »



3 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare au nord du faisceau ferroviaire, selon le même axe.

Scénario 2

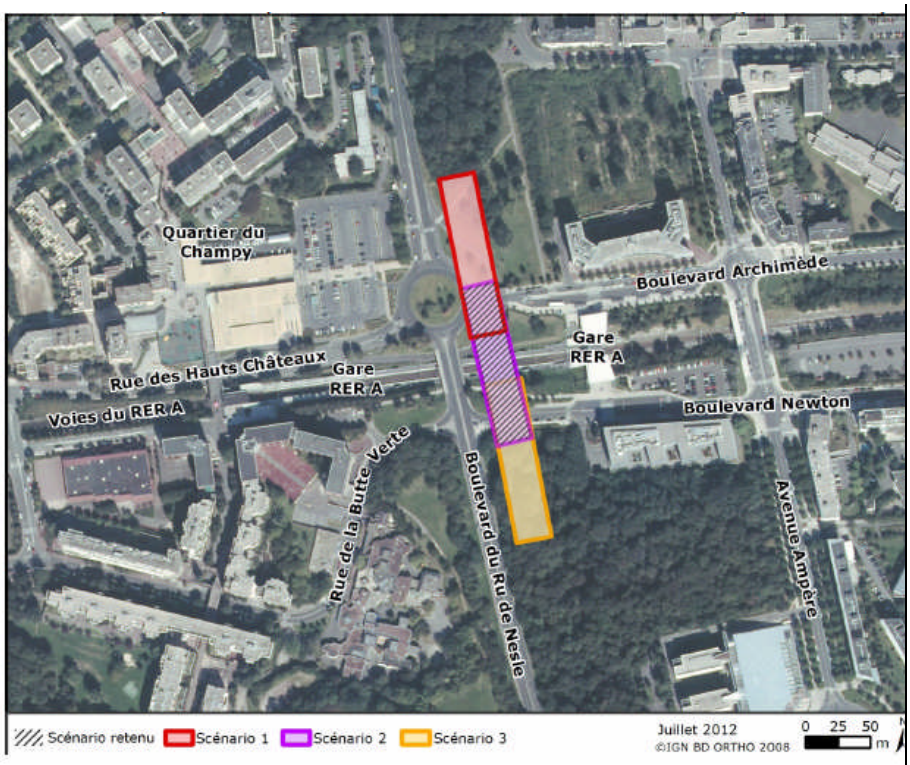
Il propose l'implantation de la gare dans l'entre-deux ferroviaire parallèlement aux voies du RER E.

Scénario 3

Il propose l'implantation de la gare dans l'entre-deux ferroviaire, en biais.

Le scénario 1 a été retenu car il est le mieux adapté pour assurer la correspondance avec le projet de nouvelle gare RER E, le TCSP Altival et le réseau de bus.

Gare « Noisy-Champs »



3 scénarios d'implantation ont été examinés :

Scénario 1

Il propose l'implantation de la gare sous le boulevard du Ru de Nesle, au Nord des voies ferrées du RER A. Le bâtiment voyageur est implanté à l'extrémité Sud de la gare.

Scénario 2

Il propose l'implantation de la gare sous le boulevard du Ru de Nesle, elle est centrée par rapport au faisceau des voies ferrées du RER A.

Scénario 3

Il propose l'implantation de la gare sous le boulevard du Ru de Nesle, au Sud des voies ferrées du RER A. Le bâtiment voyageur est implanté à l'extrémité Nord de la gare.

Le scénario 2 a été retenu car sa position centrale est idéale pour la desserte des différents quartiers, pour la correspondance avec le RERA et pour les échanges intermodaux.

1.2.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.

D'une manière générale, le dossier n'expose pas vraiment (2 pages A3 à l'article 1-4 de la pièce G1) les raisons qui ont conduit la SGP à choisir un site donné pour l'implantation de la gare, les scénarios ne traitant que des solutions envisagées sur ce site, il en est de même pour le choix du tracé et ce qui a conduit à opter pour la solution proposée.

Gare « Pont de Sèvres »

1 - Pourquoi la SGP a-t-elle opté pour 2 traversées de la Seine ?

2 - Pourquoi le GPE ne comporte t'il pas de correspondance avec le T2 ?

Gare « Issy RER »

3 - Pourquoi la gare d'Issy RER a-t-elle été retenue et non pas Issy-Val-de-Seine ?

Gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart »

L'implantation de la gare résulte du tracé retenu (tracé de référence) du tunnel, qui par ailleurs (Cf. thème 2) n'est pas justifié dans le dossier vis-à-vis du tracé variante figurant sur le plan , or ce tracé « ressemble » au tracé alternatif proposé par les habitants et associations :

Concernant la position de la gare :

4 - Pourquoi le projet alternatif passant sous les voies publiques bd des Frères Vigouroux et bd de Stalingrad n'a pas été retenu par le maître d'ouvrage, qui annonce au chapitre 3 art.3.1 de la pièce D comme objectif n°1 du choix du tracé de « privilégier une insertion sous les voies publiques existantes » ,avec son corollaire : pourquoi le tunnel ne passe t'il pas sous le collecteur SIAAP du bd des Frères Vigouroux, alors que dans d'autres secteurs de la ligne 15, le tunnel passe sous l'assainissement ?

5 - Pourquoi l'inclinaison de l'axe du tracé (par rapport aux voies SNCF) tiendrait- elle compte (rien n'est dit dans le dossier) d'un éventuel écoquartier alors qu'il serait plus simple d'adapter ce dernier au tracé du GPE ?

Concernant la profondeur de la gare

6 - Pourquoi compte tenu de l'existence de carrières peu profondes dans ce secteur de la gare (communes de Malakoff et Clamart), le tracé est-il si peu profond (exemple de l'impasse de Vanves où le ciel du tunnel est à 15 m sous le terrain naturel) ce qui permettrait de s'affranchir de coûteux et aléatoires remblaiements ou injections et d'ailleurs sans garantie complète, alors que la coupe géologique montre des terrains bien plus propices au creusement à une plus grande profondeur.

Gare « Créteil-l'Echat »

7 - Pourquoi est-elle si peu profonde **?**

1.2.1.4. Avis et commentaires de la Société du Grand Paris :

1.2.1.4.1. Avis et commentaires au titre de l'analyse des observations écrites ou orales et de courriers relatifs à ce thème

Concernant l'appellation des gares

L'appellation des gares figurant dans le schéma d'ensemble approuvé par le décret du 24 août 2011 a uniquement pour objet d'indiquer la zone géographique dans laquelle il est prévu d'implanter la gare. Elle est donc provisoire. Le nom définitif sera fixé en

concertation avec les communes concernées, et en tenant compte de la commodité d'usage pour les voyageurs utilisant le réseau francilien.

Concernant l'intérieur des gares (Voir la pièce C : présentation du programme, point n°5, les gares p.29)

Sur le sujet de la réflexion aux besoins des voyageurs, en termes de commerces et de services, au sein des gares du GPE et qu'elles soient suffisamment vastes

L'offre de services et de commerces pour les voyageurs est un élément essentiel de l'animation des gares et de la ville. Elle facilite le quotidien des voyageurs et des habitants, enrichit la vie du quartier et participe à la construction de l'identité de la gare, ancrée dans son territoire ; cette offre anime et sécurise les espaces.

Ces activités visent à être déployées sur l'ensemble des gares du réseau de transport public du Grand Paris, suivant des objectifs tout à la fois ambitieux et adaptés aux caractéristiques de chaque gare : les surfaces créées de services et de commerces pourraient ainsi aller d'une centaine de mètres carrés, pour les gares dont le potentiel commercial est modeste, à plus de 1000 mètres carrés, pour les gares bénéficiant d'un fort potentiel.

L'offre de services et de commerces en gare doit être définie en fonction des besoins des voyageurs, mais aussi des habitants et des personnes qui travaillent sur les territoires desservis.

Elle est à programmer dans un souci de complémentarité entre l'offre proposée dans la gare et l'offre existante ou envisagée à ses abords.

La prise en compte de l'ensemble de ces attentes permet de structurer l'offre de services et de commerces en trois composantes, qui chercheront à être partagées par l'ensemble des gares et calibrées en fonction de leur potentiel :

- un socle de services essentiels, indispensables à la mobilité ;
- des services complémentaires de facilitation du quotidien, liés étroitement aux flux de la gare ;
- des services complémentaires de destination, répondant aux besoins spécifiques de chaque territoire.

Des études vont être engagées par la SGP pour préciser le potentiel d'espaces de commerces et de services dans chacune des gares, notamment au regard d'une analyse des espaces commerciaux existants aux abords des gares. Ce travail, se réalisera en partenariat avec les acteurs des territoires, dans le cadre de la préparation de la mise en service des gares, environ trois ans avant l'ouverture du réseau.

Sur le sujet de l'équipement des gares en garages vélos sécurisés suffisamment vastes, avec des services de dépannage-entretien

Les gares du Grand Paris Express sont implantées et conçues en partenariat étroit avec les communes, les conseils généraux, la DRIEA, le Syndicat des Transports d'Ile de France (Autorité Organisatrice des Transports), et les opérateurs de transport, afin que l'ensemble des futurs utilisateurs puissent y accéder de la manière la plus facile qui soit.

Pour les utilisateurs proches ou très proches, la SGP va concevoir la gare et ses abords immédiats avec ses partenaires afin de créer partout où cela est possible la meilleure intermodalité avec les modes actifs (dont les vélos) et les bus.

La création ou la modification des itinéraires vélos dans la ville n'est pas du domaine de compétence de la SGP.

En revanche, il est bien du ressort de la SGP de prévoir dans les gares ou à leur abord

immédiat, les espaces permettant la mise en place des consignes à vélo sécurisées conformément aux orientations de l'autorité organisatrice des transports. Cette disposition est ainsi inscrite dans les programmes des gares du GPE ; la capacité de chaque consigne devra être précisée en fonction des besoins et des emplacements disponibles.

Sur le sujet d'améliorer l'accessibilité à l'extérieur et à l'intérieur des gares du GPE, et en particulier l'accessibilité PMR

Pour les gares sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, la conception de chaque gare repose sur un socle d'orientations communes, afin de répondre aux attentes de l'ensemble des voyageurs, des riverains et des acteurs économiques de la région :

- Une gare efficace et fonctionnelle, équipement émergent et repérable, offrant à tous les voyageurs un accès facile au réseau, dans un environnement accueillant et apaisant : des espaces publics de la ville jusqu'aux quais, les parcours sont intuitifs et directs ; la gare accueille tous les voyageurs dans de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et d'information.
- Une gare connectée, organisée pour faciliter les échanges avec les autres réseaux de transport : les correspondances ferrées sont évidentes et les plus directes possible ; les accès et cheminements vers les modes actifs (vélo, marche à pied) et réseaux de surface (tramway, bus) sont naturels, sécurisés et les plus simples possible.
- Une gare lieu de vie et créatrice de valeur, au service de l'attractivité du territoire et de son développement : ces espaces sont un lieu d'expression culturelle, de services et de commerces diversifiés, définis en fonction des contextes locaux ; en outre, l'insertion de la gare est conçue pour être compatible avec un développement immobilier connexe dense et mixte.

Il est important de souligner que toutes les gares du réseau du Grand Paris Express seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ceci vaut pour les personnes avec des poussettes, des valises, les femmes enceintes, les personnes âgées, les handicapés,…etc. En effet, la SGP conçoit un réseau garantissant l'entière accessibilité de tous les voyageurs, quels que soient leur handicap ou leur difficulté à se déplacer, en répondant aux exigences issues de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances. La SGP souhaite ainsi permettre l'usage de la gare par tous de la manière la plus autonome, simple et intuitive possible.

Cela se traduit en premier lieu par la recherche de parcours les plus courts possibles, directs et intuitifs, donc linéaires, structurés, avec un minimum de couloirs dans les gares et une organisation claire du parcours. Ainsi, afin d'aider à se repérer, il est envisagé de développer à la fois une information ambiante implicite (signaux visuels, sonores et tactiles intégrés à l'architecture) et une information ambiante explicite (signalétique collective visuelle et sonore qui pourra être complétée par une information délivrée par un dispositif personnel).

Précisons que les équipements voyageurs dans les gares tels que les bornes d'appel, permettant de joindre facilement le personnel d'exploitation, offriront des interfaces sonores, visuelles et tactiles. Celles-ci exprimeront des messages clairs, explicites, minimisant la charge mentale et favorisant une utilisation simple et intuitive. Le choix de langues sera possible, y compris la Langue des Signes Française (LSF).

L'interface sonore de l'équipement sera équipée d'une boucle magnétique pour les malentendants. De plus, les espaces d'accueil à l'entrée des gares comporteront les équipements nécessaires à la présentation d'une information accessible : par exemple,

moyens d'audio description, impression relief, mise en relation avec une traduction simultanée LSF.

Concernant la sécurité dans les gares (Voir la pièce C : présentation du programme, point n°5, les gares p.29)

La SGP a fait de la sécurité des voyageurs et des biens une priorité de son action, en étroite collaboration avec les autorités publiques et l'ensemble de ses partenaires.

Ainsi développe-t-elle une démarche de prévention dans les phases de conception de l'infrastructure, en lien étroit avec les autorités administratives chargées de la sécurité, notamment la préfecture de police.

En premier lieu, les choix architecturaux et techniques des gares, lieux sensibles de concentration de population, contribuent à faire des gares des espaces sécurisants et sécurisés ; ils doivent concourir à réduire les occasions de commission des infractions, et en limiter les conséquences en cas de survenance. Ainsi, pour assurer une présence physique des forces de sécurité, la SGP a prévu d'implanter, en concertation avec la police régionale des transports, des locaux situés au cœur du réseau de transport et mis à leur disposition. De même, des façades de quai, réduisant les risques d'intrusion sur les voies, seront installées dans chaque gare. Espaces et cheminements dans les gares sont également pensés afin d'éviter tout ressenti anxiogène ou toute stagnation de personnes mal intentionnées. Il est utile de préciser que ce travail s'étend aussi aux abords des gares dans une optique d'intégration urbaine sécurisée en lien étroit avec les collectivités locales concernées.

Il faut par ailleurs noter que les espaces conçus par la SGP seront vidéo protégés, depuis l'entrée de la gare jusqu'au quai, y compris les interconnexions avec les autres réseaux ferrés.

Concernant le positionnement des gares

En premier lieu, il faut préciser que l'emplacement des gares, ainsi que leur objectif « urbain » a été fixé à l'issue du débat Public du Réseau de Transport Public du Métro Grand Paris (octobre 2010 à janvier 2011) qui a permis de confirmer l'opportunité du projet et les grandes options de tracé et d'implantation des gares.

Il a mobilisé plus de 15 000 Franciliens. Tous les avis ont été analysés (au travers de 835 questions posées par le public et de 255 cahiers d'acteur) et intégrés dans le rapport de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP). Les conclusions de ce rapport ont été prises en compte pour définir le Schéma d'Ensemble du projet actuel, qui a été approuvé par décret en conseil d'Etat le 24 août 2011. La Société du Grand Paris est engagée par ce schéma d'ensemble et elle doit veiller à sa mise en œuvre.

En second lieu, et sur la base du schéma d'ensemble et de son acte motivé, la Société du Grand Paris a réalisé les études permettant la constitution du dossier d'enquête publique : après une première étape de positionnement des gares, les études de tracé ont permis de concevoir le scénario projet de base. L'analyse et le traitement des différentes contraintes rencontrées le long du tracé ont parfois nécessité un recalage de l'implantation des gares, avant l'arrêt du choix présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Ainsi, le tracé retenu et l'implantation des gares du tronçon Pont de Sèvres - Noisy-Champs résultent d'une évolution itérative entre l'évaluation environnementale, la thématique du positionnement des gares et la thématique du tracé. Cette méthodologie a permis d'affiner le choix du parti d'aménagement et d'optimiser la desserte des communes traversées tout en validant un tracé pertinent.

Gare « Pont de Sèvres » :

Au sujet de l'observation de l'Association Val de Seine Vert (observation n°13 du registre de Sèvres), M. DENIS-LAROQUE (courrier n°7 adressé au président de la commission d'enquête) :

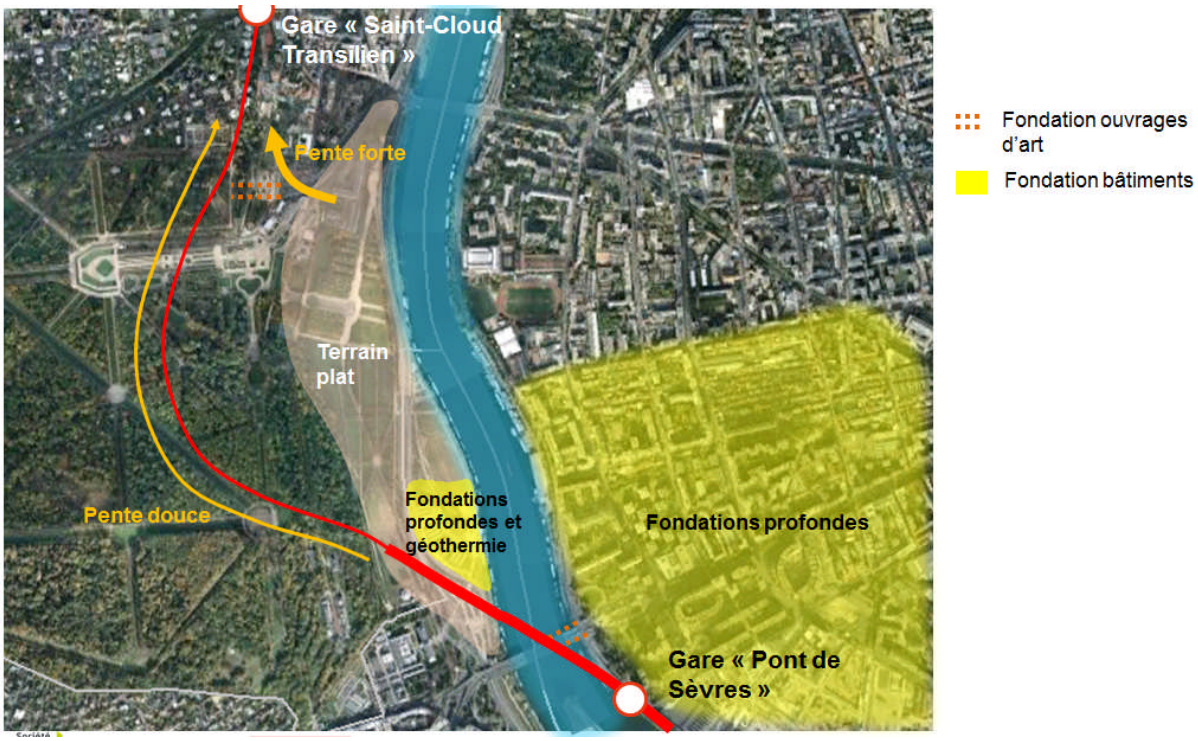
Concernant l'éventuel prolongement de la ligne 9 vers Sèvres, outre le caractère extrêmement complexe de son prolongement, notons qu'il n'est pas inscrit dans le schéma directeur de l'Ile-de-France ou dans un autre document cadre de planification des transports.

Pour la gare du Pont de Sèvres, l'acte motivé qui accompagne le schéma d'ensemble stipule : « les principes suivants, ayant fait l'unanimité auprès de l'ensemble des acteurs, sont retenus : localisation d'une gare au plus près du Pont de Sèvres, de manière à permettre des correspondances performantes avec le pôle d'échanges constitué par la ligne 9 du métro et la gare routière ; conception de la gare permettant l'accès vers l'île Seguin ».

Il n'est donc pas envisageable de déplacer la gare de Pont de Sèvres de Boulogne-Billancourt à Sèvres comme proposé par l'association, le maillage de la ligne 15-Sud avec le réseau existant ayant été privilégié.

Le positionnement du volume souterrain de la gare de Pont de Sèvres a été imposé par des contraintes techniques et environnementales très importantes dans le secteur :

1 : le tunnel ne pouvait pas passer sous les bâtiments de Boulogne-Billancourt, leurs fondations dans la craie saine étant d'environ 40 mètres de profondeur (zone surlignée en jaune sur la carte). Afin de ne pas devoir implanter le tunnel à plus de 50 mètres de profondeur ce qui aurait fortement dégradé les temps de correspondance et d'accès depuis la ville, il a ainsi fallu placer le tunnel sous le quai George Gorse en bordure de Seine pour approcher au maximum la station de métro Pont de Sèvres de la ligne 9.



2 : deux implantations de gare ont été étudiées avec deux tracés associés afin de rester en marge de la zone de bâtiments sur fondation profonde (Cf. pièce D page 18) :

- un tracé représenté sur le schéma ci-dessus avec une gare sous le quai Georges au sud du bâtiment le trident, qui évite les fondations du pont de sèvres et l'arrière gare de la station M9 en traversant au plus vite la Seine. Ce tracé passe sous l'île de Monsieur avant la zone bâtie sur fondation profonde et comprenant de la géothermie. Cela lui permet de passer sous le domaine de St Cloud et de remonter en pente douce en respectant les rampes maximum du matériel roulant, et d'atteindre ainsi la gare de St Cloud à une profondeur encore raisonnable de 26 mètres.
- un tracé continuant sous le quai au-delà du Pont de Sèvres avec une gare à l'intérieur de l'échangeur routier et perpendiculaire au Pont et à la ligne 9. Ce tracé ne pouvait pas passer sous l'Île de Monsieur avant le secteur de bâtiments fondés, donc ne pouvait pas rejoindre le domaine de St Cloud et ainsi remonter en pente douce vers la gare de St Cloud. Comme le tunnel devait de surcroît éviter les fondations du tunnel de l'autoroute A13 (petits points oranges sur le schéma), il devait rejoindre la gare de St Cloud en passant sous la face « abrupte » de la colline, engendrant une gare de St Cloud à plus de 60 mètres de profondeur, et donc une correspondance très dégradée avec les transiliens.

  De plus, cette implantation de gare à l'intérieur de l'échangeur du Pont de Sèvres était extrêmement complexe car il fallait la réaliser sous le terminus de la ligne 9 sans l'interrompre, et passer entre les fondations du Pont de Sèvres et celles des voiries de l'échangeur.

  En outre, cette position de gare apportait une contrainte très importante à tout projet de restructuration et de valorisation de la tête du Pont de Sèvres.

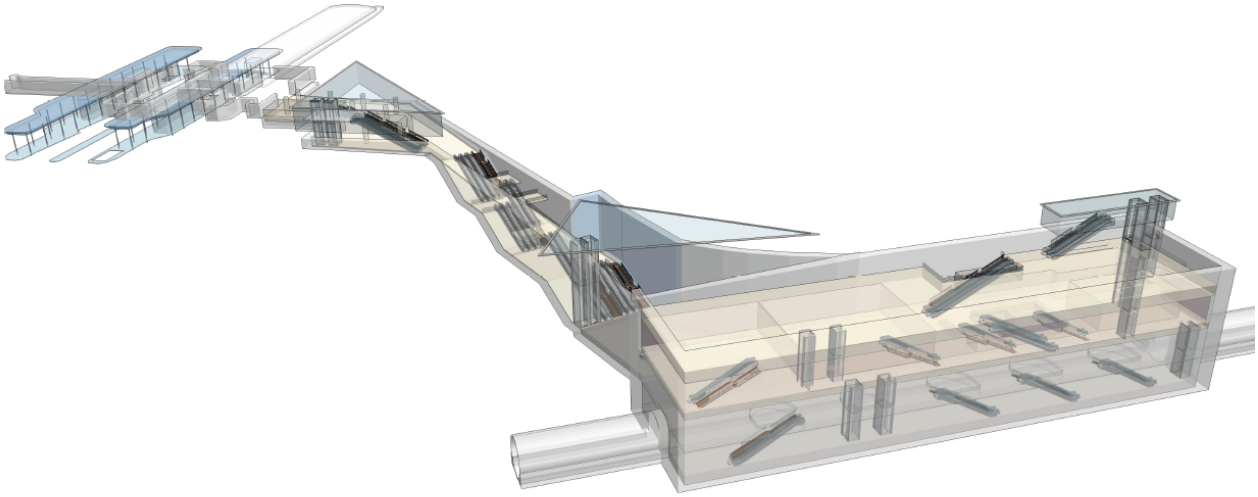
  Enfin, cette position de gare ne permettait pas d'organiser une bonne desserte des quartiers du Trapèze et de l'Île Seguin.

Seule la position de gare sous le quai Georges Gorse au sud du bâtiment « Le Trident » permet à la fois d'assurer la correspondance avec le pôle de transport M9 et la gare routière, la desserte des nouveaux quartiers du Trapèze et de l'Île Seguin via le Pont Renault, tout en étant compatible avec un tracé du tunnel qui ne condamne pas la gare de St Cloud à la très grande profondeur.

Concernant la qualité du lien entre la gare GPE et le pôle Transport M9 / gare routière, l'objectif de la SGP a été d'optimiser la correspondance au maximum, et plusieurs actions ont été mises en œuvre :

- Positionner le volume souterrain de la gare le plus possible vers l'ouest : le calage a été fait au plus près de l'échangeur routier en veillant à ne pas impacter les fondations et les poteaux de la bretelle d'accès au quai Georges Gorse ;
- Raccourcir le temps de correspondance, en ne faisant pas remonter les voyageurs de manière verticale à l'intérieur du volume souterrain de la gare, depuis le quai situé à 29 mètres de profondeur. La SGP et ses partenaires ont préféré « déployer » les escaliers mécaniques afin de remonter depuis les quais en allant vers l'accès principal commun GPE-M9 situé à proximité immédiate de la gare routière.

  L'objectif est de créer un lien rapide, convivial, en pente douce, rapprochant ainsi les quais du GPE du pôle transport actuel, comme le montre le schéma ci-dessous :



Les voyageurs souhaitant se rendre vers Sèvres pourront ainsi rejoindre rapidement la gare routière et ses nombreux bus en direction de Sèvres. Ceux voulant rejoindre le T2 pourront emprunter directement les couloirs de la ligne 9 déjà empruntés pour effectuer cette correspondance, et cela directement depuis la salle basse de l'accès principal GPE-M9-gare routière.

Il est de plus à noter le projet en cours des collectivités concernant la restructuration de l'entrée de Sèvres, la valorisation des berges de sèvres et l'amélioration des espaces de circulation dédiés aux piétons et aux vélos sur le pont de sèvres.

Au sujet de l'observation d'Issy-Ecologie (observation n°32 du registre d'Issy-les-Moulineaux)

La Société de Grand Paris collabore aux nombreuses réflexions urbaines que l'arrivée des gares soulève dans chaque commune. Mais la Société du Grand Paris n'est pas propriétaire des espaces environnant la gare. Son intervention éventuelle est faite en partenariat et à la demande des villes concernées. A Boulogne Billancourt, le 57 Métal ne fait pas partie de son périmètre d'intervention. Pour autant, un accès à la gare Pont de Sèvres sur le trottoir au droit du 57 Métal est prévu pour les habitants du quartier Rive de Seine.

Au sujet de l'observation de M. GUIBBAUD (observation n°17 du registre de Boulogne-Billancourt), M. ATTAL (observation n°18 du registre de Boulogne-Billancourt) et à la pétition de 57 personnes (observation n°21 du registre de Boulogne-Billancourt)

L'implantation du volume souterrain de la gare respectera une distance suffisante avec le bâtiment Le Trident afin de réaliser la gare en garantissant sa stabilité.

La SGP prévoit à ce stade des études le recours à la technique dite « de la paroi moulée » : cette technique consiste à réaliser une enceinte étanche en béton armé sur tout le périmètre de la gare, de rendre le fond de fouille étanche par des injections, d'enlever l'eau et le terrain situés à l'intérieur de cette enceinte étanche maintenue en place par des butons calculés pour reprendre tous les efforts latéraux de poussée des terrains et des fondations voisines.

Cette technique est utilisée depuis de nombreuses années pour ce type de travaux d'excavation délicats à côté d'immeubles, et est considérée par la profession comme la plus robuste et la plus sûre.

Au sujet de l'observation de M. BLANCHARD et Mme CANDELIER (observation n°14 du registre de Sèvres)

Le risque d'inondation a bien été identifié et clairement exposé dans l'étude d'impact du

dossier d'enquête.

Concrètement, le plan de prévention des risques d'inondation impose à la SGP la mise en place de dispositifs de protection spécifiques, tant pour le tunnel que pour les gares ; ceux-ci devront en outre permettre le respect des prescriptions imposées par les plans de prévention du risque d'inondation. Les dossiers détaillés devront être présentés pour obtenir les autorisations de travaux et les mesures détaillées seront définies aux stades ultérieurs des études de conception.

La zone PPRI de Boulogne-Billancourt a été prise en compte dans les études menées et fera l'objet d'une attention soutenue lors de la construction de la gare. C'est une des raisons pour lesquelles l'accès principal GPE-M9-Gare Routière est situé dans une zone hors crue centennale. De plus, l'accès secondaire situé sur le quai George Gorse prévoira dès sa conception des dispositifs à mettre en œuvre en cas de crue.

Concernant la suggestion d'arrêter provisoirement la ligne rouge à Clamart, le 06 mars 2013, le premier Ministre a confirmé le schéma d'ensemble autour du Nouveau Grand Paris qui prévoit de réaliser la totalité du Grand Paris Express à l'horizon 2030, les tronçons s'enchaînant les uns aux autres de manière continue.

L'identification des tronçons pouvant faire l'objet de mises en service progressives tient compte d'une part de leur intérêt socio-économique (notamment capacité du tronçon seul à décharger le secteur central de l'agglomération parisienne par les maillages avec les lignes radiales), et d'autre part de leur maturité d'avancement technique sur les territoires concernés.

Gare « Issy-RER »

Au sujet de l'observation de l'Association Val de Seine Vert (observation n°13 du registre Sèvres) et au cabinet d'avocats pour l'Association KTO (observation n°30 du registre de Sèvres)

Rappelons que l'emplacement général de la gare GPE de la commune d'Issy-les-Moulineaux a fait l'objet d'un débat et a été déplacé au moment de ce débat public.

En effet, avant le débat la gare était prévue proche de la Seine en correspondance avec la station « Les Moulineaux T2 ».

Dans le cadre de ce débat public, elle a été déplacée vers un emplacement plus à l'est, en correspondance avec la gare « Issy » du RER C. Cette demande figurait notamment dans les avis du Conseil général des Hauts-de-Seine et ceux de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest, qui exprimaient la volonté de renforcer la desserte en transports en commun de quartiers en devenir d'Issy-les-Moulineaux et de créer un nouveau pôle d'échanges à la charnière du bas et des hauts d'Issy, avec une correspondance avec le RER C et le futur prolongement de la ligne 12 du métro.

Par ailleurs, la réalisation différée de la liaison Versailles – Nanterre renforçait l'intérêt d'une gare en correspondance avec le RER C, en tant que point de maillage du réseau, notamment pour les voyageurs en provenance de Versailles.

Gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart »

Au sujet de l'observation de M. et Mme LAGET (observation n°3 et n°1 du registre de Clamart et courrier n°3 adressé au président de la commission d'enquête), M. PRAUD (observation n°1 du registre de Châtillon et courrier n°2 du registre de Vanves), M. GUILLON (courrier n°1 du registre de Châtillon), M. BERNARD et Mme AMADE (courrier n°5 du registre de Châtillon), Mme TURPIN (observation n°18 du registre de Malakoff)

De façon générale, la réflexion sur le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs a été

orientée en priorité sur l'implantation des gares, points d'entrée du réseau Grand Paris Express, avant d'adapter le tracé.

Pour cette gare le schéma d'ensemble indique « L'aire de couverture de la gare « Fort d'Issy – Vanves Clamart » concerne les quatre communes d'Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff. La gare permet le désenclavement du plateau d'Issy-les-Moulineaux, des Hauts de Vanves et des quartiers de Malakoff ; elle assure notamment la desserte de l'écoquartier du Fort d'Issy et de celui de la gare à Clamart. La correspondance avec le Transilien N offre également une liaison vers l'Ouest de l'Ile-de-France, en direction de Rambouillet, Dreux et Mantes-la-Jolie. »

Sur ce secteur très contraint, les scénarios d'implantation de gare ont imposé la définition du tracé, les gares encadrant la gare de Fort d'Issy – Vanves – Clamart étant rapprochées et les contraintes de tracé fortes afin d'atteindre la vitesse commerciale souhaitée.

2 scénarios d'implantation de gare et donc 2 tracés associés ont été étudiés pour la gare de Fort-d'Issy-Vanves-Clamart :

- Le scénario 1 prévoyait (Pièce D, page 20 du DEUP) que « la gare souterraine est implantée en partie située sous le faisceau ferroviaire et en partie située sous le parking au sud de la gare actuelle de Clamart. Le nouveau bâtiment voyageur est localisé au nord du faisceau ferroviaire. Le bâtiment actuel du Transilien est maintenu et utilisé depuis la place de la gare de Clamart. ». Ce scénario permettait ainsi une excellente desserte des quatre communes et donc le désenclavement des quartiers actuellement mal desservis, ainsi que l'organisation d'une excellente correspondance vers le Transilien N.
- Le scénario 2 prévoyait (Pièce D, page 20 du DEUP) que « la gare souterraine est implantée au nord du faisceau ferroviaire, sur le territoire d'Issy-les-Moulineaux. Le bâtiment voyageur est implanté sur l'îlot localisé entre la rue du Chemin Vert, l'avenue du Général de Gaulle et l'avenue du professeur Calmette. ». Ce scénario proposait une implantation de la gare sur le territoire de la commune d'Issy-les-Moulineaux de façon à redynamiser le territoire au Nord du faisceau en lieu avec l'opération d'aménagement du Fort Numérique. En revanche, la correspondance avec le Transilien N était médiocre ainsi que la desserte des communes de Clamart et de Malakoff. De plus, la construction d'un tel scénario était rendue difficile par l'absence de réelles disponibilités foncières, rendant ainsi inévitables des mesures d'expropriations très longues peu compatibles avec les objectifs de mise en service.

Le scénario 1 d'implantation de la gare sous le faisceau ferroviaire, et son tracé associé, a été retenu car il permet une excellente connexion avec le Transilien N ainsi qu'une desserte très efficace des quatre communes, de part et d'autre du faisceau ferroviaire, respectant ainsi scrupuleusement l'acte motivé de la Société du Grand Paris établi suite au débat public..

En ce qui concerne la profondeur de la gare de Clamart, la présence d'un réseau d'assainissement de gros diamètre situé parallèlement aux voies et situé à environ 36 mètres de profondeur environ est une contrainte technique forte. La gare doit passer juste au-dessus et donc ne pas être à très grande profondeur ; en passant sous ce réseau d'assainissement, il faudrait approfondir la gare d'au moins 20 mètres, ce qui dégraderait fortement la correspondance entre le Transilien et la ligne 15 ainsi que l'accessibilité à la gare pour les futurs utilisateurs des 4 communes concernées.

De part et d'autre de la gare, le tunnel s'approfondit au plus vite en profil pour rejoindre des profondeurs plus importantes. Au stade des études actuelles, il est prévu 15 à 20 mètres de terrain entre le niveau du boulevard des Frères Vigouroux et le haut du

tunnel, ce qui est suffisant pour construire le tunnel en toute sécurité.

Les études de maîtrise d'œuvre en cours et à venir viendront affiner les premières études menées, afin de caler finement la position du tunnel en plan et en profil. Il est ainsi tout à fait possible que les études complémentaires impliquent un léger pivotement de l'axe du tunnel de quelque degré au droit de la gare pour mieux s'insérer dans l'environnement ou pour échapper à des fondations. C'est précisément pour permettre ce type d'ajustement que le fuseau dans lequel sera implanté le tunnel est une bande de plus ou moins 50m de largeur par rapport à un axe théorique du tracé du tunnel.

Par ailleurs, concernant leur « surprise » d'avoir à se prononcer sur un projet qui ne serait pas finalisé, la SGP estime que les pièces constitutives du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique présentent un degré de précision suffisant pour assurer une bonne information du public et pour apprécier les avantages et les inconvénients du projet.

S'agissant des zones de carrières, elles ont bien été identifiées dans l'étude d'impact et l'information a été mise à disposition des habitants pendant l'enquête publique. Leur identification a de plus bien été prise en compte pour définir l'implantation du tunnel dans une logique de maîtrise des risques : c'est ainsi que le tunnel a été approfondi et placé sous le plancher des anciennes carrières souterraines en conservant une distance garantissant leur stabilité, car il est en tout état de cause impossible d'éviter les carrières « en plan » dans ce secteur très dense de carrières entre Issy-les-Moulineaux et Cachan.

Dans les phases ultérieures d'études, la Société du Grand Paris engagera des études de sols complémentaires, et toutes les zones sensibles nécessitant un traitement particulier seront identifiées, en concertation avec le service de l'Inspection Générale des Carrières (IGC). Des méthodes constructives spécifiques pourront alors être mises en œuvre, comme par exemple le comblement des carrières avant le creusement du tunnel ; environ 20 millions d'euros ont été provisionnés à ce stade pour ce type de traitement.

Gare « Châtillon-Montrouge »

Au sujet de l'observation de M. QUERRIOU (observation n°6 du registre de Montrouge) et Mme BAILLY (observation n°7 du registre de Montrouge)

Les principales contraintes environnementales et techniques identifiées sur Châtillon-Montrouge sont les suivantes :

- La présence d'anciennes carrières souterraines sur plusieurs niveaux qu'il fallait éviter ;
- Les réseaux d'assainissement importants ;
- Le faisceau ferroviaire de la ligne 13 et des lignes TGV atlantique ;
- La forte densité du bâti existant ou en projet ;
- Et la présence du site industriel de maintenance des trains SNCF et RFF, très restreint, dans lequel il y a trop peu de place pour y implanter une gare GPE.

Compte-tenu du site extrêmement contraint pour implanter une gare, la SGP a regardé les possibilités d'implanter la gare en partie sur le site de maintenance SNCF/RFF : l'analyse du fonctionnement de ce site industriel très important pour la maintenance des trains SNCF-RFF, et la prise en compte des projets de réorganisation et d'amélioration de ce site, ont montré qu'il était impossible de venir empiéter sur cet espace industriel.

Gare « Arcueil-Cachan »

Au sujet de l'observation de Mme CAZE (observation n°8 du registre de Cachan)

Le débat public a mis en avant « la gare » comme un enjeu déterminant pour la réussite du projet. Dans la continuité des travaux réalisés par les dix équipes d'architectes lors de la consultation « Le Grand Pari(s) », les gares contribueront à l'émergence d'une métropole plus connectée, plus dense et plus durable.

La SGP a confié au cabinet Jacques FERRIER Architectures une mission de conseil en architecture et design pour les futures gares du Grand Paris Express. Une attention particulière sera notamment portée à la signalétique, aux cheminements, aux sons, aux couleurs.

Son intervention porte sur :

- L'ordonnancement des espaces ;
- Le choix des matériaux et des types de mobilier ;
- La qualité de la lumière ;
- L'ambiance acoustique ;
- L'intégration d'œuvres d'art.

Gare « Villejuif-Institut G. Roussy »

Au sujet de l'observation du groupe hospitalier Paul GUIRAUD (courrier n°14 adressé au président de la commission d'enquête) et à une anonyme (observation n°9 du registre de Villejuif)

Le scénario 1 prévoyait (pièce D page 24 DEUP) que la « la gare est implantée sous le parking de l'hôpital, à proximité de la rue Camille Desmoulins. L'émergence est positionnée dans l'enceinte actuelle de l'Institut Gustave Roussy, à l'emplacement du parking de surface. »

Il proposait ainsi une implantation de la gare située le long d'un axe structurant du projet de la ZAC Campus Grand Parc. Ce scénario impactait fortement les espaces actuels de l'Institut Gustave Roussy car le site est actuellement enclavé et l'accessibilité des modes doux peu développée. De plus, ce scénario était relativement éloigné de l'entrée de l'Institut Gustave Roussy.

Le scénario 2 prévoyait (pièce D page 24 DEUP) « une implantation de la gare dans le parc départemental des Hautes Bruyères, devant l'entrée de l'hôpital. Le Bâtiment voyageur est implanté à l'intersection de la voie des Sables et de la rue Edouard Vaillant, au plus près de l'Institut Gustave Roussy.

Il présentait l'avantage de minimiser les impacts sur l'hôpital par rapport au scénario 1. Il ne présentait pas d'interactions avec le bâti existant. Situé à l'intersection de la voie des Sables et de la rue Edouard Vaillant, il permettait une desserte optimale de l'Institut Gustave Roussy et se plaçait au cœur de la ZAC Campus Grand Parc, atout considérable pour l'émergence de ce grand projet de développement. Enfin, la présence d'aménagements cyclables sur la rue Edouard Vaillant et le projet de coulée verte à proximité immédiate de la gare encourageait les modes doux, notamment au sud, dans le Parc Départemental des Hautes Bruyères.

Le scénario 3 prévoyait (pièce D page 24 DEUP) « une implantation de la gare à l'angle sud-est des rues Edouard Vaillant et de Verdun, à proximité de l'entrée est du parc départemental des Hautes Bruyères. L'émergence du bâtiment gare est située à l'intersection de ces deux rues ».

Il était le scénario le plus avantageux d'un point de vue économique, mais il proposait une implantation de la gare relativement éloignée des pôles d'activité existants (IGR) et

futurs (ZAC Campus Grand Parc), quoi que plus près de l'hôpital Guiraud.

Aussi, à l'issue de l'analyse multicritères, le scénario 2 a été retenu. En effet, son implantation permet d'optimiser la desserte de l'Institut Gustave Roussy et sa configuration offre un très bon potentiel de développement commercial, dans le cadre du projet de la ZAC Campus Grand Parc.

S'agissant des parkings auprès de la gare, l'objectif est de favoriser le meilleur accès aux gares, que ce soit par les bus ou par les modes « doux ». Une analyse relative aux parkings a été menée sur l'ensemble du tronçon de la Ligne Rouge Sud. Les résultats de l'étude parking ne montrent pas, à ce stade, de besoins particuliers de parking sur le secteur de Villejuif IGR en ce qui concerne l'accès à la gare. Ce sujet fera toutefois l'objet d'études complémentaires, en liaison avec les partenaires des territoires et notamment le STIF.

Au sujet de l'observation de Mme GANDAIS (courrier n°92 adressé au président de la commission d'enquête)

Les gares emblématiques du Grand Paris, à l'image de la gare de Villejuif IGR, situées à des emplacements majeurs ou à des carrefours urbains intermodaux, sont des nœuds de correspondances stratégiques et portent l'image d'excellence du développement de la région capitale. La conception des gares du réseau de transport public du Grand Paris est guidée par un ensemble d'idées-clés, qui évoluent et sont approfondies en lien avec l'avancement des études du projet sur les territoires. Les principales en sont les suivantes :

- Les gares du Grand Paris sont d'abord conçues comme des parcours entre la ville et les trains. Leur insertion urbaine, leur organisation fonctionnelle, leur architecture et leurs caractéristiques techniques servent en priorité l'évidence des parcours, l'accessibilité à tous et la sécurité. Le dimensionnement des espaces garantit un usage facile et pérenne du réseau.
- Les gares du Grand Paris sont des ouvrages compacts : en général, les accès à une gare sont regroupés en un point d'émergence unique, évitant ainsi la multiplication des couloirs souterrains. Cette émergence joue un rôle de signal et a vocation à porter l'identité du réseau.
- L'émergence de chaque gare est un repère urbain. Elle constitue un espace public appropriable, qui crée des liens, efface les coupures urbaines et révèle l'épaisseur de la ville.

Sa forme s'adapte à l'environnement urbain : bâtiment gare, place basse ou édicule. L'aménagement intérieur de la gare de Villejuif IGR disposera à terme de services et de commerces en lien avec les activités qui se développeront sur le secteur Nord de la ZAC Campus Grand Parc, en cohérence et en complémentarité avec les programmations de la ZAC.

Gare « Le Vert-de-Maisons »

Au sujet de l'observation des maires d'Alfortville et de Maisons-Alfort (Observation n°11 du registre d'Alfortville)

La localisation d'une gare en correspondance avec l'actuelle gare du RER D Vert-de-Maisons a été décidée à l'issue du débat public de 2010. Cette localisation est inscrite dans le schéma d'ensemble du Réseau de Transport du Grand Paris approuvé par décret n°2011-1011 du 24 août 2011, qui constitue la « feuille de route » de la Société du Grand Paris. Cette localisation de la gare à Vert-de-Maisons a été présentée par la Société du grand Paris dans les différentes réunions d'information et de concertation

qui ont eu lieu en 2012 et 2013. Le positionnement de la gare à Vert-de-Maisons est indiqué dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, notamment dans la Pièce D, Chapitre D4, rubrique 1.3.11 Le Vert de Maisons (page 93). Enfin, la réunion évoquée par M. le Sénateur -Maire d'Alfortville et M. le député-maire de Maisons-Alfort dans leur courrier du 15 novembre avait pour objet la présentation par la Société du Grand Paris de l'architecte retenu pour la conception de la gare à Vert-de-Maisons.

Gare « Créteil-l'Echat »

Au sujet des observations de : l'Association de riverains TCDV (Transports et Cadre de Vie) de Créteil, de l'Association de Riverains TCDV (Transports et Cadre de Vie) de Créteil (Observations lettres type n°40 à 139 et courrier n°40 du registre de Créteil), de Mme DUPLEIX de Créteil (Observation n°1 du registre de la préfecture de Créteil), de M. et .Mme LACROZE de Créteil (Courrier n°34 adressé au président de la commission d'enquête)

La SGP a analysé la proposition exposée par l'association TCDV du tracé passant par Créteil L'Echat, afin d'assurer la correspondance avec la ligne 8 conformément aux objectifs de la loi du 3 juin 2010 et au schéma d'ensemble. La proposition évitant Créteil L'Echat n'a pas été examinée, ne correspondant pas au schéma de desserte prévu par le projet.

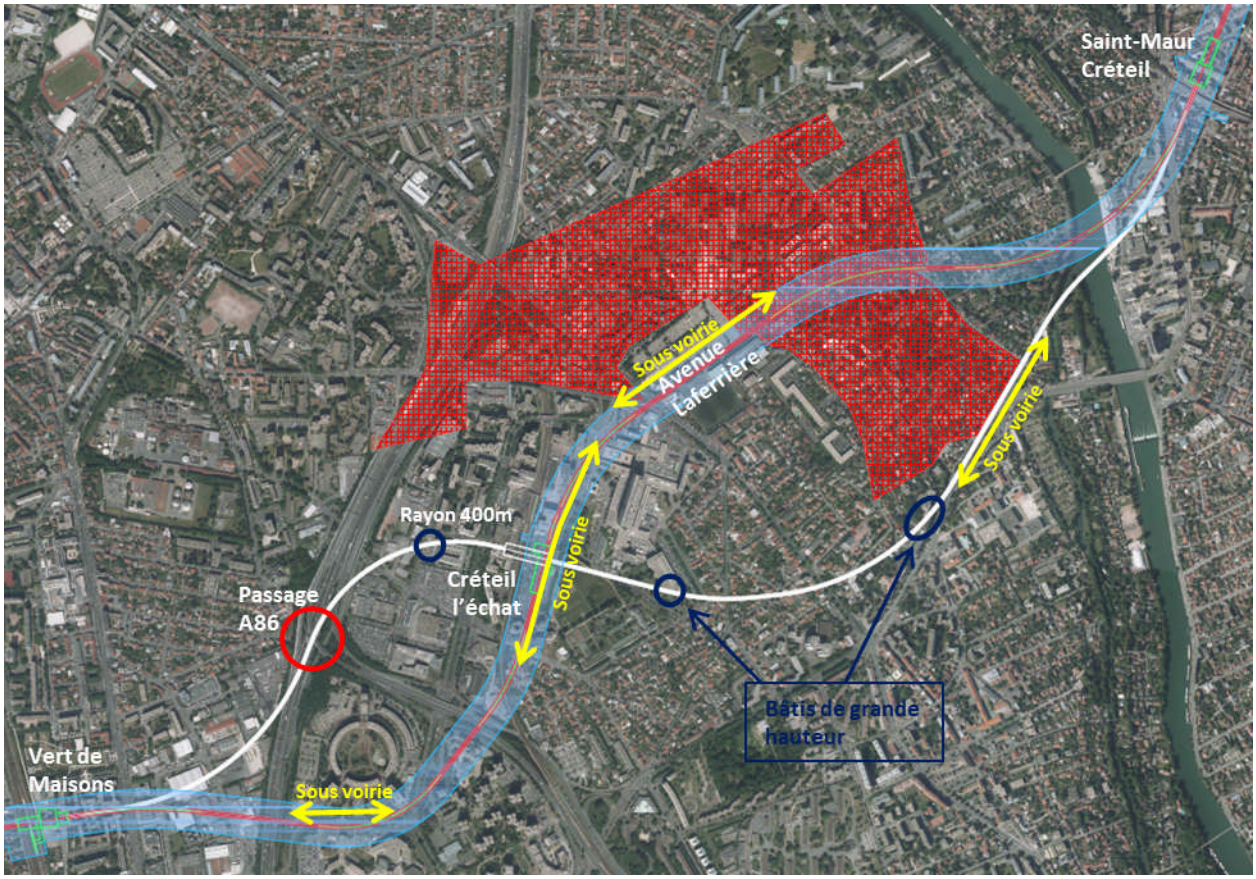


Figure : Schéma figurant l'insertion du tracé proposé par l'Association TCDV

Le schéma ci-dessus (tracé blanc) correspond à l'étude de tracé menée par le bureau d'étude de la Société du Grand Paris qui se rapproche le plus possible du schéma proposé par l'association (en rouge est figuré le secteur dans lequel il y a présence de carrières)

Au niveau du tracé :

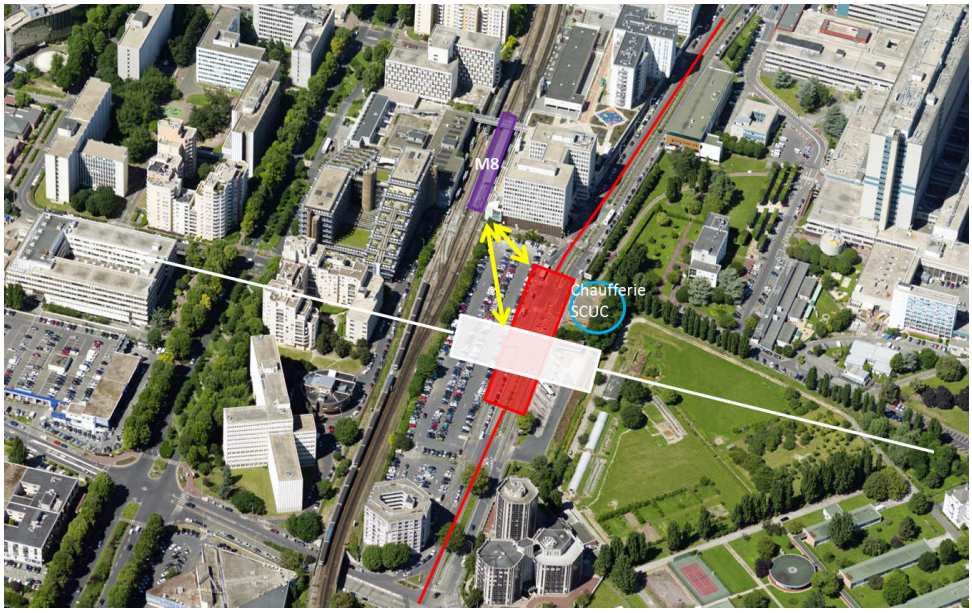
On peut constater qu'il ne permet pas une insertion sous voirie, sur un grand linéaire.

Il impose d'avoir un rayon de 400 mètres entre les gares de Vert-de-Maisons et Créteil L'Echat, ce qui réduit la vitesse d'exploitation des trains.

Le tunnel doit passer sous des ouvrages d'art au niveau de l'échangeur A86.

Il est nécessaire d'insérer le tunnel sous un bâti de grande hauteur en sortie de la gare de Créteil en direction de Vert-de-Maisons, mais également côté Saint-Maur Créteil. Il traverse également un quartier pavillonnaire.

Au niveau de la gare de Créteil L'Echat :



Blanc : contre-proposition

Rouge : tracé de référence

Correspondance ⟷

La gare a un gisement à 90° par rapport à la solution de base. La présence des installations de chaufferie de la Société de Chauffage Urbain de Créteil (SCUC) imposent de descendre la gare plus au sud, rallongeant la correspondance entre le métro Grand Paris Express et la ligne 8 du métro. Le passage du tunnel sous le métro nécessiterait d'approfondir la gare, ce qui augmenterait singulièrement son coût.

La correspondance en plan est plus longue avec la gare « blanche ». Elle impacte le foncier des hôpitaux de Paris. La ligne 8 étant réalisée sur une ancienne sablière, le passage du tunnelier sous les voies de la ligne 8 dans une zone d'aiguillage et sous le bâti de grande hauteur nécessiterait un approfondissement du tunnel d'une dizaine de mètres, augmentant ainsi le coût de la gare réalisée à ciel ouvert, et augmentant d'autant la durée de la correspondance et le temps d'accès depuis la voirie et avec une dénivelée supplémentaire à franchir.

Le tracé du tunnel de référence étant entièrement sous voirie de part et d'autre de la gare, il a été possible de garder la couverture minimale pour le passage du tunnelier.

La distance entre la gare et le secteur de carrières à l'Est de Créteil est suffisante pour permettre si nécessaire un approfondissement important du tunnel à l'Est sans qu'il soit nécessaire d'approfondir la gare de Créteil L'Echat.

La proposition formulée par l'association présente donc de nombreux inconvénients

A l'inverse, la faible profondeur de la gare de Créteil L'Echat permet d'avoir une gare économique, plus facilement accessible de la voirie, tout en assurant la correspondance la plus efficace avec la ligne 8 qui est aérienne. La distance de la gare

au secteur de carrière à l'Est de Créteil est suffisante pour permettre si nécessaire un approfondissement important du tunnel à l'Est sans qu'il soit nécessaire d'approfondir la gare de Créteil L'Echat.

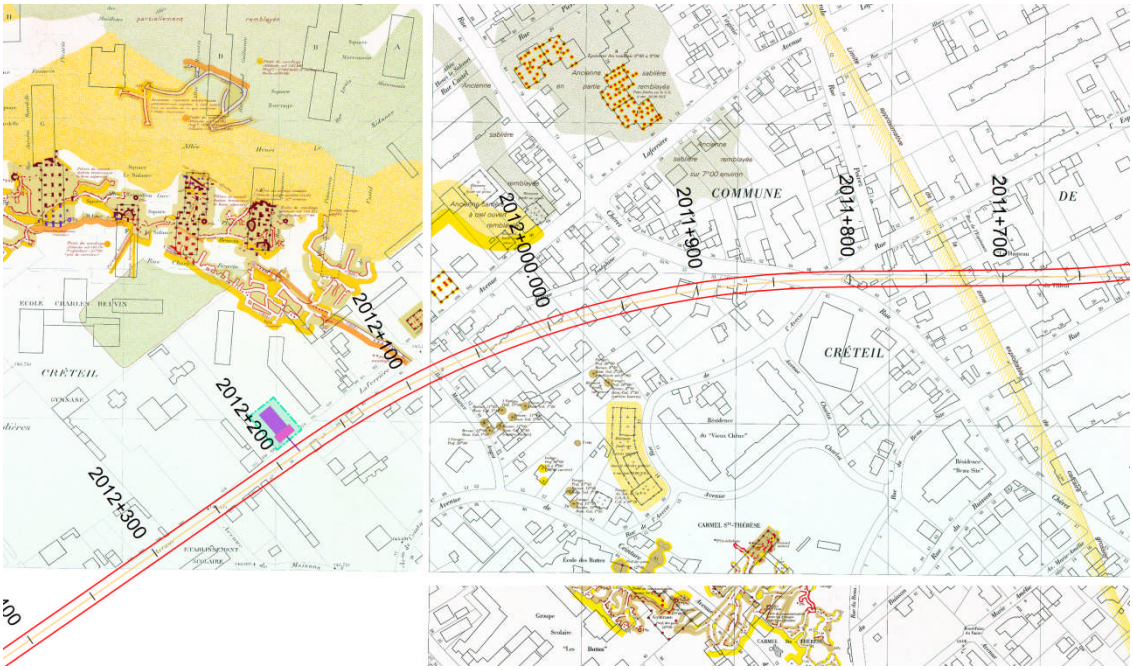


Figure : Vue en plan du tunnel entre Créteil l'Echat et la Marne sur la carte de l'Inspection Générale des Carrières.

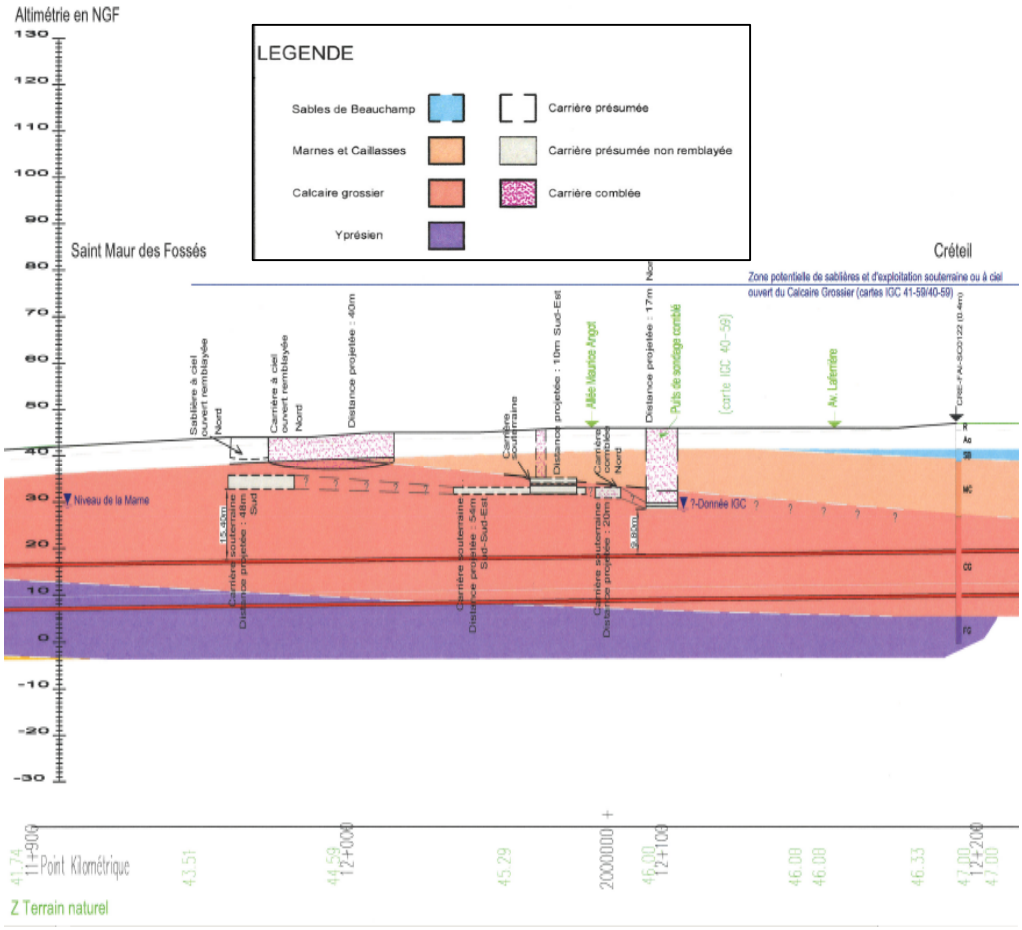


Figure : Coupe en long – Report des informations de la carte de l'Inspection Générale des Carrières (IGC) sur le profil en long du tracé

Dans les étapes d'études ultérieures, en 2014 et 2015, des sondages supplémentaires seront réalisés dont certains à partir de terrains privés afin de préciser la position et la configuration des carrières Les études de ces éléments complémentaires permettront de déterminer les éventuels traitements à réaliser, et de caler définitivement la profondeur optimale du tunnel.

Le projet de la SGP est plus efficace pour la circulation des trains, il est plus efficace pour la correspondance des voyageurs à Créteil L'Echat, il évite le passage sous le bâti de grande hauteur et s'inscrit majoritairement sous voirie excepté au niveau du quartier pavillonnaire rue Laferrière. L'éventuel impact financier lié à la résolution du problème des carrières (approfondissement ou comblement) sera inférieur au coût du projet alternatif proposé.

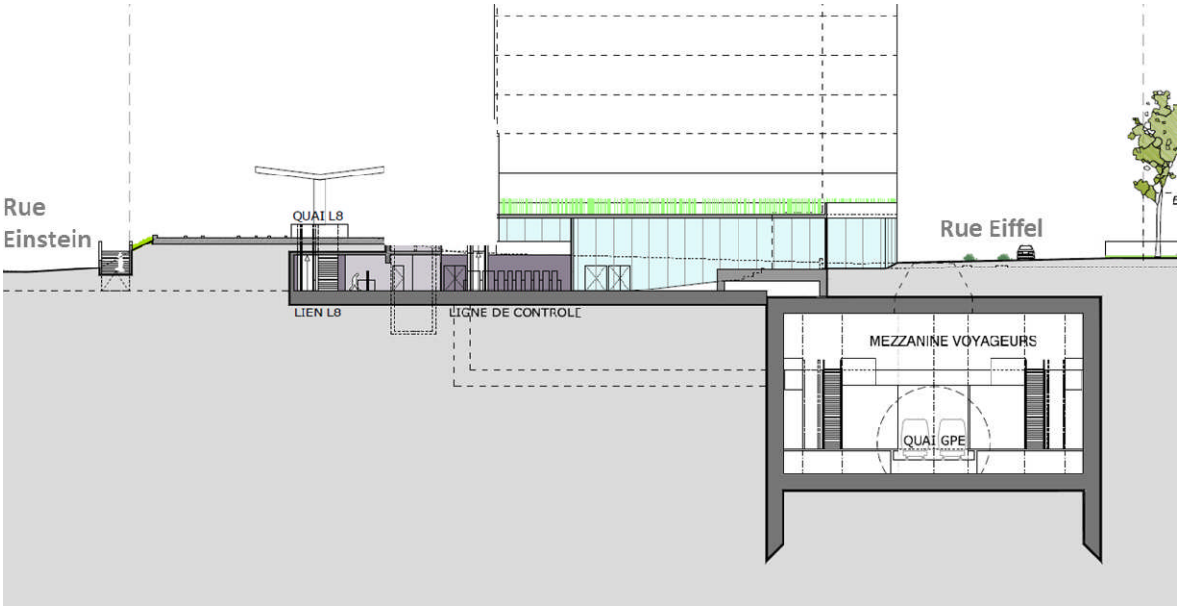


Figure : Vue en coupe du projet de gare Grand Paris à Créteil l'Echat (étude en cours)

Gare « Bry-Villiers-Champigny »

Au sujet des observations de M.LETERTRE (Observation n°23 du registre de Champigny) et de l'Association pour la défense du quartier des Simonettes (Observation n°24 du registre de Champigny)

Les études préliminaires ont privilégié un positionnement de la gare au plus près de la future gare du RER, afin d'assurer un bon fonctionnement du pôle d'échange.

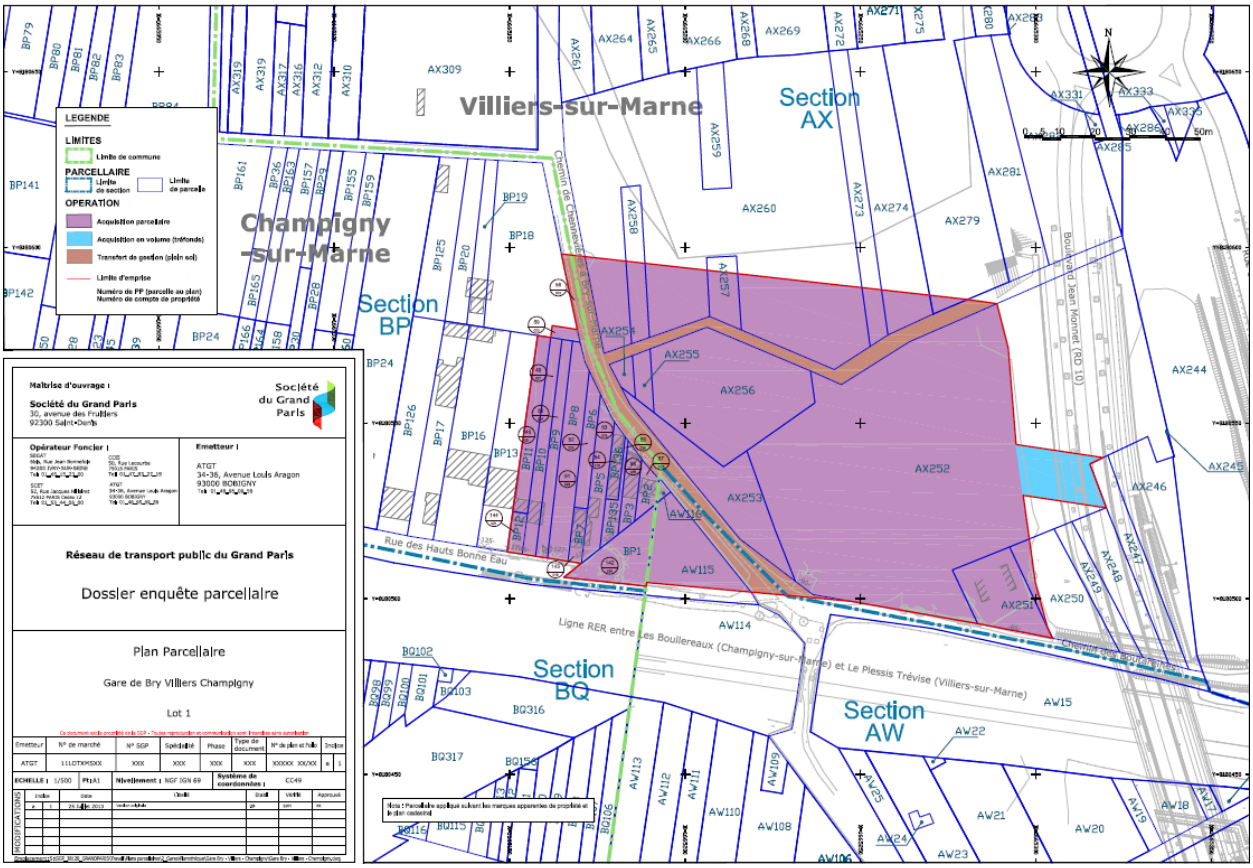
Un déplacement de la gare vers le nord d'environ 30 mètres (tel que proposé par l'association pour la Défense des Simonettes, page 23 de l'annexe 2 au PV de synthèse - contre-proposition 2) dégraderait les temps de parcours voyageurs en correspondance entre le RER et le Grand Paris Express (estimés à environ 3000 voyageurs à l'heure de pointe du matin 2035).

Une modification du tracé (page 23 - contre-proposition 1) induirait une modification du gisement de la gare, incompatible avec les emprises nécessaires à la création de la gare RER.

Il est par ailleurs important de noter que l'impact à ciel ouvert sur des propriétés privées dans le scénario retenu est limité aux parcelles représentées en violet sur le plan parcellaire ci-dessous.

L'ensemble des parcelles représentées sur le plan ci-dessus a fait l'objet d'une enquête parcellaire du 2 au 21 décembre inclus. Les parcelles BP 10, BP 11, BP 12, BP 5, BP 7, BP 136, BP 3 et BP 135, supportant 4 pavillons, ont déjà fait l'objet d'acquisitions amiables par la Société du Grand Paris.

Les parcelles à l'Ouest des parcelles indiquées en violet sur le plan ci-dessus, (dont la parcelle BP 16 dont le propriétaire est M LETERTRE, 139, rue des Hauts bonne eau à Champigny) ne seront donc concernées que par des acquisitions en tréfonds.



Gare « Noisy-Champs » :

Au sujet des observations de : M. Y. EGAL (Observation n°10 du registre d'Issy-les-Moulineaux), du conseil participatif Marne et Chantereine (Observation n°7 du registre de Champs-sur-Marne) et de M. JP. FEVRE (Observation n°5 du registre de Champs-sur-Marne)

Voir le premier paragraphe relatif au Débat Public du Réseau de Transport Public du Métro Grand Paris (octobre 2010 à janvier 2011) au sujet de l'observation de l'Association Val de Seine Vert relatif à la gare de Pont de Sèvres.

La Société du Grand Paris est engagée par les dispositions du Schéma d'Ensemble du réseau de transport public du Gand Paris qui prévoit la localisation de la gare du Grand Paris à Noisy-Champs. Cette implantation offre notamment l'opportunité de desservir le pôle de développement Descartes et constitue un levier de développement pour de nombreux projets prévus autour du quartier de la gare.

C'est également pour des raisons d'insertion que le terminus de la ligne 15 et de la ligne16 a été positionné à Noisy-Champs. Il s'agit en fait d'un double terminus (un pour chaque ligne) doté de voies supplémentaires permettant le passage de trains d'une ligne à l'autre. Cet ouvrage totalise une longueur de près d'un kilomètre, et une largeur de plusieurs dizaines de mètres de large par endroits ; il doit être réalisé « à ciel

ouvert », c'est-à-dire creusé comme une grande tranchée, qui sera recouverte après les travaux. A Noisy-Champs, il existe une bande de terrain aux limites des deux villes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne, majoritairement non construite, correspondant à des terrains destinés initialement à un projet d'autoroute aujourd'hui abandonné. Cette bande de terrain est apparue comme la meilleure solution pour insérer cette infrastructure. De telles disponibilités n'existent pas dans les gares voisines, en particulier à Chelles. En effet, le Schéma d'Ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, prévoit la localisation de la gare GPE de Chelles aux alentours de la gare actuelle et non sur le triage de Vaires afin notamment de connecter la ligne rouge à un pôle intermodal déjà constitué, formé par le RER E, la ligne P du Transilien (Gare Sncf de Chelles Gournay) et une importante gare routière de rabattement accueillant plus de 10 lignes de bus.

1.2.1.4.2. Réponse aux questions complémentaires posées au maître d'ouvrage

Gare « Pont de Sèvres »

1/ Pourquoi la SGP a-t-elle opté pour 2 traversées de la Seine ?

Dans le cadre du débat public qui s'est tenu à l'automne 2010, les discussions ont abouti aux principes suivants, ayant fait l'unanimité auprès de l'ensemble des acteurs concernés et retenus dans le Schéma d'Ensemble du projet actuel approuvé par décret en conseil d'Etat le 24 août 2011 :

- localisation d'une gare au plus près du Pont de Sèvres, de manière à permettre des correspondances performantes avec le pôle d'échanges constitué par la ligne 9 du métro et la gare routière, conformément à la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris qui impose les interconnexions avec les modes lourds existants (RER, Métro, Transilien).
- conception de la gare permettant l'accès vers l'île Seguin.

La Société du Grand Paris est engagée par ce schéma d'ensemble et elle doit veiller à sa mise en œuvre.

La proposition de l'association Val de Seine Vert de localiser la gare du Pont de Sèvres de l'autre côté du Pont de Sèvres sur la commune de Sèvres aurait pour conséquence de ne pas assurer de connexion avec le pôle transport M9 et serait en dehors des zones de densité urbaine nouvellement crées de la ZAC Rives de Seine. Cette proposition n'est pas conforme au schéma d'ensemble retenu dans le cadre du débat public.

2/ Pourquoi le GPE ne comporte-t-il pas de correspondance avec le T2 ?

Le choix du tracé et de l'interconnexion avec les modes lourds (RER, Transiliens, métros) renforce le maillage global du réseau de transport et vient ainsi améliorer et développer les déplacements de banlieue à banlieue.

La liaison de rocade 15 sud en métro automatique permettra ainsi de décharger la ligne T2 à destination du secteur de la Défense, ce qui améliorera grandement les conditions d'utilisation de ce tramway dont le succès est probant.

Le T2 pourra ainsi être utilisé dans de meilleures conditions de confort pour sa destination première qui est celle d'une desserte locale.

La ligne T2 est en effet une ligne de tramway qui assure une liaison locale de rocade des quartiers des Bords de Seine du Département des Hauts de Seine, notamment grâce au rabattement des modes doux et des bus.

En ce qui concerne la correspondance entre le GPE et le T2, il est tout d'abord à noter qu'une connexion au T2 était proposée lors du débat public (octobre 2010 à janvier

2011) avec la gare « les Moulineaux ». Le débat public a privilégié une position de gare plus à l'Est sur Issy-les-Moulineaux, et ainsi l'accès au Réseau de Transport Public du Grand Paris en provenance des Yvelines via le RER C.

De plus, une correspondance, quoique longue, existera à Pont de Sèvres avec une durée d'environ 11 minutes, soit légèrement allongée par rapport à celle existante avec la ligne 9.

Enfin, il existera également à terme une correspondance entre la ligne 15 et le T2 à La Défense.

Gare « Issy-RER »

3/ Pourquoi la gare « Issy RER » a-t-elle été retenue et non pas « Issy-Val-de-Seine ?

Voir le premier paragraphe général sur l'implantation des gares, relatif au Débat Public du Réseau de Transport Public du Métro Grand Paris (octobre 2010 à janvier 2011)

L'acte motivé de la Société du Grand Paris indique en page 17 que « La demande de déplacement de la gare «Les Moulineaux » vers une implantation « Issy RER » s'inscrit dans la volonté de renforcer la desserte en transports en commun de quartiers en devenir d'Issy-les-Moulineaux et de créer un nouveau pôle d'échanges à la charnière du bas et des hauts d'Issy » (…), et « présente un potentiel de maillage avec d'autres lignes de transport en commun :(…) RER C et lignes en projet (notamment le prolongement de la ligne 12 et le tramway Crois-de-Berny – Clamart) ».

La Société du Grand Paris a donc présenté, dans le Dossier d'Enquête préalable à l'Utilité Publique, une implantation de gare à Issy-les-Moulineaux conforme à son acte motivé établi suite au débat public.

Gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart »

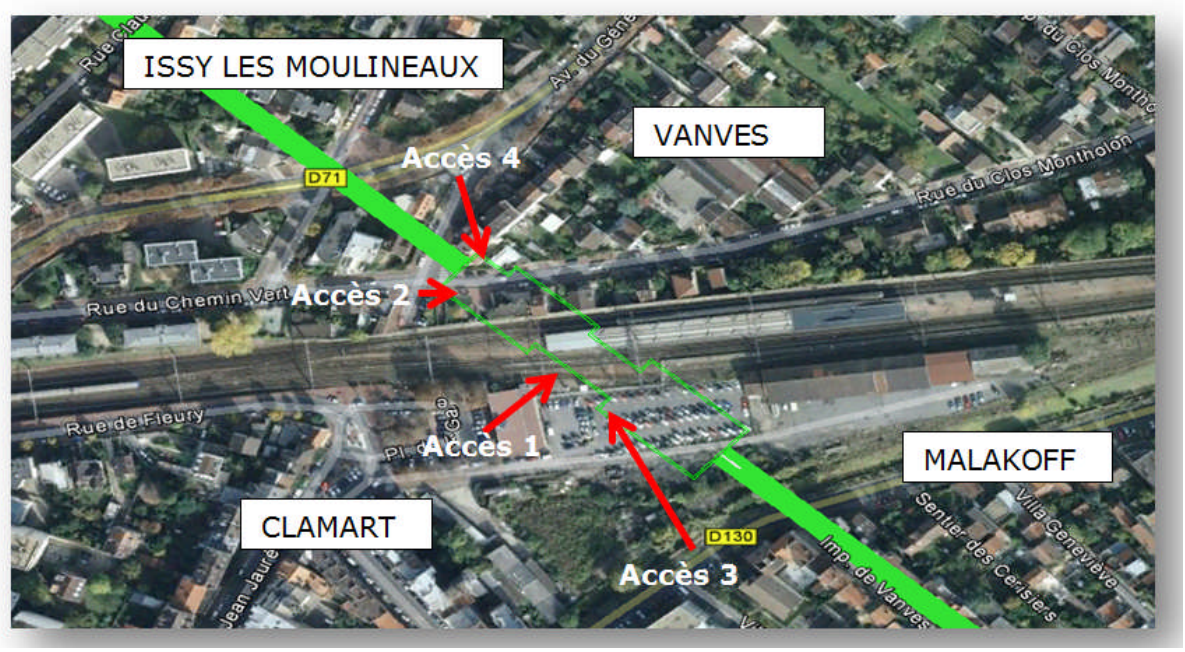
4/ Pourquoi le projet alternatif passant sous les voies publiques bd des Frères Vigouroux et bd de Stalingrad n'a pas été retenu par le maître d'ouvrage, qui annonce au chapitre 3 art.3.1 de la pièce D comme objectif n°1 du choix du tracé de « privilégier une insertion sous les voies publiques existantes » ,avec son corollaire : pourquoi le tunnel ne passe t 'il pas sous le collecteur SIAAP du bd des Frères Vigouroux, alors que dans d'autres secteurs de la ligne 15, le tunnel passe sous l'assainissement ?

Il importe tout d'abord de rappeler les choix qui ont conduit à l'implantation de la gare de Fort d'Issy Vanves Clamart, car le schéma d'ensemble approuvé par le décret du 24 août 2011 précise page 38 que « *l'aire de couverture de la gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart concerne les quatre communes d'Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff. La gare permet le désenclavement du plateau d'Issy les Moulineaux, des Hauts de Vanves et des quartiers de Malakoff ; elle assure notamment la desserte de l'écoquartier du Fort d'Issy et de celui de la gare à Clamart. La correspondance avec le Transilien N offre également une liaison vers l'Ouest de l'Ile-de-France, en direction de Rambouillet, Dreux et Mantes-la-Jolie.* »

L'emplacement de la boite souterraine de la gare Fort d'Issy Vanves Clamart a donc été choisi en fonction des critères suivants:

- Le tracé de l'axe du tunnel croise naturellement les voies SNCF pour raccorder les gares de Châtillon-Montrouge et Issy RER ;
- La position du volume souterrain de la gare sous les voies ferrées est le seul moyen de bien desservir les 4 villes Issy Les Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff, le faisceau ferroviaire constituant une véritable barrière urbaine entre ces territoires ;

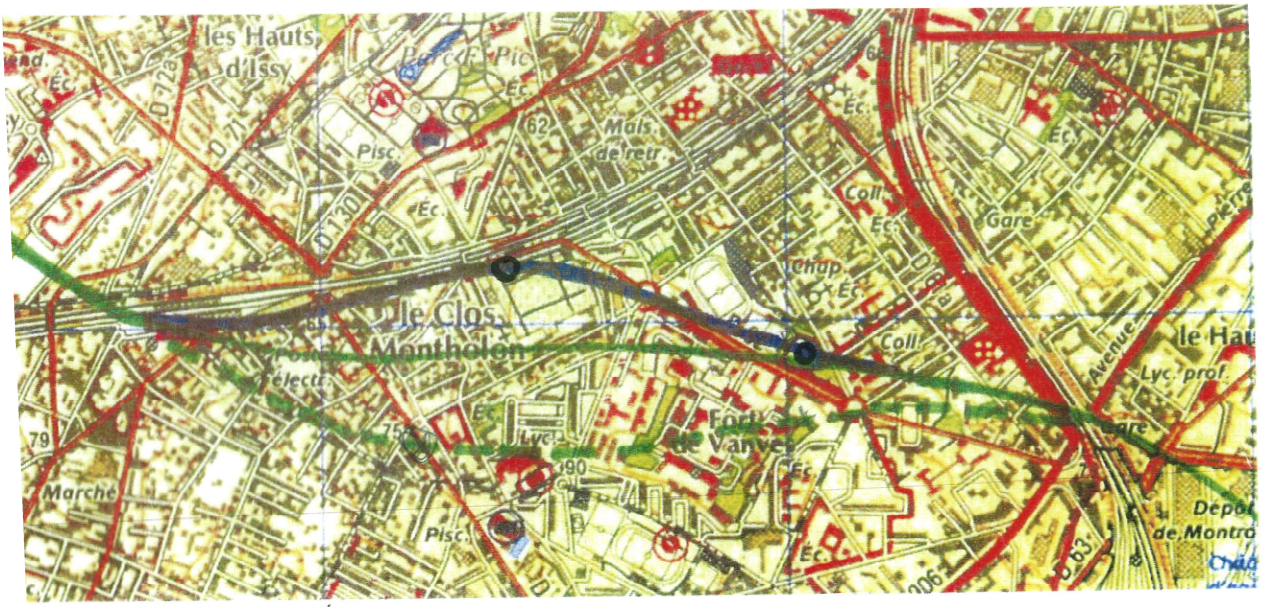
- Cette position permet une des meilleures correspondances du tronçon Pont de Sèvres / Noisy Champs avec un mode lourd de transport (environ 3min).



Grâce à la position de la boîte gare, et ses quatre accès menant à une salle des voyageurs située sous les voies ferrées et permettant d'aller indifféremment vers le GPE ou le Transilien N depuis les 4 communes, cette gare répond pleinement aux dispositions du schéma d'ensemble.

C'est donc l'implantation de la gare qui a guidé le choix du tracé, de part et d'autre du faisceau ferré.

S'agissant du projet de tracé alternatif de l'association ARGC, cette dernière a produit une esquisse de contre-proposition de tracé qui a pour objectif de se placer au maximum sous les rues :



Tracé bleu : proposition ARGC

Tiret vert : SGP

Afin de pouvoir analyser en détail la contre-proposition de l'association, la SGP a fait réaliser deux types de tracé :

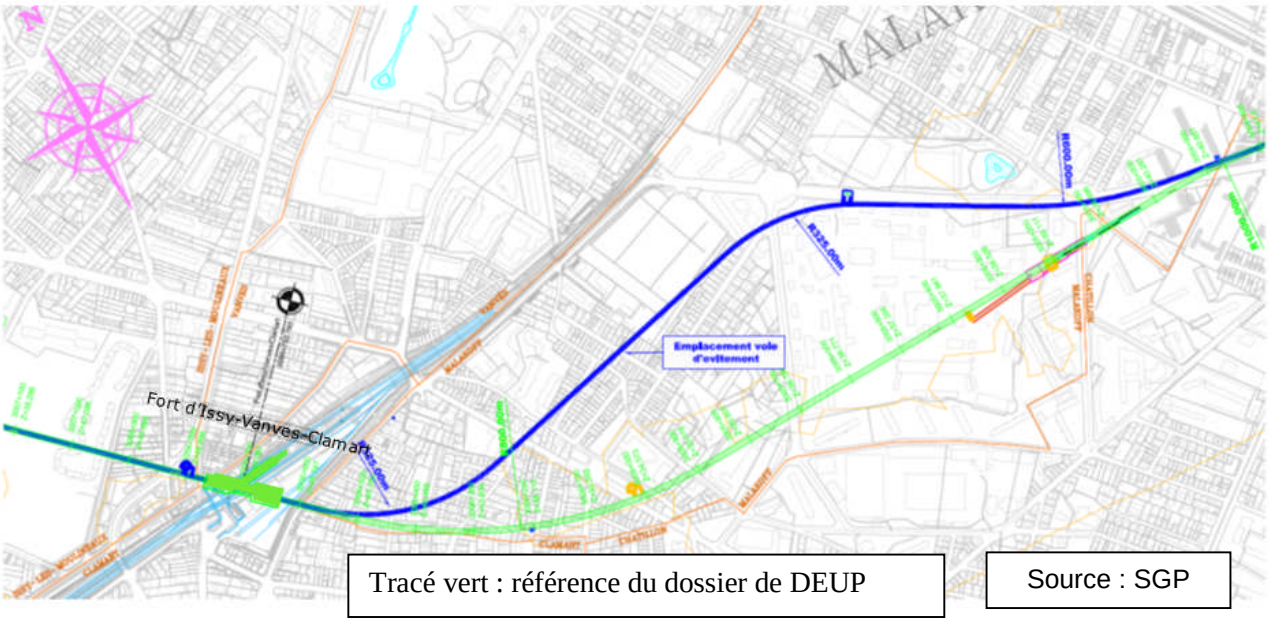
- Le premier tracé (Cf. point 1.1) prend comme contrainte de conserver la position de la gare Fort d'Issy Vanves Clamart, car la SGP et ses partenaires estiment que cette position répond entièrement aux objectifs de desserte de la gare : le tracé ainsi réalisé montre qu'il est impossible de se conformer à l'esquisse de tracé de l'ARGC, et qu'il n'évite pas les zones habitées de Malakoff.
- Le second tracé (Cf. point 1.2) est réalisé sans cette contrainte de position de gare, et il implique une implantation de gare qui n'est pas acceptable, car soit trop à l'ouest de la gare de Clamart, soit trop à l'est. De plus, la comparaison technique de ce tracé avec celui présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, d'un point de vue de la complexité et des risques, ne montre pas un avantage significatif en faveur de la contre-proposition de tracé.

Les arguments détaillés et les plans associés à ces simulations de tracés et implantations de gares associées sont explicités ci-après :

1.1 : Tracé se rapprochant de la proposition ARGC avec emplacement de gare conservée :

La SGP a fait étudier la faisabilité d'un nouveau tracé en se rapprochant le plus possible de celui proposé par l'ARGC, mais en conservant la position de la gare Fort d'Issy Vanves Clamart telle que souhaitée par tous les partenaires de la SGP.

Le tracé bleu ci-dessous a été réalisé en dérogeant aux contraintes normales de tracé afin de pouvoir faire tourner le tunnel le plus vite possible après la gare (rayon deux fois plus petit que le rayon minimal permettant d'atteindre la vitesse souhaitée), mais en conservant un rayon minimum minimorum afin que le tunnel puisse être construit avec un tunnelier, et une gare rectiligne. Afin d'avoir des quais rectilignes, il est de plus nécessaire de prévoir environ 25 mètres d'alignement droit de part et d'autre de la gare avant de faire tourner le tunnel et donc le train. De plus, avant d'implanter le cercle de rayon réduit au minimum, il faut implanter entre l'alignement droit et le cercle une courbe de raccordement progressif, appelée clothoïde, ce qui a pour effet de décaler d'autant le point de virage.



Tracé vert : référence du dossier de DEUP

Source : SGP

Ce tracé n'apporte aucune amélioration pour les riverains de la gare de Clamart et les habitants de Malakoff, car le tunnel est toujours situé sous une zone pavillonnaire, et il est de surcroît nécessaire d'implanter également la voie d'évitement sous la zone pavillonnaire, tunnel réalisé en technique d'excavation traditionnelle.

Du point de vue de l'implantation du tunnel par rapport au risque carrières, ce tracé permet d'éviter une petite zone de carrière située à environ 400 mètres à l'est du Boulevard des Frères Vigouroux, mais dans un secteur où le tunnel est déjà extrêmement profond avec le haut du tunnel à environ – 35 mètres par rapport au terrain naturel et ne constitue donc pas un secteur à risques particulier.

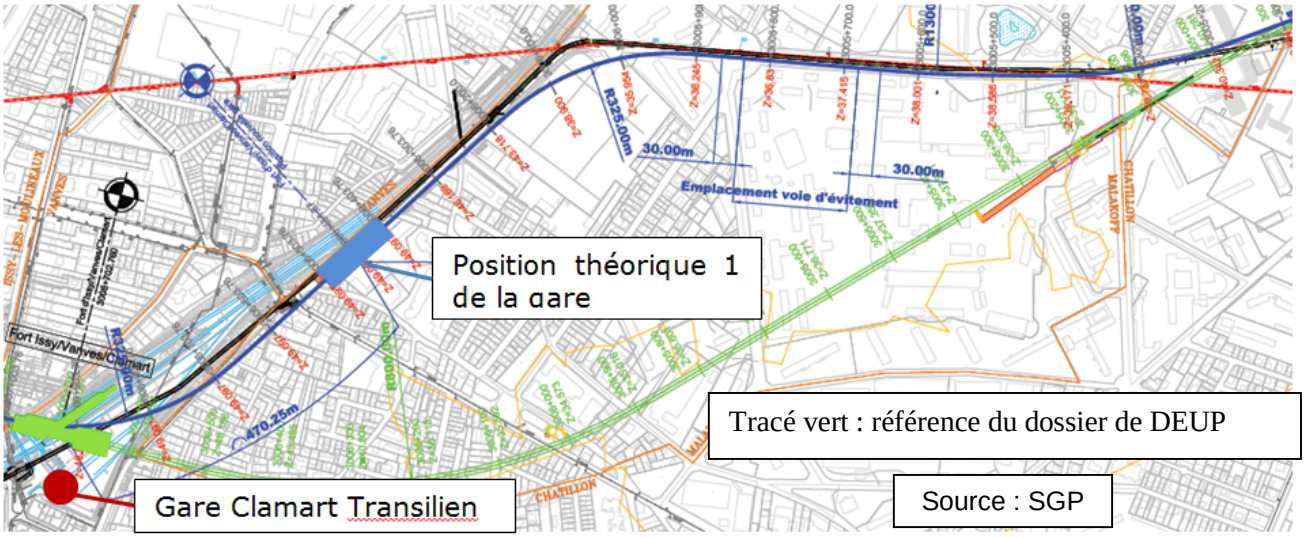
1.2 : Tracé identique à la proposition ARGC mais imposant un autre emplacement de gare :

Afin d'aller au bout de l'analyse de l'esquisse de tracé proposée par l'ARGC, la SGP a étudié un tracé respectant celui de l'ARGC, ce qui a imposé de ne pas prendre comme contrainte la position de la gare telle que partagée avec les partenaires des territoires au sein des Comités de Pilotage.

Un tracé a ainsi été étudié, en dérogeant aux contraintes normales de tracé (rayon deux fois plus petit que le rayon minimal pour garantir une vitesse élevée), et en implantant la gare en amont ou en aval de l'actuelle gare Transilien de Clamart, dans des secteurs de tracé où il était possible d'insérer un alignement droit afin de garantir des quais rectilignes et donc une lacune acceptable entre le quai et le train.

Il résulte de cette esquisse de tracé deux implantations de gare:

- 1 : gare implantée sur la commune de Malakoff sous les voies SNCF au niveau du pont de l'avenue de la Paix (RD 62), à environ 470 mètres de la position de gare sous le faisceau ferroviaire présentée dans le dossier d'enquête publique:

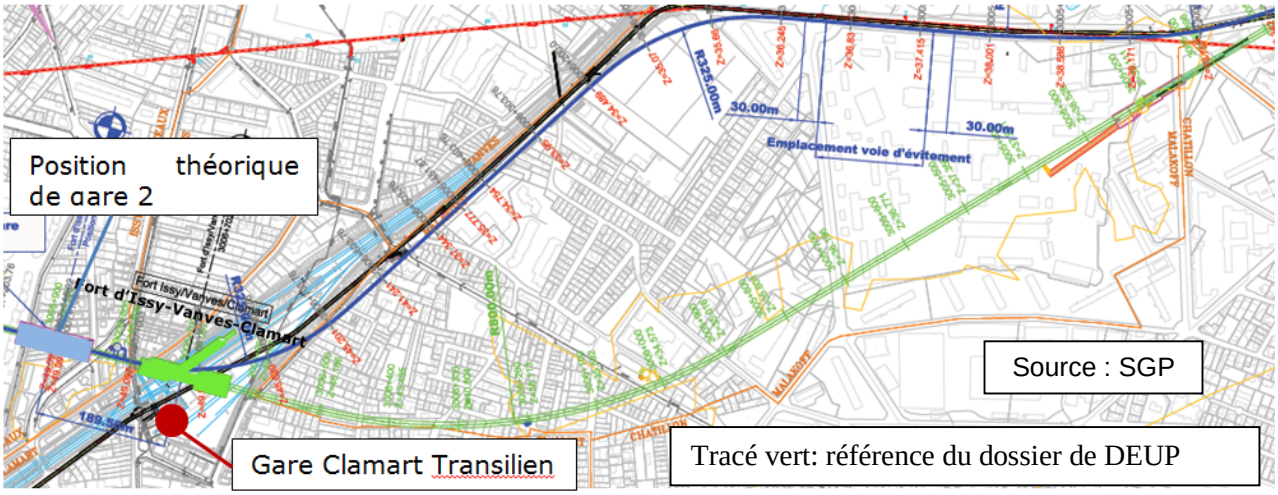


Le temps de correspondance avec le Transilien N serait de plus de 9 mn, ce qui constituerait une correspondance extrêmement dégradée. Ce scénario ne permet pas non plus de desservir les quatre communes en raison du fort éloignement du point de croisement des 4 communes qui est assez proche de l'actuelle gare de Clamart.

En conclusion, ce scénario ne respecte absolument pas les objectifs de desserte et de

correspondance de la gare Fort d'Issy Vanves Clamart, tels qu'ils sont indiqués dans l'acte motivé de la société du Grand Paris suite au débat public de 2011.

- 2 : gare implantée sur la commune d'Issy Les Moulineaux au niveau de la rue Claude Bernard à 190 mètres de la position de gare sous le faisceau ferroviaire présentée dans le dossier d'enquête publique:

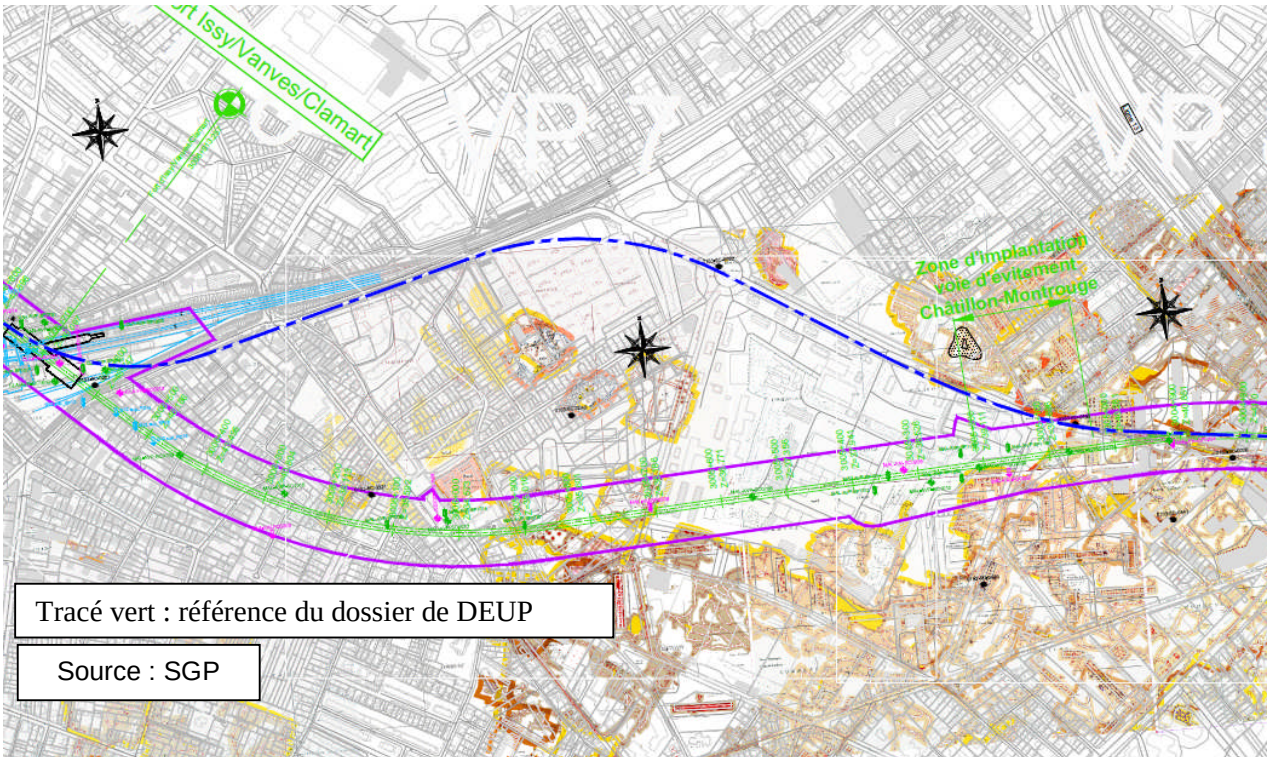


Le temps de correspondance avec le Transilien N serait d'environ 6 mn, soit une correspondance très dégradée et la plus mauvaise de tout le tronçon de la ligne 15 sud. Ce scénario ne permet pas non plus de desservir les quatre communes. En conclusion, ce scénario ne respecte pas les objectifs énoncés pour cette gare dans l'acte motivé de la société du Grand Paris suite au débat public.

Il est de plus à noter qu'il serait difficile de construire la gare à cet emplacement car il n'existe pas de disponibilité foncière dans ce secteur d'Issy Les Moulineaux. La présence de carrières souterraines dans ce secteur imposerait de plus une construction de gare à ciel ouvert suivant la technique des parois moulées, et il faudrait alors exproprier et démolir les constructions existantes (pavillons et petits collectifs).

En conclusion, cette implantation de gare associée à ce tracé ne respecte pas les objectifs de desserte et de correspondance de la gare Fort d'Issy Vanves Clamart, tels qu'ils sont indiqués dans l'acte motivé de la société du Grand Paris suite au débat public de 2011.

Par ailleurs, la comparaison entre le tracé bleu (tracé ARGC) et celui du tracé vert (tracé du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) a été analysé d'un point de vue technique et des risques associés. Le schéma ci-dessous présente en vert le tracé du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ainsi que son fuseau, et le tracé se rapprochant le plus de la proposition de l'ARGC, tracé réalisé en dérogeant aux règles de tracé que s'est fixées la SGP afin de garantir notamment une bonne vitesse commerciale.



Notons tout d'abord que le tracé proposé par l'ARGC est allongé d'environ 50 mètres par rapport au tracé du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Cet allongement, associé aux opportunités réduites d'emprises, impose la réalisation d'un puits de sécurité supplémentaire pour respecter la distance maximum de 800 mètres entre deux ouvrages comme le prévoit la réglementation.

Du point de vue de l'implantation du tunnel par rapport au risque carrières, il est vrai que ce tracé permet d'éviter une petite zone de carrière située à environ 400 mètres à l'est du Boulevard des Frères Vigouroux mais dans un secteur où le tunnel est déjà extrêmement profond (haut du tunnel à – 35 mètres par rapport au terrain naturel) et ne constitue donc pas ainsi un secteur à risques particulier.

Enfin, le tracé de l'ARGC longe sur la quasi-totalité de son linéaire un gros émissaire du SIAAP. Le tunnel serait ainsi implanté à une profondeur voisine de cet émissaire, ce qui peut rendre complexe voire impossible sa réalisation ou nécessiter des travaux de confortement d'envergure.

En conclusion, le tracé proposé par l'ARGC, permet d'éviter une zone pavillonnaire importante, mais dans un secteur du tunnel qui présente peu de risques en raison de sa grande profondeur, allonge le tracé et ajoute un puits de sécurité, et impose d'implanter le tunnel très proche d'un émissaire du SIAAP sur un linéaire très important, ce qui en obère la faisabilité. Il n'est réalisable qu'en déplaçant la gare qui ne répond alors plus à la double nécessité d'une bonne interconnexion et de desserte des 4 communes.

5/ Pourquoi l'inclinaison de l'axe du tracé (par rapport aux voies SNCF) tiendrait-elle compte (rien n'est dit dans le dossier) d'un éventuel éco quartier alors qu'il serait plus simple d'adapter ce dernier au tracé du GPE ?

La gare Grand Paris Express de Fort d'Issy – Vanves – Clamart est localisée à la limite des quatre communes d'Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff. Elle est principalement implantée sous le parking de la gare actuelle de Clamart et sous le

faisceau de voies ferrées, ainsi qu'une partie de la rue du Clos Montholon. La gare s'inscrit dans l'emprise de la gare de marchandises de Clamart, où est prévu un projet d'écoquartier de la gare de Clamart porté par la ville de Clamart. L'inclinaison de l'axe du tracé par rapport aux voies est la résultante de deux points principaux :

1 - le tracé général pour aller de la gare Châtillon-Montrouge à la gare Issy RER, avec l'implantation des ouvrages annexes dans des secteurs propices ;

2 - l'objectif de limiter au maximum l'impact de la réalisation de la gare sur les bâtis, notamment le bâtiment R+7 côté Vanves : une position plus perpendiculaire aurait impacté ce bâtiment.

Le projet d'écoquartier n'est donc pas de nature à faire varier le tracé du tunnel. Cependant, l'objectif recherché par la SGP est d'insérer au mieux la gare dans un secteur en devenir et d'offrir un accès le plus direct possible s'ouvrant sur le boulevard Vigouroux, au profit des riverains de Clamart et de Malakoff. La conception de cet accès est quant à elle fortement liée à l'émergence d'un écoquartier autour de la gare.

Concernant la profondeur de la gare

6/ Pourquoi compte tenu de l'existence de carrières peu profondes dans ce secteur de la gare (communes de Malakoff et Clamart), le tracé est-il si peu profond (exemple de l'impasse de Vanves où le ciel du tunnel est à 15m sous le terrain naturel) ce qui permettrait de s'affranchir de coûteux et aléatoires remblaiements ou injections et d'ailleurs sans garantie complète, alors que la coupe géologique montre des terrains bien plus propices au creusement à une plus grande profondeur ?

Dans le secteur de la gare Fort d'Issy Vanves Clamart, et en particulier au droit du Boulevard de Frères Vigouroux, le tunnel est moins profond que dans le secteur de la gare Châtillon-Montrouge pour plusieurs raisons :

- Le secteur autour de cette gare ne comprend pas d'ancienne carrière souterraine. C'est la présence d'une carrière souterraine qui oblige à placer le tunnel sous le plancher de la carrière en conservant une certaine distance afin de pouvoir creuser le tunnel en toute sécurité ;
- A Fort-d'Issy-Vanves-Clamart comme pour toutes les gares du GPE, l'objectif est d'avoir des gares les moins profondes possibles afin de faciliter les échanges avec la surface et d'optimiser les correspondances; ces échanges facilités garantissent ainsi l'efficacité de la gare, des points de maillage avec l'ensemble du réseau ;
- Le boulevard des Frères Vigouroux est en contrebas par rapport au terrain SNCF et par rapport à l'impasse de Vanves qui, elle, remonte fortement en allant vers l'est. C'est cette particularité topographique très localisée qui explique la moins grande « couverture » de terrain entre le haut du tunnel et le boulevard ;
- Il existe sur ce site une contrainte technique importante liée à la présence d'un réseau d'assainissement de gros diamètre (3,6 mètres) situé parallèlement aux voies ferrées et dont le fil d'eau est situé à environ 36 mètres de profondeur : il est impératif de faire passer le radier des quais au-dessus de cet émissaire, avec une marge la plus réduite possible mais compatible avec le maintien en service de cet émissaire. Pour mettre au point le projet, la SGP a rencontré à plusieurs reprises le gestionnaire de cet émissaire, le Syndicat Intercommunal d'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (SIAAP), qui a demandé de conserver l'émissaire en service pendant la réalisation du chantier de la gare.

Un tunnel dont la partie supérieure est située à 15 mètres de profondeur par rapport au terrain naturel ne peut être qualifié de peu profond, car il est tout à fait usuel dans ce type de projet de recommander une hauteur de couverture de terrain naturel au-dessus du tunnel d'environ 1,5 diamètres de tunnel (15 mètres avec notre diamètre extérieur de 10 mètres).

Soulignons également que cette couverture minimale de 15 mètres n'existera que très localement au niveau du boulevard des Frères Vigouroux : côté plateforme SNCF on sera au-delà de 20 mètres, et dès que l'on dépassera le boulevard des Frères Vigouroux pour aller vers l'est, la forte rampe du terrain naturel augmentera très rapidement cette couverture de terrain au-dessus du tunnel, d'autant plus vite que le profil en long du tunnel plonge selon la plus forte pente autorisée pour le matériel roulant.

Si l'on voulait faire passer la gare sous le réseau SIAAP, il faudrait l'approfondir d'au moins 20 mètres, engendrant un surcoût considérablement, augmenterait considérablement le temps de remontée à la surface et donc l'accès depuis les territoires, et dégraderait d'autant la correspondance avec le Transilien N et donc la performance du réseau.

De surcroît, réaliser une gare à un niveau de rail d'environ 50 mètres de profondeur remettrait totalement en cause le principe fonctionnel actuel de la gare, avec sa salle d'échange située sous les voies ferrées qui permet de venir depuis les quatre accès répartis sur les 4 communes et d'aller indifféremment vers le Transilien ou le GPE.

Gare « Créteil l'Echat »

7/ Pourquoi est-elle si peu profonde ?

Voir le premier paragraphe relatif au Débat Public du Réseau de Transport Public du Métro Grand Paris (octobre 2010 à janvier 2011) au sujet de de l'observation de l'Association Val de Seine Vert relatif à la gare de Pont de Sèvres (dans 4.1 Avis et commentaires au titre de l'analyse des observations écrites ou orales et de courriers relatifs à ce thème).

Le schéma d'ensemble définit précisément les sites retenus pour l'implantation des gares. Dans ces conditions, la SGP a eu pour charge de rechercher le meilleur scénario d'implantation de la gare pour chacun des sites retenus.

Comme indiqué dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, à la pièce D, chapitre 2, §3 p15, le choix du tracé a été guidé par deux objectifs :

- d'une part de privilégier une insertion sous les voies publiques existantes ;
- d'autre part, de minimiser la profondeur du tunnel.

Il a également été tenu compte des contraintes suivantes : contraintes géologiques, hydrogéologiques et géotechniques, topographie du terrain naturel, passages sous fluviaux, passages sous bâti, réseaux de transport et réseaux d'assainissement existants.

1.2.1.5. Appréciations de la commission d'enquête :

Sur l'appellation des gares

La commission d'enquête prend acte de la réponse de la SGP, qui confirme que le nom des gares est provisoire, et que le nom définitif sera fixé en concertation avec les communes concernées, et en tenant compte de la commodité d'usage pour les voyageurs utilisant le réseau francilien.

Sur l'intérieur des gares

La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par la SGP concernant :

- *les offres de services et de commerces, et les études qui vont être engagées par la SGP en partenariat avec les acteurs locaux pour l'aménagement des gares (Cf. thème7).*
- *l'accessibilité à l'extérieur et à l'intérieur des gares du GPE, et l'engagement de la SGP de concevoir un réseau assurant l'entière accessibilité de tous les voyageurs quels que soient leur handicap ou leur difficulté à se déplacer*
- *la sécurité dans les gares, en faisant de la sécurité des voyageurs et des biens une priorité de son action, dès les phases de conception de l'infrastructure.*

La commission d'enquête souscrit pleinement à ces actions.

Sur le positionnement des gares

La SGP rappelle en préambule dans son mémoire en réponse que les grandes options de tracé et d'implantation des gares ont été définies dans le Schéma d'Ensemble du projet actuel, approuvé par décret en conseil d'Etat le 24 août 2011, et qui résulte du débat public du Réseau de Transport Public du Métro Grand Paris (octobre 2010 à janvier 2011) qui a mobilisé plus de 15 000 Franciliens.

Elle confirme ainsi que les implantations retenues notamment des gares du Pont de Sèvres, d'Issy-RER, Le Vert de Maisons, de Noisy-Champs, pour lesquelles de nombreuses observations d'habitants ont été recueillies pendant l'enquête publique, résultent de ce Schéma d'Ensemble sur lequel elle est engagée et qu'elle doit mettre en œuvre.

La commission d'enquête observe que le dossier d'enquête ne rapportait pas les différentes études ayant conduit au choix retenu mais partage le point de vue de la SGP dans la mesure où le Schéma d'Ensemble s'impose à tous.

Sur cette base, le tracé retenu et l'implantation des gares du tronçon Pont de Sèvres - Noisy-Champs découlent comme le précise la SGP d'une évolution itérative entre l'évaluation environnementale, la thématique du positionnement des gares et la thématique du tracé.

Pour chaque implantation de gare (résultant donc du Schéma d'Ensemble), la SGP a étudié plusieurs scénarios de positionnement et procédé à une analyse multicritère pour fixer le choix soumis à enquête.

Certains de ces choix de scénarios ont été contestés pendant l'enquête :

- Gare « Pont de Sèvres »

La position retenue sous le quai Georges Gorse au sud du bâtiment « Le Trident » présente le meilleur compromis en termes de correspondance avec la ligne 9 et la gare routière, et de desserte des nouveaux quartiers du Trapèze et de l'île Seguin, elle est cependant mise en cause par les habitants de cet ensemble bâti sur pieux de 18 m, qui du fait de la grande proximité de la boîte de la gare, craignent que les travaux du GPE viennent en perturber la stabilité.

Dans sa réponse la SGP confirme que ce problème a bien été pris en compte dans les études techniques d'exécution (méthode dite des parois moulées), de même le risque d'inondation.

La commission d'enquête en prend donc acte (Cf. thèmes 4 et 5).

- Gare « Châtillon-Montrouge »

Afin d'éviter des expropriations, des habitants ont demandé de décaler la gare du coté des emprises du site de maintenance SNCF-RFF; la SGP précise qu'elle avait bien étudié cette possibilité, qui s'est avérée impossible.

La commission d'enquête en prend donc acte.

- Gare « Villejuif-Institut Gustave Roussy »

Au vu des observations émises pendant l'enquête, la SGP confirme que l'implantation retenue permet d'optimiser la desserte de l'Institut Gustave Roussy, par ailleurs elle offre un très bon potentiel de développement commercial, dans le cadre du projet de la ZAC Campus Grand Parc.

La commission d'enquête en prend donc acte.

D'autres scénarios de positionnement résultent de propositions de modifications de tracés proposés par les habitants pendant l'enquête (tracés alternatifs sur les communes de Malakoff, Créteil, Champigny et Villiers) ou d'approfondissement de tracés, dans le but de minimiser les impacts supposés du projet, avec en corollaire des demandes d'approfondissement des gares concernées (Gares de Fort d'Issy-Vanves-Clamart, Créteil l'Echat)

- Gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart »

La SGP a examiné la faisabilité de la contre-proposition de tracé (Cf. thème 2) présentée par l'Association des Riverains de la Gare de Clamart (ARGC) et a étudié deux scénarios :

- *emplacement de gare conservé et tracé se rapprochant le plus possible de celui de l'ARGC*
- *emplacement de gare déplacé et tracé respectant celui de l'ARGC.*

Le 1er scénario implique pour le tunnel des caractéristiques géométriques réduites, des sujétions d'exécution dues à la proximité de l'émissaire d'assainissement du Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP) sans apporter d'amélioration pour les riverains, le tunnel passant toujours sous la zone pavillonnaire.

Le 2ème scénario implique également de déroger aux contraintes normales de tracé et d'implanter la gare en amont ou en aval de l'implantation prévue au projet.
Ce tracé du tunnel serait par ailleurs aussi très contraint par d'importantes sujétions d'exécution dues à la présence de l'émissaire du SIAAP sous le Bd des Frères Vigouroux.

Les deux implantations de gare qui en découleraient, outre les problèmes fonciers qu'elles poseraient, desservent moins bien les quatre communes et apportent des correspondances dégradées avec le Transilien N.

Au vu de ce bilan avantages-inconvénients pour chacun de ces scénarios, la SGP n'est pas favorable à la contre-proposition de l'ARGC et donc à la modification de l'implantation de la gare.

La commission d'enquête partage l'avis de la SGP.

Concernant la proposition (ARGC et riverains) du seul approfondissement de la gare, afin de faire passer le tunnel sous l'émissaire du SIAAP (diamètre 3,6 m) existant, et aussi en réponse à la question complémentaire de la commission d'enquête, la SGP écarte cette solution car cet émissaire est à 36 m de profondeur et cela obligerait de descendre la gare à une profondeur de 50 m, ce qui remettrait totalement en cause sa

fonctionnalité.

La SGP s'en tient donc au scénario du projet soumis à enquête, tout en précisant cependant que les études complémentaires en cours permettront d'affiner la position du tunnel et notamment qu'un léger pivotement de l'axe de la gare permettrait de mieux insérer le tunnel dans l'environnement

En conclusion, au vu de l'analyse de la SGP, de l'argumentaire technique détaillé présenté, « du point dur » que constitue l'émissaire d'assainissement du SIAAP existant, la commission d'enquête se range à l'avis de la SGP, de maintenir la gare à l'emplacement prévu, privilégiant ainsi la qualité d'échanges avec le réseau existant, elle prend toutefois acte de l'engagement de la SGP de poursuivre les études et la reconnaissance du terrain pour affiner (en plan et profil en long) la position du tunnel en sortie de gare où il est le moins profond et passe sous les immeubles de l'impasse de Vanves.

-Gare « Créteil l'Echat »

La SGP a examiné la faisabilité de la contre-proposition de tracé (Cf. thème 2) présentée par l'Association de Riverains Transports et Cadre De Vie (TCDV) et des riverains du quartier Buttes-Halage de Créteil

Au vu d'un bilan avantages-inconvénients, elle n'est pas favorable à cette contre-proposition qui obligerait à modifier l'implantation de la gare et à l'approfondir, ce qui rallongerait les temps de parcours et de correspondances.

La SGP s'en tient donc au scénario du projet soumis à enquête, elle précise par ailleurs qu'il n'est pas nécessaire d'approfondir la gare de Créteil L'Echat pour permettre éventuellement un approfondissement du tunnel coté Est.

Au vu de l'analyse de la SGP et de l'argumentaire technique présenté, la commission d'enquête partage l'avis de la SGP de conserver l'implantation prévue dans le projet.

- Gare « Bry-Villiers-Champigny »

La SGP a examiné la faisabilité de la contre-proposition d'implantation de la gare (Cf. thème 2) présentée par des riverains et l'Association pour la Défense du quartier des Simonettes.

Cette contre-proposition a pour but d'éviter l'expropriation de propriétés privées en profitant du foncier de la ZAC voisine.

La SGP n'y est pas favorable car cela dégraderait sensiblement les durées de parcours des correspondances, par ailleurs elle fait état qu'elle a déjà acquis à l'amiable plusieurs parcelles au droit de la gare et est en négociation pour d'autres.

La commission d'enquête n'est pas favorable également à cette contre-proposition et souscrit au positionnement de la gare présenté dans le dossier.

1.2.2. Thème 2 : le tracé de la ligne et ses problématiques

1.2.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce thème :

Ce thème relate les observations relatives au tracé de la ligne souterraine de métro et toutes les problématiques qui en découlent:

Beaucoup d'intervenants (205 contributions) évoquent le sujet ou proposent des modifications du tracé. Bien que souvent favorables au projet de réseau, ils mettent en cause le tracé actuel pour différentes raisons, à différents niveaux et dans les 3 dimensions, en proposant parfois des tracés alternatifs plus ou moins précis. Il n'est pas possible d'évoquer toutes ces propositions de modifications et leur richesse; les plus fréquentes tendant à éviter les zones pavillonnaires (par crainte du bruit et des vibrations) ou les expropriations.

On peut synthétiser ces différentes approches et demandes de la façon suivante:

Demande d'approfondissement du tunnel pour en minimiser les différents impacts:

De nombreux riverains demandent que le tunnel soit creusé plus profond afin de préserver leurs maisons de tous les risques et nuisances engendrés, que ce soit en phase chantier ou exploitation.

Les Adhérents de l'ARGC, l' Association des Riverains de la gare de Clamart (Observations n°14 à n°18 et courrier n°2 du registre de Clamart, ainsi que courriers n°2 du registre de Châtillon et n°7 du registre de Vanves):

« Le tracé devrait être plus profond et ailleurs (Frères Vigouroux) ».

« Le tracé devrait être plus profond et la vitesse moins élevée afin de limiter les nuisances en surface en phase d'exploitation. »

Ils demandent d'étudier un tracé alternatif par le Bd des Frères Vigouroux à Clamart, le Bd de Stalingrad à Malakoff ou sous le cimetière de Malakoff, afin d'éviter les pavillons et de risquer leur effondrement.

M et Mme LAGET par exemple (Observation n°3 du registre de Clamart*), « attirent l'attention sur les risques et nuisances dus aux carrières (pavillons riverains de la gare de Clamart). »*

M. SUAREZ (Observation n°5 du registre de Villejuif) demande l'inflexion de la trajectoire du tunnel sous la rue René Hamon, en direction de l'avenue de la République, « *afin qu'il n'y ait plus sur le tracé, dans ce secteur d'immeuble à fondation profonde comme celui des Jardins de Villejuif* » et de l'Ecole voisine (T2).

Mme LEDOUX (Observation n°8 du registre de Villejuif) « *recommande que soit menée une étude des risques de tassement des terrains sur le tracé de l'avenue de la République (T2 ».*

M. MIRZA (Observation n°11 du registre de Villejuif) *« signale des risques de mouvement et d'affaissement de terrain à proximité de la rue du Moulin de Saquet de fait d'une forte présence d'eau dans ce secteur (T2) ».*

Les Habitants du quartier Buttes-Halage de Créteil et adhérents de l'association de Riverains TCDV (Transports et Cadre De Vie qui est passé de 138 adhérents à 196 selon son président M. LEORATO - voir registres de Créteil) et de l'avenue Laferrière :

« la présence de carrières nous obligent au niveau de l'urbanisme de la Ville à faire réaliser des sondages avant toute construction les inquiètent pour la pérennité et la perte de valeur de leur maison. De même au niveau de la gare de Créteil l'Echat, la plus haute du tronçon et les risques de vibrations notamment vis à vis de l'hôpital Henri

Mondor et de son projet de modernisation. Les systèmes évoqués pour limiter ces transmissions sont souvent demandés sur l'ensemble du tracé sous leurs maisons ».

Mme DUPLEIX de CRETEIL (Observation n°1 du registre en préfecture du Val-de-Marne) **«** *demande des explications sur le choix du tracé dans le quartier des Buttes/Halage du fait que le tracé utilise très peu les emprises publiques, contrairement aux affirmations de la SGP puisqu'il passe sous les habitations depuis l'avenue Laferrière jusqu'à la Marne (T2 ».*

M. RAGU (Observation n°5 du registre de Cachan) *« se demande quelles sont les possibilités de construction (cave, parking) en profondeur au dessus du tracé du tunnel (T2) ».*

Demande d'études et d'utilisation systématique des emprises des voies publiques:

Comme souvent cela est écrit dans le dossier, et n'ayant pas connaissance de toutes les contraintes locales, comme les émissaires du SIAAP qu'il convient d'éviter, beaucoup de riverains (sur Clamart, Malakoff, Vitry ou Créteil par exemple) souvent des zones pavillonnaires impactées, demandent pourquoi d'autres tracés sous les voies n'ont pas été préférées sur ce critère, parfois regrettant d'autres variantes ou tracés donnés en amont en concertation.

M. ROULIER, membre de l'association ARGC (Courrier n°1 du registre de Malakoff), sous forme d'une pétition de 102 foyers pour un tracé alternatif. Du fait de « *la présence de carrières ou de remblais précaires sous leurs maisons qui provoque des effondrements ou tassements entraînant fissures et dégradations, le creusement d'un tunnel ne peut qu'aggraver la situation et leurs inquiétudes ».*

L'association propose un *« tracé alternatif - en noir - sous les voies de circulation plutôt*

que sous les habitations : sous le Bd des Frères Vigouroux à Clamart (D130) et sous le Bd de Stalingrad à Malakoff (D62 ou sous le cimetière de Malakoff) ».

M. et Mme FRAISSE (Observation n°18 du registre de Clamart) demandent « *que soit étudié un tracé alternatif par le Bd des Frères Vigouroux à Clamart, le Bd de Stalingrad à Malakoff ou sous le cimetière de Malakoff, afin d'éviter les pavillons et de risquer leur effondrement. Ils préconisent que le tunnel soit plus profond, que la vitesse soit réduite ou que le métro soit sur pneu afin d'éviter les nuisances sonores et vibratoires, en*

phase d'exploitation, dans les habitations. »

M. et Mme IGNAZI (Observation n°18 du registre de Clamart) sont pour le projet mais « *préfèrent le tracé alternatif proposé par l'ARGC. Le tracé devrait être plus profond et la vitesse moins élevée afin de limiter les nuisances en surface en phase d'exploitation. »*

Mme MIRA de Clamart – architecte (Observation n°21 du registre de Clamart) « *s'étonne de devoir se prononcer sur l'utilité publique alors même qu'il est impossible de mesurer réellement tous les impacts en cours de chantier et en phase d'exploitation. Elle dénonce un manque de communication sur les résultats des études et des sondages. Elle s'étonne que le tracé passe sous des carrières sans confortements préalables. »*

Demande de modification du tracé sur Sèvres en fonction de la traversée de la Seine:

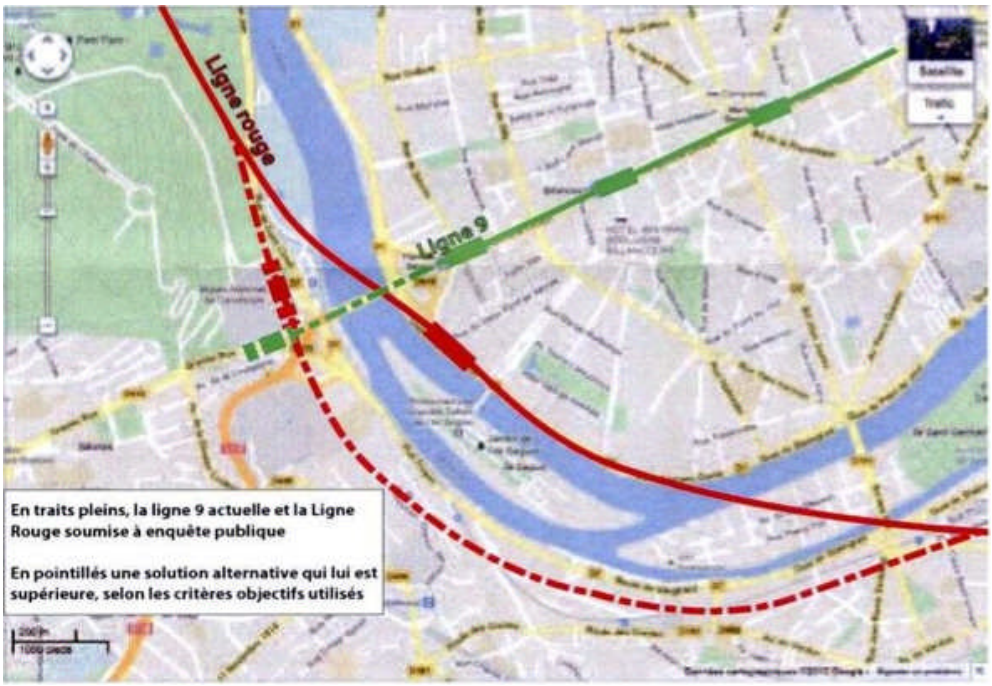
L' Association Val de Seine Vert (Observation n°13 du registre de Sèvres) considère *« que la gare du Pont de Sèvres oblige le tracé à traverser la Seine 2 fois, est éloignée de la M9 et n'est pas interconnectée avec le T2. Implanter la gare sur Sèvres permettrait des économies mais permettrait la prolongation de la M9 à Sèvres aux abords de l'île de Monsieur voire aussi de la M10.*

Contre-proposition 1: implanter la gare du Pont de Sèvres, à Sèvres.

Contre-proposition 2 : arrêter provisoirement la ligne à Clamart au lieu de Pont de Sèvres, en attendant le bouclage Nord vers La Défense, en attendant l'issue d'une nouvelle concertation avec la population. La lettre de Val de Seine Vert : Contre-proposition : Inclure du fret la nuit. »

Contre-proposition de M. DENIS-LAROQUE (Observation n°7 du registre en préfecture de Seine-et-Marne) qui propose « *un tracé alternatif évitant 2 traversées de la Seine avec une station (à la place de celle de Pont de Sèvres sur rive droite) située sur la rive gauche de la Seine et considère que la majorité des critères de jugements examinés pour ce tracé alternatif est supérieur à celui choisi dans l'enquête (accessibilité multimodale, interconnexion, développement économique et urbain...). »*

Il conteste l'étude qui a conduit à choisir entre les 3 scenarios possibles d'implantation de la gare « Pont-de-Sèvres ».



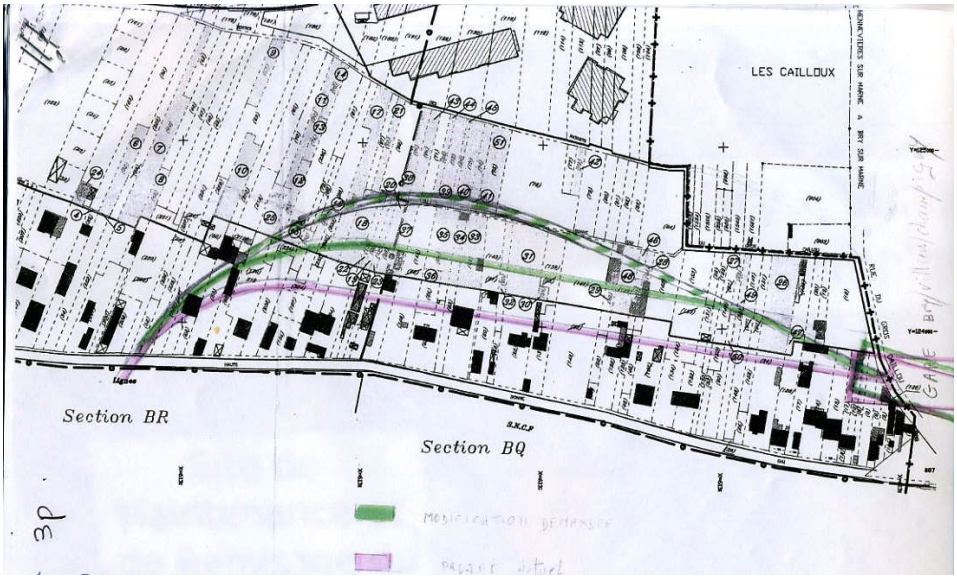
M. Y. EGAL (Observation n°13 du registre d'Issy-les-Moulineaux) fait une contre-proposition sur le tracé: « *de Clamart aller à Issy-Val-de-Seine plutôt que Issy-RER en passant par une gare Mairie d'Issy, puis faire une autre station en rive droite, pour desservir le Point du Jour et le Trapèze à Boulogne, donc une station déplacée et 2 gares supplémentaires. Idem à l'Est, le nœud est Noisy-le Grand-Mont d'Est et non Noisy-Champs, déplacer la gare.* »

La FNAUT Ile de France (Courrier n°55 adressé au président de la commission d'enquête) approuve le projet mais « *regrette que la préservation de l'interopérabilité à Champigny n'apparaisse pas clairement dans le dossier, et regrette le tracé s'arrêtant à Pont de Sèvres et aurait préféré celui par Issy Val de Seine.* »

Demande de modification du tracé sur la gare « Bry-Villiers-Champigny » :

L'Association pour la Défense du quartier des Simonettes 67, rue des Hauts bonne eau à Champigny (Présidente : Mme MENDES Trésorière : Mme PEDRERO-SANZ Secrétaire : Mme TORDJMANN (Observations n°24 et 12, ainsi que 12 bis des registres de Champigny et Joinville) demande précisément « *un déplacement de 15 m vers le Nord du tracé restant ainsi dans le faisceau de 100 mètres mais évitant d'exproprier des pavillons et les terrains impactés en étant ainsi situés en emprise de la ZAC.* »

Contre-proposition 1: la gare est simplement désaxée



Contre-proposition 2

Autres tracés alternatifs:

Accès au SMR de Champigny

L'accès au site de maintenance et de remisage de Champigny a aussi fait l'objet de beaucoup d'incompréhension sur le choix retenu, ne comprenant pas qu'un accès plus direct n'ait pas été retenu ou parfois contestant les critères d'analyse des variantes étudiés par la SGP mais que très peu ont évoqué.

C'est le cas des riverains de l'Avenue Maurice Thorez de Champigny et de l'Association "Sauvegarde Village Parisien" représentée par Mme COURTY (Observation n°13 du registre de Champigny), sa Présidente qui s'inquiète également de la profondeur du tunnel à cet endroit comprenant bien qu'il remonte au niveau du SMR :

« Le projet est bien mais pourquoi n'a t'il pas pris en compte les Mordacs-Bois l'Abbé au lieu de suivre la ligne E déjà desservies ?

Le tunnel de maintenance est-il à la même profondeur que le train ? »

L'AMUTC de Montreuil s'exprime ainsi sur le sujet:

« Le projet présenté à l'enquête publique prévoit de localiser les ateliers sur la ligne 15 bis en les enterrant partiellement sous le parc départemental du Plateau, ce qui impose de créer un accès spécifique à la fois coûteux et peu fonctionnel :

Extrait de la carte pièce D page 10

Cette carte montre bien qu'il serait possible d'accéder directement aux ateliers depuis la gare de Champigny Centre de manière plus économique. Le dossier ne donne pas les raisons d'un choix qui paraît à première vue aberrant. Quoi qu'il en soit, il est clair que si la réalisation de la ligne 15 bis était différée de quelques années, une solution alternative pourrait être trouvée et qu'elle serait sans doute plus économique. »

Remettant en cause le Schéma du Nouveau Grand Paris des Transports

A l'opposé d'une forte expression de soutien du tracé par l'Association ORBIVAL (1421 fiches soutiens déposées), d'autres apportent des critiques plus ou moins développées dans leur contributions:

Par exemple M. PASTIEW, président UFC Que choisir région Créteil (Observation n°26 du registre de Champigny) « *regrette l'absence de desserte du plateau du Haut Val de Marne, secteur de Boissy-St-Leger, Bois l'Abbé. »*

M. PERBAL (Observation n°1 du registre d'Arcueil) se déclare « *favorable au projet, mais déplore que le tracé du tronçon des Hauts de Seine se rapproche autant de Paris et en particulier du parcours du tramway, défavorisant ainsi les communes de Chatillon, Clamart et Meudon (T2) regrette que la première phase du projet n'intègre pas le tronçon de la ligne rouge qui va jusqu'à La Défense (T16). »*

M. PICCIOTO de Paris (Observation n°1 du registre en préfecture des Hauts-de-Seine), estime que *« le projet reste encore à modifier, l'urgence serait "d'homogénéiser" les réseaux bus parisien et banlieue, tramways,... tous opérateurs...Plans à l'appui, il fait des propositions pour toute l'Ile de France, reprenant ses contributions à des enquêtes précédentes, il milite entres autres pour une relation Versailles-Villiers-sur-Marne. »*

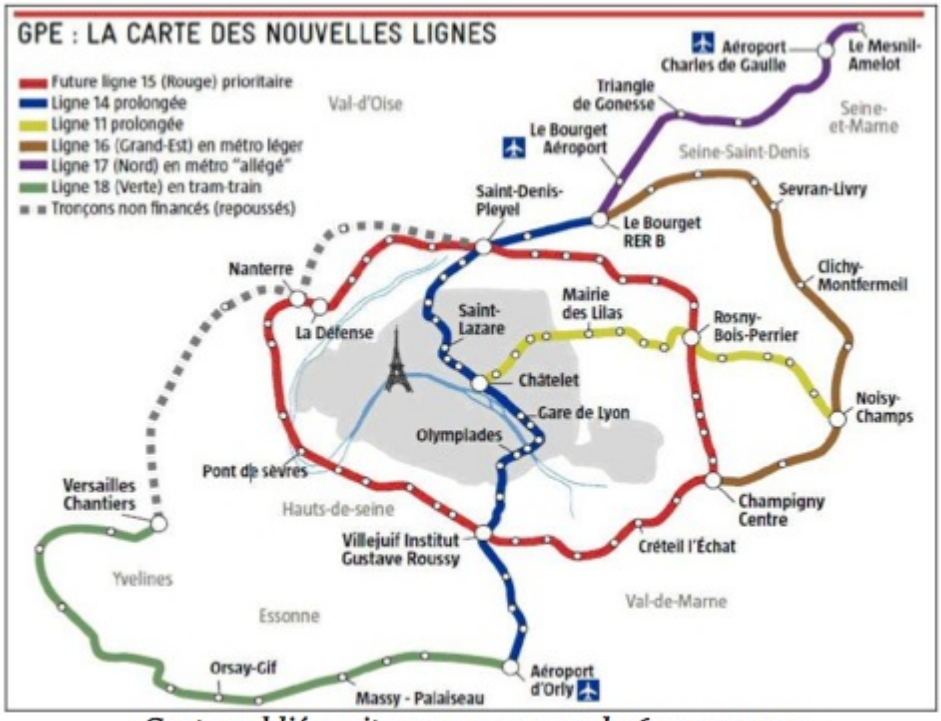
L'AMUTC (Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs) - président M. MARION – (Observation n°43 du registre de St Maur) pose de nombreuses questions et notamment celle de la limite de la remise en cause du tracé ou du schéma:

« - Comment la SGP entend-elle réaliser la spirale interopérable décidée par le 1er ministre ?

- *Ces questions peuvent-elles être posées à l'enquête publique où s'agit-il de décisions sur lesquelles l'avis de habitants et des usagers n'a pas à être pris en*

compte ?

- *Quel est le sens de la "concertation" lorsqu'une part importante de l'information n'est pas communiquée au public ?*
- *l'exploitation de la ligne est-elle prévue en rocade bouclée ?*
- *Quelles dispositions ont été prévues pour assurer la régularité de l'exploitation sans imposer aux usagers de changer de train dans des " terminus" intermédiaires ?*
- ***Faut-il sacrifier la rocade pour desservir Noisy-Champs ?** La carte ci-dessous montre qu'à l'évidence le tronçon de Champigny à Noisy-le-Grand appartient à la ligne 16 et n'a été rattaché artificiellement à la ligne 15 qu'à la demande des élus de Marne la Vallée qui ont fait prévaloir leurs intérêts locaux sur la cohérence du réseau au niveau régional. »*



Carte publiée suite aux annonces du 6 mars 2013

Nous avons montré ci-dessus que la création d'une rocade bouclée pouvait seule répondre aux demandes exprimées lors du débat public de 2010. Mais la desserte de Noisy-Champs justifie-t-elle de sacrifier cette rocade et d'en accepter les inconvénients?

- Quelles sont les prévisions de trafic pour la branche Champigny / Val de Fontenay (ligne 15) et pour la branche Champigny / Noisy-Champs »

Elle conclut avec un avis favorable à l'utilité publique mais avec beaucoup de remarques sur le tracé privilégiant la rocade ligne 15 proche, ne comprenant pas la desserte de Noisy-le-Grand et demandant une meilleure concertation du public :

***« Conclusion :** D'un côté l'utilité publique du projet n'est pas contestable **et l'AMUTC le soutient pleinement :** il est temps de réaliser la rocade proposée par le Conseil Régional (Arc Express devenu Grand Paris Express) notamment dans sa partie Sud, efficacement portée par l'association Orbival.*

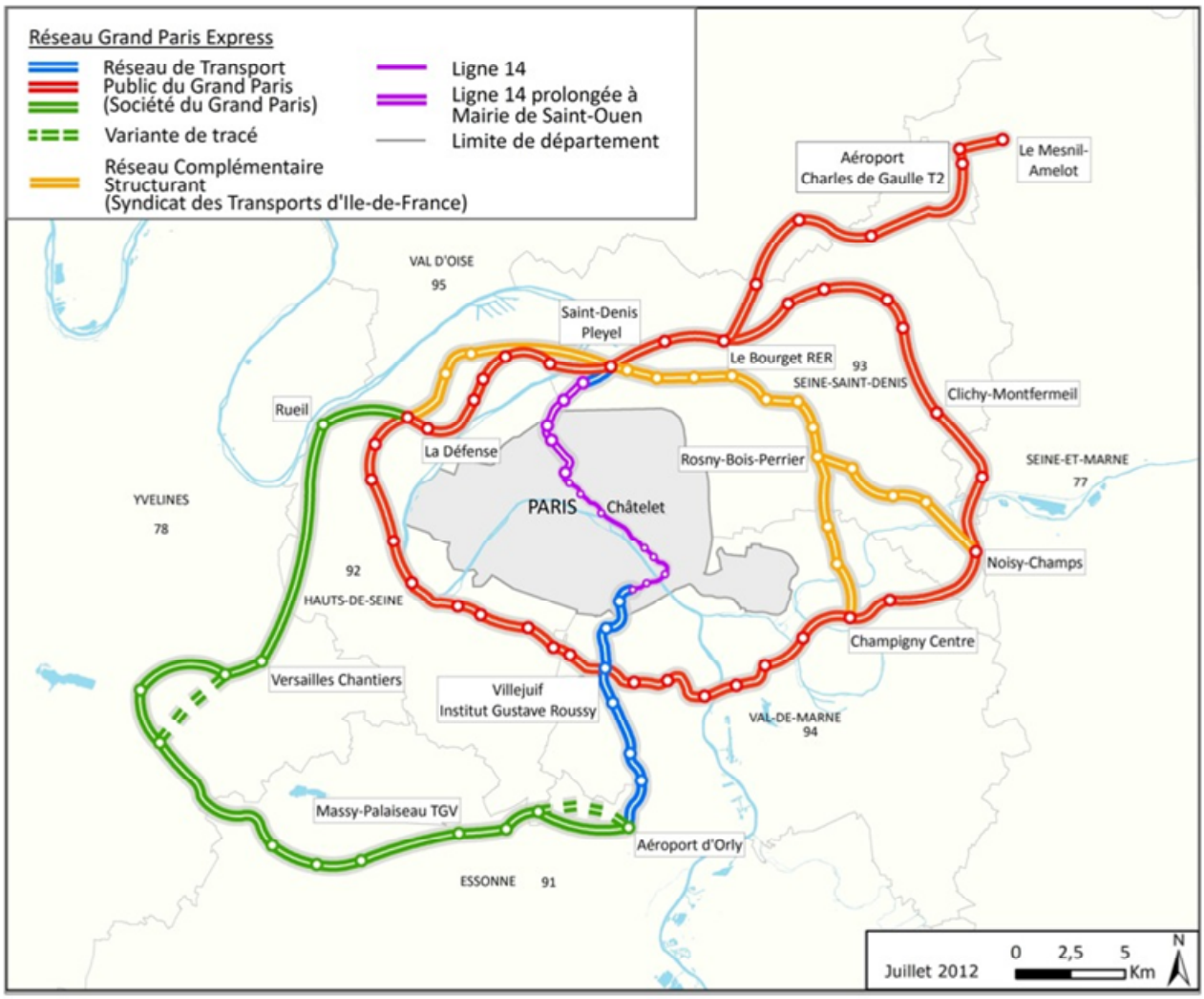
D'un autre côté, certains aspects de ce projet sont proprement désastreux et la conception actuelle de la gare de Champigny Centre en fait partie. Il s'agit d'investissements considérables à un moment où les fonds publics doivent être utilisés avec la plus grande rigueur afin de ne pas être gaspillés et où le gouvernement

demande légitimement que le projet soit bien dimensionné eu égard aux prévisions de trafic. Cela justifie de bien réfléchir à nos choix, de les peser et d'y associer comme le prévoit la constitution l'ensemble du public et pas seulement une petite partie des élus locaux comme cela a été fait depuis 2011. Nous souhaitons que l'intérêt général, celui des usagers et des habitants de l'ensemble de la région, prévale sur la coalition d'intérêts locaux à courte vue ».

1.2.2.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

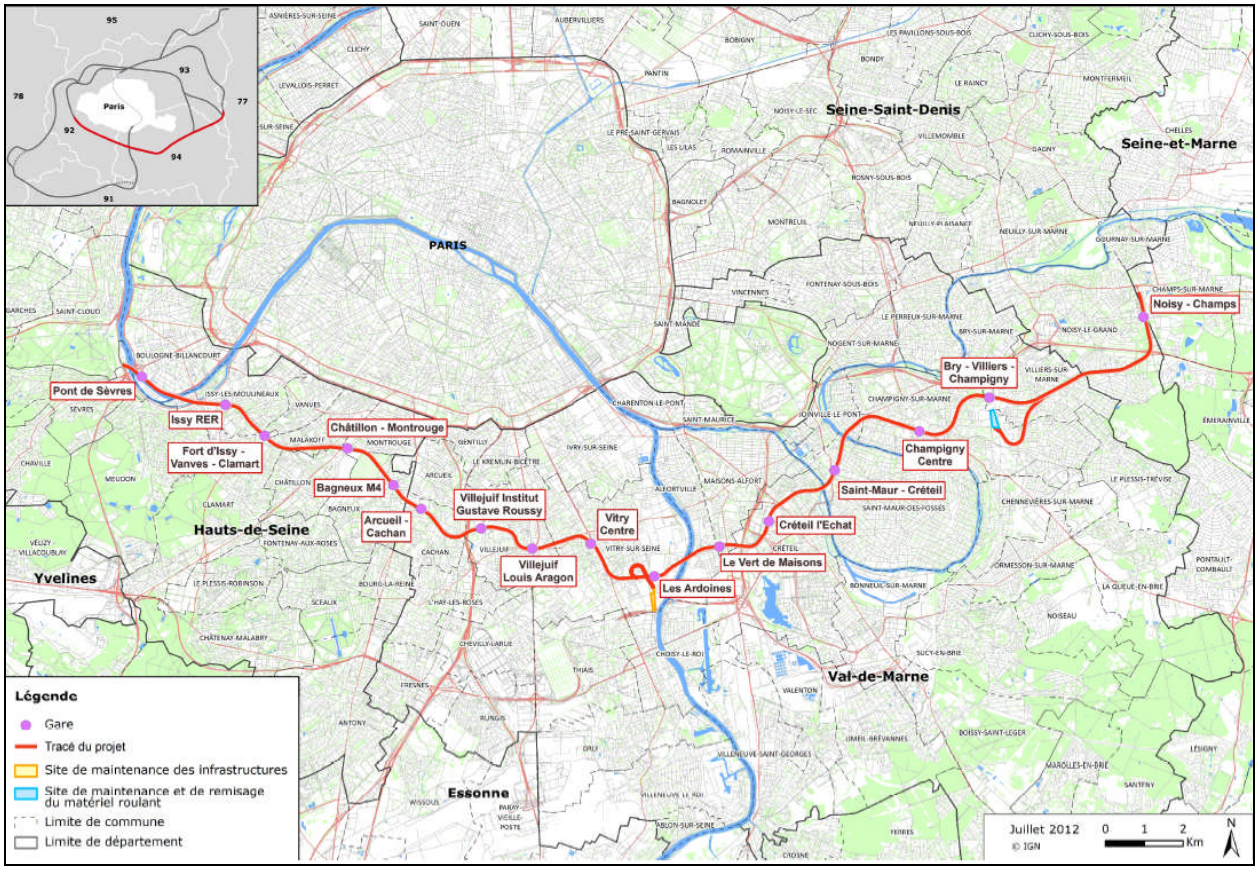
L'ensemble du dossier officiel soumis au public est destiné à justifier du tracé proposé.

Ci-dessous un rappel des principaux éléments, schémas d'ensemble du tracé, du tronçon Rouge 15 Sud et voir la pièce E le plan général de travaux donnant, secteur par secteur sur tout le linéaire des 33 km et 16 gares, l'emprise du faisceau d'intervention d'environ 100m de large :



Programme du réseau « Grand Paris Express » tel que présenté au schéma d'ensemble

Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »



1.2.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

1 - Quelles sont les études complémentaires prévues (sous-sols, fondations de bâtis...) et quand leurs résultats seront-ils communiqués à la population ? si oui, par quel biais ?

2 - Les résultats d'études complémentaires peuvent-ils remettre en cause le tracé dans toutes ses dimensions ? le modifier ?

3 - A quelle date le tracé sera-t-il définitif ? sur quels critères ?

4 - Les études d'exploitation du réseau, les choix concernant l'interopérabilité, les correspondances et les interconnexions, ou toutes modifications prises en compte résultants des apports de l'enquête publique, peuvent-il encore faire évoluer le tracé ?

5 - Pourquoi la SGP n'a t'elle pas opté pour relier le T2 au GPE ?

6 - Dans la traversée de Vanves, Clamart, Malakoff, pourquoi la variante étudiée par la SGP a-t-elle été écartée ?

1.2.2.4. Avis et commentaires de la Société du Grand Paris :

1.2.2.4.1. Avis et commentaires au titre de l'analyse des observations écrites ou orales et de courriers relatifs à ce thème

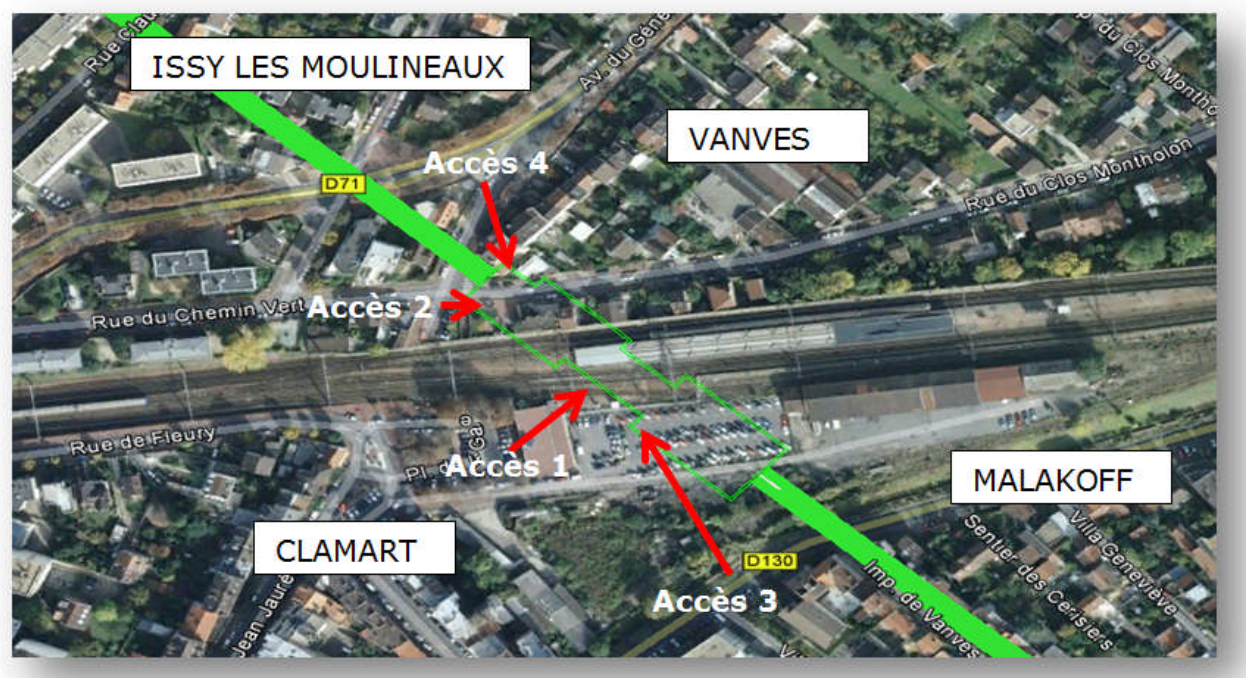
Concernant la demande d'approfondissement du tunnel pour en minimiser les différents impacts

Au sujet des observations de l'Association des Riverains de la gare de Clamart (observations n°14 à n°18 et courrier n°2 du registre de Clamart, ainsi que courriers n°2 du registre de Châtillon et n°7 du registre de Vanves)

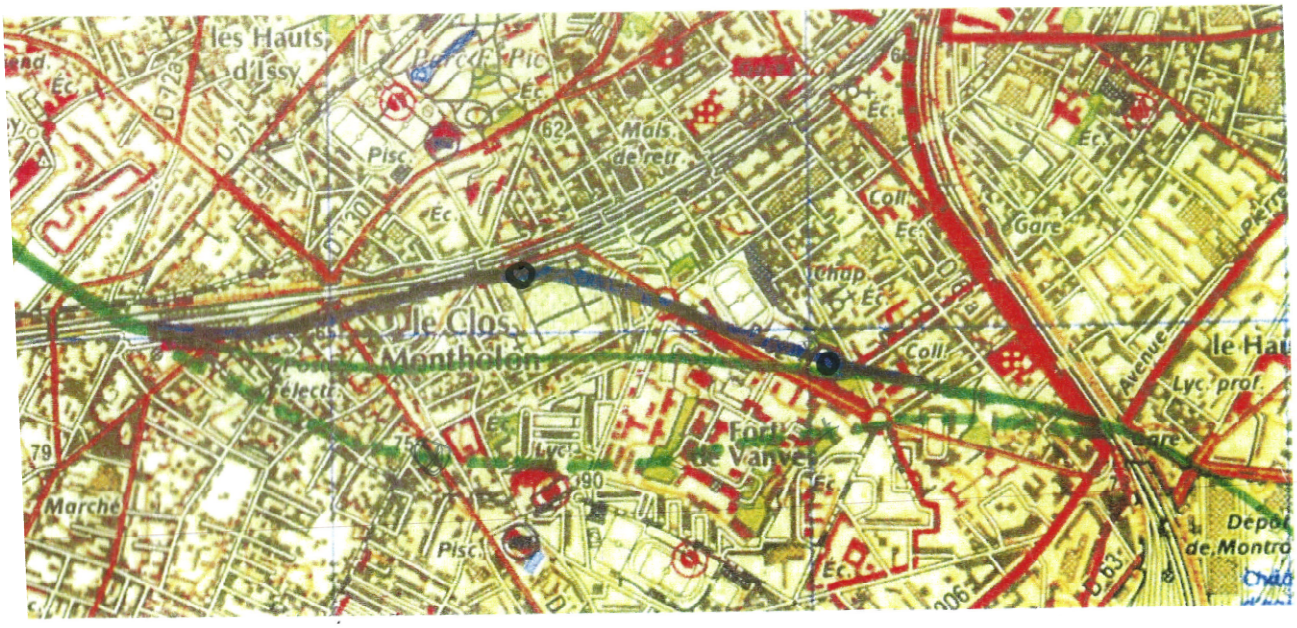
Il importe tout d'abord de rappeler les choix qui ont conduit à l'implantation de la gare de Fort d'Issy Vanves Clamart, car le schéma d'ensemble approuvé par le décret du 24 août 2011 précise (p° 38) que « *l'aire de couverture de la gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart concerne les quatre communes d'Issy les Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff. La gare permet le désenclavement du plateau d'Issy les Moulineaux, des Hauts de Vanves et des quartiers de Malakoff ; elle assure notamment la desserte de l'éco-quartier du Fort d'Issy et de celui de la gare à Clamart. La correspondance avec le Transilien N offre également une liaison vers l'Ouest de l'Ile-de-France, en direction de Rambouillet, Dreux et Mantes-la-Jolie.* »

L'emplacement de la boîte souterraine de la gare Fort d'Issy Vanves Clamart a été choisi en fonction des critères suivants:

- Le tracé de l'axe du tunnel croise naturellement les voies SNCF pour raccorder les gares de Châtillon-Montrouge et Issy RER ;
- La position du volume souterrain de la gare sous les voies ferrées est le seul moyen de bien desservir les quatre villes Issy Les Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff, le faisceau ferroviaire constituant une véritable barrière urbaine entre ces territoires ;
- Cette position permet une des meilleures correspondances du tronçon Pont de Sèvres / Noisy Champs avec un mode lourd de transport (environ 3min).



Grâce à la position de la boîte gare et ses quatre accès menant à une salle des voyageurs située sous les voies ferrées et permettant d'aller indifféremment vers le GPE ou le Transilien N depuis les 4 communes, cette gare répond pleinement aux dispositions du schéma d'ensemble.
C'est donc l'implantation de la gare qui a guidé le choix du tracé, de part et d'autre du faisceau ferré.
S'agissant du projet de tracé alternatif de l'association ARGC, cette dernière a produit une esquisse de contre-proposition de tracé qui a pour objectif de se placer au maximum sous les rues :



Tracé bleu : proposition ARGC
Tiret vert : SGP

Afin de pouvoir analyser en détail la contre-proposition de l'association, la SGP a fait réaliser 2 types de tracé :

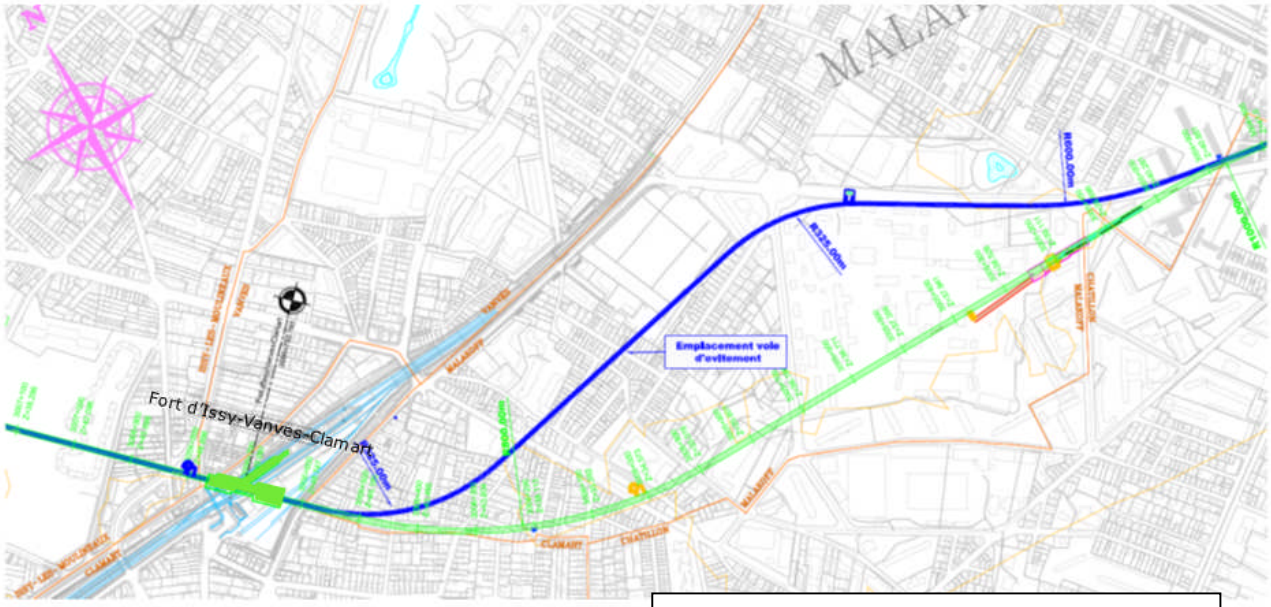
- Le premier tracé (Cf. point 1.1) prend comme contrainte de conserver la position de la gare Fort d'Issy Vanves Clamart, car la SGP et ses partenaires estiment que cette position répond entièrement aux objectifs de desserte de la gare : le tracé ainsi réalisé montre qu'il est impossible de se conformer à l'esquisse de tracé de l'ARGC, et qu'il n'évite pas les zones habitées de Malakoff.
- Le second tracé (Cf. point 1.2) est réalisé sans cette contrainte de position de gare, et il implique une implantation de gare qui n'est pas acceptable, car soit trop à l'ouest de la gare de Clamart, soit trop à l'est. De plus, la comparaison technique de ce tracé avec celui présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, d'un point de vue de la complexité et des risques, ne montre pas un avantage significatif en faveur de la contre-proposition de tracé.

Les arguments détaillés et les plans associés à ces simulations de tracés et implantations de gares associées sont explicités ci-après :

1.1 : Tracé se rapprochant de la proposition ARGC avec emplacement de gare conservée :

La SGP a fait étudier la faisabilité d'un nouveau tracé en se rapprochant le plus possible de celui proposé par l'ARGC, mais en conservant la position de la gare Fort d'Issy Vanves Clamart telle que souhaitée par tous les partenaires de la SGP.

Le tracé bleu ci-dessous a été réalisé en dérogeant aux contraintes normales de tracé afin de pouvoir faire tourner le tunnel le plus vite possible après la gare (rayon deux fois plus petit que le rayon minimal permettant d'atteindre la vitesse souhaitée), mais en conservant un rayon minimum minimorum afin que le tunnel puisse être construit avec un tunnelier, et une gare rectiligne. Afin d'avoir des quais rectilignes, il est de plus nécessaire de prévoir environ 25 mètres d'alignement droit de part et d'autre de la gare avant de faire tourner le tunnel et donc le train. De plus, avant d'implanter le cercle de rayon réduit au minimum, il faut implanter entre l'alignement droit et le cercle une courbe de raccordement progressif, appelée clothoïde, ce qui a pour effet de décaler d'autant le point de virage.



Tracé vert : référence du dossier de DEUP

Source : SGP

Ce tracé n'apporte aucune amélioration pour les riverains de la gare de Clamart et les habitants de Malakoff, car le tunnel est toujours situé sous une zone pavillonnaire, et il est de surcroît nécessaire d'implanter également la voie d'évitement sous la zone pavillonnaire, tunnel réalisé en technique d'excavation traditionnelle.

Du point de vue de l'implantation du tunnel par rapport au risque carrières, ce tracé permet d'éviter une petite zone de carrière située à environ 400 mètres à l'est du Boulevard des Frères Vigouroux, mais dans un secteur où le tunnel est déjà extrêmement profond avec le haut du tunnel à – 35 mètres par rapport au terrain naturel et ne constitue donc pas un secteur à risques particulier.

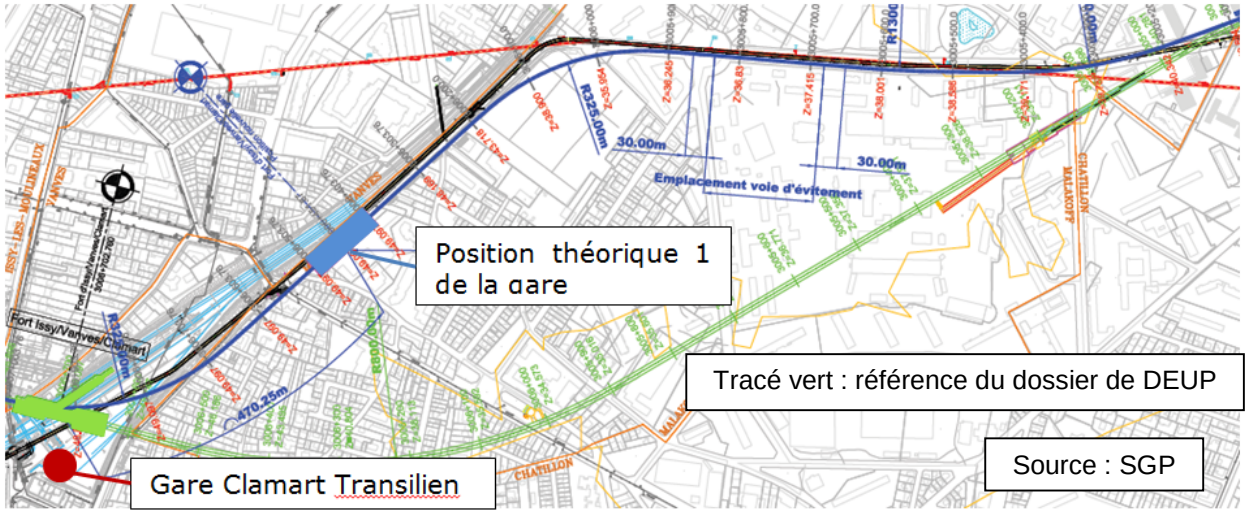
1.2 : Tracé identique à la proposition ARGC mais imposant un autre emplacement de gare non acceptable :

Afin d'aller au bout de l'analyse de l'esquisse de tracé proposée par l'ARGC, la SGP a étudié un tracé respectant celui de l'ARGC, ce qui a imposé de ne pas prendre comme contrainte la position de la gare telle que partagée avec les partenaires des territoires au sein des Comités de Pilotage.

Un tracé a ainsi été réalisé, en dérogeant aux contraintes normales de tracé (rayon deux fois plus petit que le rayon minimal pour garantir une vitesse élevée), et en implantant la gare en amont ou en aval de l'actuelle gare Transilien de Clamart, dans des secteurs de tracé où il était possible d'insérer un alignement droit afin de garantir des quais rectilignes et donc une lacune acceptable entre le quai et le train.

Il résulte de cette esquisse de tracé 2 implantations de gare:

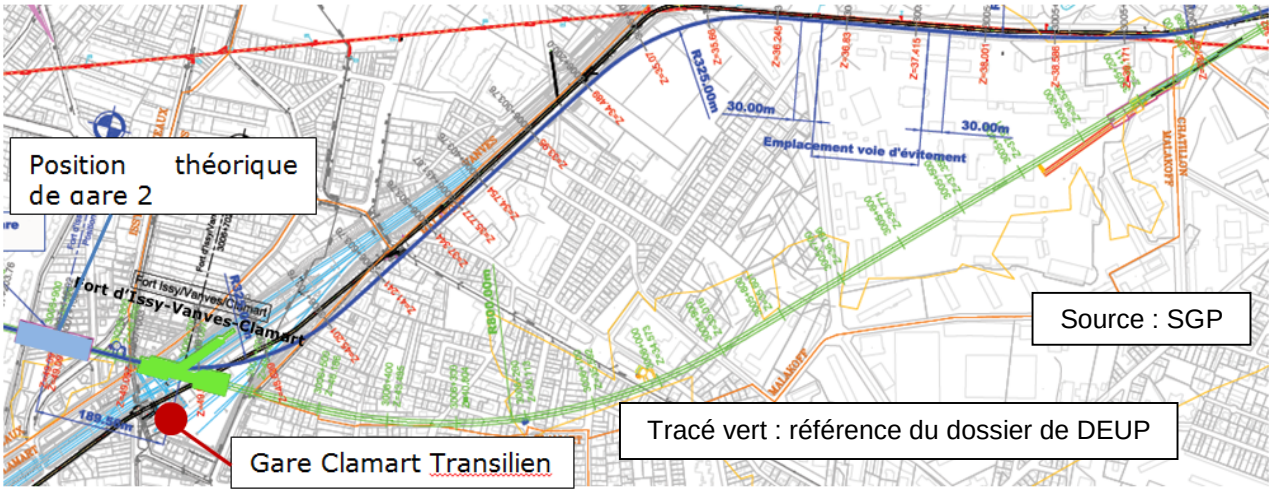
- 1 : gare implantée sur la commune de Malakoff sous les voies SNCF au niveau du pont de l'avenue de la Paix (RD 62), à environ 470 mètres de la position de gare sous le faisceau ferroviaire présentée dans le dossier d'enquête publique:



Le temps de correspondance avec le Transilien N serait de plus de 9 mn, ce qui constituerait une correspondance extrêmement dégradée. Ce scénario ne permet pas non plus de desservir les 4 communes en raison du fort éloignement du point de croisement des 4 communes qui est assez proche de l'actuelle gare de Clamart.

En conclusion, ce scénario ne respecte absolument pas les objectifs de desserte et de correspondance de la gare Fort d'Issy Vanves Clamart, tels qu'ils sont indiqués dans l'acte motivé de la société du Grand Paris suite au débat public de 2011.

- 2 : gare implantée sur la commune d'Issy Les Moulineaux au niveau de la rue Claude Bernard à 190 mètres de la position de gare sous le faisceau ferroviaire présentée dans le dossier d'enquête publique:

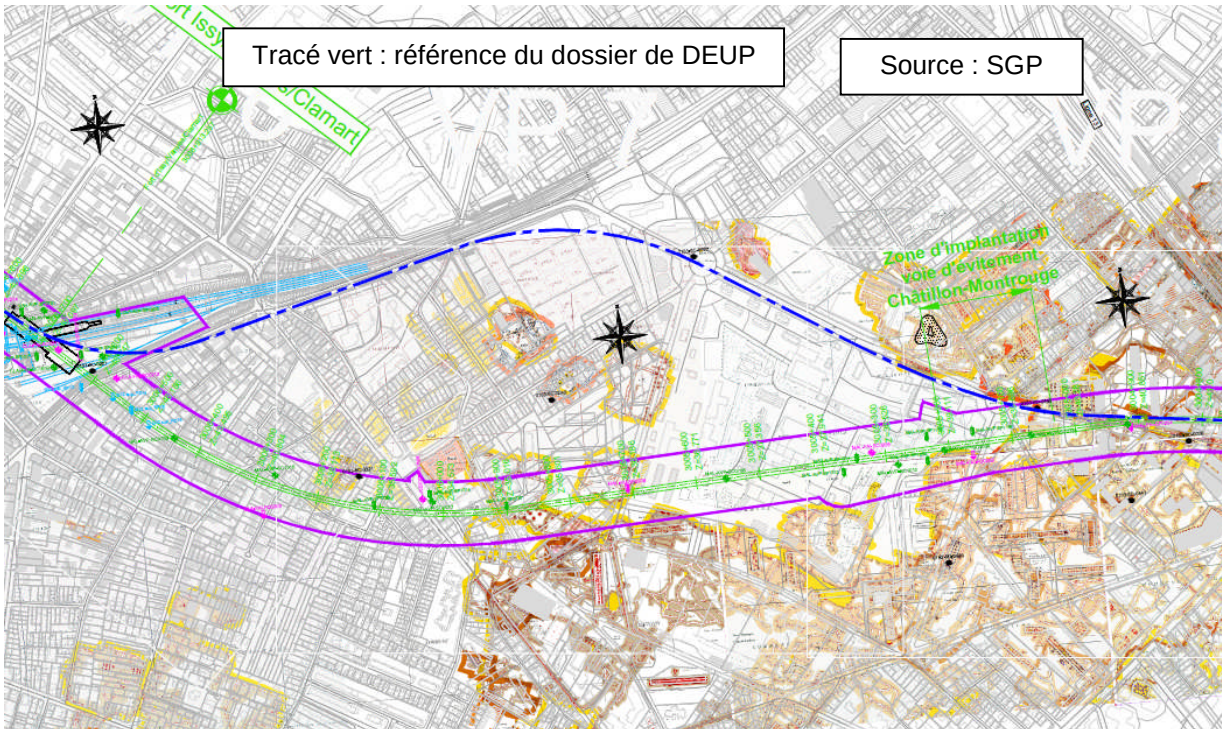


Le temps de correspondance avec le Transilien N serait d'environ 6 mn, soit une correspondance très dégradée et la plus mauvaise de tout le tronçon de la ligne 15 sud. Ce scénario ne permet pas non plus de desservir les quatre communes. En conclusion, ce scénario ne respecte pas les objectifs énoncés pour cette gare dans l'acte motivé de la société du Grand Paris suite au débat public.

Il est de plus à noter qu'il serait difficile de construire la gare à cet emplacement car il n'existe pas de disponibilité foncière dans ce secteur d'Issy-les-Moulineaux. La présence de carrières souterraines dans ce secteur imposerait de plus une construction de gare à ciel ouvert suivant la technique des parois moulées, et il faudrait alors exproprier et démolir les constructions existantes (pavillons et petits collectifs).

En conclusion, cette implantation de gare associée à ce tracé ne respecte pas les objectifs de desserte et de correspondance de la gare Fort d'Issy Vanves Clamart, tels qu'ils sont indiqués dans l' acte motivé de la société du Grand Paris suite au débat public de 2011.

Par ailleurs, la comparaison entre le tracé bleu (tracé ARGC) et celui du tracé vert (tracé du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) a été analysé d'un point de vue technique et des risques associés. Le schéma ci-dessous présente en vert le tracé du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ainsi que son fuseau, et le tracé se rapprochant le plus de la proposition de l'ARGC, tracé réalisé en dérogeant aux règles de tracé que s'est fixées la SGP afin de garantir notamment une bonne vitesse commerciale.



Notons tout d'abord que le tracé proposé par l'ARGC est allongé d'environ 50 mètres par rapport au tracé du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Cet allongement, associé aux opportunités réduites d'emprises, impose la réalisation d'un puits de sécurité supplémentaire pour respecter la distance maximum de 800 mètres entre 2 ouvrages comme le prévoit la réglementation.

Du point de vue de l'implantation du tunnel par rapport au risque carrières, il est vrai que ce tracé permet d'éviter une petite zone de carrière située à environ 400 mètres à l'est du Boulevard des Frères Vigouroux, mais dans un secteur où le tunnel est déjà extrêmement profond (haut du tunnel à – 35 mètres par rapport au terrain naturel) et ne constitue donc pas ainsi un secteur à risques particulier.

Enfin, le tracé de l'ARGC longe sur la quasi-totalité de son linéaire un gros émissaire du SIIAP. Le tunnel serait ainsi implanté à une profondeur voisine de cet émissaire, ce qui peut rendre complexe voire impossible sa réalisation ou nécessiter des travaux de confortement d'envergure.

En conclusion, le tracé proposé par l'ARGC, permet d'éviter une zone pavillonnaire importante mais dans un secteur du tunnel qui présente peu de risques en raison de sa grande profondeur, allonge le tracé et ajoute un puits de sécurité, et impose d'implanter le tunnel très proche d'un émissaire du SIAAP sur un linéaire très important, ce qui en obère la faisabilité. Il n'est réalisable qu'en déplaçant la gare qui ne répond alors plus à la double nécessité d'une bonne interconnexion et de desserte des 4 communes.

Au sujet des observations de M. et Mme LAGET (observation n°3 du registre de Clamart) et de Mme MIRA (observation n°21 du registre de Clamart)

S'agissant des zones de carrières, elles ont bien été identifiées dans l'étude d'impact et mise à disposition des habitants pendant l'enquête publique. Leur identification a de plus bien été prise en compte pour définir l'implantation du tunnel dans une logique de maîtrise des risques : c'est ainsi que le tunnel a été approfondi et placé sous le plancher des anciennes carrières souterraines en conservant une distance garantissant

leur stabilité, car il est en tout état de cause impossible d'éviter les carrières « en plan » dans ce secteur très dense de carrières entre Issy-les-Moulineaux et Cachan.
Dans les phases ultérieures d'études, la Société du Grand Paris engagera des études de sols complémentaires, et toutes les zones sensibles nécessitant un traitement particulier seront identifiées, en concertation avec le service de l'Inspection Générale des Carrières (IGC). Des méthodes constructives spécifiques pourront alors être mises en œuvre, comme par exemple le comblement des carrières avant le creusement du tunnel ; environ 20 millions d'euros ont été provisionnés à ce stade pour ce type de traitement.

Par ailleurs, pendant la période de réalisation du tunnel, les bâtiments situés dans les zones sensibles pourront être équipés d'appareils de mesure, très sensibles, permettant de détecter (24h/24) les éventuels mouvements de terrain qui pourraient avoir un impact sur les constructions.

Des études détermineront également l'état initial des tous les bâtis dans la zone d'incidence des travaux avant leur démarrage ; dans les zones sensibles, des constats seront établis par des experts (selon les cas, référés-constats ou référés préventifs).

Au sujet de l'observation de M. SUAREZ (observation n°5 de Villejuif)

La Société du Grand Paris a établi lors de ses études préliminaires un tracé de référence, et défini la zone d'intervention potentielle en prenant une marge de 50 mètres de part et d'autre de l'axe du tunnel. Cette bande de 100 mètres à l'intérieur de laquelle sera implanté le tunnel, est présentée dans la pièce E « plan général des travaux » ; la position du tunnel sera ajustée lors des études à venir en 2014 en s'appuyant sur les reconnaissances complémentaires (sols, bâtis, etc..), afin de réduire au maximum tous les risques lors du creusement du tunnel pour les bâtiments en surface.

Au sujet des observations de Mme LEDOUX (observation n°8 du registre de Villejuif) et de M. MIRZA (observation n°11 du registre de Villejuif)

Des reconnaissances complémentaires des sols sont en cours de réalisation afin de déterminer avec précision les caractéristiques géotechniques des sols rencontrés par le tunnelier, ce qui permettra au Maître d'œuvre de la Société du Grand Paris d'évaluer la cuvette des tassements, et de proposer les ajustement des méthodes constructives afin de les rendre acceptables pour les habitations situées dans la zone d'influence du creusement du tunnel.

Au sujet de l'observation de M. RAGU (observation n°5 du registre de Cachan)

Pour maintenir une stabilité des terrains autour du tunnel et éviter au maximum les dissymétries de chargement, il est nécessaire de prévoir des mesures conservatoires aux abords du tunnel, notamment une distance minimale d'un diamètre de tunnel (soit 10m) entre l'extrados du tunnel du métro et l'arase inférieur des futurs fondations. Pour autant, il est possible, en fonction des bâtis existants et de la nature des terrains rencontrés (notamment la couche géologique qui recevra les futures fondations de l'immeuble), d'autoriser la construction de caves ou de parkings à faible profondeur.

Au sujet de l'observation des Habitants du quartier Buttes-Halage de Créteil et adhérents de l'association de Riverains TCDV (Transports et Cadre De Vie qui est passé de 138 adhérents à 196 selon son président M. LEORATO - voir registres de Créteil) et de l'avenue Laferrière

L'implantation d'un ouvrage annexe (ventilation+ accès pompiers) est prévue dans le jardin d'une résidence. Etant donné l'inquiétude exprimée par les résidents et le conseil syndical dans le cadre de l'enquête publique, plusieurs variantes sont à l'étude:

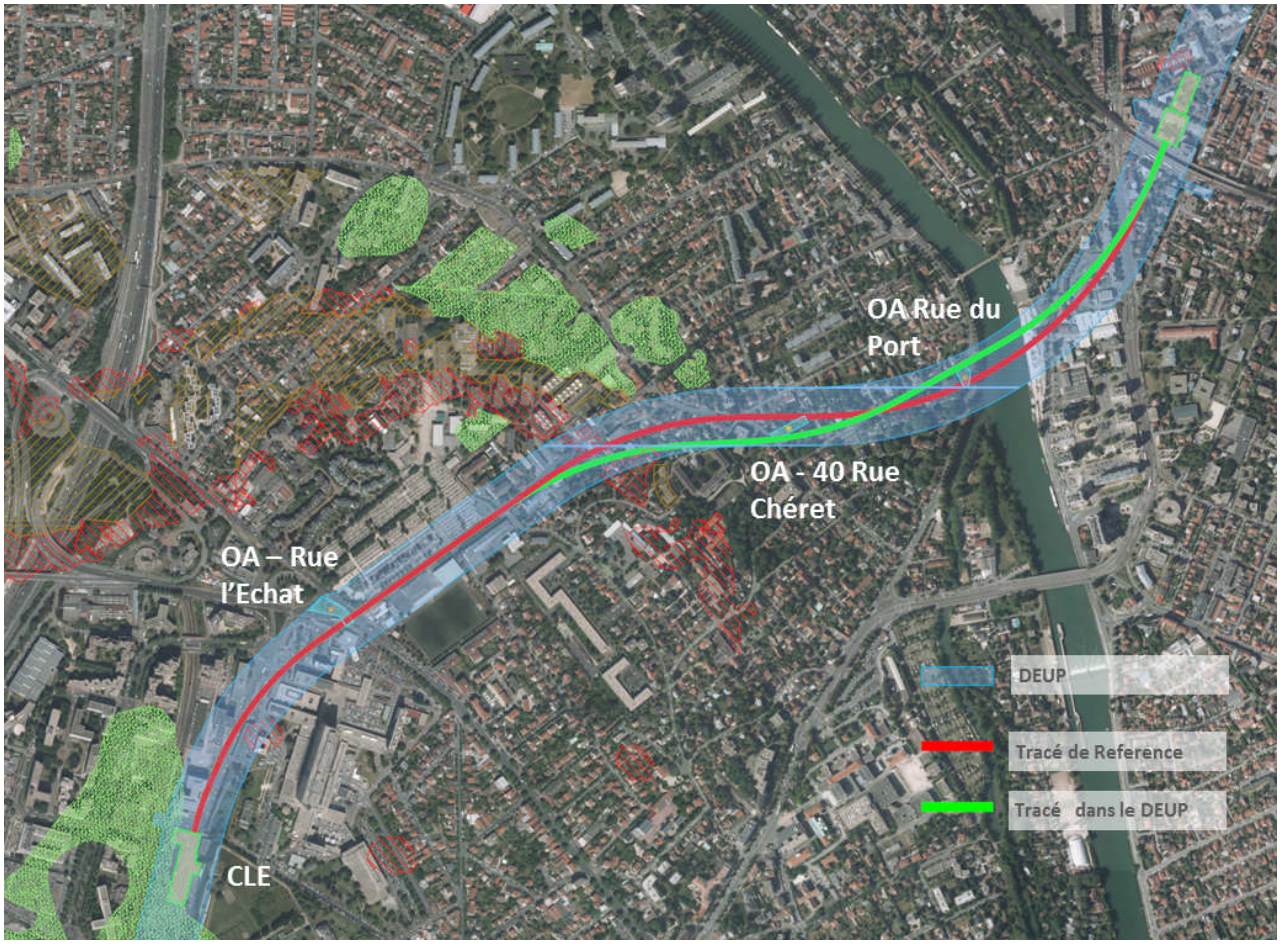
1- Maintenir l'ouvrage annexe à l'emplacement prévu en supprimant la fonction ventilation et en ne conservant que la fonction accès pompiers, ce qui permettra de réduire très sensiblement la surface prise sur le jardin de la résidence (schéma 1) pendant les travaux et de réduire significativement la servitude en phase définitive.
2- Implanter l'ouvrage annexe (ventilation + décompression + accès pompiers) sur une parcelle de 800 m², située au 40 rue Chéret (terrain en vente actuellement) par achat à l'amiable ou par expropriation sans modifier le tracé. Cela conduit à une interdistance des accès-pompiers de 835 mètres sur le tracé de base, nécessitant une dérogation de la part des pompiers (schéma 3-tracé rouge)
3- Placer le tracé en limite de DEUP permet de réduire l'interdistance à 820 mètres mais nécessite toujours une dérogation (schéma 3-tracé vert)
4- Implanter l'ouvrage au 40 rue Chéret tout en modifiant le tracé (en dehors du faisceau de DEUP) pour réduire l'interdistance sous les 800 mètres règlementaires. Ce tracé est assez proche du tracé « contre-proposition » et présente les mêmes inconvénients cités ci-dessous (tracé « optimisé » schéma 5).

La contre-proposition (schéma 5) prévoit l'ouvrage annexe au niveau du parking de la CCAS juste à côté d'une école. Le tracé proposé se situe sous un bâti de plus grande hauteur (R+4 rue Chéret), sous un gymnase, deux établissements scolaires et sous plusieurs carrières (schémas 4 et 6) en moins bon état qu'au niveau du tracé de base.
En conclusion, les tracés qui s'écartent du fuseau de l'emprise général des travaux sont moins satisfaisants vis-à-vis du bâti et des carrières que le tracé de référence. La SGP propose de poursuivre les études de tracé dans le faisceau d'emprise décrit dans le dossier d'enquête avec l'implantation de l'ouvrage annexe au niveau du 40 rue Chéret. En cas d'accord des autorités sur la dérogation d'interdistance des puits pompiers, cette solution sera privilégiée. Si cette solution ne pouvait aboutir, l'ouvrage serait réalisé au niveau de la Résidence Laferrière, avec uniquement la fonctionnalité accès pompiers, ce qui réduira notablement l'emprise chantier, le volume des travaux et les servitudes après la mise en service du GPE.

Schéma 1 : réduction de la taille du puits dans la Résidence Laferrière (les côtes indiquées ne sont pas encore définitives – deux formes de puits en cours d'étude)

Schéma 2 : implantation de l'ouvrage annexe (ventilation et accès pompiers) au 40 rue Chéret

Schéma 3 – 40 rue Chéret tracé dans la DEUP



Concernant le tracé de référence, la distance entre les accès pompiers Rue L'Echat / Rue Chéret est de 835 mètres.
Concernant le tracé dans la DEUP, la distance entre les accès pompiers Rue L'Echat / Rue Chéret est de 820 mètres.

Schéma 4 – Vue aérienne du secteur des variantes de tracé

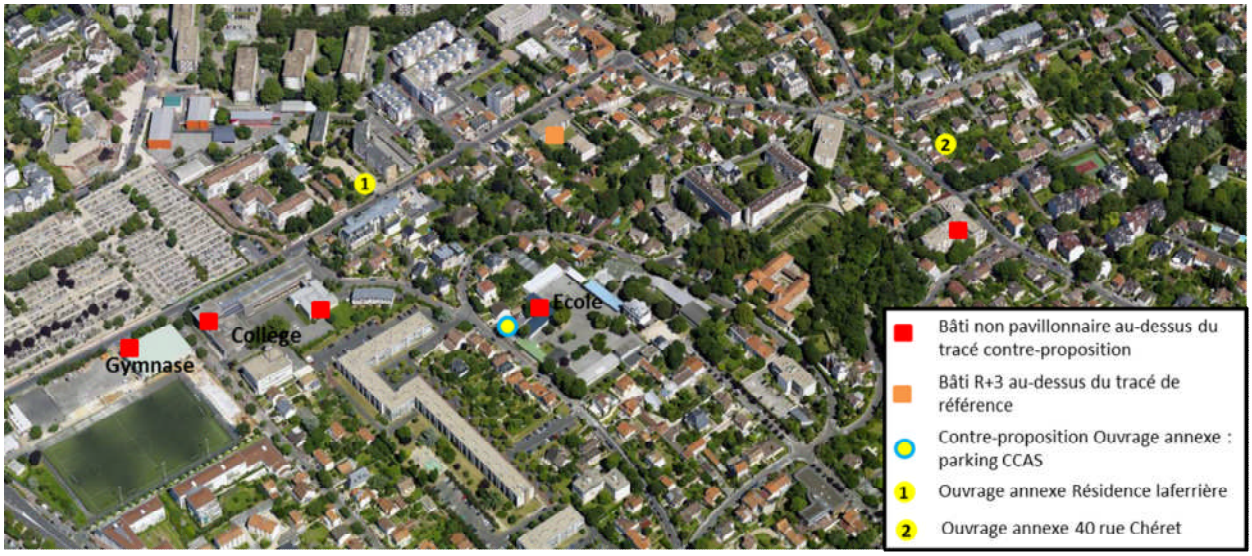
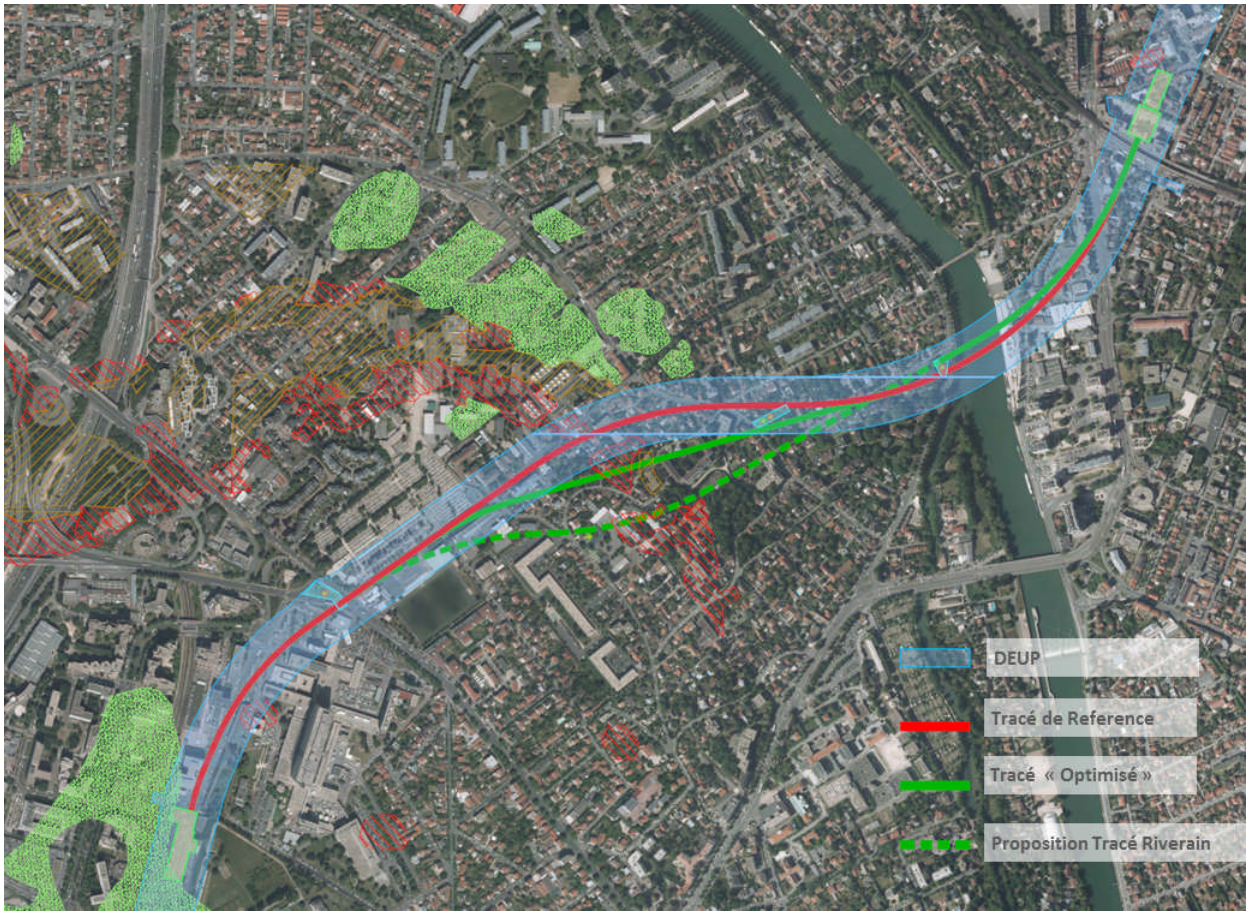


Schéma 5 –tracés hors DEUP



Tracé optimisé distance ouvrage annexe rue l'Echat/ rue Chéret égale à 800 m

Schéma 6 – Carte Inspection Générale des Carrières (IGC) : Secteur de carrière traversé par le tracé contre-proposition

Au sujet des observations de l'association TCDV (Transport et Cadre De Vie à Créteil) (observation n°40 du registre de Créteil) et de Mme DUPLEIX de CRETEIL (Observation n°1 du registre en préfecture du Val de Marne)

La SGP a analysé la proposition exposée par l'association TCDV du tracé passant par Créteil L'Echat, afin d'assurer la correspondance avec la ligne 8 conformément aux objectifs de la loi du 3 juin 2010 et au schéma d'ensemble. La proposition évitant Créteil L'Echat n'a pas été examinée, ne correspondant pas au schéma de desserte prévu par le projet.

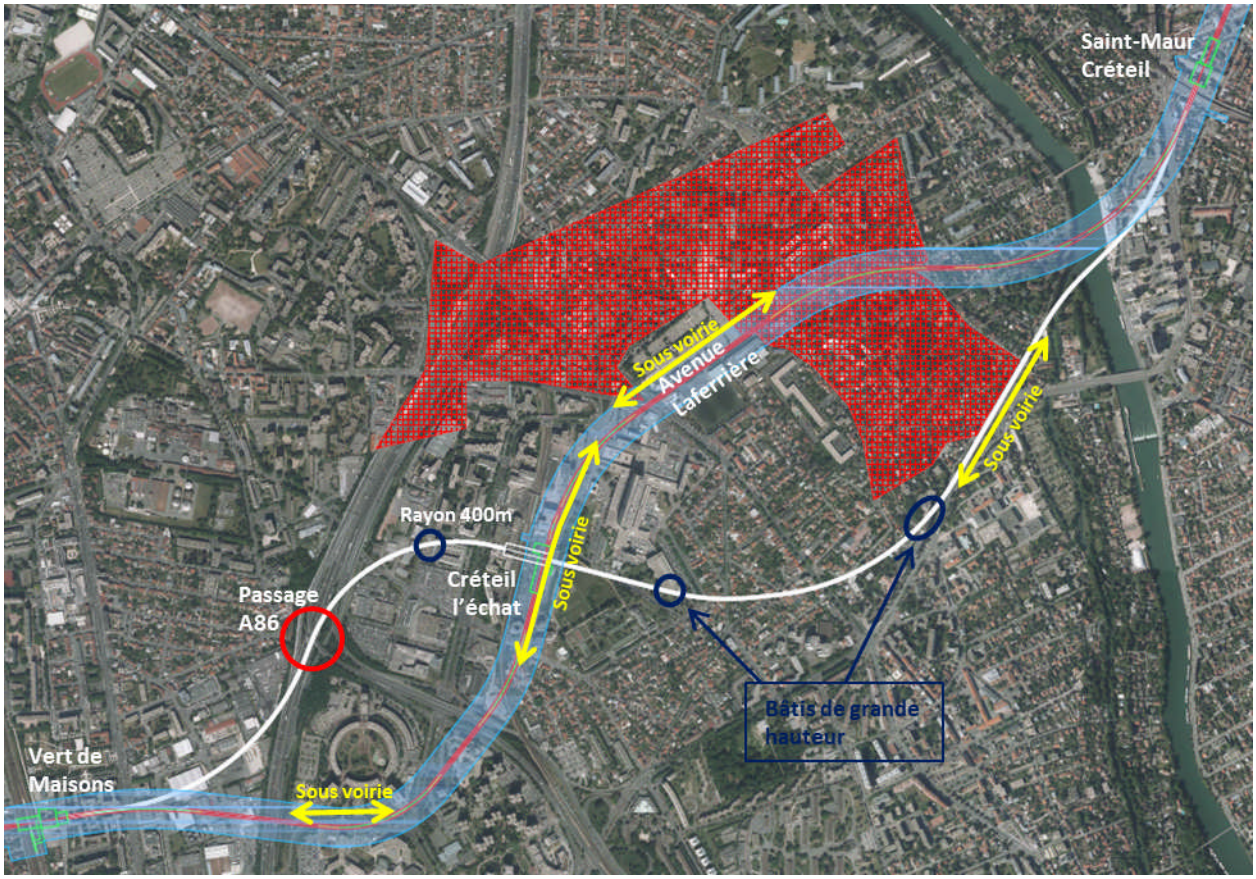


Figure : Schéma figurant l'insertion du tracé proposé par l'Association TCDV

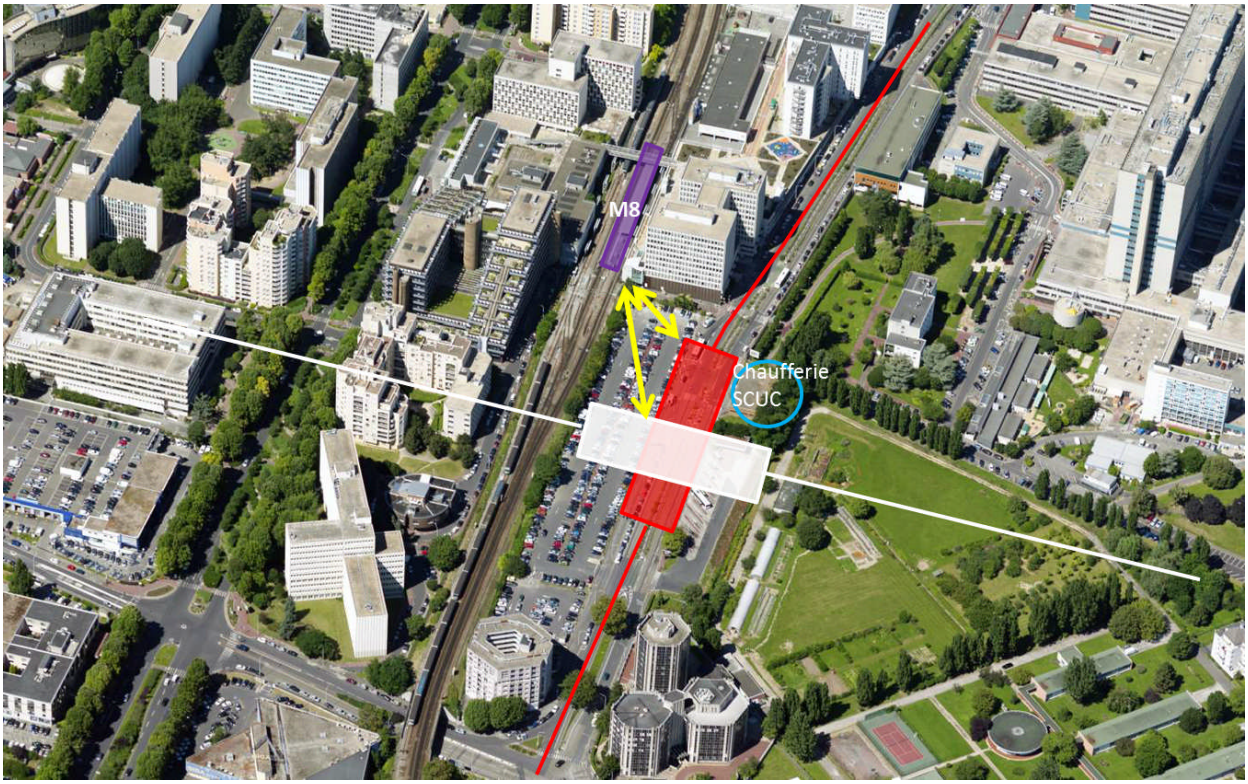
Le schéma ci-dessus (tracé blanc) correspond à l'étude de tracé menée par le bureau d'étude de la Société du Grand Paris qui se rapproche le plus possible du schéma proposé par l'association (en rouge est figuré le secteur dans lequel il y a présence de carrières).

Au niveau du tracé :

On peut constater qu'il ne permet pas une insertion sous voirie, sur un grand linéaire.

Il impose d'avoir un rayon de 400 mètres entre les gares de Vert-de-Maisons et Créteil L'Echat, ce qui réduit la vitesse d'exploitation des trains.
Le tunnel doit passer sous des ouvrages d'art au niveau de l'échangeur A86.
Il est nécessaire d'insérer le tunnel sous un bâti de grande hauteur en sortie de la gare de Créteil en direction de Vert-de-Maisons, mais également côté Saint-Maur Créteil. Il traverse également un quartier pavillonnaire.

Au niveau de la gare de Créteil L'Echat :



Blanc : contre-proposition
Rouge : tracé de référence
Correspondance ⟷

La gare a un gisement à 90° par rapport à la solution de base. Les installations de chaufferie de la Société de Chauffage Urbain de Créteil (SCUC) imposent de descendre la gare plus au sud, rallongeant la correspondance entre le métro Grand Paris Express et la ligne 8 du métro. Le passage du tunnel sous le métro nécessiterait d'approfondir la gare, ce qui augmenterait singulièrement son coût.

La correspondance en plan est plus longue avec la gare « blanche ». Elle impacte le

foncier des hôpitaux de Paris. La ligne 8 étant réalisée sur une ancienne sablière, le passage du tunnelier sous les voies de la ligne 8 dans une zone d'aiguillage et sous le bâti de grande hauteur nécessiterait un approfondissement du tunnel d'une dizaine de mètres, augmentant ainsi le coût de la gare réalisée à ciel ouvert, et augmentant d'autant la durée de la correspondance et le temps d'accès depuis la voirie et avec une dénivelée supplémentaire à franchir.

Le tracé du tunnel de référence étant entièrement sous voirie de part et d'autre de la gare, il a été possible de garder la couverture minimale pour le passage du tunnelier.

La distance entre la gare et le secteur de carrières à l'Est de Créteil est suffisante pour permettre si nécessaire un approfondissement important du tunnel à l'Est sans qu'il soit nécessaire d'approfondir la gare de Créteil L'Echat.

La proposition formulée par l'association présente donc plusieurs inconvénients tout en étant peut-être viable (cela dépend en particulier du niveau de fondation des immeubles de grande hauteur).

La faible profondeur de la gare de Créteil L'Echat permet d'avoir une gare économique, plus facilement accessible de la voirie, tout en assurant la correspondance la plus efficace avec la ligne 8 qui est aérienne. La distance de la gare au secteur de carrière à l'Est de Créteil est suffisante pour permettre si nécessaire un approfondissement important du tunnel à l'Est sans qu'il soit nécessaire d'approfondir la gare de Créteil L'Echat.

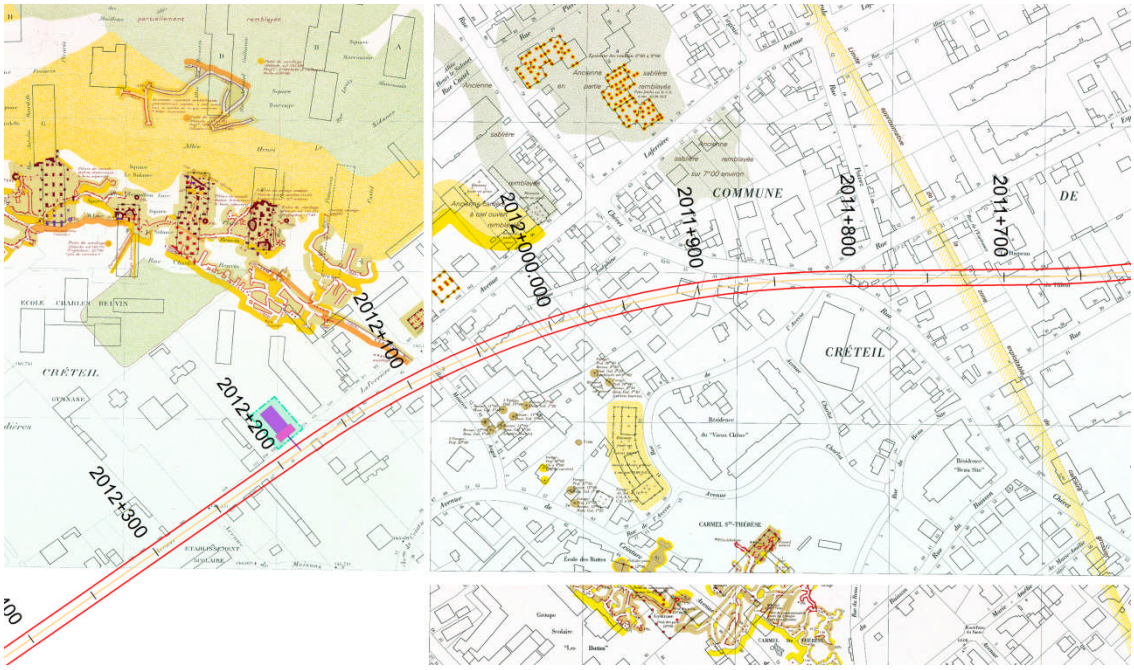


Figure : Vue en plan du tunnel entre Créteil l'Echat et la Marne sur la carte de l'Inspection Générale des Carrières.

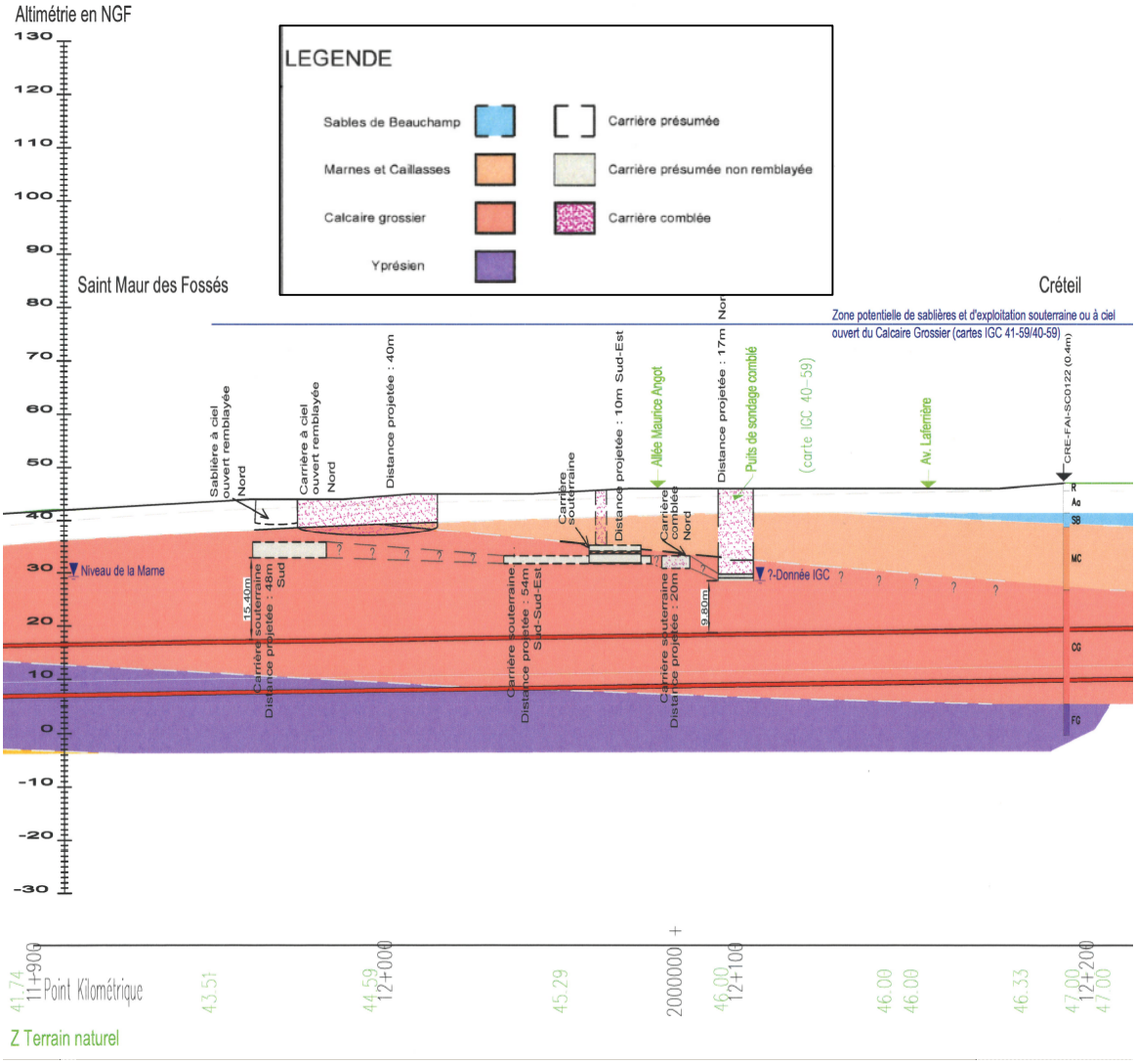


Figure : Coupe en long – Report des informations de la carte de l' l'Inspection Générale des Carrières (IGC) sur le profil en long du tracé

Dans les étapes d'études ultérieures, en 2014 et 2015, des sondages supplémentaires seront réalisés dont certains à partir de terrains privés afin de préciser la position et la configuration des carrières Les études de ces éléments complémentaires permettront de déterminer les éventuels traitements à réaliser, et de caler définitivement la profondeur optimale du tunnel.

Le projet de la SGP est plus efficace pour la circulation des trains, il est plus efficace pour la correspondance des voyageurs à Créteil L'Echat, il évite le passage sous le bâti de grande hauteur et s'inscrit majoritairement sous voirie excepté au niveau du quartier pavillonnaire rue Laferrière. L'éventuel impact financier lié à la résolution du problème des carrières (approfondissement ou comblement) sera inférieur au coût du projet alternatif proposé.

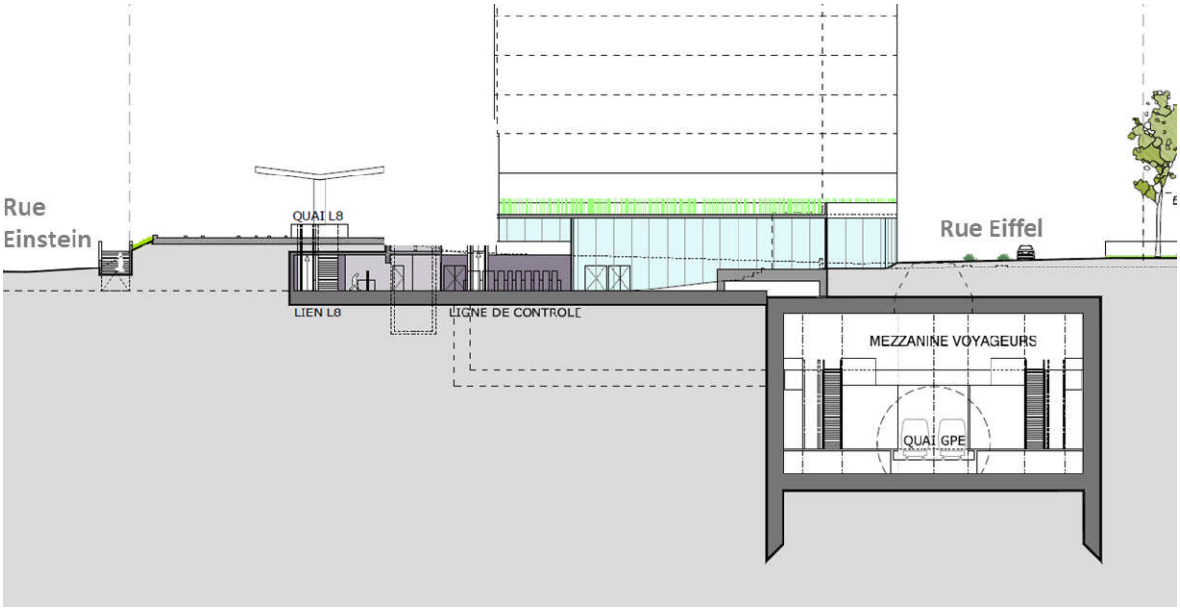


Figure : Vue en coupe du projet de gare Grand Paris à Créteil l'échat (étude en cours)

Au sujet de l'observation de Mmes LECONTE et BABILLOTE (observation n°10 du registre de Vitry)

Ces personnes s'interrogent sur le choix du tracé et se demandent pourquoi on ne fait passer le tunnel sous l'intégralité de la rue Grétillat en ligne droite à partir du SMI des Ardoines jusqu'à la D 305. Les habitants du lotissement s'inquiètent du passage du tunnel sous leurs habitations. Ils présument que des carrières souterraines sont présentes sous leurs terrains.

Le secteur du lotissement des Plâtrières à Vitry sur Seine, situé en limite des quartiers de Vitry Sud – Ardoines et 8 Mai 1945 – Paul Froment, est concerné par le passage souterrain du métro Grand Paris.

Lors de l'étude bibliographique un recensement exhaustif des contraintes géologiques connues a été fait, cette étude a mis à jour les points suivants :

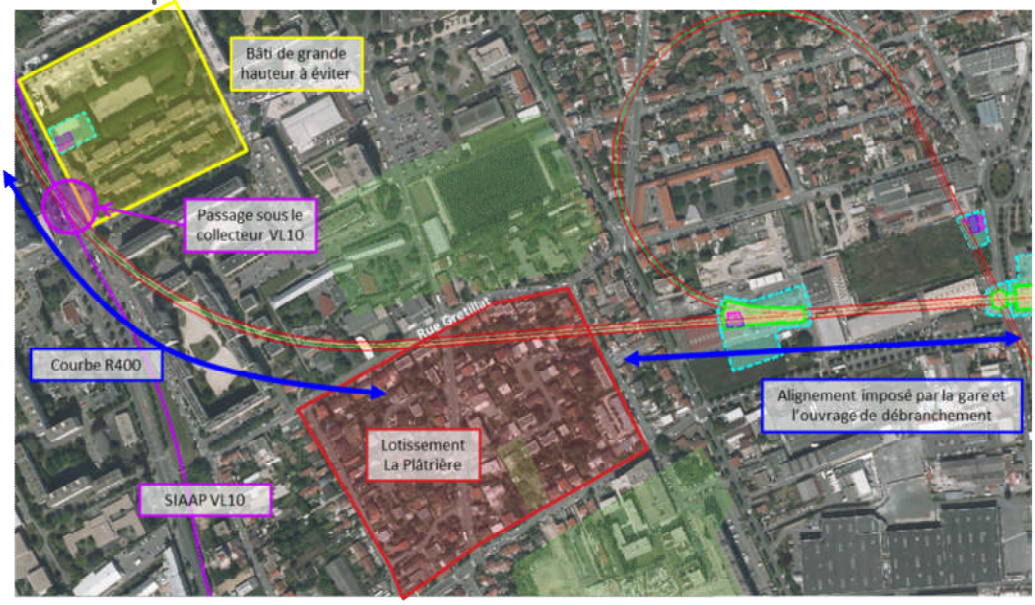
- Présence d'anciennes carrières de gypse souterraines à l'ouest du tracé à plus de 300 m (carte des carrières de l'IGC 32-64),
- Présence potentielle de sablières à proximité du tracé.

Lors de la première campagne deux sondages ont été réalisés non loin de la résidence des Plâtrières :

- Un sondage rue Grétillat au niveau du n°24 environ,
- Un sondage dans l'impasse située au n°12 de la rue de Choisy

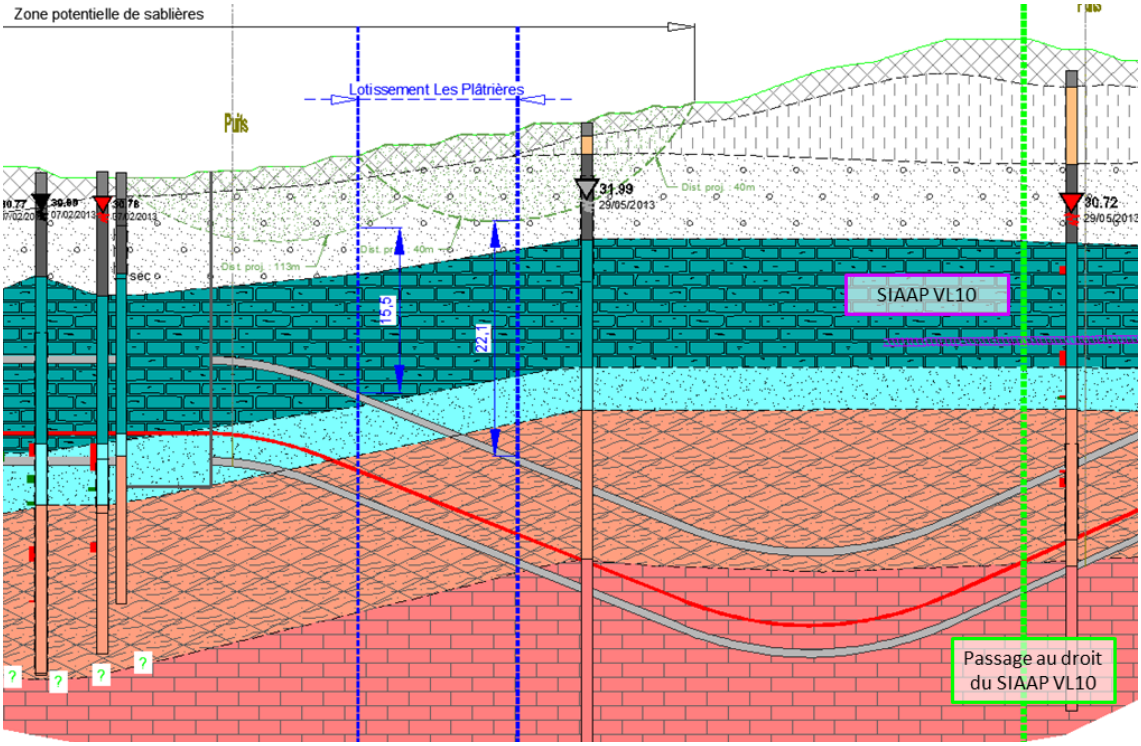
Ces deux sondages n'ont pas montré pas de caractéristiques dégradées (pas de présence d'ancienne carrière de gypse ou de sablière).
Actuellement, la deuxième campagne de reconnaissances géologiques et géotechniques est en cours, des sondages resserrant le maillage sont prévus dans la zone, ils ont but de confirmer ou non l'absence de carrières au droit du projet dans cette zone et de déterminer les caractéristiques géotechniques nécessaires au dimensionnement des ouvrages. Deux sondages sont prévus un au niveau du rond-point de la rue Fréderic Joliot-Curie et un rue Georges Martin au droit du tracé.

Contraintes en plan



Les riverains proposent que le tracé du tunnel se situe sous la rue Grétillat, cette solution n'est pas envisageable (voir schéma ci-dessus) car le tunnel doit éviter un immeuble de grande hauteur le long de la RD5 puis se mettre par une courbe de rayon 400 m (rayon minimal pour la vitesse d'exploitation de la ligne) dans l'alignement de la gare des Ardoines dont la position est fixée par sa correspondance avec le RER.

Le profil en long actuel du tunnel plonge depuis la gare des Ardoines, avec une pente assez forte pour atteindre son point bas aux alentours de la rue de Bourgogne situant donc le tunnel au niveau de la rue Grétillat dans les Marnes et Caillasses, soit à plus de 3 diamètres de profondeur (30m). Les sablières susceptibles d'être présentes se situent dans les alluvions anciennes de la Seine soit sur les 10 premiers mètres. Le tunnel n'impacterait donc pas ces sablières et la garde entre la base éventuelle de ces dernières et la voûte du tunnel est suffisante pour garantir un niveau de sécurité satisfaisant.



Demande d'études et d'utilisation systématique des emprises des voies publiques

Au sujet du courrier et des observations de : M. ROULIER, membre de l'association ARGC (courrier n°1 du registre de Malakoff), M. et Mme FRAISSE (observation n°18 du registre de Clamart) et M. et Mme IGNAZI (observation n°18 du registre de Clamart)

Voir la réponse apportée aux observations de l'Association des Riverains de la gare de Clamart (observations n°14 à n°18 et courrier n°2 du registre de Clamart, ainsi que courriers n°2 du registre de Châtillon et n°7 du registre de Vanves), à l'article « Concernant la demande d'approfondissement du tunnel pour en minimiser les différents impacts ».

Demande de modification du tracé sur Sèvres en fonction de la traversée de la Seine

Au sujet des observations de l'Association Val de Seine Vert (observation n°13 du registre de Sèvres) et de M. DENIS-LAROQUE (observation n°7 du registre en préfecture de Seine-et-Marne)

Comme évoqué au thème 1, le Débat Public du Réseau de Transport Public du Métro Grand Paris (octobre 2010 à janvier 2011) a permis de confirmer l'opportunité du projet et les grandes options de tracé et d'implantation des gares.

Un des critères de choix en ce qui concerne l'implantation des gares a été l'interconnexion avec les modes lourds (RER, métro, Transilien).

Concernant l'éventuel prolongement de la ligne 9 vers Sèvres, outre le caractère extrêmement complexe de son prolongement, notons qu'il n'est pas inscrit dans le schéma directeur de l'Ile-de-France ou dans un autre document cadre de planification des transports.

Les conclusions de ce débat ont été prises en compte pour définir le Schéma d'Ensemble du projet actuel, qui a été approuvé par décret en conseil d'Etat le 24 août 2011. La Société du Grand Paris est engagée par ce schéma d'ensemble et elle doit veiller à sa mise en œuvre.

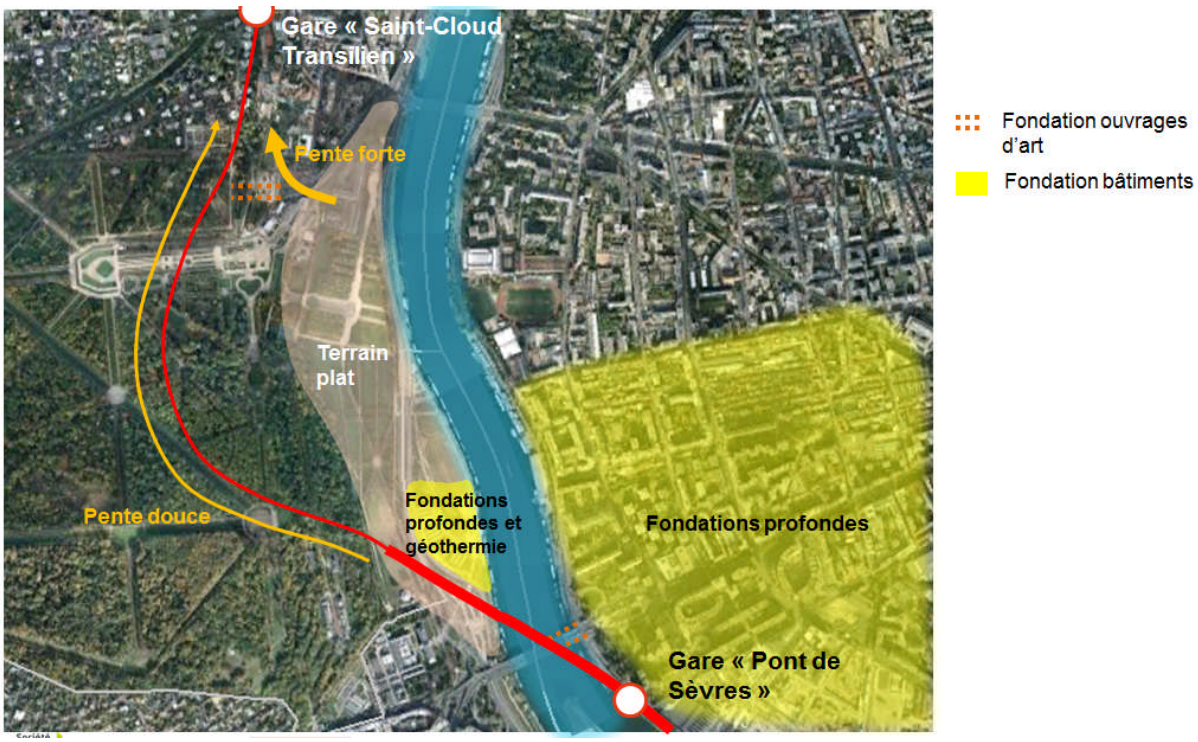
Pour la gare du Pont de Sèvres, l'acte motivé qui accompagne le schéma d'ensemble stipule : « les principes suivants, ayant fait l'unanimité auprès de l'ensemble des acteurs, sont retenus : localisation d'une gare au plus près du Pont de Sèvres, de manière à permettre des correspondances performantes avec le pôle d'échanges constitué par la ligne 9 du métro et la gare routière ; conception de la gare permettant l'accès vers l'île Seguin ».

Il n'est donc pas envisageable de déplacer la gare de Pont de Sèvres de Boulogne-Billancourt à Sèvres comme proposé par l'association, le maillage de la ligne 15-Sud avec le réseau existant ayant été privilégié.

Le positionnement du volume souterrain de la gare de Pont de Sèvres a été quasiment imposé par des contraintes techniques et environnementales très importantes dans le secteur :

1 : le tunnel ne pouvait pas passer sous les bâtiments de Boulogne-Billancourt, leurs fondations dans la craie saine étant d'environ 40 mètres de profondeur (zone surlignée en jaune sur la carte). Afin de ne pas devoir implanter le tunnel à plus de 50

mètres de profondeur ce qui aurait fortement dégradé les temps de correspondance et d'accès depuis la ville, il a ainsi fallu placer le tunnel sous le quai George Gorse en bordure de Seine pour approcher au maximum la station de métro Pont de Sèvres de la ligne 9.



2 : deux implantations de gare ont été étudiées avec 2 tracés associés afin de rester en marge de la zone de bâtiments sur fondation profonde (cf pièce D page 18) :

- un tracé représenté sur le schéma ci-dessus avec une gare sous le quai Georges Gorse au sud du bâtiment le trident, qui évite les fondations du pont de sèvres et l'arrière gare de la station M9 en traversant au plus vite la Seine. Ce tracé passe sous l'île de Monsieur avant la zone bâtie sur fondation profonde et comprenant de la géothermie. Cela lui permet de passer sous le domaine de St Cloud et de remonter en pente douce en respectant les rampes maximum du matériel roulant, et d'atteindre ainsi la gare de St Cloud à une profondeur encore raisonnable de 26 mètres.
- Un tracé continuant sous le quai au-delà du pont de sèvres avec une gare à l'intérieur de l'échangeur routier et perpendiculaire au Pont et à la ligne 9. Ce tracé ne pouvait pas passer sous l'île de Monsieur avant le secteur de bâtiments fondés, donc ne pouvait pas rejoindre le domaine de St Cloud et ainsi remonter en pente douce vers la gare de St Cloud. Comme le tunnel devait de surcroît éviter les fondations du tunnel de l'autoroute A13 (petits points oranges sur le schéma), il devait rejoindre la gare de St Cloud en passant sous la face « abrupte » de la colline, engendrant une gare de St Cloud à plus de 60 mètres de profondeur, et donc une correspondance très dégradée avec les transiliens.

  De plus, cette implantation de gare à l'intérieur de l'échangeur du Pont de Sèvres était extrêmement complexe car il fallait la réaliser sous le terminus de la ligne 9 sans l'interrompre, et passer entre les fondations du pont de Sèvres et celles des voiries de l'échangeur.

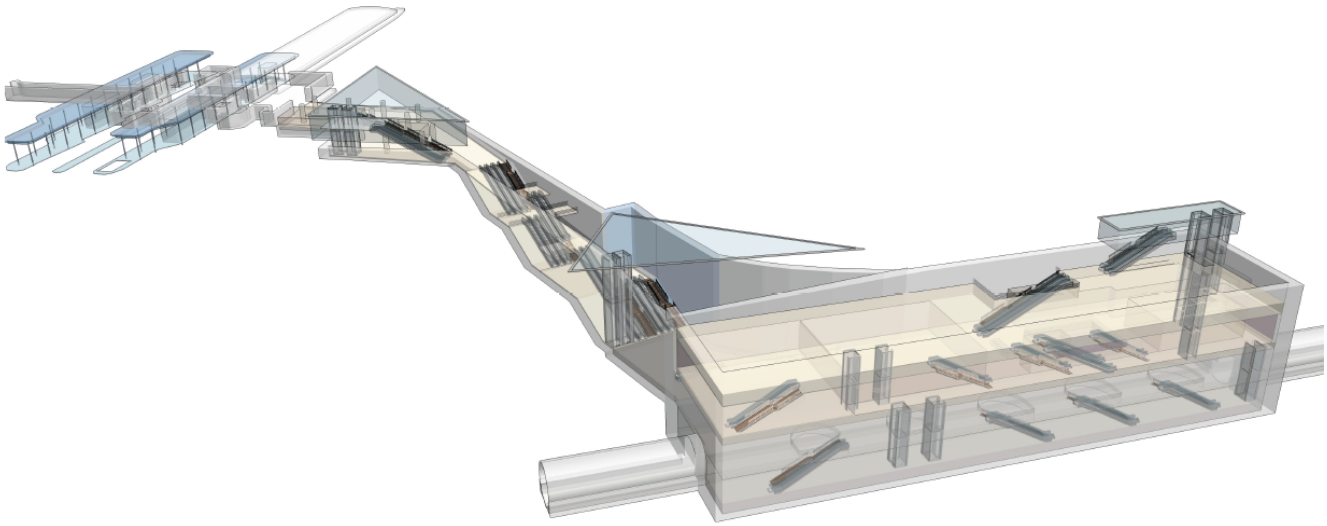
  En outre, cette position de gare apportait une contrainte supplémentaire très importante à tout projet de restructuration et de valorisation de la tête du pont de Sèvres.

Enfin, cette position de gare ne permettait pas d'organiser une bonne desserte des quartiers du Trapèze et de l'Île Seguin. Seule la position de gare sous le quai Georges Gorse au sud du bâtiment « Le Trident » permet à la fois d'assurer la correspondance avec le pôle de transport M9 et la gare routière, la desserte des nouveaux quartiers du Trapèze et de l'Île Seguin via le Pont Renault, tout en étant compatible avec un tracé du tunnel qui ne condamne pas la gare de St Cloud à la très grande profondeur.

Concernant la qualité du lien entre la gare GPE et le pôle Transport M9 / gare routière, l'objectif de la SGP a été d'optimiser la correspondance au maximum, et plusieurs actions ont été mises en œuvre :

- Positionner le volume souterrain de la gare le plus possible vers l'ouest : le calage a été fait au plus près de l'échangeur routier en vaillant à ne pas impacter les fondations et les poteaux de la bretelle d'accès au quai ;
- Raccourcir le temps de correspondance, en ne faisant pas remonter les voyageurs de manière verticale à l'intérieur du volume souterrain de la gare, depuis le quai situé à 29 mètres de profondeur. La SGP et ses partenaires ont préféré « déployer » les escaliers mécaniques afin de remonter depuis les quais en allant vers l'accès principal commun GPE-M9 situé à proximité immédiate de la gare routière.

  L'objectif est de créer un lien rapide, convivial, en pente douce, rapprochant ainsi les quais du GPE du pôle transport actuel, comme le montre le schéma ci-dessous :



Les voyageurs souhaitant se rendre vers Sèvres pourront ainsi rejoindre rapidement la gare routière et ses nombreux Bus en direction de Sèvres. Ceux voulant rejoindre le T2 pourront emprunter directement les couloirs de la ligne 9 déjà empruntés pour effectuer cette correspondance, et cela directement depuis la salle basse de l'accès principal GPE-M9-gare routière.

Il est de plus à noter le projet en cours des collectivités concernant la restructuration de l'entrée de Sèvres, la valorisation des berges de sèvres et l'amélioration des espaces de circulation dédiés aux piétons et aux vélos sur le pont de sèvres.

Concernant la suggestion d'arrêter provisoirement la ligne rouge à Clamart, le 06 mars 2013, le premier Ministre a confirmé le schéma d'ensemble autour du Nouveau Grand

Paris qui prévoit de réaliser la totalité du Grand Paris Express à l'horizon 2030, les tronçons s'enchaînant les uns aux autres de manière continue.

L'identification des tronçons pouvant faire l'objet de mises en service progressives tient compte d'une part de leur intérêt socio-économique (notamment capacité du tronçon seul à décharger le secteur central de l'agglomération parisienne par les maillages avec les lignes radiales), et d'autre part de leur maturité d'avancement technique sur les territoires concernés.

Au sujet de l'observation de M. Y. EGAL (observation n°13 du registre d'Issy-les-Moulineaux) et du courrier de la FNAUT Ile de France (courrier n°55 adressé au président de la commission d'enquête)

Voir le premier paragraphe de la réponse apportée aux observations de l'Association Val de Seine Vert (observation n°13 du registre de Sèvres) et de M. DENIS-LAROQUE (observation n°7 du registre en préfecture de Seine-et-Marne) à l'article relatif à « **Demande de modification du tracé sur Sèvres en fonction de la traversée de la Seine »**

A titre d'exemple, l'emplacement général de la gare GPE de la commune d'Issy-les-Moulineaux a fait l'objet d'un débat et a été déplacée au moment de ce débat public.

En effet, avant le débat la gare était prévue proche de la Seine en correspondance avec la station « Les Moulineaux du T2 ».

Dans le cadre de ce débat public, elle a été déplacée vers un emplacement plus à l'Est, en correspondance avec la gare « Issy » du RER C. Cette demande figurait notamment dans les avis du Conseil général des Hauts-de-Seine et ceux de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest, qui exprimaient la volonté de renforcer la desserte en transports en commun de quartiers en devenir d'Issy-les-Moulineaux et de créer un nouveau pôle d'échanges à la charnière du bas et des hauts d'Issy, avec une correspondance avec le RER C et le futur prolongement de la ligne 12 du métro.

Par ailleurs, la réalisation différée de la liaison Versailles – Nanterre renforçait l'intérêt d'une gare en correspondance avec le RER C, en tant que point de maillage du réseau, notamment pour les voyageurs en provenance de Versailles.

Pour toutes ces raisons, la proposition de tracé alternatif de la FNAUT ne peut être recevable.

Demande de modification du tracé sur la gare de Bry-Villiers-Champigny

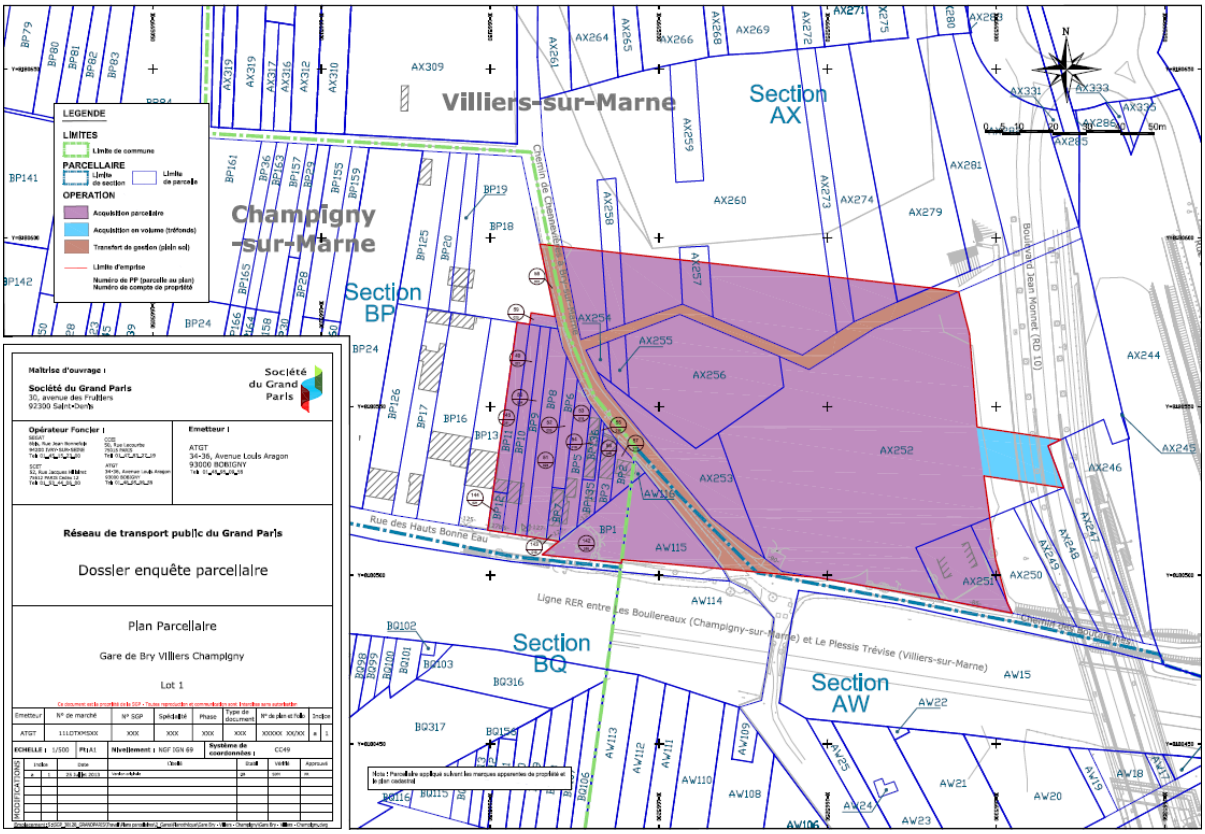
Au sujet des observations de l'Association pour la Défense du quartier des Simonettes 67, rue des Hauts bonne eau à Champigny (Présidente : Mme MENDES Trésorière : Mme PEDRERO-SANZ Secrétaire : Mme TORDJMANN (Observations n°24 et 12, ainsi que 12 bis des registres de Champigny et Joinville)

Les études préliminaires ont privilégié un positionnement de la gare au plus près de la future gare du RER, afin d'assurer un bon fonctionnement du pôle d'échange.

Un déplacement de la gare vers le nord d'environ 30 mètres (tel que proposé par l'association pour la Défense des Simonettes, page 23 de l'annexe 2 au PV de synthèse - contre-proposition 2) dégraderait les temps de parcours voyageurs en correspondance entre le RER et le Grand Paris Express (estimés à environ 3000 voyageurs à l'heure de pointe du matin 2035).

Une modification du tracé (page 23 - contre-proposition 1) induirait une modification du gisement de la gare, incompatible avec les emprises nécessaires à la création de la gare RER.

Il est par ailleurs important de noter que l'impact à ciel ouvert sur des propriétés privées dans le scénario retenu est limité aux parcelles représentées en violet sur le plan parcellaire ci-dessous :



L'ensemble des parcelles représentées sur le plan ci-dessus ont fait l'objet d'une enquête parcellaire du 2 au 21 décembre inclus. Les parcelles BP 10, BP 11, BP 12, BP 5, BP 7, BP 136, BP 3 et BP 135, supportant 4 pavillons, ont déjà fait l'objet d'acquisitions amiables par la Société du Grand Paris. L'ensemble des autres parcelles sont en cours de maîtrise par la Société du Grand Paris.

Les parcelles à l'Ouest des parcelles indiquées en violet sur le plan ci-dessus, (dont la parcelle BP 16 dont le propriétaire est M LETERTRE, 139, rue des Hauts bonne eau à Champigny) ne seront donc concernées que par des acquisitions en tréfonds.

Autres tracés alternatifs:

Accès au SMR de Champigny

Le dossier d'enquête, pièce D2 paragraphe 5.2, fournit une synthèse des éléments qui ont conduit au choix du tracé pour le tunnel de raccordement du SMR de Champigny.

Le raccordement ferroviaire du SMR de Champigny depuis la ligne principale du réseau Grand Paris est soumis à des contraintes géométriques spécifiques de pentes et rayons de giration. Le respect de ces contraintes permet d'assurer à terme la meilleure exploitation du réseau par la garantie de la qualité de service, passant notamment par des gains sur le temps d'immobilisation du matériel roulant.

Le raccordement au site de maintenance doit ainsi permettre de relier la ligne principale souterraine à l'emprise du SMR au sol. Le tunnel part donc de la même profondeur que la ligne principale pour remonter ensuite progressivement à la surface. L'emprise foncière du SMR étant longitudinale et perpendiculaire par rapport au tracé de la ligne principale, le tracé du raccordement doit nécessairement décrire une boucle.

La prise en compte de ces contraintes induit donc les variantes de tracés de raccordement présentées à la page 38 de la pièce D du dossier (Chapitre D2 §5.2). La considération des rayons de giration et pentes minimales ne permet pas d'obtenir de tracé plus direct.

Comme indiqué dans l'analyse, l'accès au SMR à partir de la gare de Champigny centre (scénario 2 de l'analyse multicritère) allongerait le tunnel de raccordement d'environ 500 mètres par rapport au scénario retenu, avec des impacts sur les coûts de réalisation et sur la distance parcourue par les trains à vide. Il traverserait également des zones d'habitat.

Le scénario retenu permet par ailleurs l'injection/retrait des trains au plus près du terminus de Noisy Champs. Cela permet en particulier i) une régulation optimale des intervalles sur la ligne 15 ii) à tous les trains d'avoir origine/destination Noisy Champs.

Le scénario retenu comprend une partie d'ouvrage d'infrastructure situé sous le Parc Départemental du Plateau. Cet ouvrage permet la reconstitution fonctionnelle du parc au-dessus. De plus, le plan de voies du SMR a été constitué afin que le site de maintenance soit au niveau du terrain naturel au Nord sur l'avenue Ambroise Croizat pour permettre les livraisons. Les voies plongent ensuite progressivement au Sud pour rejoindre le tunnel principal de la ligne en profondeur.

Remise en cause du schéma du Nouveau Grand Paris des Transports

Au sujet de l'observation de M. PERBAL (observation n°1 du registre d'Arcueil)

La pertinence d'un réseau nouveau en rocade a été unanimement reconnue, afin de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue en proposant une alternative à la voiture particulière et en décongestionnant les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération. L'efficacité du maillage avec les lignes existantes et les autres projets de développement des transports en commun a ainsi été mise en avant comme un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau, à la fois structurant et interconnecté. C'est la raison pour laquelle le tracé de la ligne 15 sud vient se connecter aux terminus des lignes radiales de transports situés en proche couronne de Paris. La multiplication des possibilités de correspondance fait partie des objectifs de conception initiaux du métro du Grand Paris.

En matière de calendrier, le « Nouveau Grand Paris » présente un échéancier de mise en service progressive et continue des tronçons composant le Grand Paris Express. Cet échéancier a été réalisé en tenant compte de l'avancement des différents tronçons, des besoins en transport en fonction de la densité des territoires, de l'organisation du chantier en secteurs homogènes de tunneliers, et de la possibilité d'exploiter un tronçon de manière autonome dans l'attente de la mise en service des tronçons adjacents.

Au sujet de l'observation de M. PASTIEW, président UFC Que choisir région Créteil (Observation n°26 du registre de Champigny)

Le réseau de transport du Grand Paris apporte une nouvelle offre de transport pour les Franciliens qui est nécessaire et attendue. Pour autant, ce complément au réseau de transport public ferroviaire ne peut répondre à lui seul à l'ensemble des demandes. Il convient de compléter ce nouveau réseau par un réseau complémentaire, s'appuyant notamment sur la desserte par bus. Le STIF, Autorité organisatrice des transports en Ile de France, travaille actuellement sur la desserte future par bus des nouvelles gares du Grand Paris express pour les quartiers environnants. Par exemple, la desserte par bus du quartier de Bois l'Abbé est orientée aujourd'hui vers la gare de Villiers. Cette offre pourrait être élargie par une desserte en direction de la nouvelle gare de Bry-Villiers –Champigny. Pour ce qui concerne le Haut Val de Marne, sa desserte sera améliorée par le projet de transport en commun en site propre Altival, actuellement

étudié par le Conseil Général du Val de Marne en liaison avec le STIF, qui est prévu entre les gares RER A de Noisy le Grand Mont d'Est et de Sucy-Bonneuil. Ce projet comprend un arrêt en correspondance avec la nouvelle gare du Grand Paris Express de Bry-Villiers-Champigny (Cf dossier DUP, pièce D, §1.3.15, p. 100).

1.2.2.4.2. Réponses aux questions complémentaires posées au maître d'ouvrage

1/ Quelles sont les études complémentaires prévues (sous-sols, fondations de bâtis..) et quand leurs résultats seront-ils communiqués à la population ? Si oui, par quel biais?

Les études complémentaires prévues sont de 2 ordres :

1 : celles permettant l'amélioration de la connaissance de l'existant : cela concerne principalement les relevés topographiques complémentaires, les sondages géotechniques complémentaires, les relevés piézométriques pour l'hydrogéologie, (on resserre l'espacement des sondages à mesure que le projet avance), les études de sensibilité des bâtiments situés dans la zone d'influence du tunnel ;

2 : celles permettant la définition précise du projet : ce sont notamment les études techniques réalisées par le maître d'œuvre, selon les phases normalisées de la loi sur la maîtrise d'ouvrage publique (loi MOP), qui prévoient l'affinage du projet technique en fonction des phases :

- l'Avant-projet (AVP) qui permet de stabiliser le projet et va permettre d'établir les dossiers administratifs permettant l'obtention des autorisations réglementaires nécessaires au démarrage des travaux et sur lesquels seront consultés le publics (notamment permis de construire, enquête publique pour les dossiers d'autorisation loi sur l'eau, installations classées…etc) ;
- le Projet (PRO) qui permet l'étude détaillée du projet et va permettre la consultation des entreprises réalisatrices des travaux.

Le résultat de ces études sera présenté lors des comités techniques associant les services techniques des communes et lors des comités de pilotage associant les élus des territoires. En accord avec les maires, et sur proposition de ces derniers, une synthèse des études menées pourra être présentée au public en cours de projet.

De plus, certaines autorisations réglementaires nécessaires à la réalisation de certains ouvrages de la ligne 15 sud imposeront à la Société du Grand Paris de revenir vers la population, comme par exemple les enquêtes publiques relatives à la loi sur l'eau, aux Installations Classées au titre de la Protection de l'Environnement, l'instruction des permis de construire, et les enquêtes parcellaires liées à la maîtrise foncière.

Par ailleurs, la SGP par le truchement de son site internet, mettra régulièrement à disposition du public des informations relatives à l'avancement du projet, y compris des informations à caractère technique.

2/ Les résultats d'études complémentaires peuvent-ils remettre en cause le tracé dans toutes ses dimensions ? Le modifier ?

En section courante, la zone d'intervention potentielle est représentée par un fuseau d'une largeur de 50 mètres de part et d'autre de l'axe de référence du tracé de la ligne de métro issu des études préliminaires (largeur totale de 100 mètres). Le fuseau de la zone d'intervention potentielle est présenté dans la pièce E du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Des études détaillées vont être réalisées, en s'appuyant notamment sur les résultats de sondages géotechniques complémentaires, d'analyses de sensibilité des bâtis situées

dans le fuseau, et de relevés topographiques complémentaires, ce qui permettra d'ajuster en plan et surtout en profil l'implantation du tunnel.

La largeur de 50 mètres de part et d'autre de l'axe du tracé issu des études préliminaires a justement été définie par la SGP afin de constituer une marge suffisante pour que le tunnel définitif ne sorte pas de ce fuseau. La SGP ne s'écartera pas de ce fuseau, sauf cas exceptionnel pour améliorer le tracé au vu des observations recueillies par la commission d'enquête.

Les études détaillées à venir permettront de confirmer les méthodes constructives à utiliser pour la construction des gares et du tunnel, et ainsi de bien caler en altitude le profil en long du tunnel, avec comme objectif de garantir la sécurité des bâtiments avoisinants mais aussi d'optimiser la profondeur des gares, afin d'améliorer l'accessibilité au réseau de transport public du grand Paris.

3/ A quelle date le tracé sera-t-il définitif, sur quels critères?

Le tracé est aujourd'hui globalement connu en raison des points imposés que sont les gares en correspondance, et du fait des contraintes de tracé très importantes, et ne sera éventuellement ajusté qu'à la marge en fonction des études détaillées à venir.

Le tracé sera considéré définitif à l'issue des études d'avant-projet vers mi- 2014, date à laquelle les études complémentaires auront permis de l'affiner. Ce tracé définitif permettra ainsi le lancement du processus d'enquête parcellaire pour le tunnel et les ouvrages annexes.

4/ Les études d'exploitation du réseau, les choix concernant l'interopérabilité, les correspondances et les interconnexions, ou toutes modifications prises en compte résultants des apports de l'enquête publique, peuvent-ils encore faire évoluer le tracé ?

Les études en cours (avant-projet) et à venir (projet) en concertation avec les opérateurs RATP, RFF/SNCF pourraient conduire à des adaptations du tracé (en plan et en profil) soit dans le cadre de l'étude de la correspondance ou bien dans le cadre de l'interface structurelle entre les ouvrages GPE et les lignes en correspondance du métro et du RER, ceci afin de garantir l'intégrité structurelle des ouvrages en exploitation mais également afin de minimiser l'impact des travaux du GPE sur l'exploitation des lignes existantes.

Le tracé pourrait être modifié entre Villejuif-Louis Aragon et Vitry centre si le puits 14 (Camélinat) devait être déplacé afin d'éviter l'expropriation du 21 rue Camélinat.. Dans ce cas, le tracé resterait et l'ouvrage annexe pourrait être légèrement à l'extérieur à la bande actuelle.

En ce qui concerne l'interopérabilité, comme il est indiqué dans les réponses de la SGP apportés aux observations, courriers et questions complémentaires relatifs au thème 6, les études sont en cours en concertation avec le STIF (maître d'ouvrage ligne orange 15 Est). La position de la gare ligne 15 Sud Champigny centre est dans tous les scénarios d'étude sous la RD4, le tracé pouvant être légèrement modifié pour permettre la réalisation des ouvrages d'entonnement entre les lignes 15 sud et 15 est, de part et d'autre de la gare de Champigny centre.

5/ Pourquoi la SGP n'a-t-elle pas opté pour relier le T2 au GPE ?

Le choix du tracé et de l'interconnexion avec les modes lourds (RER, Transiliens, métros) renforce le maillage global du réseau de transport et vient ainsi améliorer et développer les déplacements de banlieue à banlieue.

La liaison de rocade 15 sud en métro automatique permettra ainsi de décharger la ligne T2 à destination du secteur de la Défense, ce qui améliorera grandement les conditions d'utilisation de ce tramway dont le succès est probant.

Le T2 pourra ainsi être utilisé dans de meilleures conditions de confort pour sa destination première qui est celle d'une desserte locale.

La ligne T2 est en effet une ligne de tramway qui assure une liaison locale de rocade des quartiers des Bords de Seine du Département des Hauts de Seine, notamment grâce au rabattement des modes doux et des bus.

En ce qui concerne la correspondance entre le GPE et le T2, il est tout d'abord à noter qu'une connexion au T2 était proposée lors du débat public (octobre 2010 à janvier 2011) avec la gare « les Moulineaux ». Le débat public a privilégié une position de gare plus à l'Est sur Issy-les-Moulineaux, et ainsi l'accès au Réseau de Transport Public du Grand Paris en provenance des Yvelines via le RER C.

De plus, une correspondance, quoique longue, existera à Pont de Sèvres avec une durée d'environ 11 minutes, soit légèrement allongée par rapport à celle existante avec la ligne 9.

Enfin, il existera également à terme une correspondance entre la ligne 15 et le T2 à La Défense.

6/ Dans la traversée de Vanves, Clamart, Malakoff, pourquoi la variante étudiée par la SGP a-t-elle été écartée ?

De façon générale, la réflexion sur le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs a été orientée en priorité sur l'implantation des gares, points d'entrée du réseau Grand Paris Express, avant d'adapter le tracé.

Après une première étape de positionnement des gares, les études de tracé ont permis de concevoir le scénario projet de base et les variantes d'implantation. L'analyse et le traitement des différentes contraintes rencontrées le long du tracé ont parfois nécessité un recalage de l'implantation des gares, avant l'arrêt du choix présenté dans le dossier d'enquête publique. Ainsi, le tracé retenu et l'implantation des gares du tronçon Pont de Sèvres - Noisy-Champs résultent d'une évolution itérative entre l'évaluation environnementale, la thématique des gares et la thématique du tracé. Cette méthodologie a permis d'affiner le choix du parti d'aménagement et d'optimiser la desserte des communes traversées tout en validant un tracé pertinent.

L'acte motivé de la SGP en page 38 indique pour cette gare : « L'aire de couverture de la gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart concerne les quatre communes d'Issy-les-Moulineaux, Vanves, Clamart et Malakoff. La gare permet le désenclavement du plateau d'Issy-les-Moulineaux, des Hauts de Vanves et des quartiers de Malakoff ; elle assure notamment la desserte de l'écoquartier du Fort d'Issy et de celui de la gare à Clamart. La correspondance avec le Transilien N offre également une liaison vers l'Ouest de l'Ile-de-France, en direction de Rambouillet, Dreux et Mantes-la-Jolie.

Sur ce secteur très contraint, les scénarios d'implantation de gare ont imposé la définition du tracé, les gares encadrant la gare de Fort d'Issy – Vanves – Clamart étant rapprochées et les contraintes de tracé fortes afin d'atteindre la vitesse commerciale souhaitée.

2 scénarios d'implantation de gare et donc 2 tracés associés ont été étudiés pour la gare de Fort-d'Issy-Vanves-Clamart :

- Le scénario 1 prévoyait (Pièce D, page 20 du DEUP) que « la gare souterraine est implantée en partie située sous le faisceau ferroviaire et en partie située sous le parking au sud de la gare actuelle de Clamart. Le nouveau bâtiment voyageur

est localisé au nord du faisceau ferroviaire. Le bâtiment actuel du Transilien est maintenu et utilisé depuis la place de la gare de Clamart. ». Ce scénario permettait ainsi une excellente desserte des quatre communes et donc le désenclavement des quartiers actuellement mal desservis, ainsi que l'organisation d'une excellente correspondance vers le Transilien N.

- Le scénario 2 prévoyait (Pièce D, page 20 du DEUP) que « la gare souterraine est implantée au nord du faisceau ferroviaire, sur le territoire d'Issy-les-Moulineaux. Le bâtiment voyageur est implanté sur l'îlot localisé entre la rue du Chemin Vert, l'avenue du Général de Gaulle et l'avenue du professeur Calmette. ». Ce scénario proposait une implantation de la gare sur le territoire de la commune d'Issy-les-Moulineaux de façon à redynamiser le territoire au Nord du faisceau en lieu avec l'opération d'aménagement du Fort Numérique. En revanche, la correspondance avec le Transilien N était médiocre ainsi que la desserte des communes de Clamart et de Malakoff. De plus, la construction d'un tel scénario était rendue difficile par l'absence de réelles disponibilités foncières, rendant ainsi inévitables des mesures d'expropriations très longues peu compatibles avec les objectifs de mise en service.
- Le scénario 1 d'implantation de la gare sous le faisceau ferroviaire, et son tracé associé, a été retenu car il permet une excellente connexion avec le Transilien N ainsi qu'une desserte très efficace des quatre communes, de part et d'autre du faisceau ferroviaire, respectant ainsi scrupuleusement l'acte motivé de la Société du Grand Paris établi suite au débat public..

  De ce scénario d'implantation de la gare, s'ouvrant sur les quatre territoires et garantissant une excellente correspondance, découle ainsi le tracé qui permet de rejoindre la gare de Châtillon-Montrouge en évitant les carrières souterraines en profil, en contournant en plan les secteurs d'immeuble de grande hauteur fondés très profondément, et en tenant compte des contraintes de tracé permettant l'exploitation de la ligne 15 afin d'atteindre la vitesse commerciale souhaitée.

1.2.2.5. Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que la SGP :

- *a tenu à répondre à l'ensemble des principales demandes de modifications du tracé du réseau de métro automatique dans ses 3 dimensions (en plan et profondeur) ;*
- *a aussi étudié toutes les conséquences de ces tracés alternatifs sur l'implantation des gares et des ouvrages annexes et établi un bilan par rapport au tracé de référence tel qu'issu du schéma d'ensemble qui s'impose.*

La commission d'enquête prend donc acte des conclusions argumentées apportées à toutes ces études de variantes du tracé.

De façon plus détaillée, la commission d'enquête a examiné avec attention tous les critères et enjeux mis en avant par ces études et ses appréciations sont les suivantes:

Sur tout le tronçon

Concernant la demande d'approfondissement du tunnel pour en minimiser les différents impacts

La commission d'enquête a synthétisé ainsi les nombreuses remarques de riverains et

propriétaires des zones pavillonnaires traversées par le tracé et qui souhaitaient par cet approfondissement minimiser les risques de nuisances sonores et de vibrations, mais aussi passer bien en dessous des zones de carrières.

Suite aux réponses de la SGP concernant notamment les risques bruits et vibrations (Cf. thème 8) avec notamment la pose systématique sur tout le tronçon d'un système antivibratoire sous traverse, elle estime de façon générale que la grande profondeur du tunnel permet de rassurer les propriétaires de ces pavillons sur le niveau des nuisances résiduelles et tout spécialement sur celui des impacts structuraux potentiels sur leurs constructions.

En revanche, sur les secteurs les plus délicats, comme par exemple Clamart, Malakoff et Créteil, la commission d'enquête comprend les nombreuses réactions légitimes des riverains en reconnaissant que carrières et vibrations ne vont pas bien ensemble.

Elle note l'engagement de la SGP de déterminer et de prendre en compte ces zones délicates de carrières et que des moyens adéquats seront utilisés si nécessaire, après les sondages et études complémentaires plus fines à poursuivre sur ces secteurs.

La commission d'enquête considère cependant qu'il convient absolument que la SGP et sa maîtrise d'œuvre se donnent tous les moyens d'une connaissance suffisamment fine des sols pour éviter les scénarios catastrophes plus ou moins anciens rapportées par le public sur d'autres constructions de lignes franciliennes (Eole rue Papillon, ligne 14).

Un approfondissement systématique du tracé dans ces zones sensibles n'est toutefois pas aux yeux de la commission d'enquête la bonne solution, car elle augmente au niveau des gares le temps de correspondance; or celui-ci est un critère important des choix effectués et l'approfondissement systématique augmenterait très fortement le coût de ces ouvrages. L'approfondissement ne se justifie que pour échapper à certaines contraintes comme le montre le développement donné sur tous ces secteurs et c'est le cas pour la gare de Clamart où la SGP envisage de plonger le plus rapidement possible.

Pour les autres demandes comme à Créteil le respect de la vitesse commerciale du tronçon, critère important d'intérêt du métro automatique, commande de respecter des pentes raisonnables admissibles.

Concernant la demande d'études et d'utilisation systématique des emprises sous voies publiques

Il s'agit également d'une demande récurrente pour éviter ces mêmes zones pavillonnaires. La commission d'enquête la comprend tout à fait puisque le dossier lui-même donne, pour la mise au point du tracé proposé, ce critère de passage sous les voies publiques quand cela était possible et cohérent en fonction des autres contraintes.

Elle note que l'intérêt du maître d'ouvrage et la pertinence du projet vont dans ce sens et les études des cas spécifiques rapportés ci-dessous listent et font état de toutes les contraintes supplémentaires prises en compte telles que les émissaires du SIAAP (qu'il n'est pas possible de détourner) ou les fondations profondes des constructions.

Sur des secteurs plus spécifiques

Gare Fort d'Issy Vanves Clamart et tracé alternatif ARGC *- Contre-proposition de l'association ARGC et des riverains:*

Concernant l'implantation de cette gare *(Cf. thème 1)*

Concernant le tracé alternatif proposé *pour éviter la zone pavillonnaire, la commission d'enquête prend acte des études réalisées par la SGP qui en rapporte tous les enjeux, étudiant notamment un tracé se rapprochant de la proposition ARGC avec emplacement de gare conservée (1.1) et un tracé identique mais imposant un autre emplacement de gare non acceptable (1.2) .*

Compte tenu du surcoût et de la contrainte de l'émissaire du SIAAP, la commission d'enquête ne retient pas cette proposition.

Elle note que le tunnel figurant au dossier plonge assez vite, ce qui devrait préserver des nuisances comme l'estime la SGP grâce à l'épaisseur de terres suffisante. Si les études complémentaires sur les zones délicates de carrières le demandent, des moyens devront effectivement être mis en œuvre pour pallier ces inconvénients du projet, notamment en respect de la réglementation et des normes qui s'imposent.

Néanmoins elle note que la SGP, en p 24 du thème 13, évoque « la possibilité d'un léger pivotement de l'axe du tunnel au droit de la gare pour échapper aux fondations et mieux s'insérer dans l'environnement ».

La commission d'enquête est en parfaite adéquation avec cette solution.

Gare de Créteil-l'Echat et tracé alternatif TCDV *- Contre-proposition de l'association TCDV et des riverains du quartier Buttes-Halage de Créteil:*

Concernant l'implantation de cette gare *(Cf. thème 1)*

La commission d'enquête note que le dossier apportait des études de variantes et démontrait tout l'intérêt de cette gare, située sous l'emprise de la rue Gustave Eiffel, pour une excellente correspondance avec la ligne 8 du métro Créteil l'Echat et sa faible profondeur.

La variante apportée par l'Association TCDV, très préoccupée par la faible profondeur du tunnel sur le quartier, a été soigneusement étudiée par la SGP qui en a démontré les inconvénients.

La commission d'enquête note que:

- *contrairement au propos de l'association, il n'y a pas de corrélation entre le niveau de cette gare et la profondeur de passage du tunnel sous le quartier Buttes-Halage;*
- *le voisinage de l'hôpital Mondor, qui impose des précautions techniques pour limiter au maximum les vibrations, est bien pris en compte ainsi que les projets de l'APHP (projet RBI) dont la concertation partenariale doit se poursuivre;*
- *le projet de la ville de Créteil de liaison Est Ouest entre quartiers au niveau de la gare du métro ligne 8 reste possible;*
- *l'enfouissement plus profond demandé pour cette gare induirait un fort surcoût;*
- *l'engagement de la SGP de mettre en œuvre toutes les mesures qui s'imposeraient pour renforcer le traitement des vibrations et nuisances sonores en cas de gêne pour les riverains.*

La commission d'enquête estime donc cette implantation économe et pertinente.

Concernant le tracé alternatif proposé pour éviter la zone pavillonnaire du quartier Buttes-Halage, *la commission d'enquête note le sérieux des investigations de la SGP pour répondre au mieux à l'association, en précisant notamment tous les enjeux liés aux carrières et aux immeubles aux fondations profondes.*

Avec les remarques précédentes, elle considère que le tracé de référence du dossier reste la meilleure solution et que les propriétaires concernés n'auront pas à subir, lors de l'exploitation du réseau, un niveau de nuisances mettant en jeu le calme et la qualité de vie du quartier qu'ils ont été très nombreux à revendiquer.

Concernant l'implantation de l'ouvrage annexe situé au 108, avenue Laferrière *au sein d'une résidence,* ***la commission prend acte des réponses de la SGP sur ce point*** *(Cf. thème 3).*

Concernant les réponses aux observations n°3 et 21 du registre de Clamart, n°5, 8 et 11 du registre de Villejuif et n°5 du registre de Cachan:

Le maître d'ouvrage répond de façon claire et précise à chacune des observations que la commission d'enquête a listées non de façon exhaustive mais plutôt pour illustrer les différents aspects du thème :

- *rappel de la logique de maîtrise des risques pour l'implantation du tunnel par rapport aux zones de carrières, avec comblement dans les cas où cette nécessité s'impose.*
- *état initial du bâti à réaliser dans la zone d'incidence des travaux : référés constats ou référés préventifs (Cf. thème 10)*
- *évaluation de la « cuvette » des tassements par le maître d'œuvre*
- *en mesure conservatoire, une distance minimale de 10 m (diamètre du tunnel) conservée entre l'extrados du tunnel (haut de la voûte) et l'arase inférieure des futures fondations, autorisant la construction de caves ou de parkings à faible profondeur*

Concernant la réponse à l'observation n°10 du registre de Vitry

L'implantation du tunnel demandée sous la rue Grétillat n'est pas retenue comme solution viable. Au niveau de la résidence des Plâtrières, une seconde campagne doit confirmer ou non l'absence de carrières au droit du projet.

La commission d'enquête partage l'avis de la SGP.

Concernant la demande de modification du tracé sur Sèvres en fonction de la traversée de la Seine

La SGP invoque également ici le respect du schéma d'ensemble impliquant qu'il n'est donc pas envisageable de déplacer la gare de Pont de Sèvres de Boulogne-Billancourt à Sèvres comme proposé par l'association. En effet le maillage de la ligne 15-Sud avec le réseau existant a été privilégié et le prolongement de la ligne 9 jusqu'à Sèvres jugé peu réaliste, et en tout cas non programmé. Elle rappelle également toutes les contraintes en jeu notamment celles liées à la Seine et à la présence des nappes.

Elle note que "seule la position de gare sous le quai Georges Gorse au sud du bâtiment « Le Trident » permet à la fois d'assurer la correspondance avec le pôle de transport M9 et la gare routière, la desserte des nouveaux quartiers du Trapèze et de l'Île Seguin via le Pont Renault, tout en étant compatible avec un tracé du tunnel qui ne condamne pas la gare de St Cloud à la très grande profondeur."

On voit bien sur ce point que le tracé est contraint de par le contexte règlementaire du Grand Paris, mais qu'en même temps ce cadre est bien issu d'une longue période de concertations préalables, de compromis faisant suite aux 2 débats publics simultanés et à un travail partenarial soutenu.

Quoiqu'il en soit, ce nouveau tracé étant étroitement lié à l'implantation de la gare

(Cf. thème 1), la commission d'enquête estime que cette solution alternative ne peut pas être prise en compte.

Concernant la réponse aux observations de M. Y. EGAL et de la FNAUT Ile de France

Outre les explications précédentes, la SGP rappelle l'historique du choix d'emplacement de cette gare sur la commune d'Issy-les-Moulineaux qui était initialement envisagée proche de la Seine en correspondance avec la station « Les Moulineaux du T2 » et qui a été déplacée au moment du débat public.

La commission d'enquête prend acte que le tracé alternatif de la FNAUT n'est plus aujourd'hui recevable dans le cadre du schéma d'ensemble approuvé.

Concernant la demande de modification du tracé sur la gare de Bry-Villiers-Champigny *- proposition de l'Association pour la Défense du quartier des Simonettes à Champigny*

Les parcelles concernées ont effectivement fait l'objet d'une enquête et la SGP a pu établir un état foncier clair du secteur prouvant sa maîtrise totale dans le cadre des travaux de la ligne 15, notamment au niveau du chantier de la gare.

Concernant le passage du tunnel, le seul impact foncier restant ne porte que sur des acquisitions en tréfonds qui feront l'objet d'enquêtes parcellaires futures, indemnisant les propriétaires concernés, mais sans aucune contrainte ou servitude en surface.

Ainsi, même si les propositions faites revêtent une certaine pertinence en restant dans le faisceau des 100 m (périmètre demandé pour la DUP) et en le déplaçant vers des terrains "publics" situés en ZAC (zone d'aménagement concertée située au nord des pavillons) l'implantation de la gare et le tracé du dossier gardent toute leur cohérence.

La commission d'enquête constate donc à partir de la réponse de la SGP l'absence d'impact sur les pavillons concernés (seulement en tréfonds sur les parcelles situées à l'ouest) et la cohérence de l'implantation de cette gare, notamment en vue de sa liaison avec la future gare envisagée du RER E et du Transilien sur le réseau ferré national.

Autres tracés alternatifs

Concernant l'accès au SMR de Champigny *- riverains notamment de la rue Maurice Thorez à Champigny*

Sur ce point de nombreux intervenants n'ont pas pris connaissance dans le dossier des études des solutions variantes qui ont abouti à la solution proposée dont la SGP rappelle le contexte et les raisons la justifiant.

La commission relève tout spécialement l'inquiétude légitime des riverains et propriétaires de la rue Maurice Thorez de Champigny, liée au tracé de cet embranchement particulier notamment pour la profondeur du tunnel sous cette voie publique, ainsi que pour l'ouvrage annexe.

La SGP indique que la remontée vers la surface est progressive et préserve ces riverains.

La commission d'enquête note que sur cette branche le remisage des rames se fait à des vitesses moindres, notamment limitées par la courbe adoptée ce qui minimise les nuisances éventuelles. Comme en section courante du tunnel et pour les autres ouvrages annexes, ***elle souhaite que la SGP mette tout en œuvre pour préserver ces riverains des nuisances et de tout désordre.***

Concernant les réponses aux questions complémentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête a pris bonne note des réponses du maître d'ouvrage qui ont permis de lui apporter sur ces points ou sujets les éclairages souhaités ou corroborer ses propres appréciations.

Les points précis comme les réponses pour la liaison avec le T2 ou la variante pour la traversée de Vanves, Clamart, Malakoff ont été pris en compte dans les paragraphes précédents du thème.

Conclusion

La commission d'enquête prend acte de tous ces éclairages apportés par le maître d'ouvrage sur les principales demandes de modifications du tracé du tronçon rouge 15 sud du métro automatique. Elle a bien noté la contrainte qu'impose le respect du schéma d'ensemble qui cadre l'implantation du projet spécialement pour les gares.

Néanmoins, après l'examen des différentes solutions alternatives et à l'exception des ouvrages annexes situés au sein de la résidence Laferrière à Créteil et rue Camélinat à Vitry, elle conclut à la pertinence du tracé tel que présenté dans le dossier et, en conséquence, à la cohérence de l'emprise proposée pour la demande d'utilité publique.

1.2.3. Thème 3 : les ouvrages annexes

1.2.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce thème :

Ce thème relate les observations relatives aux :

- **Ouvrages annexes qui découlent d'une obligation réglementaire :** Puits d'accès secours ventilation/désenfumage (au nombre de 41)
- **Installations nécessaires à la future exploitation de la ligne :**
  - site de maintenance des infrastructures (SMI)
  - site de maintenance et de remisage (SMR)

11 – Ouvrages annexes découlant d'une obligation réglementaire et technique : puits de ventilation et de désenfumage

Ce thème fait l'objet de nombreuses observations de la part du public et au cas particulier de certains élus.

Elles s'expriment soit :

- Ponctuellement :
  - lorsque l'impact de l'ouvrage concerne directement un bien propre ; cette observation concerne plus particulièrement le cas de deux pavillons situés rue Camélinat à Vitry pour l'implantation du puits 14.
  - lorsque l'implantation de l'ouvrage semble contraire à la sécurité ou au confort des riverains.
- Implicitement lorsque les intéressés demandent un tracé alternatif pour ne pas subir les nuisances que généreraient le passage du tunnel et l'implantation des ces ouvrages.

<u>Position des élus et des collectivités concernées</u>

- ***Reconsidération des emplacements des ouvrages***

Compte tenu des perspectives d'aménagement de la Place de l'Europe la commune d'Alfortville est réticente sur l'implantation d'un puits sur ce site

<u>M. CARNOUVAS sénateur-maire d'Alfortville</u> (Observation n°4 du registre d'Alfortville) *« préconise que l'emplacement des ouvrages techniques soit choisi de façon à limiter au maximum les contraintes des habitants et rappelle ses réticences quant à l'implantation sur la Place de l'Europe d'un puits alors que la commune envisage la rénovation de ce site ».*

- ***Contre proposition***

<u>Le Conseil Général du Val-de-Marne,</u> envisage le déplacement ci-dessus mentionné par M.CARVOUNAS et émet une proposition (Observation n°37 du registre de Créteil) « *si la nécessité de déplacer l'ouvrage annexe positionné initialement Place de l'Europe est confirmée le Conseil général propose d'étudier un nouveau positionnement sur le terre plein de la RD 138 au droit de la rue des Goujons à Alfortville Si la possibilité de positionnement venait à être confirmée il conviendrait de prendre toutes les dispositions qui s'imposent pour que l'espace public au-dessus de l'ouvrage puisse évoluer si de nouveaux besoins venaient à apparaître sur le RD 138 Cette nouvelle implantation devrait alors être intégrée au dossier d'enquête publique* ».

M. PERREUX Conseiller Gal du Val de Marne (Courrier n°79 adressé au président) *« appuie les demandes relatives au déplacement du puits 14 à Vitry »*

Position des participants à l'enquête publique

Ces observations mettent en évidence **la crainte des riverains :**

- **Quant aux conséquences de ces implantations sur leur environnement direct, écologique, et la sécurité des habitants comme en témoignent quelques exemples**

M. PELLETIER (Observation n°2 du registre de Villejuif) *« craint le bruit généré par l'arrivée d'un puits sur le parking situé en face de chez lui »*

M. LESTOQUOY (Observation n°33 du registre d'Issy les Moulineaux *« préconise une attention particulière lors de la construction du puits dans le parc H. Barbusse »*

Conseil syndical de la résidence, avenue Laferrière (Courrier n°51 adressé au président de la commission d'enquête) « *fait état de l'implantation d'un puits sur une propriété privée où vivent de nombreux enfants »*

Mme LIGNON (Courrier n°11 du registre de Malakoff) « *demande quelles mesures de sécurité seront prises pour la bouche d'aération située à proximité de l'école H. Barbusse ».*

- **Sur les nuisances sonores que les chantiers ne manqueront pas d'apporter :**

Copropriété du 118, avenue Laferrière : dépôt d'une épaisse liasse de lettres recueillant 91 signatures (Observations n°41 à 57, 63 à 68, 73 et 77/78, 80 à 88,91 à 136 du registre n°2 de Créteil) relative au puits prévu à l'emplacement n°9 ci-dessous

L'association des riverains TCDV (Observation n°41 à 57 du registre de Créteil) souhaite *« une évaluation des bruits ambiants à proximité des ouvrages annexes et l'implantation de ces ouvrages à au moins 20 m des habitations »*

Mme NOIGNET (Observation n° 25 du registre d'Issy les Moulineaux) insiste sur la nécessité *« de réduire les nuisances dues aux travaux d'installation d'un puits dans le parc H.Barbusse »*

M. CADE (Observation n° 1 du registre de Cachan) *« souhaite connaître le niveau de bruit sur la voie publique au niveau du puits situé près du jardin panoramique de Cachan ».*

OBSERVATIONS ORALES :

COPROPRIETE de la RESIDENCE MONTAIGUT à Créteil :*« implantation du puits à proximité de leur résidence ».*

Mme M.H. MARSA : *« bien que favorable au projet s'inquiète des nuisances sonores engendrées par le puits prévu à proximité de sa résidence ».*

- **Ou sur les incompatibilités de ces puits avec les projets locaux d'urbanisation.**

M. CARNOUVAS sénateur-maire d'Alfortville (Observation n° 4 du registre d'Alfortville) *« préconise que l'emplacement des ouvrages techniques soit choisi de façon à limiter au maximum les contraintes des habitants »*

Dans un courrier n°42 (adressé au président de la commission d'enquête et 42 bis adressé au commissaire enquêteur du secteur), *il rappelle sa position « quant à l'implantation sur la Place de l'Europe d'un puits alors que la commune envisage la rénovation de ce site ».*

Quelques personnes vont au-delà de l'expression de leur crainte et demandent le **déplacement des ouvrages** :

L'Association des riverains TCDV (Observations n°41 à 57 et suivantes du registre de Créteil) « *souhaite le déplacement du puits de l'avenue Laferrière »*

Messieurs et Mesdames DAYIANTIS et PARICHI-BRAT (Observations n°4, 7, 9, 19 , Courrier n°33 du registre de Vitry ,et Courrier n°99 adressé au président de la commission d'enquête) *« souhaitent le déplacement du puits 14 » (*Cf. alinéa ci-après) et *« posent la question de savoir pourquoi des variantes du tracé avaient été écartées. Sur l'un des tracés, le puits 14 était placé sur le terrain public du Collège Monod en bordure de la rue Carpeaux »*.

MM. DUBARRY ET DENET *(Observation n°16 du registre de Vitry « demandent l'abandon du puits 14 et rappellent les intentions affichées de la SGP de minimiser les impacts sur l'existant »*

Mme LEBLANC *(Observation n°4 du registre de Malakoff) demande « le déplacement sur le parking de la piscine du puits prévu Square Malleret Joinville ».*

A l'intérieur de cette rubrique le cas du puits 14, situé rue Camélinat à Vitry demande un éclairage particulier.

Deux bâtis privés, (parcelles n°163 section AR et 302 section AQ) ont été retenus pour l'implantation du puits 14, propriétés de M. et Mme DAYANTIS et de M. PARICHI et Mme BRAT,

Ces propriétaires ont déposé de nombreuses observations.

M. et Mme DAYIANTIS, se sont présentés à toutes les permanences, ont adressé plusieurs courriers et sont intervenus au cours des trois réunions publiques auxquelles ils ont participé.

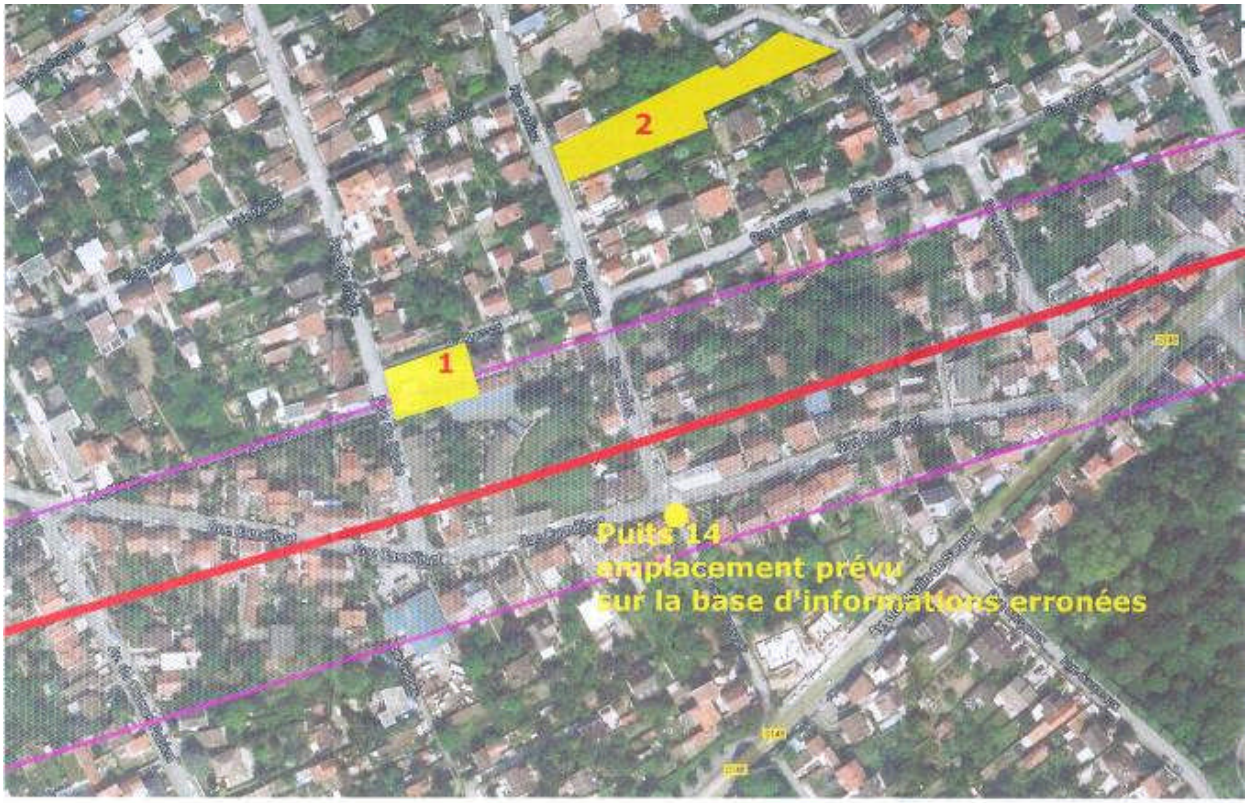
Leur démarche est la suivante *« ils ont acquis ces pavillons respectivement en juillet 2011 et aout 2012 vendus par les Services de l'Etat (AFTRP) sans qu'aucune information, mise en garde, réserve ou observation relative au tracé de la ligne et à l'emplacement du puits n'ait été faite.*

Un permis de construire d'extension a été délivré à M. et Mme DAYIANTIS en décembre 2011. A cette époque l'Etat ne pouvait ignorer les conséquences du tracé étudié et les ventes n'auraient pas du se faire dans ce contexte »

Un courrier émanant de M. PERREUX, conseiller général du Val-de-Marne est venu en appui à ces diverses interventions (Cf. Courrier n°79 adressé au président de la commission d'enquête).

Les intéressés font des **contre-propositions** en précisant qu'il existe d'importantes réserves foncières publiques non loin de leurs pavillons. Ils demandent notamment que soient étudiées les emprises suivantes :

- La première est située 156 rue du Génie, elle concerne une parcelle occupée par des bâtiments de type hangar, proposée à la vente il y a 2 ans et décrite par un agent immobilier comme nécessitant un traitement de dépollution avant construction pour habitation. Cette parcelle est limitrophe du parking de la résidence que la SGP avait noté comme une alternative possible.
- La seconde, située 30 rue Berlioz, est constituée de 3 parcelles appartenant à la mairie de Vitry d'une surface d'environ 1500 m². Le terrain est vide. Ces deux emprises n'entraîneraient aucune démolition d'habitation.



1. 156, rue du Génie
2. 30, rue Berlioz

Deux parcelles vides de toute habitation

D'autres terrains également libres de toute construction font suite et rejoignent la voie Wagner à l'est

12 – Installations nécessaires à l'exploitation de la future ligne

- **SITE DE MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES (SMI) DE VITRY**

  Les observations relatives à ce thème sont peu nombreuses et s'avèrent d'ordre

général.

Sont notamment évoquée la méconnaissance des ouvrages, la constatation de manque de précision ou de sujets non traités dans le dossier et déplacement éventuel du SMI de Vitry.

Position des élus et des collectivités concernées

M. AUDOUBERT, maire de Vitry a fait part lors de l'entrevue qu'il a eu avec le commissaire enquêteur du secteur concerné, d'un éventuel déplacement de ce site dans le faisceau du tracé sans apporter davantage de précisions.

Le Conseil Général du Val de MARNE (Observation n°37 du registre de Créteil) mentionne *« l'absence dans le dossier du projet départemental de mutualisation avec le SMI de la station anti-crue et dépollution ».*

Position des participants

Mme COURTY (Observation n°5 du registre de Champigny) « *demande la définition de ces* installations ».

M. et Mme REBOUL (Observation n° 1 du registre de Villiers sur Marne) posent la question de savoir *« pourquoi les deux sites de maintenance se situent dans le Val de Marne ».*

CHAMPIMARNE SAS - E. LECLERC – (Courrier n°36 adressé au président de la commission d'enquête) évoque la problématique des accès, des flux de circulation et du stationnement jugée non traitée et demande au maître d'ouvrage « *de procéder dès maintenant aux études nécessaires permettant de définir toutes les mesures nécessaires au maintien des commerces, de traitement des flux de circulation et de stationnement dans la zone du SMR ».*

Lors de la réunion de la commission d'enquête avec les représentants du STIF le 6 novembre 2013, une question a été abordée en ce qui concerne **le choix de l'exploitant** connaissance nécessaire pour l'associer à l'affinement du projet. Le cahier des charges de consultation devant vraisemblablement être défini courant 2015.

- **SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR) DE CHAMPIGNY**

A l'instar du SMI cette question n'a pas retenu l'attention du public .Seules trois observations ont été déposées exprimant pour l'une un satisfecit, pour l'autre le constat d'une information non incluse dans le dossier et pour la dernière une question précise sur le devenir des eaux souterraines.

Parmi les élus et les collectivités concernées :

Mme Odile DUFOUR, Adjointe au Maire de Champigny (Observation n°31 du registre de Champigny) se *« félicite de l'implantation du SMR sur sa commune »* pour elle *« le SMR sera une vitrine technologique innovante et confèrera à la ville une place de choix dans le scenario de développement de l'Est parisien ».*

Le Conseil Général du Val-de-Marne (Courrier n°37 adressé au président de la commission d'enquête) précise *« qu'il convient d'ajouter au dossier que le SMR permet de couvrir les besoins de maintenance des trains pour l'exploitation d'autres tronçons du GPE notamment de l'arc Grand Est (ligne 16) et qu'il pourra, à terme, servir à l'ensemble des lignes 15,16 et 17 ».*

Parmi les participants :

Mme REBOUL (Cf. Observation n°5 du registre de Villiers sur Marne) « *s'interroge sur le devenir des circuits d'eau souterraine perturbés par les voies de raccordement au site de remisage des rames »*

1.2.3.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

-Définition des ouvrages annexes (Pièce D 1-4)

♦ Ouvrages découlant d'une obligation réglementaire

Ouvrage de ventilation/désenfumage

Caractéristiques (Pièce D §4)

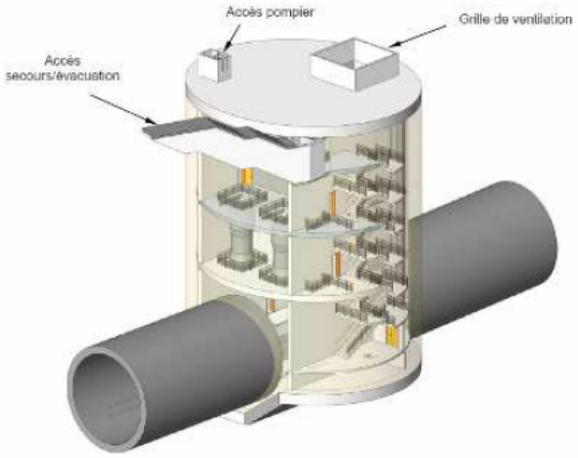
Ces ouvrages sont soumis aux dispositions de l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport publics guidés urbains de personnes .

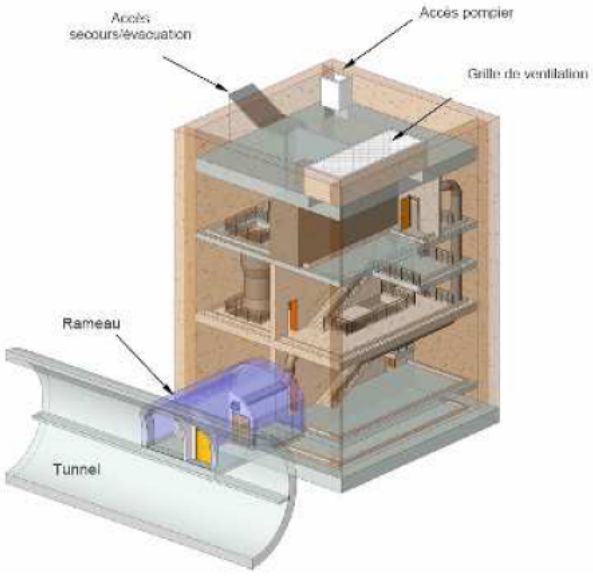
Ils sont le plus souvent composés d'un puits vertical relié au tunnel principal par un rameau de liaison.

Ils apparaissent généralement en surface sous forme de grille de ventilation/désenfumage et de trappe pour l'accès pompiers

Les ouvrage de ventilation/désenfumage sont équipés de deux ventilateurs permettant l'extraction ou l'insuffisance d'air dans le tunnel. L'air est extrait vers la surface via les puits de ventilation et les grilles de rejet. Celles-ci ont une surface de l'ordre de 30 à 40 m² en cas de circulation possible, de 20m² lorsqu'elles sont protégées et inaccessibles au public.

Exemple d'ouvrage annexe





Fonctionnalités

La ventilation du tunnel assure plusieurs fonctions essentielles :

- D'une part elle permet de maintenir une température de confort dans l'ouvrage
- D'autre part, elle permet le renouvellement de l'air dans certaines situations de trafic
- Enfin elle permet le balayage et l'évacuation de la fumée en cas d'incendie dans le tunnel.

Ouvrage de décompression

Pour réduire les phénomènes liés aux effets de pression dus à la circulation des trains en tunnel à des vitesses élevées, des ouvrages de décompression sont prévus dans l'ensemble des gares.

Sous cette configuration :

- Les pressions ressenties par les passagers dans les trains lors de l'entrée en tunnel et lors du croisement des trains sont acceptables
- Les pressions sur les équipements en tunnel sont à des niveaux acceptables.

Ouvrages d'accès pompiers (en général ces ouvrages sont mutualisés avec ceux de ventilation/désenfumage).

Cs accès doivent permettre une intervention rapide et efficace des pompiers en n'importe quel endroit en cas de sinistre.

Pour les tunnels, les puits de secours sont disposés avec un intervalle maximum de 800 mètres et à moins de 800 mètres d'une gare conformément à l'arrêté du 22 novembre 2005 précité.

Compte tenu des contraintes du tracé, plusieurs de ces puits ont une profondeur supérieur à 30m ce qui impose de les équiper d'un ascenseur permettant le transport d'un brancard.

Ouvrages d'épuisement

Ces ouvrages sont destinés à recueillir les eaux d'infiltration et de ruissellement du tunnel en vue de les rejeter dans le réseau d'assainissement local.

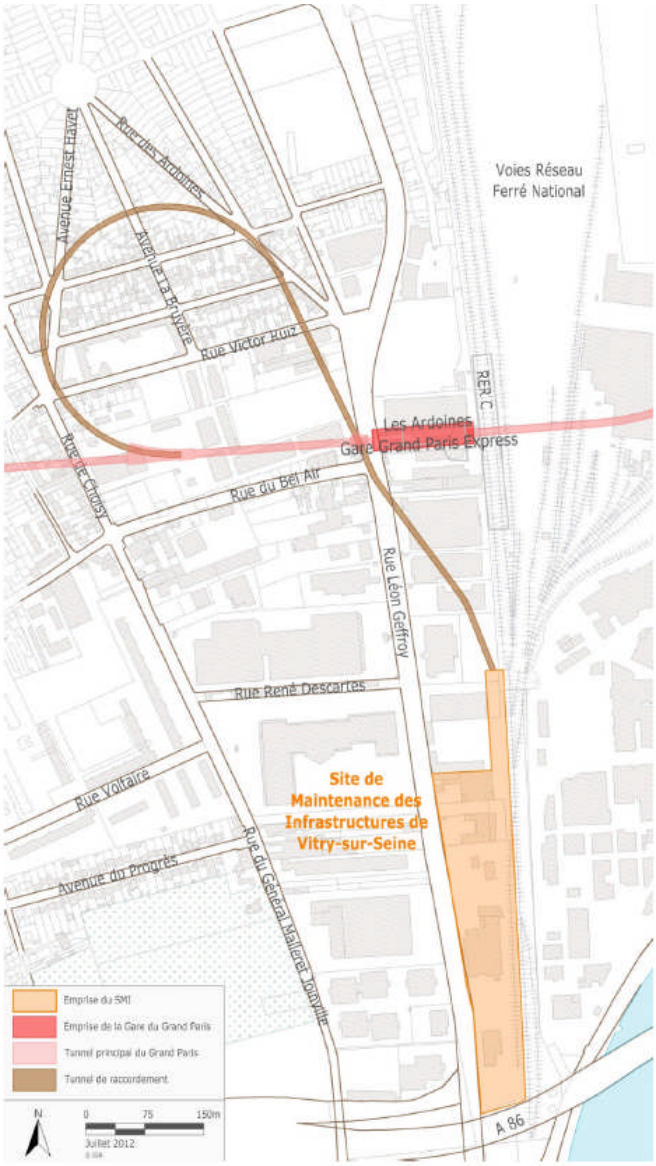
Ils sont autant que possible mutualisés avec les puits d'accès de secours. Ces derniers sont alors implantés aux points bas du tracé

Postes de redressement et poste d'éclairage en force..

Ces postes permettent de transformer l'énergie électrique haute tension alternative (15 ou 20kV) fournie par EDF en courant continu d 1500 volts utilisé par les trains du réseau GP. En règle général ils sont intégrés dans les espaces des gares.

Les postes éclairage en force permettent de transformer l'énergie électrique haute tension alternative (15 ou 20kV) fournie par EDF en énergie basse tension alternative (230/400v) destinée à alimenter les installations électriques dans les gares et dans les ouvrages annexes.

♦OUVRAGES NECESSAIRES A L'EXPLOITATION DE LA FUTURE LIGNE



Le SMI (Site de maintenance des infrastructures)

Localisation.

Le SMI est implanté à VITRY au Sud de la gare GP des Ardoines. Sur une superficie d'environ 4,9 Ha ; ce site est bordé :

Au Sud par l'autoroute A6,

A l'Ouest par la rue Geffroy,

A l'Est par le faisceau ferroviaire

Fonctionnalités

Cet ouvrage a pour fonction de garantir l'ensemble des conditions de maintenance industrielle des infrastructures, des systèmes et des équipements. Il permettra à terme d'assurer les mêmes fonctionnalités pour toute la moitié sud de la ligne rouge du réseau du réseau de transport public du GP.

Les équipements associés au SMI permettent de garantir la maintenance des voies, caténaires, ouvrages d'art et équipements liés à l'énergie, la signalisation et les télécommunications.

Le SMI permet au gestionnaire de conserver les infrastructures dans un état de bon fonctionnement.

Organisation

Le SMI constituera une porte d'entrée pour la maintenance de la ligne hors matériel roulant d'exploitation. Il comprendra les ensembles fonctionnels suivants :

- Accueil, remisage et maintenance des trains de travaux
- Ateliers et espaces de stockages pour la maintenance des voies
- Zone de livraison
- Espaces tertiaires et fonctions support liées à la vie du personnel.

Le SMI s'inscrit dans une géométrie longitudinale lui permettant de jouer le rôle d'espace tampon entre le faisceau ferré existant et l'espace urbain à l'ouest.

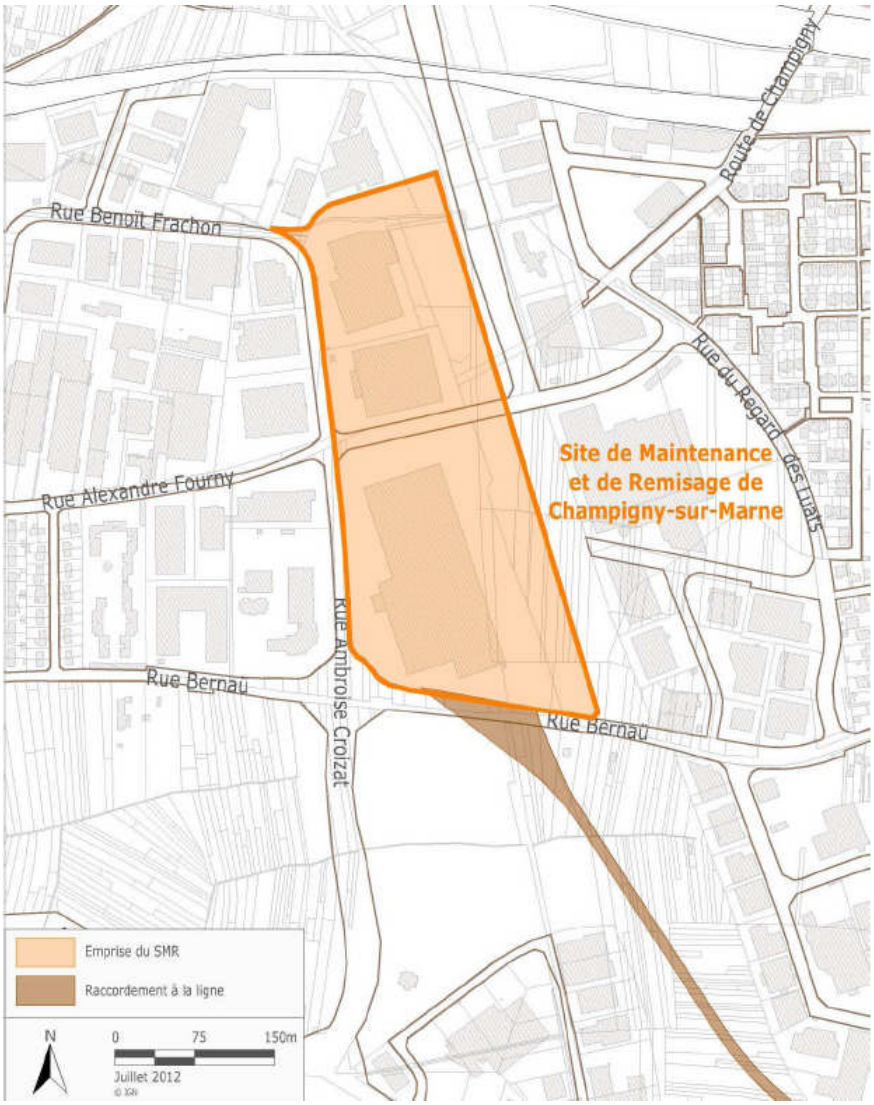
Visible depuis l'A86 le SMI a vocation à constituer un signal pour le territoire dans lequel il sera implanté.

Voie d'accès au SMI

Le SMI est relié à la ligne rouge par un tunnel long de 1,3 km.

La voie de raccordement effectue une boucle au nord du tunnel principal avant de se connecter au SMI de façon à avoir assez de longueur pour pouvoir remonter les 25 mètres qui la séparent de la surface.

Les emprises dédiées au projet permettent la réalisation d'un raccordement du SMI au Réseau ferré national (RFN) à partir d'un débranchement du faisceau ferroviaire situé à l'Est du site.



Le SMR (Site de maintenance et de remisage)

Localisation

Le SMR est situé à Champigny s/Marne, à proximité de gare GP de Bry Villiers Champigny (BVC) au sud du faisceau ferroviaire emprunté par la ligne E du RER.

L'emprise du projet se situe à l'Est de Paris, au Nord-est de la commune de Champigny en limite de Villiers s/marne, au sud de Bry s/marne et de la future gare de BVC du réseau Grand Paris.

La superficie du site est d'environ 7,5 ha. Le site est bordé :

A l'Ouest par la rue Benoit Frachon,

A l'est par des emprises foncières antérieurement destinées au projet de barreau de liaison RN4-A4 porté par l'Etat,

Au nord par des parcelles d'activités,

Au nord-est par la RD10,

Au sud-est par des parcelles en friche, sur lesquelles la RD10 devrait se prolonger, accompagnée par le projet Altival,

Au sud par la rue de Bernaü, bordant le parc du Plateau .

Le site est également traversé actuellement d'Est en Ouest par la rue Alexandre Fourny. Afin de reconstituer la liaison est-ouest par cette voie supprimée par le projet, la rue Benoit Frachon devra être prolongée jusqu'à la RD10 dans le cadre de la réalisation de ce premier tronçon.

Plus largement le site est à proximité de l'autoroute A4 à laquelle on accède par les échangeurs situés à l'est à hauteur de Noisy le Grand et à l'Ouest par les échangeurs de Bry et du Pont de Nogent.

Enfin deux voies ferrées passent au nord du site. La plus proche est utilisée pour le trafic fret la seconde est affectée aux circulations du RER E.

Fonctionnalités.

Le SMR est le lieu où, à terme, 60% du parc du matériel roulant de la ligne pourrait être réparé, entretenu et remisé.

Il comprend également le PC centralisé, véritable centre névralgique du système, par lequel transitent toutes les informations relatives à l'exploitation et à la supervision de la ligne. Le site commande ainsi la circulation de l'ensemble des trains de la ligne ; il centralise par ailleurs toutes les remontées d'information ayant trait aux gares, aux systèmes d'exploitation et l'énergie.

Le SMI joue un rôle crucial dans la mise en service de la ligne puisqu'il accueille le livraison des rames de matériel roulant.

Organisation

Le SMR s'organise selon deux nature de fonctions :

Sur la moitié sud du périmètre un faisceau ferré est aménagé afin de permettre de déploiement des voies dans les halls de maintenance. Ce faisceau de voie qui sert au remisage des rames de métro est couvert de manière à améliorer l'insertion dans le milieu urbain tout en assurant une protection maximale au matériel roulant vis à vis des intempéries.

Sur la moitié nord du périmètre s'organisent les espaces de travail . Le bâti comprend des halls de maintenance et des locaux administratifs à caractère tertiaire : les halls hébergent essentiellement l'atelier de maintenance des trains ainsi que les espaces de nettoyage ; le bâti restant accueille l'ensemble des fonctions de commandement de la ligne, les locaux techniques et logistiques ainsi que les espaces supports destinés au personnel du site.

Voie d'accès au SMR

Le SMR st relié à la ligne par un tunnel de raccordement d'une longueur de 2,4 Km composé de deux voies.

Conséquences de ces implantations sur leur environnement direct, écologique.

L'étude d'impact (Pièce G 5,1,3) : seuls les milieux dégradés en phase chantier ou exploitation voient leur services éco systémiques impactés par le projet ; Cette dégradation est la conséquence de l'emprise au sol du tracé et des éléments connexes.

En phase chantier la superficie totale des milieux (semi)naturels impactés reste faible au sein de la Ligne Rouge Sud (23ha soit environ 3,6% de la surface totale des milieux (semi)naturels inclus dans le tronçon.

S'agissant du SMR de Champigny (Pièce G 4.4.2 grand paysage) : les bâtiments et autres composantes du site devront respecter la volumétrie et les dimensionnements observés sur la zone.

(Pièce D 2.3) : afin d'optimiser le tracé du débranchement et de réduire son impact sur le territoire, le tracé a été modifié par rapport à celui initialement analysé. Ce nouveau tracé est réduit de 80 mètres environ et passe désormais sous la RD33. Le tracé reste dans le fuseau d'analyse défini pour l'étude d'impact.

S'agissant du SMI de Vitry (pièce D 3.3) : Afin d'optimiser le tracé du débranchement et de réduire son impact sur le territoire, le tracé a été modifié par rapport à celui initialement analysé dans l'étude d'impact. Ce nouveau tracé est ainsi réduit de plusieurs centaines de mètres. Il reste dans le fuseau d'analyse défini pour l'étude d'impact. Une recherche spécifique d'optimisation complémentaire de ce tracé et de ces ouvrages annexes qui lui sont associés sera réalisée dans les phases d'études à venir, notamment en vu de limiter l'impact sur le foncier et sur le bâti en surface.

1.2.3.3. Avis de la société du Grand Paris :

Ouvrages annexes découlant d'une obligation réglementaire et technique : puits de ventilation et de désenfumage

Reconsidération des emplacements des ouvrages

Concernant l'observation de M. CARVOUNAS sénateur-maire d'Alfortville (Observation n°4 du registre d'Alfortville)

La ville d'Alfortville a demandé le déplacement de l'ouvrage annexe initialement prévu au droit de la place de l'Europe. Le Département du Val-de-Marne a proposé par un courrier (Cf. Observation n°37 du registre de Créteil), un emplacement au niveau de la RD138 tout en demandant que l'ouvrage annexe puisse permettre d'intégrer des modifications de la route. La réimplantation de l'ouvrage annexe au niveau de la RD138 est en cours d'étude. Le changement de positionnement ne pourra être confirmé que si un accord intervient avec le Département du Val-de-Marne (au cours du premier trimestre 2014).

Sur le sujet « Quant aux conséquences de ces implantations sur leur environnement direct, écologique, et la sécurité des habitants comme en témoignent quelques exemples »

Concernant le courrier de Mme LIGNON (courrier n°11 du registre de Malakoff), et les observations de Mme NOIGNET (observation n°25 du registre d'Issy les Moulineaux), M. PELLETIER (observation n°2 du registre de Villejuif), M. LESTOQUOY (observation n°33 du registre d'Issy les Moulineaux) et M. CADE (observation n°1 du registre de Cachan)

Les ouvrages annexes, appelés aussi puits de sécurité, permettent l'accès des pompiers en cas d'accidents et sont espacés tous les 800 mètres au maximum conformément à la réglementation en vigueur. Les pompiers peuvent accéder à l'ouvrage à l'aide d'une trappe située au niveau du sol et qui, en s'ouvrant, donne accès à un escalier leur permettant d'accéder jusqu'au tunnel.

Afin de limiter la multiplication des ouvrages annexes et donc l'impact sur les territoires, la société du grand Paris a également implanté dans ces puits de sécurité les équipements de ventilation de confort du tunnel (renouvellement de l'air dans les tunnels) et de désenfumage en cas d'incendie. Une fois l'ouvrage de génie-civil réalisé, seules des grilles d'environ 40 m2 au sol resteront visibles, comme c'est le cas très fréquemment pour le métro à Paris. Lorsque ces ouvrages sont installés dans des squares ou des espaces publics disposant de suffisamment de place, il ne sera pas indispensable de pouvoir marcher sur ces grilles comme c'est le cas pour les trottoirs, et des aménagements paysagers seront réalisés pour les rendre moins visibles.

Ces équipements de ventilation peuvent être source de nuisances potentielles pour l'extérieur. Le fonctionnement le plus bruyant est le mode désenfumage qui ne sera utilisé que dans de rares cas : essais de fonctionnement et situation d'urgence en cas d'incendie. En fonctionnement normal, les nuisances liées à ces équipements sont considérées comme limitées. La Société du Grand Paris prévoit pour les secteurs considérés comme les plus sensibles, la mise en œuvre de mesures d'intégration et de dispositifs adaptés (de type silencieux) prenant en compte le niveau de bruit ambiant, dans le respect du décret du 31 août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage.

La phase chantier est toujours celle qui est la plus critique en matière de nuisances pour les riverains. Les travaux de réalisation de ces puits de sécurité nécessiteront 1 à 2 ans environ en fonction de la profondeur. Avant tout démarrage des travaux, la SGP

réalisera un plan de management environnemental chantier afin de définir les gênes potentielles du futur chantier et prendre les mesures de réduction de ces gênes, comme notamment la restriction de la circulation des engins de chantier à certains horaires définis. Pour ce qui est de la sécurité des riverains, la SGP travaillera en étroite collaboration avec les autorités compétentes pour que les emprises de chantier n'engendrent aucun risque pour les piétons du fait des éventuelles modifications de la circulation. Une attention sera tout particulièrement apportée dans les zones de chantier situées à proximité immédiate de certains types de bâtiments, dont les écoles, et des consignes spécifiques seront données en ce sens aux entreprises réalisatrices des travaux.

Sur le sujet « les nuisances sonores que les chantiers ne manqueront pas d'apporter »

Concernant l'observation de Mme LEBLANC (observation n°4 du registre de Malakoff)

L'implantation des puits de sécurité a fait l'objet d'un soin tout particulier et résulte d'un compromis entre plusieurs exigences réglementaires ou objectifs différents, que l'on peut succinctement lister ci-après :

1 - obligation réglementaire d'implanter un puits de sécurité tous les 800 mètres au plus, le long du tracé du tunnel ;

2 - objectif d'avoir un puits de sécurité très proche du tunnel afin de minimiser le temps d'accès des pompiers, ce qui est une très grande contrainte, car le tracé du tunnel est d'abord calé afin de raccorder les gares du tronçon qui sont très rapprochées, et aussi afin d'éviter les fondations profondes des immeubles de grande hauteur ;

3 - obligation d'avoir une voirie à moins de 50 mètres de la trappe d'accès des pompiers du puits de sécurité ;

4 - objectif d'implanter l'ouvrage annexe sur un espace public afin d'éviter par exemple la démolition d'un pavillon pour réaliser le projet ;

Une fois toutes ces contraintes prises en compte, l'emplacement esquissé a été discutée et validée avec les partenaires des territoires.

Ainsi, la localisation du puits de sécurité du square du Général Malleret-Joinville a été choisie pour les raisons suivantes :

- Emprise suffisante pour implanter l'ouvrage et réaliser l'emprise chantier au sein du square, sur espace public, à proximité immédiate du tunnel. Il est à noter que dans le secteur proche immédiat sont implantés deux autres squares qui pourront ainsi servir pendant les travaux de l'ouvrage annexe.
- Proximité du Boulevard du Colonel Fabien, facilitant l'accès aux pompiers en cas d'intervention et l'accès pour l'entretien,
- Localisation de l'emprise chantier éloignée de l'entrée principale de l'école élémentaire H. Barbusse située rue Jules Guesde.

L'implantation proposée par Mme Leblanc dans le parking de la piscine (angle Boulevard de Vanves et rue Jules Védrines) impliquerait la création d'un très long rameau souterrain d'environ 150 mètres de longueur, ce qui dégraderait le temps d'accès des pompiers et n'est donc pas acceptable. Il n'est en effet pas possible de décaler le tracé du tunnel dans ce secteur d'immeubles de grande hauteur et de fondations profondes, car il viendrait alors passer sous des fondations ce qui augmenterait considérablement les risques lors de la réalisation des travaux. L'emprise chantier nécessaire pour réaliser les travaux étant d'environ 1500 m2, la réalisation de l'ouvrage annexe au sein du parking de la piscine aurait sans doute une perturbation

très importante pour la desserte de la piscine.

En conclusion, l'implantation du puits de sécurité dans le square du Général Malleret-Joinville tel que prévu dans le dossier de DUP est la plus pertinente du point de vue règlementaire, efficacité de l'accès pompiers, et perturbation des riverains pendant la phase travaux.

Par ailleurs, hormis une trappe d'accès des pompiers et une grille de ventilation, l'espace sera intégralement restitué à sa destination de square à la fin des travaux, dans une configuration améliorée par rapport à la situation actuelle conformément aux engagements pris avec la ville de Malakoff.

Concernant l'observation de Mme MARSAT Résidence Montaigut « nuisances engendrées par le puits »

La distance à respecter réglementairement entre deux ouvrages pour des questions de sécurité nécessite la réalisation d'un ouvrage annexe dans le secteur de la résidence. Le choix a été fait d'implanter l'ouvrage côté Université afin de ne pas impacter les habitations. L'ouvrage en fonctionnement avec les insonorisateurs prévus n'apportera aucune gêne à la Résidence. Les emprises chantier seront situées sur le trottoir opposé à la Résidence. La gêne sera donc acceptable pendant le chantier, sachant qu'il n'est pas prévu de travail à horaires tardifs pour ces travaux.

Concernant la copropriété du 118, avenue Laferrière (Observations N° 41 à 57, 63 à 68, 73 et 77/78, 80 à 88,91 à 136 du registre n° 2 de Créteil)

L'implantation d'un ouvrage annexe (ventilation+ accès pompiers) est prévue dans le jardin d'une résidence. Etant donné l'inquiétude exprimée par les résidents et le conseil syndical dans le cadre de l'enquête publique, plusieurs variantes sont à l'étude:

1- Maintenir l'ouvrage annexe à l'emplacement prévu en supprimant la fonction ventilation et en ne conservant que la fonction accès pompiers, ce qui permettra de réduire très sensiblement la surface prise sur le jardin de la résidence (schéma 1) pendant les travaux et de réduire significativement la servitude en phase définitive.
2- Implanter l'ouvrage annexe (ventilation + décompression + accès pompiers) sur une parcelle de 800 m², située au 40 rue Chéret (terrain en vente actuellement) par achat à l'amiable ou par expropriation sans modifier le tracé. Cela conduit à une interdistance des accès-pompiers de 835 mètres sur le tracé de base, nécessitant une dérogation de la part des pompiers (schéma 3-tracé rouge)
3- Placer le tracé en limite de DEUP permet de réduire l'interdistance à 820 mètres mais nécessite toujours une dérogation (schéma 3-tracé vert)
4- Implanter l'ouvrage au 40 rue Chéret tout en modifiant le tracé (en dehors du faisceau de DEUP) pour réduire l'interdistance sous les 800 mètres règlementaires. Ce tracé est assez proche du tracé « contre-proposition » et présente les mêmes inconvénients cités ci-dessous (tracé « optimisé » schéma 5).

La contre-proposition (schéma 5) prévoit l'ouvrage annexe au niveau du parking de la CCAS juste à côté d'une école. Le tracé proposé se situe sous un bâti de plus grande hauteur (R+4 rue Chéret), sous un gymnase, deux établissements scolaires et sous plusieurs carrières (schémas 4 et 6) en moins bon état qu'au niveau du tracé de base.

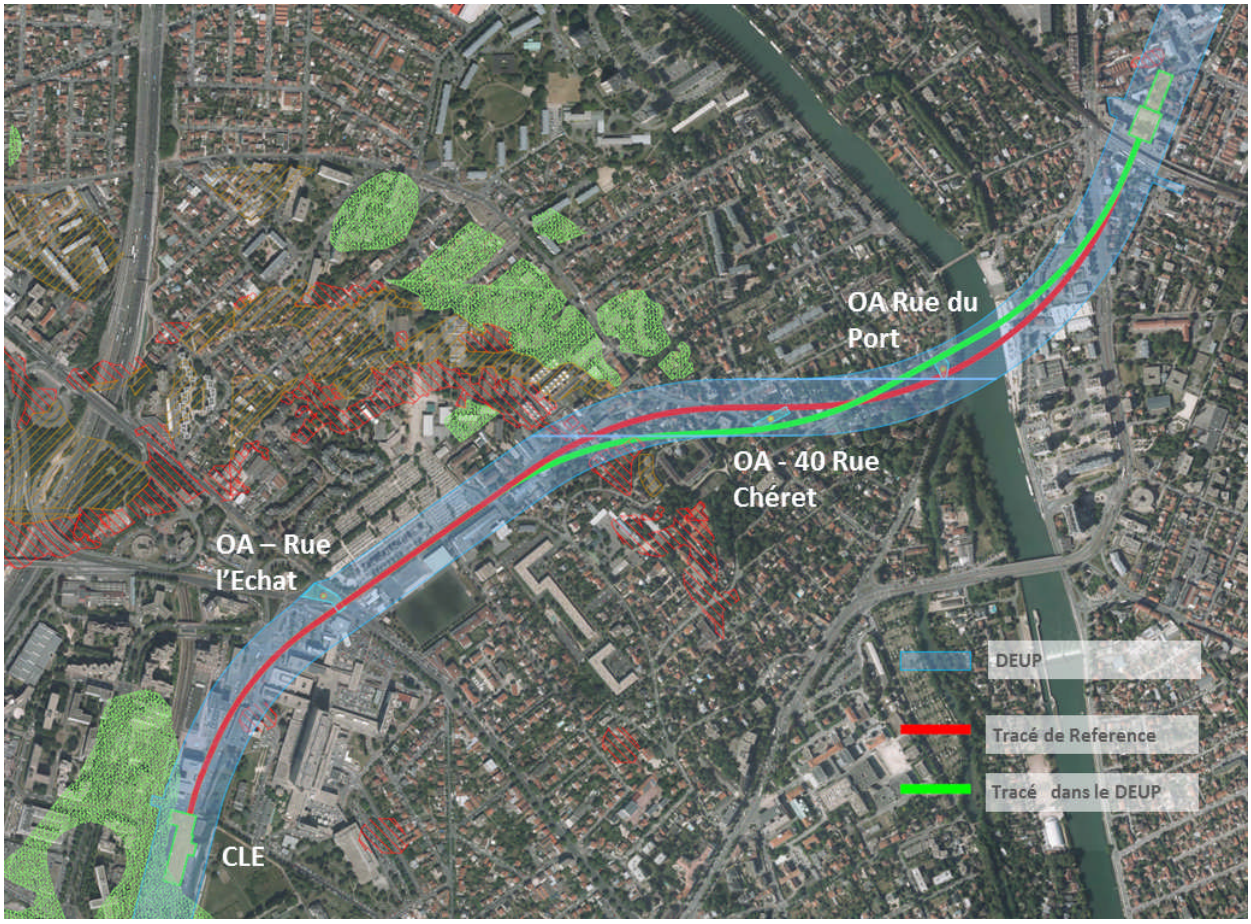
En conclusion, les tracés qui s'écartent du fuseau de l'emprise général des travaux sont moins satisfaisants vis-à-vis du bâti et des carrières que le tracé de référence. La SGP propose de poursuivre les études de tracé dans le faisceau d'emprise décrit dans le dossier d'enquête avec l'implantation de l'ouvrage annexe au niveau du 40 rue Chéret. En cas d'accord des autorités sur la dérogation d'interdistance des puits pompiers,

cette solution sera privilégiée. Si cette solution ne pouvait aboutir, l'ouvrage serait réalisé au niveau de la Résidence Laferrière, avec uniquement la fonctionnalité accès pompiers, ce qui réduira notablement l'emprise chantier, le volume des travaux et les servitudes après la mise en service du GPE.

Schéma 1 : réduction de la taille du puits dans la Résidence Laferrière (les côtes indiquées ne sont pas encore définitives –deux formes de puits en cours d'étude)

Schéma 2 : implantation de l'ouvrage annexe (ventilation et accès pompiers) au 40 rue Chéret

Schéma 3 – 40 rue Chéret tracé dans la DEUP



Concernant le tracé de référence, la distance entre les accès pompiers Rue L'Echat / Rue Chéret est de 835 mètres.
Concernant le tracé dans la DEUP, la distance entre les accès pompiers Rue L'Echat / Rue Chéret est de 820 mètres.

Schéma 4 – Vue aérienne du secteur des variantes de tracé

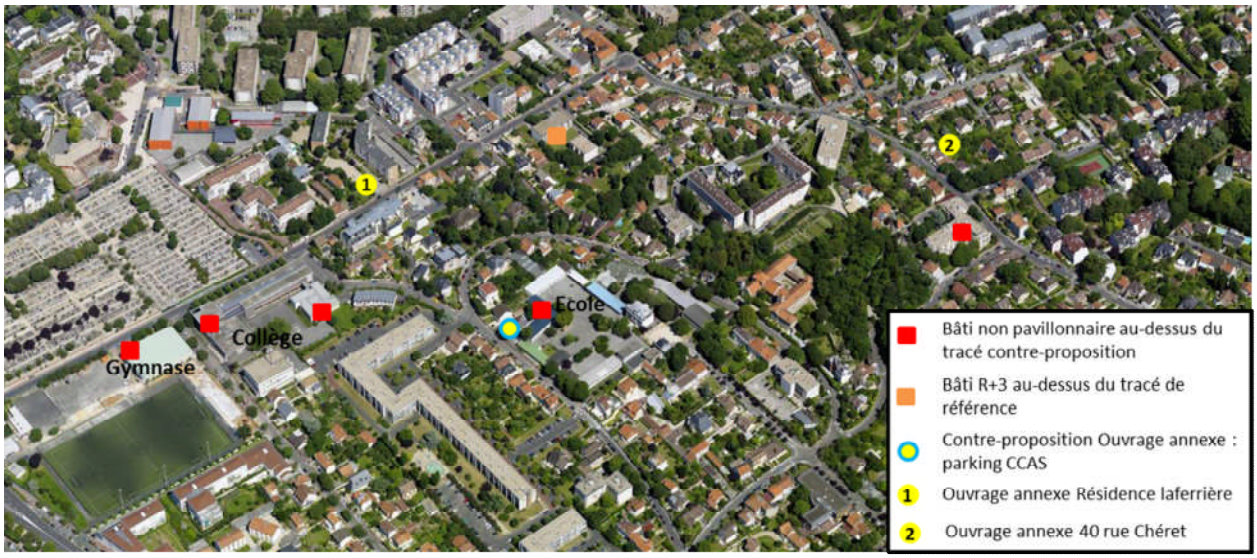
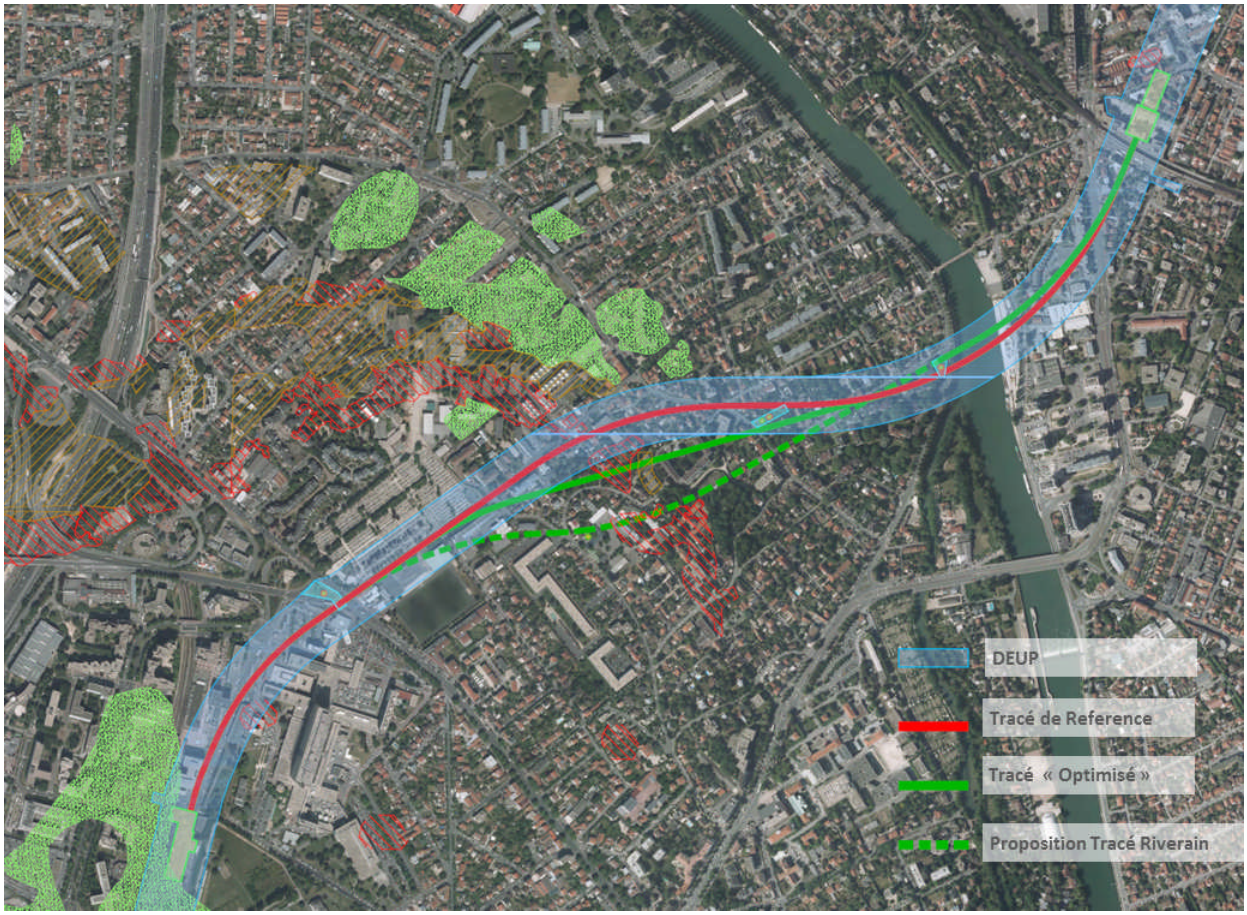


Schéma 5 –tracés hors DEUP



Tracé optimisé distance ouvrage annexe rue l'Echat/ rue Chéret égale à 800 m

Schéma 6 – Carte Inspection Générale des Carrières (IGC) : Secteur de carrière traversé par le tracé contre-proposition

Sur le sujet « les incompatibilités de ces puits avec les projets locaux d'urbanisation »

Concernant les observations et courriers de Messieurs et Mesdames DAYIANTIS et PARICHI-BRAT (Observations n°4, 7, 9, 19 , Courrier n°33 du registre de Vitry, et Courrier n°99 adressé au président de la commission d'enquête)

La Société du Grand Paris pilote des études techniques, afin de préciser l'emplacement du tracé souterrain du métro automatique ainsi que les ouvrages indispensables au bon fonctionnement de la nouvelle infrastructure. Parmi ces ouvrages figurent les ouvrages annexes nécessaires à la sécurité dans le tunnel (comprenant l'accès au tunnel pour les secours ainsi que le système de ventilation du tunnel) conformément à l'arrêté du 22 novembre 2005 (relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes).

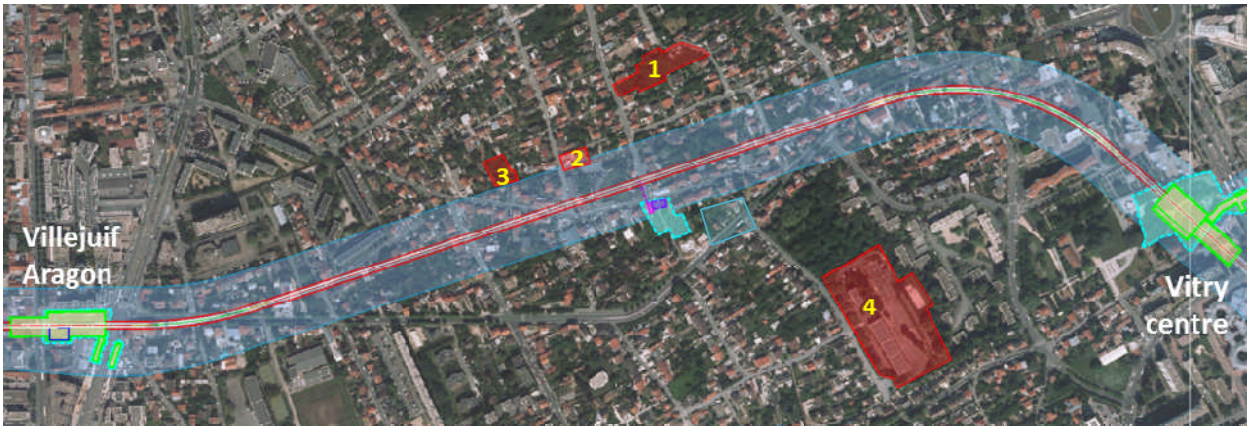
La Société du Grand Paris a choisi de réunir dans la mesure du possible ces deux équipements en un seul ouvrage pour diminuer l'impact sur les territoires. Dans cet objectif, la Société du Grand Paris recherche en priorité à implanter ces ouvrages sur des parcelles publiques.

Lors des premières études ayant conduit au choix du positionnement de l'ouvrage annexe dans le secteur du Coteau à Vitry sur Seine, les parcelles situées au 21 et 23 rue Camélinat étaient identifiées comme propriété de l'Etat (parcelles gelées en vue d'un projet de route). La situation foncière a changé depuis puisque ces terrains ont été cédés par les services de l'Etat, en juillet 2011 et août 2012.

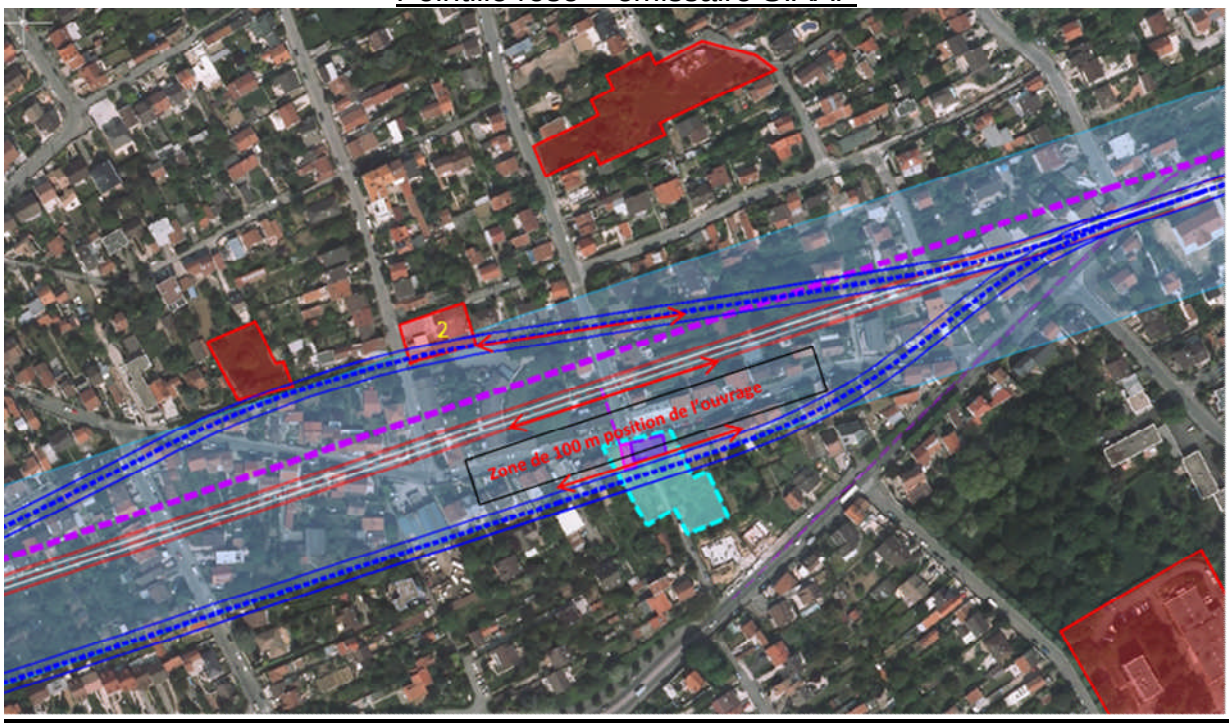
La SGP a étudié des emplacements alternatifs, parmi lesquels ceux proposés par les propriétaires des 21 et 23 rue Camélinat pour le positionnement de l'ouvrage annexe. Plusieurs contraintes fortes sont à prendre en compte :

- la position des gares de Villejuif-Louis Aragon et de Vitry-centre
- la distance entre les deux gares étant de 1500 m et la distance entre un puits et une gare devant être inférieure à 800 m, le positionnement de l'ouvrage annexe doit se situer sur un linéaire de 100 m du tunnel
- l'émissaire du réseau d'assainissement du SIAAP situé au nord du tracé de référence

En rouge : contre-propositions des propriétaires
en bleu pointillé 21-23 rue Camélinat



Pointillé rose = émissaire SIAAP



Le tracé bleu au-dessus du tracé rouge de référence est le tracé le plus nord possible pour le tunnel, car celui-ci doit alors croiser le réseau SIAAP (pointillé violet) avec une garde minimale de 6 m entre les deux ouvrages (réseau SIAAP plus bas que le tunnel)
La position extrême possible des tunnels (en bleu) a permis d'élargir le secteur de recherche d'implantation des ouvrages annexes.
A ce stade, dans le secteur concerné, aucune parcelle publique ne permet l'implantation de l'ouvrage annexe.
En ce qui concerne les contre-propositions, seule la parcelle n°2 (hangar 153 rue du Génie) conviendrait, les 3 autres (n°1, 3 et 4) étant trop éloignées ou en dehors du secteur permettant de répondre à l'exigence règlementaire d'un accès tous les 800 mètres.
En parallèle, une optimisation a été recherchée pour l'implantation de l'ouvrage annexe rue Camélinat, afin de réduire la surface nécessaire à la construction du puits ; ainsi, seule une des deux parcelles de la rue Camélinat (n°21) serait nécessaire, sachant que des expropriations de tréfonds resteront nécessaires au n°23 pour le rameau. Un accès serait maintenu pendant le chantier pour les véhicules empruntant le chemin privé situé sur la parcelle du 21 rue Camélinat.

Schéma – implantation du puits 21 rue Camelinat

En conclusion, la SGP a identifié à ce stade deux emplacements potentiels pour la réalisation de l'ouvrage annexe (21 rue Camélinat et 153 rue du Génie).
Ces deux emplacements présentent les caractéristiques suivantes, à préciser dans les études ultérieures :

	Solution de base optimisée 21 rue Camélinat	Contre-proposition 153 rue du Génie
Occupation	pavillon	hangar
Propriété	1 propriétaire	Indivision (recherche des propriétaires en cours)
Coût du foncier	En cours d'évaluation	En cours d'évaluation
Impact sur l'infrastructure et son coût	Rameau en tréfonds sur la parcelle du 23 rue Camélinat	Soit déplacement du tunnel vers le nord (avec création d'une courbe et d'une sur longueur de tunnel) Soit maintien du tunnel à son emplacement de base et création d'un long rameau sous la résidence. Ces 2 hypothèses conduisent à des coûts de projet supérieurs à la solution de base

La Société du Grand Paris s'engage à poursuivre ses études pour vérifier si d'autres solutions sont envisageables sur le secteur concerné.

L'enquête parcellaire portera sur le foncier correspondant à la solution qui sera retenue par la SGP suite aux comités techniques et comités de pilotage.

La SGP privilégiera la négociation amiable pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'implantation de l'ouvrage.

La parcelle du 153 rue du Génie (parcelle n°192) est située en limite de la zone d'intervention potentielle prévue au dossier d'enquête (pièce-E-). Afin de rendre possible cette nouvelle localisation et d'élargir le secteur de recherche, la SGP envisage de sortir de la bande d'intervention potentielle soumise à l'enquête publique sur une longueur de 30 mètres au nord de la zone décrite pièce –E-.

Vues aériennes rue Camélinat et rue du Génie

Installations nécessaires à l'exploitation de la future ligne

SITE DE MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES (SMI) DE VITRY

Concernant l'intervention de M. AUDOUBERT, maire de Vitry et de l'observation du Conseil Général du Val-de-MARNE (Observation n°37 du registre de Créteil)

Il n'est pas envisagé de déplacement du SMI. Seul le tracé du raccordement ferroviaire de ce SMI depuis la ligne principale sera amené à évoluer au cours des études de maîtrise d'œuvre.

La prise en compte du projet de station « anti-crue » est bien intégrée aux études du SMI de Vitry. Il ne figurait pas dans le présent dossier car la constitution de celui-ci est antérieure à la prise en compte du projet de la DSEA.

Concernant les observations de Mme COURTY (Observation n°5 du registre de Champigny) et M. et Mme REBOUL (Observation n° 1 du registre de Villiers sur Marne), ainsi que le courrier de CHAMPIMARNE SAS - E. LECLERC – (Courrier n°36 adressé au président de la commission d'enquête)

La définition des installations de maintenance (SMR et SMI) est développée pages 65 et 66 de la pièce D du dossier (Chapitre D3 §2 et §3).

L'implantation de sites de maintenance nécessite d'importantes emprises foncières situées à proximité de la ligne principale du réseau Grand Paris. Des investigations ont été menées afin de trouver des emprises de plusieurs hectares disponibles dans cet environnement urbain dense que constitue le tronçon Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs.

Les localisations définitives, toutes deux situées dans le Val-de-Marne, ont été choisies sur proposition et en concertation avec les collectivités locales.

SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR) DE CHAMPIGNY

Concernant l'observation de Mme Odile DUFOUR, Adjointe au maire de Champigny (Observation n°31 du registre de Champigny) et le courrier du Conseil Général du Val-de-Marne (Courrier n°37 adressé au président de la commission d'enquête)

Les sites de maintenance de Champigny et Vitry ne serviront pas uniquement les besoins en maintenance du premier tronçon mais iront au-delà.

Par exemple le site de Champigny, accueille le poste de commandement de l'ensemble de la ligne Rouge (lignes 15, 16 et 17).

D'autre part, les sites de Champigny et Vitry assureront la maintenance de tout le réseau Grand Paris jusque l'horizon 2025, horizon auquel un autre site de maintenance aura été mis en service dans la moitié Nord de la ligne.

Concernant l'observation de Mme REBOUL (Cf. Observation n°5 du registre de Villiers sur Marne)

La problématique des accès et des flux sur le périmètre de la gare et du SMR est étudiée par la Société du Grand Paris en étroite collaboration avec le Conseil Général du Val-de-Marne, maître d'ouvrage du projet de la RD10, et les communes de Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne.

Il est prévu que l'accès au centre commercial Leclerc soit maintenu avec l'arrivée des projets du territoire.

Les partenaires étudient également ensemble le phasage de réalisation des projets viaires du territoire afin de garantir à tout moment une accessibilité de la zone.

La conception du projet RTPGP s'adapte au niveau de connaissance de l'environnement que nous possédons ; il est à noter que celui-ci s'affine au fur et à

mesure de l'avancée des études de conception.

Il y a une relation directe entre les études de conception et les reconnaissances de site, les études sont menées de la façon suivante ;

- Etude de faisabilité basée sur les données bibliographiques disponibles,
- Etude préliminaires basées sur une campagne de reconnaissances géologiques et géotechniques de niveau G11 phase 2 selon la norme NF P 94-500,
- Etude d'avant-projet : une deuxième campagne de reconnaissances géologiques et géotechniques (niveau G12) est réalisée, actuellement en cours, cette campagne a pour objet de resserrer le maillage entre sondages afin d'apprécier l'environnement de façon plus détaillée.
- Etude projet : une troisième campagne de reconnaissances est entreprise, ciblant les zones sensibles, campagne à venir deuxième trimestre 2014.

Lors de l'étude bibliographique un recensement exhaustif des contraintes géologiques connues a été fait. Les sondages issus de la première campagne de reconnaissance ont confirmé ces études bibliographiques.

Au niveau de la voie de débranchement du SMR : 7 sondages ont été réalisés (4 sondages carottés et 3 sondages avec essais in-situ permettant de définir les paramètres mécaniques des couches).

La succession géologique issue de ces sondages est la suivante :

- Argile Verte d'une épaisseur de l'ordre de 2 m, uniquement au niveau de l'ouvrage de débranchement du SMR et sur la butte de Champigny vers la sortie du tunnel,
- Recouvrant une faible épaisseur (2 à 5 m) de Marnes de Pantin uniquement sous les zones d'argiles Vertes,
- Puis des Marnes d'Argenteuil sur une épaisseur de 2 à 8 m
- Le Calcaire de Champigny, environ 25 m d'épaisseur,
- Les Sables Vertes 1 m,
- Le Calcaire de Saint-Ouen sur environ 10m.

Actuellement, selon les données disponibles, le contexte hydrogéologique est le suivant :

- Une nappe de subsurface circulant sur le niveau des Argiles Vertes, alimentée par les eaux de surface,
- Une nappe peu productive dans les Marnes de Pantin,
- Une nappe dans le calcaire de Champigny,
- La nappe de l'éocène supérieur dans le calcaire de Saint-Ouen

Ainsi, la voie de débranchement s'insère dans la couche du calcaire de Champigny à une profondeur entre 15 et 25 m, et n'est pas en contact avec les couches plus sensibles des argiles vertes et des marnes de pantin.

Etant donnée la profondeur de l'infrastructure, celle-ci ne sera en interaction qu'avec les nappes profondes, les nappes de subsurface qui sont en liaison directe avec les inondations citées dans le courrier ne seront pas perturbées par le projet.

En conclusion, les problèmes cités dans ce courrier sont des problèmes liés à la géologie et l'hydrogéologie de subsurface. L'infrastructure du Grand Paris pour cette voie de débranchement se situe à une profondeur suffisante pour éviter tout impact avec ces contraintes fortes.

1.2.3.4. Appréciations de la commission d'enquête :

Ouvrages annexes découlant d'une obligation réglementaire et technique : puits de ventilation et de désenfumage, accès pompiers.

- ***Reconsidération des emplacements des ouvrages.***

Ouvrage annexe, place de l'Europe à Alfortville.

S'agissant du déplacement de l'ouvrage annexe initialement prévu au droit de la Place de l'Europe à Alfortville, Le maître d'ouvrage fait savoir qu'une étude est en cours sur la réimplantation de l'ouvrage annexe sur un emplacement situé au niveau de la RD138, mais que ce changement de positionnement est conditionné par l'intervention d'un accord avec le Département du Val-de-Marne qui subordonne cette opération à la possibilité d'intégrer des modifications de la route.

La commission d'enquête en prend acte. Dans la mesure où ce nouvel emplacement reste dans le faisceau du tracé et s'inscrit dans les perspectives d'aménagement de la Place de l'Europe telles que la commune les envisage, la commission d'enquête est favorable à cette solution.

Elle considère néanmoins que si le déplacement ne se faisait pas, il serait opportun de respecter un phasage commun pour les travaux d'aménagement de la Place de l'Europe et l'implantation du puits de sécurité afin de réduire au maximum les nuisances apportées par les travaux pour les riverains.

Le puits prévu dans la résidence Laferrière à Créteil.

Etant donnée l'inquiétude exprimée par les résidents et le conseil syndical, la SGP étudie plusieurs variantes :

- *Maintenir l'ouvrage annexe à l'emplacement prévu en supprimant la fonction de ventilation et en ne conservant que celle de l'accès pompiers ce qui permettrait de réduire très sensiblement la surface prise sur le jardin de la résidence et de réduire significativement la servitude en phase définitive.*
- *Implanter l'ouvrage annexe (ventilation + décompression + accès pompiers) sur une parcelle de 800 m², située au 40 rue Chéret sans modifier le tracé. Cela conduit à une interdistance des accès pompiers de 835 m sur le tracé de base nécessitant une dérogation de la part de la BSPP (Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris).*
- *Placer le tracé en limite de DUP ce qui permet de réduire l'interdistance à 820 mètres mais nécessite toujours une dérogation.*
- *Implanter l'ouvrage 40, rue Chéret tout en modifiant le tracé (en dehors du faisceau DUP) pour réduire l'interdistance sous les 800 mètres réglementaires*
- *Implanter l'ouvrage au niveau du parking de la CCAS juste à coté d'une école ; ceci conditionnant un tracé sous un bâti de plus grande hauteur que celui de la rue Chéret, sous un gymnase, deux établissements scolaires et sous plusieurs carrières en moins bon état qu'au niveau du tracé de base.*

La commission d'enquête prend acte de la volonté du maitre d'ouvrage de trouver un remède aux inquiétudes exprimées par les habitants de la Résidence Laferrière quant à l'installation d'un puits de ventilation avec accès pompiers dans le jardin de la résidence.

Parmi les variantes possibles, proposées par le maitre d'ouvrage, la commission

d'enquête écarte la contre proposition qui consisterait à installer l'ouvrage annexe au niveau du parking de la CCAS, en raison des inconvénients qu'elle entraine. La commission d'enquête partage l'avis de la SGP à savoir que cette solution présente plus d'inconvénients que d'avantages.

Les autres variantes, la suppression de la ventilation et la conservation du seul accès pompiers dans la résidence Laferrière et l'éventualité d'installer l'ouvrage annexe au 40 rue Chéret ont retenu l'attention de la commission d'enquête.

Pour la rue Chéret, la commission d'enquête remarque le coté aléatoire de la proposition : en premier lieu la décision du propriétaire quant à la vente de son pavillon, n'est pas encore affirmée, par ailleurs cette variante est subordonnée à l'obtention d'une dérogation auprès de la BSPP (brigade des sapeurs pompiers de Paris) d'interdistance puisque le puits serait situé au-delà des 800 mètres règlementaires, dérogation incertaine et de longue haleine, ou en l'absence de dérogation, nécessiterait un changement de tracé avec les mêmes inconvénients que ceux exposés pour l'implantation sur le parking de la CCAS.

En conclusion, la commission d'enquête considère que la première solution consistant à supprimer la fonction de ventilation et à conserver uniquement l'accès pompiers dans la résidence Laferrière est acceptable en derniers recours.

Néanmoins, si cette solution était acquise, la commission d'enquête fait observer qu'il est important qu'une protection suffisante et adaptée soit mise en place à l'extérieur du puits d'accès afin que la sécurité des résidents, et particulièrement des enfants qui l'habitent, soient totalement assurée.

Toutefois, la commission d'enquête prend acte des engagements de la SGP de poursuivre ses investigations pour rechercher un foncier public dans le faisceau du tracé limitant au maximum les nuisances apportées aux riverains.

<u>Ouvrage annexe rue du Gal Malleret-Joinville à Malakoff</u>

Concernant la contre-proposition de Mme LEBLANC visant à installer l'ouvrage annexe initialement prévu dans le square Malleret-Joinville dans le parking de la piscine(angle Bd de Vanves et rue Jules Védrine).

La SGP expose les raisons qui l'ont conduite à choisir le square Malleret-Joinville pour implanter un puits de sécurité :

- *Les obligations réglementaires relatives à l'interdistance entre les deux gares (800 mètres) et l'obligation d'avoir une voirie à moins de 50 mètres de la trappe d'accès des pompiers.*
- *L'objectif de placer le puits de sécurité au plus proche du tunnel pour des raisons de sécurité et celui d'éviter la démolition d'un pavillon pour la réalisation de l'ouvrage.*

S'agissant de la contre-proposition dans le parking de la piscine, la commission d'enquête partage les arguments de la SGP qui démontrent les inconvénients qu'apporterait cette nouvelle implantation, à savoir :

- *L'atteinte à la sécurité qu'entrainerait l'obligation de créer un rameau d'environ 150 mètres de longueur (allongement du temps d'accès des pompiers).*
- *Les perturbations pour la desserte de la piscine.*

La commission d'enquête souscrit à l'engagement du maître d'ouvrage de restituer la vocation de square à l'espace impacté dans une configuration

améliorée par rapport à la situation actuelle conformément aux engagements pris avec la ville de Malakoff. Elle insiste sur le fait que la vocation d'un square étant de recevoir de nombreux enfants, l'attention devra être particulièrement axée sur la sécurité.

Puits 14 rue Camélinat à Vitry

Afin de diminuer l 'impact sur les territoires, la SGP a choisi de réunir dans la mesure du possible les équipements des ouvrages annexes (accès de secours et puits de ventilation). Dans cet objectif la SGP a recherché en priorité à implanter ces ouvrages sur des parcelles publiques.

S'agissant du puits 14, lors des premières études conduites sur son positionnement, les parcelles situées aux 21 et 23 rue Camélinat étaient identifiées par la SGP comme propriétés d'Etat (parcelles gelées en vue d'un projet de route).

Par ailleurs, la SGP souligne les contraintes fortes qui sont imposées pour ce site, en raison de l'implantation des deux gares à Vitry distantes de 1500 mètres, et de la présence de l'émissaire d'assainissement du SIAAP situé au bord du tracé de référence.

Néanmoins, la commission d'enquête observe que :

- *A l'origine du projet, les parcelles 21 et 23 étaient déjà vendues à des particuliers. Même si le maitre d'ouvrage n'en avait pas connaissance, l'ex propriétaire, en l'occurrence l'Etat, en était informé. Dans ces conditions la SGP est en contradiction avec sa volonté affirmée de ne pas utiliser d'espace privé pour installer les ouvrages annexes.*
- *Cette qualité de propriété privée a été par la suite confirmée par la délivrance aux propriétaires de la parcelle 21, d'un permis de construire pour l'extension de leur pavillon. Or il est pour le moins surprenant que la mairie n'ait pas eu connaissance du projet de la SGP, celle-ci affirmant que les communes ont tout le long de la concertation été informées de l'évolution du projet.*
- *Enfin, les pavillons intéressés sont qualifiés de patrimoine protégé à l'échelon communal.*

Plusieurs contre-propositions ont été présentées par les propriétaires des parcelles :

La première concerne une implantation 153, rue du Génie, constituée d'une parcelle occupée par des bâtiments de type hangar proposée à la vente il y a deux ans.

Le choix de cette implantation nécessiterait soit :

- *Le déplacement du tunnel vers le Nord (avec création d'une courbe et d'une surlongueur de tunnel)*
- *Soit le maintien du tunnel à son emplacement de base et la création d'un rameau sous une résidence.*

La seconde proposition vise un emplacement situé 30 rue Berlioz. Ce site est constitué de trois parcelles appartenant à la mairie de Vitry d'une surface d'environ 1500 m². Ces parcelles sont éloignées du secteur permettant de répondre à l'exigence règlementaire d'un accès tous les 800 mètres.

La commission d'enquête partage l'avis de la SGP sur l'impossibilité de retenir la seconde implantation proposée dans la mesure où les parcelles évoquées ne respectent pas les obligations réglementaires en matière d'interdistance entre les deux gares et sont situées trop en dehors du faisceau du tracé.

Suite à une demande complémentaire du président de la commission d'enquête, la SGP a répondu par un courriel daté du 29 janvier 2014 (annexé au mémoire en réponse en pièce 23).

Dans ce courriel, elle apporte les précisions suivantes :

« Pour faire suite à nos différents échanges, je suis en mesure de vous apporter les précisions suivantes quant à nos investigations pour trouver une solution alternative à l'acquisition des pavillons du 21 et du 23, rue Camélinat à Vitry en vue de la réalisation de l'OA 14.
Plusieurs hypothèses ont été examinées avec l'aide de nos prestataires spécialisés et notamment notre opérateur foncier SEGAT.

- *Tout d'abord la réalisation de deux ouvrages de ventilation et de sécurité (accès pompier) sur ou à proximité immédiate du tracé entre les gares de Villejuif louis Aragon et Vitry Centre. Seule l'acquisition de parcelles privées peut être envisagée car sur les 300 parcelles objet de l'étude aucune parcelle publique de taille suffisante n'a pu être identifiée (la commune comme le CG 94 avaient également recherché si l'une de leur propriété pouvait convenir sans succès). Il faudrait donc envisager l'acquisition de deux (a minima) ou 4 pavillons pour la réalisation de ces deux ouvrages.*
- *L'acquisition du 153, rue du Génie. Cette emprise a été acquise en juin 2010 par M Alazo Orjuela gérant de la société OPTIMAFINITION et Mme Malandrin pour leur activité professionnelle. Cette acquisition a fait suite à la cessation d'activité de l'entreprise précédemment installée sur les lieux. OPTIMAFINITION est pour l'essentiel basée à Paris 13ème et donc l'acquisition à l'amiable du 153 rue du Génie devient beaucoup plus raisonnable. C'est dans ce contexte que nous entamerons des démarches pour une acquisition amiable auprès d'OPTIMAFINITION.*
  Comme je vous le précisais par ailleurs avec l'aide de l'agence de développement du Val de Marne, nous aiderons à la relocalisation de l'activité.
  L'acquisition de cette emprise située en dehors du plan général des travaux rentrerait dans les tolérances que vous avez évoquées quant au tracé du dossier de DUP.

En conséquence la SGP pourrait s'engager à privilégier cette parcelle et ne procèderait à l'acquisition rue Camélinat qu'en cas d'impossibilité avérée. »

La commission d'enquête est donc favorable à la proposition relative à l'implantation de l'ouvrage sur la parcelle située 153, rue du Génie. Ce site est localisé en limite de la zone d'intervention potentielle (mais la SGP envisage, dans son souci d'élargir les recherches, de sortir de la bande d'intervention potentielle sur une longueur de 30 mètres au Nord).

Cette nouvelle implantation serait d'autant plus acceptable qu'elle reste dans le pourcentage toléré (4% selon une jurisprudence du Conseil d'Etat) et aurait le mérite:

- *De limiter les préjudices humains ; en effet les propriétaires occupent leur habitation, alors que le hangar est désaffecté.*
- *D'apaiser les remous créés autour de ces expropriations jugées injustes, dans la mesure où elles reposent sur une erreur d'appréciation.*
- *De préserver les espaces verts ; en effet la parcelle 21 comporte un jardin arboré et planté d'espèces végétales variées.*

Toutefois la commission d'enquête est consciente que cette solution de la rue du Génie génère un impact sur l'infrastructure existante et peut-être sur le coût de l'opération, il appartiendra donc à la SGP d'apprécier l'importance de ce coût par rapport aux avantages humains et sociaux qu'apporterait cette éventualité.

En conclusion, la commission d'enquête prend acte de la volonté de la SGP de

trouver une solution de remplacement au 153, rue du Génie et à ne procéder à l'acquisition rue Camélinat qu'en cas d'impossibilité avérée.

- ***Les conséquences de l'implantation des ouvrages annexes sur leur environnement direct et sur la sécurité des habitants.***

Les ouvrages annexes ou puits de sécurité permettant l'accès des pompiers en cas d'accidents découlent de la réglementation.

Toutefois, la SGP admet que ces équipements peuvent être source de nuisances potentielles en surface pour les riverains. Dans cette optique la SGP prévoit pour les secteurs considérés les plus sensibles la mise en œuvre de dispositifs adaptés dans le respect du décret du 31 août 2006 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage.

La commission d'enquête prend acte de la volonté du maitre d'ouvrage de limiter la multiplication des ouvrages annexes en regroupant dans les puits de sécurité les équipements de ventilation et de désenfumage en cas d'incendie.

Elle adhère au souci affiché de limiter la visibilité des grilles extérieures par des aménagements appropriés pour préserver l'aspect paysager et observe que la notion de « zones sensibles » demeure vague et reste à la seule appréciation du maitre d'ouvrage.

Enfin, s'agissant des nuisances durant la phase de chantier il convient de se reporter au thème 11.

Installations nécessaires à l'exploitation de la future ligne.

- ***Site de maintenance des infrastructures de Vitry-sur-Seine (SMI)***

Lors de l'entretien du commissaire enquêteur, en charge du secteur considéré, avec M. le maire de Vitry, ce dernier avait évoqué, sans donner de précisions, des interrogations de la SGP sur l'emplacement du site et la possibilité d'un éventuel déplacement.

La SGP, dans sa réponse indique qu'il n'est pas envisagé le déplacement du SMI. Seul le tracé du raccordement ferroviaire de ce SMI depuis la ligne principale sera amené à évoluer aux cours des études des maitrises d'œuvre.

La commission d'enquête estime que les arguments exposés sont convaincants : les sites ont été arrêtés après que des investigations ont été menées pour trouver des emprises de plusieurs hectares disponibles sur le tronçon ; compte tenu de la densité de l'environnement urbain le choix reste très limité.

En conséquence la commission d'enquête partage l'avis de la SGP sur le choix du site des Ardoines pour la mise en place de ce SMI, tant au plan technique qu'au plan de l'aménagement urbain compte tenu de la configuration des lieux.

- ***Site de maintenance et de remisage (SMR) de Champigny.***

La commission d'enquête relève que le SMR (et le SMI de Vitry) ne sont pas limités à l'exploitation du tronçon sud de la ligne 15 mais ont vocation à assurer la maintenance de tout le réseau du Grand Paris Express à l'horizon 2025.

La commission d'enquête fait remarquer qu'en l'état actuel des choses, des zones d'incertitudes persistent sur le tracé et les terminaux des futures lignes qui seront mises en service, ceci ayant pour conséquence un manque de précisions sur les besoins et le dimensionnement des installations.

Les problèmes des accès et des flux sur le périmètre de la gare et du SMR.

Le centre commercial Leclerc, proche du site du SMR à Champigny, est un point névralgique pour la population, son fonctionnement est primordial pour les habitants.

La commission d'enquête a bien noté les inquiétudes des riverains relatives à l'accès à ce centre commercial qui serait rendu plus difficile. Elle prend acte des engagements de la SGP : l'accès au centre commercial Leclerc sera maintenu avec l'arrivée des projets du territoire, et l'accès à la zone, certes modifié, garanti à tout moment.

Devenir des circuits d'eaux souterraines perturbés par des voies de raccordement.

La SGP fournit des informations sur le contexte hydrogéologique du site. La voie de débranchement s'insère dans une couche de calcaire à une profondeur entre 15 et 25 mètres et n'est pas en contact avec les couches plus sensibles des argiles vertes et des marnes de Pantin.

Par ailleurs, étant donnée la profondeur du tunnel, celui-ci ne sera pas en interaction avec les nappes profondes, les nappes de « subsurface » n'étant pas perturbées par le projet.

La commission d'enquête prend acte de la conclusion de la SGP précisant que l'infrastructure du Grand Paris Express pour cette voie de débranchement se situe à une profondeur suffisante pour minimiser les nuisances qu'entrainerait tout impact avec ces contraintes.

1.2.4. Thème 4 : l'accessibilité multimodale aux gares

1.2.4.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce thème :

Ce thème a fait l'objet d'un nombre important d'observations de la part du public et des institutions : 130 occurrences.
Ces observations ont été réparties selon les thématiques suivantes :

- La prise en compte de l'intermodalité dans le projet (observations à caractère général)
- Les conditions et les temps d'accessibilité à certaines gares

11 - La prise en compte de l'intermodalité dans le projet

Directrice Générale du STIF (courrier n°2 envoyé au président de la commission d'enquête) « *demandant la prise en compte de l'intermodalité dans le projet (accès et circulations piétons, vélos, gares routières dimensionnées, parcs relais) »*.
M. GIRARD de Vanves (courrier n°9 envoyé au président de la commission d'enquête) « *demandant de prendre en compte l'usage des cycles en lien avec la future ligne 15 (consultation associations régionales, capacité de transport des vélos embarqués, parkings couverts vélos, installation de stations « Vélib », accès par voies cyclables et complémentarité des moyens de transport à faible bilan carbone) ».*

CCI Paris Ile-de-France (courrier n°83 envoyé au président de la commission d'enquête*) «soulignant que la réalisation et l'ancrage territorial de cette ligne doivent viser l'efficacité globale des déplacements des différents types d'usagers : salariés, entreprises, touristes, etc. (correspondances optimales, information voyageurs multimodale en temps réel, offre en stationnement prévue sur cette ligne, espaces de stationnement conçus comme espaces mutables, insertion des gares prévue au sein du réseau viaire, enjeux de logistique urbaine et de livraison dans gares et abords prévus »)*.

Région Ile-de-France (courrier n°100 envoyé au président de la commission d'enquête) « *proposant de porter une attention particulière à l'intermodalité au-delà de la dimension ferroviaire (piétons, bus, vélo, etc.)».*

Conseil Général du Val-de-Marne (courrier n°101 envoyé au président de la commission d'enquête) « *mettant en avant* :

- *la nécessité d'offrir de bonnes conditions de rabattement vers les gares du Grand Paris Express afin que ce nouveau mode de transport bénéficie à un maximum d'usagers. Ce rabattement devra s'effectuer prioritairement par les transports collectifs et les modes actifs. Les espaces intermodaux existants (gare routière, parking vélo, etc.) doivent être, a minima, préservés voire renforcés pour anticiper les projets de transport collectif qui répondront aux besoins futurs d'accessibilité à ces pôles d'échanges ;*
- *-que le nombre d'accès aux gares doit être suffisant pour accompagner les projets d'aménagement des collectivités, assurer la bonne desserte des pôles générateurs de trafic, anticiper les besoins futurs et réduire les temps de correspondance pour les usagers ».*

M. LE PARMENTIER pour Issy Ecologie (observation n°32 du registre d'Issy-les-Moulineaux) « *déclarant que la Ligne 15 doit permettre l'alternative à l'utilisation de la voiture grâce à l'accessibilité multimodale et aux interconnexions avec le réseau de transports en commun existant ».*

M. FAVIER (observation n°31 du registre de Boulogne-Billancourt) *déclarant que « les*

gares du Grand Paris Express sont plus que de simples stations, elles sont d'abord des pôles multimodaux, d'où l'importance de traiter convenablement les correspondances tant avec les modes doux que lourds ».

Association Orbival (observation n°36 du registre de Saint-Maur) « *demandant :*

- *l'amélioration du rabattement en bus vers les gares depuis l'ensemble du Val de Marne ;*
- *la réalisation de projets de transports nouveaux en correspondance dans les meilleurs délais ;*
- *la facilitation des déplacements des piétons et des cyclistes aux abords des gares »*.

Conseil Général de Seine-et-Marne (observation n°8 du registre de Noisy-le-Grand) « constatant *l'absence de financement des équipements d'intermodalité (parkings de rabattement, gares routières) ».*

12 - Les conditions et les temps d'accessibilité à certaines gares

Concernant la gare « Pont de Sèvres »

M. JAMIN (observation n°7 du registre de Sèvres) *« proposant soit de prolonger la M9, soit de réaliser un 2eme tunnel pour les piétons vers l'île de Monsieur pour améliorer l'accessibilité multimodale au T2, ou pour aller du parking T2 à la gare de la L15 ».*

Mme KITE (observation n°8 du registre de Sèvres) « *se demandant s'il est prévu entre le pied du Pont de Sèvres (à Sèvres) et la future gare de la L15 à Boulogne un aménagement pour les piétons »*.

M. DANDUX (observation n°10 du registre de Sèvres) « *déplorant que rien ne soit prévu pour irriguer, en autres transports en commun (bus...), les quartiers de Boulogne, Sèvres et Chaville »*.

M. DENIS-LAROQUE (observation n°11 du registre de Sèvres) « *proposant un tracé alternatif évitant 2 traversées de la Seine avec une station (à la place de celle de Pont de Sèvres sur rive droite) située sur la rive gauche de la Seine et considère que la majorité des critères de jugements examinés pour ce tracé alternatif est supérieur à celui choisi dans l'enquête (accessibilité multimodale, interconnexion, développement économique et urbain...)* ».

M. BLANCHARD et Mme CANDELIER (observation n°14 du registre de Sèvres) « *concernant l'implantation de la gare « Pont de Sèvres », qui va se trouver positionnée loin de la station M9 ce qui entraînera une longue correspondance à pieds...la liaison avec le T2 ne pourra s'effectuer qu'en traversant à pieds et à découvert le Pont de Sèvres, ce qui ne permet ni l'accessibilité multimodale, ni l'interconnexion avec le réseau existant».*

Mme DEAK-MILOL (observation n°16 du registre de Sèvres) « *s'interrogeant sur les travaux d'accessibilité multimodale avec un cheminement piétons sur le Pont de Sèvres pour l'accès aux lignes 15, 9, T2 et à la gare routière du Pont de Sèvres ».*

M. AELION de Boulogne (observation n°4 du registre de Boulogne-Billancourt) « *préconisant de réaménager la gare routière du Pont de Sèvres afin de rendre plus pratiques les correspondances ».*

M. ROGER (observation n°11 du registre de Boulogne-Billancourt) « *pensant que l'éloignement de la gare routière, de la M9, du quartier du Trapèze et de l'île Seguin va induire- des temps de transferts rédhibitoires. De plus la gare serait positionnée à proximité de flux trop importants de piétons et de véhicules »*.

M. FARES (observation n°16 du registre de Boulogne-Billancourt) « *préconisant l'implantation de la gare près de la gare routière et du M9 afin de faciliter les*

interconnexions et les cheminements piétons ».

M. ATTAL (observation n°18 du registre de Boulogne-Billancourt) « *demandant si une passerelle est prévue pour accéder à la gare, à partir de quelle sortie de la gare et qui va la financer. Il doute de l'accessibilité multimodale et des interconnexions ».* Il fait remarquer que *« pour St Cloud, Meudon et Suresnes, desservies par le T2, l'accès de l'arrêt est rendu difficile par la traversée du Pont de Sèvres et l'île Seguin n'est pas desservie ».*

Concernant la gare « Issy les Moulineaux »

Syndicat des copropriétaires du 199 avenue du Général de Gaulle à Vanves (courrier n°73 envoyé au président de la commission d'enquête) « *demandant le maintien d'un passage sous les voies entre les villes d'Issy-les-Moulineaux, Vanves et la ville de Clamart ».*

M. et Mme LESCEP (observation n°1 du registre d'Issy les Moulineaux) « *s'inquiétant des distances de correspondance entre les quais d'Issy RER et les quais du Grand Paris Express ».*

M. et Mme QUATREVILLE (observation n°19 du registre d'Issy-les-Moulineaux) « *exigeant de sécuriser les accès piétons et éviter les souterrains ».*

M. et Mme BRISON (observation n°28 du registre d'Issy-les-Moulineaux) « *réclamant un aménagement en surface d'un pole multimodal d'accès (piétons, vélos, bus... ».*

Concernant la gare « Fort d'Issy/Vanves/Clamart »

Mme ARDISSON (observation n°20 du registre d'Issy-les-Moulineaux*) « redoutant pour la sécurité des personnes les tunnels piétons et souhaitant une entrée à l'air libre au droit du Clos Montholon pour les habitants de Malakoff ».* Elle demande également *des « aménagements pour accéder à vélo ».*

Mme DAUTIEU (observation n°27) et Mme LADORGNE (observation n°50 du registre d'Issy-les-Moulineaux) « *s'interrogeant sur l'intérêt de la sortie en souterrain sur Issy à l'angle des rues Calmette et Général De Gaulle et sollicitant un accès à l'angle des rues Calmette et Chemin Vert (avant le Pont de Clamart) ».*

Mme LEGOC de Malakoff (observation n°59 du registre d'Issy les Moulineaux), « *souhaitant une entrée/sortie de la gare de Clamart, côté Malakoff au Clos Montholon ».*

M. POIREL (observation n°11 du registre de Clamart) «*Qu'est-il prévu pour que les piétons puissent accéder en toute sécurité à la gare existante, sera-t-il encore possible d'emprunter le tunnel sous les voies pour rejoindre Issy ? »*

M. RABIER (observation n°13 du registre de Clamart) demandant que *« l'accessibilité multimodale (piétons, voitures, vélos...) de la gare RER soit conservée pendant les travaux de la gare de la ligne 15 »* et *« Il faut prévoir un accès piétons pour Malakoff et le clos Montholon, et l'accessibilité des PMR ».*

M. TOULOUSE (observation n°8 du registre de Vanves) déclarant que *« la nouvelle gare doit être pensée en complément d'autres moyens de transport, dont le vélo, ce qui nécessite de prévoir un parking à vélos sécurisé de l'ordre de 100 places à moduler avec des offres de service dans la gare. « Il faut aménager les accès à la gare, notamment coté Est afin de rejoindre la "coulée verte" ».*

M. MERIQUET (observation n°9), M. PERRIN (observation n°13), M. BRAZOL (observation n°15) du registre de Vanves, M. GUILLON (courrier n°1 du registre de Châtillon) souhaitant *« qu'il y ait un accès depuis le pont du Clos Montholon coté*

Vanves ».

Mme PAPY, (observation n°11 du registre de Vanves) demandant que *« la desserte de cette gare soit assurée par des bus plus fréquents, des pistes cyclables, que le service de ligne N soit amélioré avec accès aux PMR ».*

M. et Mme DEROEUX (Courrier n°3 du registre de Vanves) trouvant *« que l'accès à la gare débouchant sur l'avenue du Général de Gaulle devrait être supprimé car inutile et dangereux »*.

M. LEROUX (courrier n°5 du registre de Vanves) demandant *« de "repenser" certains accès piétons, et de supprimer notamment l'accès Issy-les-Moulineaux (coté rue du professeur Calmette) qu'il estime "à vocation politique", inutile et peu sécurisant ».*

M. et Mme BENKEMOUN (courrier n°7 du registre de Vanves), Association ARGC (courrier n°2 du registre de Châtillon) attirant *« l'attention sur les points principaux suivants:*

- *la sécurité des personnes et des biens doit être la priorité* ;
- les *piétons doivent accéder plus aisément que ce n'est prévu »*.

Mme CARLIER (observation n°19 du registre de Malakoff) demandant *« qu'un accès sécurisé soit maintenu pendant les travaux pour aller à la gare, qu'un accès soit créé depuis le Clos Montholon pour accéder aux bus et qu'il soit aussi aménagé des places de parking »*.

M. BERNARD et Mme AMADE (courrier n°5 du registre de Malakoff) proposant *« notamment pour la desserte de la gare de Clamart un nouvel accès proche de la place du clos Montholon, qui serait plus utile aux habitants de Malakoff (quartier de la rue du Colonel Fabien, quartier de Garmants »).*

Mme GUILLON (courrier n°7), M. CEZARD (courrier n° 12), et M. et Mme AVRIL (courrier n°33 du registre de Malakoff) estimant *« que la sortie de la gare de Clamart vers Issy n'est pas indispensable et en plus non sécurisé du fait d'un long tunnel : il serait préférable d'aménager une sortie vers Malakoff/Clos Montholon avec ascenseur PMR ».*

COMMUNE DE MALAKOFF (courrier n°14 du registre de Malakoff) « *se réjouissant de ce projet de transport en commun mais ayant conscience des inquiétudes des riverains concernés*. *Elle demande en particulier que l'accès coté Malakoff soit amélioré et sécurisé et qu'il soit accessible aux PMR et que la gestion des déblais par fer soit optimisée. Enfin elle demande que le nom de Malakoff apparaisse pour la future gare s'il est fait mention des communes desservies ».*

M. ROULIER (courrier n°17 du registre de Malakoff) « *proposant de rapprocher l'accès à la gare du carrefour du Clos Montholon (extrémité des quais SNCF) ».*

Concernant la gare « Châtillon/Montrouge »

M. BOUCHEZ (observation n°1 du registre de Montrouge) demandant *« si on a prévu des connexions faciles pour les PMR entre le tramway T6 et la ligne rouge 15 sud ».*

M. et Mme BAILLY (observation n°7 du registre de Montrouge) demandant *« si le parking prévu à proximité par la ville de Montrouge est destiné aux usagers ».*

Martine GOURIET, *conseillère générale de Châtillon,(lors de la réunion publique de Montrouge)* souhaitant savoir « *comment seront organisés les transports de bus au niveau de la gare de Châtillon-Montrouge avec les travaux à venir. Elle demande notamment des précisions au sujet du tramway T6 : comment cela se passera-t-il depuis l'arrivée du tramway jusqu'à la nouvelle gare, en passant par le tunnel sous le métro ».*

Concernant la gare « Arcueil/Cachan »

M. EPIARD (observation n°3 du registre de Cachan et M. RUCKLY (observation n°4 du registre de Cachan) demandant *« s'il est prévu de réaménager et de rouvrir l'accès sous les ponts de l'autoroute, en face du jardin panoramique, pour pouvoir accéder à la gare de Villejuif IGR et de sécuriser cet accès ».*

Mme CAZE (observation n°8 du registre de Cachan) « *concernant le cheminement vers la gare de Villejuif IGR à partir du quartier du Coteau : traversée du parc, passage sous autoroute, sécurité .*

Les demandes portent sur :

- *ce qu'il est prévu en matière de parkings et de leur tarification autour de la gare Arcueil/Cachan ;*
- *quels sont les moyens de transports en commun prévus pour amener les habitants du Coteau vers la gare d'Arcueil/Cachan afin de réduire les circulations automobiles, surtout en heure de pointe ;*
- *la création d'une dépose-minute et parking deux-roues auprès de la gare ».*

Comité de Quartier de Cachan Ouest (observation n°11 du registre de Cachan) exprimant *« les souhaits et les attentes des usagers du quartier formalisés dans un cahier de préconisations joint au registre d'enquête et mettant en exergue la suggestion suivante : « organiser les parcours et les accès pour tous les usagers afin d'en garantir ou d'en améliorer la fluidité et la qualité ».*

Comité de Quartier du Coteau de Cachan (observation n°12 du registre de Cachan) *demandant*

- *Un système de dépose-minute efficient ;*
- *Un système bien conçu et gratuit pour les deux-roues avec une capacité suffisante ;*
- *Une étude approfondie des modalités de sortie de la gare ;*
- *Une liaison sécurisée pour rejoindre la gare de Villejuif IGR à partir du quartier du Coteau ».*

Mme DEVOS (observation n°13 du registre de Cachan) « *sollicitant la réalisation de facilités d'accès à la gare de Villejuif IGR pour les habitants du centre-ville : réalisation par exemple d'un souterrain à faible pente ».*

Association Val de Bièvre à Vélo (observation n°14 du registre de Cachan) soulignant *« qu'il est très important pour cette nouvelle infrastructure de transport que toutes les conditions d'une bonne intermodalité vélo/métro et marche/métro soient pensées à la fois globalement et dans le détail. Cela doit se traduire en particulier pour le vélo par des stationnements adaptés et des itinéraires de rabattement ainsi qu'une offre de service vélo au niveau des gares ».*

Mairie de L'Hay-les-Roses (observation n°15 du registre de Cachan)

- demandant *« la réalisation du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly ce qui permettra d'assurer le rabattement vers la ligne 15 des populations des territoires qu'elle traversera »:*
- suggérant de *« prévoir l'adaptation des lignes de bus afin de relier la commune de L'Haÿ-les-Roses aux gares les plus proches de la ligne 15 : Cachan, Villejuif IGR et Villejuif Aragon ».*

Mme ABOURS (observation n°4 du registre de Villejuif)

- *« mettant en avant le risque que l'émergence de nouvelles solutions de transport collectif se traduise par plus de véhicules en circulation et en stationnement*

autour des gares, si les investissements visant à soutenir et à favoriser le rabattement sur les gares à pied et à vélo (cheminements piétons, itinéraires cyclistes, parkings cyclistes en gare…) ne sont pas suffisants ;

- *se demandant si l'évaluation des besoins en stationnement vélo a bien pris en compte les besoins avec une vision d'avenir, c'est-à-dire en prenant en compte les politiques de développement du vélo au niveau de la commune et du Val de Bièvre »;*

M. DELBOS (observation n°7 du registre de Villejuif) demandant *« l'intégration dans le projet des mesures à prendre pour favoriser les cheminements de proximité : liaisons douces, stationnement deux roues, parkings « mesurés » pour ne pas créer une inflation de voitures dans le périmètre ».*

Concernant la gare « Villejuif/Louis Aragon »

Anonyme (Observation n°10 du registre de Villejuif) alertant *« sur l'augmentation de la circulation au carrefour Louis Aragon qui va être générée par la fréquentation du tramway T7, du métro M7 et la future ligne 15. Il remet en cause la suppression du souterrain à ce carrefour, ce qui a généré beaucoup d'embouteillages ».*

M. SUAREZ, habitant de Villejuif, (lors de réunion publique de Créteil) « *attire l'attention sur le fait que la nouvelle gare de Villejuif Louis Aragon constituera un « hub » très important du fait de la mise en service du Tramway T7. Il est essentiel d'anticiper l'afflux de personnes qui circuleront à cet endroit, de jour comme de nuit ».*

Concernant la gare « Le Vert de Maisons »

M. CARVOUNAS Sénateur-maire d'Alfortville (Courrier n°42 envoyé au président de la commission d'enquête) demandant *« que soit étudié :*

- *l'aménagement d'un parvis devant la gare côté Alfortville, dans un souci de sécurité pour les usagers,.*
- *avec le STIF les conditions d'accessibilité à cette future gare ».*

Conseil Général de Seine-et-Marne (courrier n°80 envoyé au président de la commission d'enquête) demandant *« à la SGP:*

- *de prolonger jusqu'à Alfortville le couloir de correspondance entre la gare du GPE et les quais du RER D ;*
- *de limiter les impacts des travaux à cette même gare pour les riverains et d'inscrire dès à présent dans le projet les réserves foncières nécessaires pour accueillir les équipements d'intermodalité (gares routières, équipements vélos, parcs relais) ;*
- *solliciter auprès du STIF, de la Région, de la SGP et de l'Etat le financement et la réalisation de ces équipements d'intermodalité ».*

Association APEMA - Association pour la protection de l'environnement (observation n°7 du registre de Maisons-Alfort) préconisant *« la création d'un parking voitures, vélos et ligne de bus pour l'accès à la gare ».*

Association SADUR (Association des Usagers du RER D) (observation n°12 du registre de Maisons-Alfort) *« s'appuyant sur la décision prise d'abandonner l'ancien site prévu (Halle SERNAM 2000) qui à ses yeux était plus adapté au trafic actuel et à venir, à l'interconnexion , au rabattement vers les gares et à l'urbanisation alentour émet un avis réservé sur le projet en évoquant les contraintes connues de la gare du Vert de Maisons : dimensions réduites des quais, passage souterrain sur Alfortville débouchant directement sur la voirie ».*

M. GELY et Mme LE GAL (observation n°13 du registre de Maisons-Alfort) « *souhaitant une bonne accessibilité aux gares (parkings, vélos, esplanades piétonnes et demandent un fonctionnement 24h/24, une tarification unique sur tous les réseaux ».*

Anonyme (observation n°1 du registre d'Alfortville) « *s'inquiétant des moyens d'accès à la future gare, s'interrogeant sur le futur circuit du bus 103 et sur ses fréquences ; Y aura-t-il création de lignes supplémentaires ?* »

M. DULA (observation n°2 du registre d'Alfortville) concernant *« l'accessibilité à la gare, est également évoquée par l'apport inévitable de voitures supplémentaires pour rejoindre la gare. Pour ce qui est des mesures de rabattement il préconise la proximité immédiate de la gare et non la Place de l'Europe comme cela a été cité ».*

Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne) (observation n°10 du registre de Champs-sur-Marne) demandant :

- *le prolongement jusqu'à Alfortville du couloir de correspondance au Vert-de-Maisons entre le GPE et le RER D ;*
- *l'inscription dès à présent des emprises foncières nécessaires pour les équipements d'intermodalité et leur financement ».*

Concernant la gare « Créteil L'Echat »

Conseil Général du Val-de-Marne (observation n°37 du registre de Créteil) portant sur une délibération du CG demandant « l'*adaptation des transports en commun en correspondance (STIF) ».*

Groupe EELV de Créteil (observation n°38 du registre n°2 de Créteil) signalant *« des points de vigilance pour sa desserte par les transports en commun (implantation et fréquence), les itinéraires cyclables + parcs à vélo sécurisé sur le modèle de Véligo, la place donnée au stationnement ».*

M. P. UNGERER, habitant de Créteil, (intervention lors de la réunion publique de Créteil) *« souhaite savoir ce qui a été prévu à la gare de Créteil pour la liaison avec les pistes cyclables et le parking vélo. Il demande si le coût comparatif de création d'un parking vélo par rapport au maintien d'une place de parking voiture a été chiffré ».*

Concernant la gare « Saint-Maur/Créteil »

Association des commerçants de Saint-Maur-Créteil (courrier n°25 adressé au président de la commission d'enquête) demandant *« un nombre de places de stationnement suffisant autour de la gare de Saint-Maur-Créteil ».*

M. VIRZI de Saint-Maur (courrier n°95 adressé au président de la commission d'enquête) soulignant *« qu'il faut également viser une amélioration de l'accessibilité à la gare (parkings faciles d'accès) de Saint-Maur/Créteil ».*

Mme LE MOUEL (observation n°4 du registre de Joinville) déclarant *« que St Maur Créteil va devenir un grand pôle de convergence. « Il faudrait aménager un plus grand pôle de bus, même en souterrain avec un très grand parking pour recevoir tous les gens des environs, sinon j'ai peur d'une saturation rapide du site ».*

Mairie de Saint-Maur (observation n°1 du registre de Saint-Maur) demandant au maître d'œuvre:

- *« de prendre à sa charge le réaménagement du parvis et des ses abords (dont la rue Leroux) et que la Ville soit pilote de ce réaménagement (afin de compléter l'accord de principe donné par M. Guyot, Président du directoire de la SGP par courrier du 23 juillet 2012).*
- *d'assurer la circulation et une offre de stationnement satisfaisante dans le quartier pendant le chantier et à terme suivant besoins et en exigeant notamment que le parking de Saint Maur retrouve une capacité d'accueil supérieure à la situation actuelle ».*

Anonyme (observation n°13 du registre de Saint-Maur) déclarant que ce projet *« permettra d'éviter le TVM qui est actuellement une aberration: il oublie Joinville et St Maurice et passe dans un zone à haute densité scolaire ».*

M. BROUSSE (observation n°42 du registre de Saint-Maur)

- *« souhaitant que l'arrivée de la ligne 15 s'accompagne, et même soit précédée par le développement des pistes cyclables, et aussi cela n'engendrerait quasiment aucun coût supplémentaire, par l'installation de station Autolib ;*
- *proposant de réduire les problèmes de stationnement, y compris pendant la période de travaux à la gare de St Maur Créteil en réservant quelques places du petit parking situé à l'angle de la rue Chevreul et de l'avenue Noël ».*

M. et Mme LAUREAUX (observation n°46 du registre de Saint-Maur) demandant *« le passage du TVM-EST par Joinville (2 fois plus d'équipements collectifs desservis) et soulignant que le maillage attendu par le STIF serait bien meilleur en évitant les nuisances prévisibles sur le Vieux St Maur ».*

Concernant la gare « Champigny-Centre »

M. VIEIRA (observation n°4 du registre de Champigny) demandant *« s'il y aura un accès piéton pour les habitants du quartier des Simonettes ».*

M. WOHNLIAT (observation n°14 du registre de Champigny) déclarant que *« Le projet est très bien mais il faut prévoir suffisamment de places de stationnement pour les vélos (200 à 300 places) En effet les vélos à assistance électrique seront en fort développement en 2020 (Champigny-Centre et Bry-Villiers-Champigny) »*

Anonyme (observation n°15 du registre de Champigny) soulignant *« il faut un projet de créations de lignes RATP de bus assez denses et bien cadencées pour que les abords des stations en centre ville ne soient pas sursaturés de voitures particulières qu'il faudra bien garer quelque part ».*

M. HINDEON (observation n°20 du registre de Champigny) demandant *« des accès aux stations de chaque côté des voies de circulation afin d'éviter aux piétons de traverser les rues ».*

M. PASTIEW (observation n°26 du registre de Champigny) demandant *:*

- *« de vraies correspondances avec des temps courts, pour toute les catégories de population, sécurisés et concernant tous les modes de transports (bus, autres lignes, RER, tramways) ;*
- *l'aménagement dans les gares de garages à vélos sécurisés suffisamment vastes pour répondre aux objectifs de réduction de la voiture ;*
- *un accompagnement par des liaisons rapides (TCSP) avec les gares de Bry-Villiers et Noisy-Champs ».*

M. GAULON (observation n°27 du registre de Champigny) regrettant :

- *« le manque d'informations sur les aménagements en surface, notamment de la par de la municipalité (problème de la rue Fourny coupée pour le magasin Leclerc) ;*
- *l'oubli des piétons et des vélos qui doivent faire des détours fastidieux : couper des voies de communication terrestres, c'est un peu d'un autre âge, non ? ».*

Concernant la gare « Villiers-Champigny-Bry »

M. et Mme POINT (courrier n°5 envoyé au président de la commission d'enquête*) « posant la question du temps de transport à pied pour se rendre à la nouvelle gare ».*

Mairie de Bry-sur-Marne (courrier n°27 envoyé au président de la commission d'enquête) *p*résentant un vœu demandant :

- *« d'étudier finement les rabattements en transports en commun locaux afin de faciliter l'accessibilité de la gare pour l'ensemble des habitants de Bry malgré le dénivelé important qui proscrit les circulations douces pour rejoindre cette gare ;*

- *La création d'un nouveau franchissement de l'autoroute A4, au droit de l'ex VDO, pour une bonne accessibilité à la gare ».*

M. TRIBOULET (observation n°1 du registre de Bry-sur-Marne)

- *indiquant des insuffisances (des remises à plus tard) au niveau des rabattements en bus, des parkings, de la coordination entre la ligne 15 et le TVM Est ;*
- *considérant que les possibilités de transfert modal de la voiture individuelle aux transports collectifs ne sont qu'esquissées, liées aux rabattements, à la tarification.*

Mme GARCIA (observation n°8 du registre de Bry-sur-Marne) demandant *« que soit assurée une desserte correcte de la gare depuis le centre de Bry ».*

M. Y . PONDAR, habitant de Champigny (lors de la réunion publique de Noisy-le-Grand) constate *« qu'il n'est pas prévu de parkings au niveau de la gare de Bry-Villiers-Champigny, alors qu'elle est située à proximité de l'A4, qu'un centre commercial doit prochainement voir le jour dans le quartier et que l'enquête publique annonce une forte augmentation des flux. Il souhaite savoir ce que prévoit de faire la SGP en la matière. Il indique que le site de maintenance et de remisage (SMR) coupera l'axe principal reliant la commune de Champigny à celle de Villiers. Cet axe alimente la zone commerciale A3. Il souhaite savoir ce qui est prévu au niveau des futurs accès ».*

Concernant la gare « Noisy/Champs »

Comité de quartier Bois de Grâce/Descartes de Champs (observation n°9 du registre de Champs-sur-Marne et courrier n°83 envoyé au président de la commission d'enquête) demandant *« comment sera assurée la sécurité des usagers ».*

Groupe EELV de Noisy, Neuilly-Plaisance et Gournay (observation n°10 du registre de Noisy-le-Grand) demandant *« le plus grand soin aux connexions avec les autres modes : parkings vélos sécurisés, parkings voitures selon la fréquentation des gares ».*

M. SUANT (observation n°11 du registre de Noisy-le-Grand) attirant *« l'attention sur la nécessité de parkings suffisants en gare de Noisy-Champs, laquelle est la porte d'entrée du Grand Paris Express, non seulement pour Noisy mais aussi pour tout l'Est parisien ».*

M. PAJON député-maire de Noisy-le-Grand (observation n°12 du registre de Noisy-le-Grand) « *s'étonnant de l'absence du traitement des questions de stationnement. Or la gare de Noisy-Champs a une situation spécifique qui nécessite un nombre de places conséquent et les charges des ouvrages correspondants ne sauraient revenir aux collectivités locales ».*

M. MERIS (observation n°6 de Champs-sur Marne) demandant *« à ce que le projet soit accompagné d'une réflexion active sur le stationnement sur le site de Noisy-Champs dont la problématique est particulière, différente de celle des gares en zone très dense ».*

Comité de quartier Bois-de-Grace/Descartes (observation n°9 du registre de Champs-sur-Marne)

- *demandant que de nombreux parkings soient prévus et dans des emplacements qui préservent les espaces verts ;*
- *considérant que la voirie de Champs n'est pas suffisante pour absorber le surplus de trafic en rabattement.*

Concernant le SMR de Champigny-sur-Marne

Etablissement Leclerc de Champigny-sur Marne (courrier n°36 adressé au président de la commission d'enquête) faisant état *« qu'au voisinage du Centre E. Leclerc et de sa galerie marchande sont prévus :*

- *la gare de Bry-Villers-Champigny,*
- *le SMR et le PCC »*

Il craint donc tant en phase de travaux que d'exploitation les points suivants :

- *impacts importants sur leur activité (approvisionnement) par la suppression de la rue A. Fourny qui longe le site commercial au nord et la prolongation en substitution de la rue B. Frachon,*
- *absence manifeste de traitement de la problématique de l'accès aux commerces au stade de l'enquête publique et l'accessibilité au Centre Leclerc apparaît comme indubitablement compromise*

Il demande donc au maître d'ouvrage dans les plus brefs délais les modalités de rétablissement des accès, notamment autour du SMR ainsi que le délai de réalisation des ouvrages dédiés et plus généralement ; l'impact du SMR sur les flux de circulation, la clientèle des commerces de la zone E. Leclerc et le stationnement dans la zone.

Il considère donc qu'au final la problématique des accès, des flux de circulation et du stationnement n'est absolument pas traitée dans le cadre du dossier d'enquête publique et notamment pour le SMR

En résumé il demande :

- *d'enjoindre le Maitre d'Ouvrage de préciser les modalités de rétablissement des accès ainsi que le délai de réalisation de ces ouvrages,*
- *d'enjoindre le Maitre d'Ouvrage de définir immédiatement toutes les mesures précises qui seront prises notamment autour du SMR pour assurer la continuité des activités commerciales pendant la phase chantier tant en terme de flux de circulation et d'itinéraires que de stationnement.*
- *d'enjoindre le Maitre d'Ouvrage de procéder immédiatement aux études nécessaires permettant de définir toutes les mesures nécessaires au maintien des accès des commerces, de traitement du flux de circulation et de stationnement dans la zone d'influence de la Gare et du SMR.*
- *d'enjoindre le Maitre d'Ouvrage de procéder immédiatement aux études nécessaires permettant d'appréhender de manière claire et détaillée les effets cumulés et dont l'approche est particulièrement tronquée dans l'Etude d'Impact ».*

1.2.4.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

Le thème est traité dans plusieurs pièces du dossier d'enquête et principalement dans l'étude d'impact.

a)Dans le document « **Présentation du programme » (pièce C),** figure le paragraphe suivant qui pose bien la problématique mise en exergue par le public et les associations :

L'intermodalité avec le réseau de transport en commun de surface

« Le réseau d'autobus pourra par ailleurs être réaménagé, sous la responsabilité du STIF et en concertation avec les acteurs locaux, de manière à favoriser les correspondances avec les gares du réseau Grand Paris Express et à maximiser leur aire de chalandise : en fonction de chaque contexte d'insertion, des réorganisations d'itinéraires, des recompositions de lignes et d'arrêts et/ou des adaptations de l'offre de service pourront être envisagées.

Par ailleurs, lorsque la réalisation des ouvrages du réseau Grand Paris Express, notamment les gares, aura un impact en phase chantier sur les installations assurant

l'intermodalité avec le réseau de surface (points d'arrêt, gares routières, voies dédiées…), celles-ci seront reconstituées à l'issue des travaux. L'efficacité du maillage avec les lignes existantes et les lignes en projet de transport en commun est un enjeu majeur pour la réussite du futur réseau du Grand Paris. »

L'intermodalité avec le réseau routier : les parcs de stationnement aux abords des gares

« La conception des gares du réseau de transport public du Grand Paris prend en compte leur articulation avec les modes de déplacements motorisés individuels, en proposant des aménagements adaptés à chaque contexte et en cherchant notamment à promouvoir de nouveaux usages de l'automobile, comme le covoiturage et l'autopartage.

Les gares du Grand Paris invitent tout particulièrement à repenser l'articulation et la complémentarité entre les différents réseaux de transport en commun et l'offre de stationnement aux abords des gares. Au stade actuel des études conduites par la Société du Grand Paris, plusieurs cas de figure peuvent se présenter sur les différents sites : la création de nouveaux parkings publics, opportunité à évaluer en cohérence avec le schéma directeur des parcs-relais établi par le STIF : les parcs seraient ainsi préférentiellement mis en place dans les secteurs extérieurs aux premières couronnes (zones 4 et 5), qui disposent d'un réseau de transport en commun de rabattement moins dense et n'offrant pas toujours une alternative à l'usage de l'automobile ; la reconfiguration ou le redimensionnement des parkings publics existants : l'impact de la réalisation du réseau en matière de besoins de rabattement supplémentaires vers les infrastructures de stationnement existantes est préalablement à évaluer ; la reconstitution de parkings publics existants sur lesquels les travaux de réalisation des gares pourraient avoir un impact en phase chantier ; l'absence de besoins nouveaux par rapport à la situation existante. »

b) Dans le document **« Résumé non technique de l'étude d'impact (pièce G.1)** figure un paragraphe intitulé **« Objectifs en terme de mobilité »**

L'observation des parts modales par commune montre que la part des modes alternatifs à la voiture dans les déplacements domicile-travail serait de l'ordre de 59% pour la première couronne.

Pour renforcer encore le report modal vers les transports publics, le développement de l'offre de transport en commun (structurante et de proximité) doit aussi s'accompagner de la mise en œuvre de mesures incitatrices jouant sur différents leviers, dans le cadre d'une politique globale sur l'évolution des déplacements a l'échelle de la région. Le Projet de Plan de Déplacement Urbain de la Région s'est ainsi fixe un objectif de 20% d'augmentation des déplacements en transports en commun entre 2006 et 2020 pour une augmentation globale de la demande de 7%.

Concernant la desserte des gares

Actuellement, les réseaux routiers aux abords des gares du projet sont majoritairement congestionnés a la pointe du matin. La situation est cependant moins critique la ou il n'y a pas encore de gare correspondant a une offre de transport en commun structurant. L'accessibilité des gares des axes structurants (métro, RER, train) par l'ensemble des modes alternatifs a la voiture individuelle doit être renforcée. En effet, a proximité des gares, la rareté de l'espace disponible que cela soit pour de la voirie ou des emplacements de stationnement ainsi que la volonté affichée d'y densifier l'habitat et les activités vont accentuer la pression sur l'automobile. En contrepartie, il s'agira de favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture, de développer la desserte locale en transport public, les cheminements piétons, le vélo et de favoriser les transferts modaux par l'optimisation des espaces d'échanges.

Les gares seront de véritables pôles d'échanges multimodaux

Les gares de la Ligne Rouge Sud seront majoritairement des pôles d'échanges multimodaux avec une zone d'influence potentiellement étendue. Pour accentuer le report modal vers les transports publics, il importe de prendre en compte tous les paramètres qui peuvent influencer le choix de l'usager. Cela va de la qualité de la correspondance aux services offerts dans les gares et à proximité. La gare doit devenir un paramètre déterminant et un facteur attracteur non seulement au moment du choix du mode de transport mais également dans le choix de la localisation de l'habitat et des activités.

Le potentiel de report modal vers les transports publics restera élevé même aprés la mise en œuvre du projet. Il est donc essentiel d'accompagner le déploiement du métro automatique par des mesures en faveur du report modal et d'intervenir pour maitriser l'aménagement, notamment autour des gares. Lorsque la capacité des axes routiers le permet, des parkings relais pourront être construits, facilitant le report modal de la voiture vers les transports publics.

c) Dans les documents **« Présentation du projet et état initial » (pièce G.3.1), « Incidences et mesures de réduction et de compensation du tronçon » (pièce G.3.2)**

Le tableau de synthèse des mesures d'accompagnement de la page 264 du document G.3.2 présente des mesures d'accompagnement aux abords des stations de métro selon deux thématiques :

- la station de métro comme cœur de quartier : les préconisations de cette thématique sont reprises dans le thème 7 sur le développement urbain et économique ;
- la gare comme plateforme à l'intermodalité :

Dans le cadre du projet Grand Paris Express, l'enjeu est bien de proposer un complément aux réseaux existants en favorisant l'intermodalité et le transfert modal de la voiture vers les transports en commun. Une bonne intermodalité est une articulation réussie entre l'offre de transport et les différents modes mais aussi une tarification intégrée, une organisation spatiale et une synchronisation des échanges optimisée ainsi qu'une information aux utilisateurs accessible et mise à jour.

Si la gare et ses abords sont aménagés de telle manière que les échanges intermodaux soient favorisés, il peut se produire une synergie entre le développement des fonctions de transport et celui des autres fonctions se localisant dans son voisinage, contribuant ainsi à renforcer sa position de « cœur de quartier ».

Description de la mesure

Les gares sont la vitrine de l'offre de transport et déterminent la perception des voyageurs sur la qualité du service offert. Pour ne pas que les abords de station soient « envahis » de migrants pendulaires venus y garer leur voiture avant de prendre le métro, il est nécessaire d'améliorer l'accessibilité aux autres modes de transport et de garantir le partage modal de la voirie locale. En effet, il ne s'agit pas de découper l'espace public en espace dédié à chacun des usages, mais bien de favoriser la mixité des usages. Les solutions techniques doivent être soigneusement mises au point et dimensionnées : les différents systèmes de transport doivent pouvoir échanger leurs voyageurs sans difficulté. Bien plus qu'une redistribution de l'espace, ce sont de nouvelles règles de cohabitation qu'il faut rechercher, respectant la place de chaque mode et limitant les excès d'usage de la voiture au détriment des autres. En particulier, on veillera à ce que les piétons et les cyclistes

puissent accéder aux stations en priorité, suivis respectivement par le transport public,

le parking de courte durée et le stationnement de longue durée.

En partie dense d'agglomération à proximité de Paris, la densité des stations fait que les aires d'influence des stations sont relativement réduites. Par conséquent, les accès à ces pôles se font généralement à pied, en vélo ou en bus. C'est pourquoi il s'agira d'optimiser l'accès à ces modes, le rabattement en voiture ne devant pas être privilégié.

1.2.4.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

L'intermodalité avec le réseau urbain de surface va nécessiter la mise en place de structures de type parking, garage ou autre au niveau de chaque gare.

1 - Comment vont être prises les décisions de les intégrer dans le bâtiment gare ou de les laisser à la charge des collectivités ?

2 - Quelle sera la procédure qui sera retenue pour la réservation des emplacements destinés à l'intermodalité à l'extérieur des gares et donc à la charge des collectivités ?

1.2.4.4. Avis et commentaires de la Société du Grand Paris :

1.2.4.4.1. Avis et commentaires au titre de l'analyse des observations écrites ou orales et de courriers relatifs à ce thème

Sur la prise en compte de l'intermodalité dans le projet

Concernant les courriers et observations : de la Directrice Générale du STIF (courrier n°2 envoyé au président), de M. GIRARD (courrier n°9 envoyé au président), du CCI Paris Ile-de-France (courrier n°83 envoyé au président), de la Région Ile-de-France (courrier n°100 envoyé au président), du Conseil Général du Val de Marne (courrier n°101 envoyé au président), de M. PARMENTIER (observation n°32 du registre d'Issy-les-Moulineaux), de M. FAVIER (observation n°31 du registre de Boulogne-Billancourt) et Association Orbival (observation n°36 du registre de Saint-Maur)

L'efficacité du système de transport régional global proposé aux voyageurs est étroitement liée à la qualité du maillage : il est donc indispensable que les gares du Grand Paris soient organisées pour faciliter et fluidifier les échanges. Situées au cœur de toutes les mobilités urbaines, les gares du Grand Paris doivent assurer une intermodalité efficace avec le réseau de surface (bus, trams…), dans des organisations spatiales s'articulant avec des gares routières, des stations de tramway et de nouvelles voies de desserte repensées sous l'autorité du STIF, en concertation avec les acteurs locaux et les opérateurs de transport. La conception des gares du Grand Paris prend en compte leur articulation fine avec les modes de déplacements individuels et l'offre de stationnement à leurs abords, en incluant les nouveaux modes en libre-service. Les modes actifs (vélo, marche à pied) y trouvent naturellement leur place.

Un travail est mené sur les sujets d'intermodalité en collaboration avec les villes, le STIF et les Conseils généraux. L'objectif est de favoriser l'accessibilité à la gare à tout type de modes confondus. En moyenne, 40 % des accédants aux stations de métro sont des piétons. Pour les piétons, les aménagements des itinéraires amenant aux gares sont réalisés par les communes.

Les cyclistes sont peu nombreux mais leur part augmente. Un programme de création « consignes vélo sécurisé » s'est progressivement mis en place sous l'égide du STIF. À l'horizon 2020, 20 000 places sécurisées pour les vélos devraient être créées. La SGP va poursuivre des études sur chacune des gares afin de pouvoir créer des espaces de consigne à vélos, à l'intérieur de la gare ou au niveau des parvis, ce qui permettra de

venir avec son vélo à la gare et de le laisser en toute sécurité.

Ainsi, l'ambition de l'intermodalité dans le projet du Grand Paris Express est de fortement développer le rabattement à vélo vers les gares: Offrir la faculté aux utilisateurs de vélo de pouvoir le garer en toute sécurité (le périmètre de la gare devra être aménagé à cet effet), et développer les pistes cyclables pour favoriser l'accès à la gare.

Enfin, le rabattement vers les gares en mode bus est extrêmement important pour augmenter l'aire d'influence de chaque gare et ainsi mieux irriguer les territoires. La Société du Grand Paris travaille ainsi en partenariat avec le STIF, autorité organisatrice des Transports en Ile de France, et les collectivités, afin que chaque insertion de gare permette de bien s'articuler avec les lignes de bus en correspondance, notamment en apportant une attention particulière sur les parvis ou les espaces publics aux abords des gares.

Par ailleurs, au-delà de leur fonction de porte d'entrée du nouveau réseau de transport, les gares du Grand Paris vont contribuer au développement des territoires desservis et devenir des lieux publics privilégiés au sein de la métropole.

Pour les gares sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, la conception de chaque gare repose sur un socle d'orientations communes, afin de répondre aux attentes de l'ensemble des voyageurs, des riverains et des acteurs économiques de la région :

- Une gare efficace et fonctionnelle, équipement émergent et repérable, offrant à tous les voyageurs un accès facile au réseau, dans un environnement accueillant et apaisant : des espaces publics de la ville jusqu'aux quais, les parcours sont intuitifs et directs ; la gare accueille tous les voyageurs dans de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et d'information.
- Une gare connectée, organisée pour faciliter les échanges avec les autres réseaux de transport : les correspondances ferrées sont évidentes et les plus directes possible ; les accès et cheminements vers les modes actifs (vélo, marche à pied) et réseaux de surface (tramway, bus) sont naturels, sécurisés et les plus simples possible.
- Une gare centre de vie et créatrice de valeur, au service de l'attractivité du territoire et de son développement : ses espaces sont un lieu d'expression culturelle, de services et de commerces diversifiés, définis en fonction des contextes locaux ; en outre, l'insertion de la gare est conçue pour être compatible avec un développement immobilier connexe dense et mixte.

Sur les conditions et temps d'accessibilité à certaines gares

Gare « Pont de Sèvres »

Concernant les observations de M. JAMIN (observation n°7 du registre de Sèvres), Mme KITE (observation n°8 du registre de Sèvres), M. DENIS-LAROQUE (observation n°11 du registre de Sèvres), M. BLANCHARD et Mme CANDELIER (observation n°14 du registre de Sèvres), Mme DEAK-MILOL (observation n°16 du registre de Sèvres), M. AELION (observation n°4 du registre de Boulogne-Billancourt), M. ROGER (observation n°11 du registre de Boulogne-Billancourt) et M. FARES (observation n°16 du registre de Boulogne-Billancourt)

Comme évoqué au thème 1, le Débat Public du Réseau de Transport Public du Métro Grand Paris (octobre 2010 à janvier 2011) a permis de confirmer l'opportunité du projet et les grandes options de tracé et d'implantation des gares.

Un des critères de choix en ce qui concerne l'implantation des gares a été

l'interconnexion avec les modes lourds (RER, métro, Transilien).

Concernant l'éventuel prolongement de la ligne 9 vers Sèvres, outre le caractère extrêmement complexe de son prolongement, notons qu'il n'est pas inscrit dans le schéma directeur de l'Ile-de-France ou dans un autre document cadre de planification des transports.

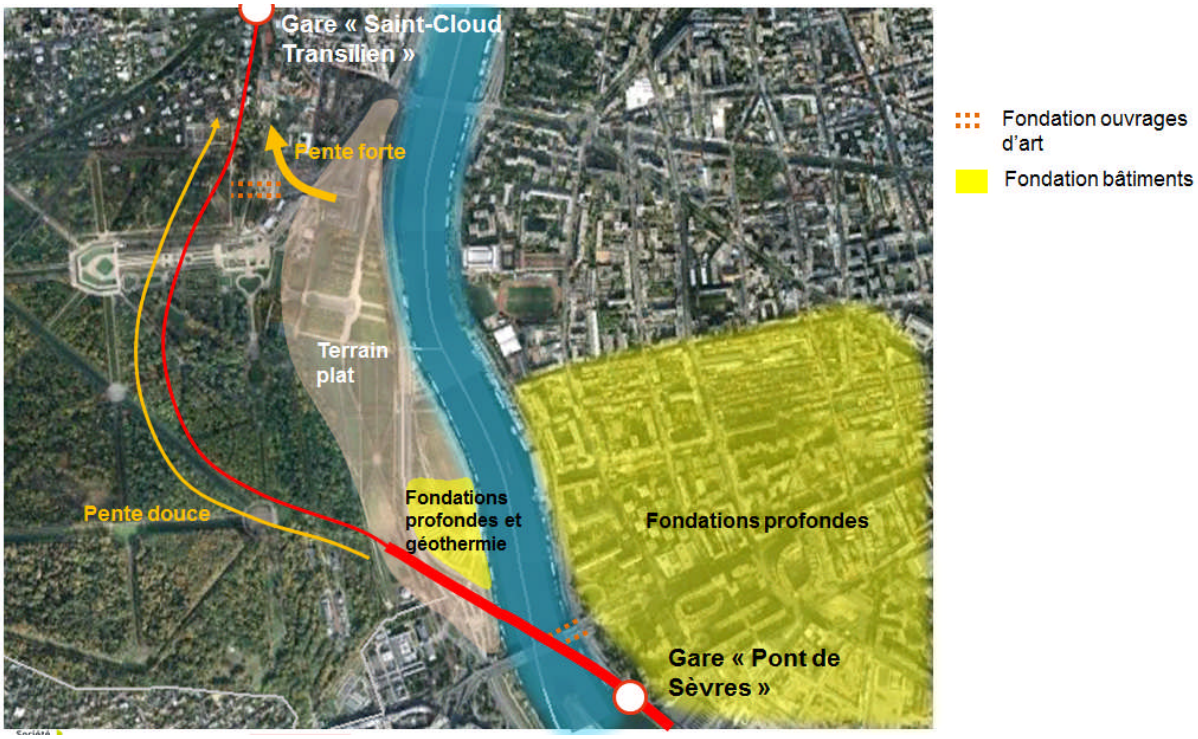
Les conclusions de ce débat ont été prises en compte pour définir le Schéma d'Ensemble du projet actuel, qui a été approuvé par décret en conseil d'Etat le 24 août 2011. La Société du Grand Paris est engagée par ce schéma d'ensemble et elle doit veiller à sa mise en œuvre.

Pour la gare du Pont de Sèvres, l'acte motivé qui accompagne le schéma d'ensemble stipule : « les principes suivants, ayant fait l'unanimité auprès de l'ensemble des acteurs, sont retenus : localisation d'une gare au plus près du Pont de Sèvres, de manière à permettre des correspondances performantes avec le pôle d'échanges constitué par la ligne 9 du métro et la gare routière ; conception de la gare permettant l'accès vers l'île Seguin ».

Il n'est donc pas envisageable de déplacer la gare de Pont de Sèvres de Boulogne-Billancourt à Sèvres comme proposé par Monsieur DENIS-LAROQUE, le maillage de la ligne 15-Sud avec le réseau existant ayant été privilégié.

Le positionnement du volume souterrain de la gare de Pont de Sèvres a été quasiment imposé par des contraintes techniques et environnementales très importantes dans le secteur :

1 : le tunnel ne pouvait pas passer sous les bâtiments de Boulogne-Billancourt, leurs fondations dans la craie saine étant d'environ 40 mètres de profondeur (zone surlignée en jaune sur la carte). Afin de ne pas devoir implanter le tunnel à plus de 50 mètres de profondeur ce qui aurait fortement dégradé les temps de correspondance et d'accès depuis la ville, il a ainsi fallu placer le tunnel sous le quai George Gorse en bordure de Seine pour approcher au maximum la station de métro Pont de Sèvres de la ligne 9.



2 : deux implantations de gare ont été étudiées avec deux tracés associés afin de rester en marge de la zone de bâtiments sur fondation profonde (cf pièce D page

18) :

- un tracé représenté sur le schéma ci-dessus avec une gare sous le quai Georges Gorse au sud du bâtiment le trident, qui évite les fondations du pont de sèvres et l'arrière gare de la station M9 en traversant au plus vite la Seine. Ce tracé passe sous l'île de Monsieur avant la zone bâtie sur fondation profonde et comprenant de la géothermie. Cela lui permet de passer sous le domaine de St Cloud et de remonter en pente douce en respectant les rampes maximum du matériel roulant, et d'atteindre ainsi la gare de St Cloud à une profondeur encore raisonnable de 26 mètres.
- Un tracé continuant sous le quai au-delà du pont de sèvres avec une gare à l'intérieur de l'échangeur routier et perpendiculaire au Pont et à la ligne 9. Ce tracé ne pouvait pas passer sous l'île de Monsieur avant le secteur de bâtiments fondés, donc ne pouvait pas rejoindre le domaine de St Cloud et ainsi remonter en pente douce vers la gare de St Cloud. Comme le tunnel devait de surcroît éviter les fondations du tunnel de l'autoroute A13 (petits points oranges sur le schéma), il devait rejoindre la gare de St Cloud en passant sous la face « abrupte » de la colline, engendrant une gare de St Cloud à plus de 60 mètres de profondeur, et donc une correspondance très dégradée avec les transiliens.

  De plus, cette implantation de gare à l'intérieur de l'échangeur du Pont de Sèvres était extrêmement complexe car il fallait la réaliser sous le terminus de la ligne 9 sans l'interrompre, et passer entre les fondations du pont de Sèvres et celles des voiries de l'échangeur.

  En outre, cette position de gare apportait une contrainte très importante à tout projet de restructuration et de valorisation de la tête du pont de Sèvres.

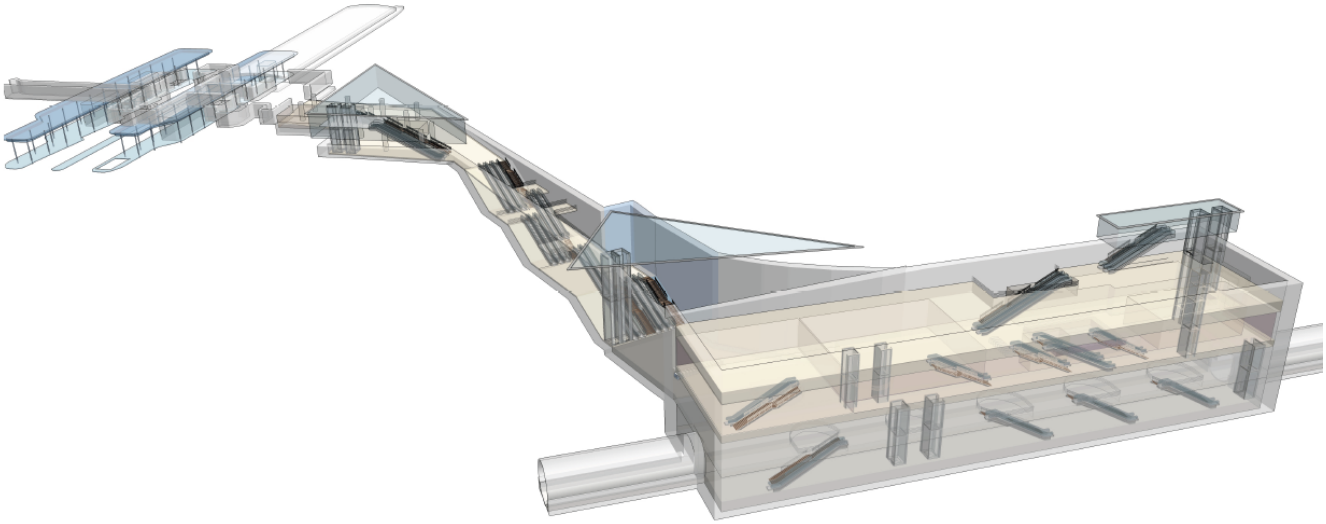
  Enfin, cette position de gare ne permettait pas d'organiser une bonne desserte des quartiers du Trapèze et de l'île Seguin.

Seule la position de gare sous le quai Georges Gorse au sud du bâtiment « Le Trident » permet à la fois d'assurer la correspondance avec le pôle de transport M9 et la gare routière, la desserte des nouveaux quartiers du Trapèze et de l'île Seguin via le Pont Renault, tout en étant compatible avec un tracé du tunnel qui ne condamne pas la gare de St Cloud à la très grande profondeur.

Concernant la qualité du lien entre la gare GPE et le pôle Transport M9 / gare routière, l'objectif de la SGP a été d'optimiser la correspondance au maximum, et plusieurs actions ont été mises en œuvre :

- Positionner le volume souterrain de la gare le plus possible vers l'ouest : le calage a été fait au plus près de l'échangeur routier en vaillant à ne pas impacter les fondations et les poteaux de la bretelle d'accès au quai Georges Gorse;
- Raccourcir le temps de correspondance, en ne faisant pas remonter les voyageurs de manière verticale à l'intérieur du volume souterrain de la gare, depuis le quai situé à 29 mètres de profondeur. La SGP et ses partenaires ont préféré « déployer » les escaliers mécaniques afin de remonter depuis les quais en allant vers l'accès principal commun GPE-M9 situé à proximité immédiate de la gare routière.

  L'objectif est de créer un lien rapide, convivial, en pente douce, rapprochant ainsi les quais du GPE du pôle transport actuel, comme le montre le schéma ci-dessous :



Les voyageurs souhaitant se rendre vers Sèvres pourront ainsi rejoindre rapidement la gare routière et ses nombreux Bus en direction de Sèvres. Ceux voulant rejoindre le T2 pourront emprunter directement les couloirs de la ligne 9 déjà empruntés pour effectuer cette correspondance, et cela directement depuis la salle basse de l'accès principal GPE-M9-gare routière.

Il est de plus à noter le projet en cours des collectivités concernant la restructuration de l'entrée de Sèvres, la valorisation des berges de sèvres et l'amélioration des espaces de circulation dédiés aux piétons et aux vélos sur le pont de Sèvres.

Concernant l'observation de M. DANDUX (observation n°10 du registre de Sèvres)

Depuis le couloir de correspondance de la gare du Grand Paris Express vers la gare routière, couloir qui sera conçu en pente douce, équipé de remontées mécaniques, les usagers du nouveau pôle multimodal du Pont de Sèvres auront le sentiment d'être proche de la gare routière.

Par ailleurs, un travail d'amélioration des itinéraires de bus, de renforcement de l'offre bus et d'adaptation du réseau actuel a été entrepris par le STIF avec les communes et les départements.

Ce travail de renforcement des dessertes depuis la gare routière du Pont de Sèvres sera réalisé sous l'Autorité du Syndicat des Transport d'Ile de France, et devrait améliorer à terme les liaisons vers les quartiers de Boulogne-Billancourt, de Sèvres et de Chaville.

Concernant l'observation de M. ATTAL (observation n°18 du registre de Boulogne-Billancourt)

Les études de la SGP ont pris en compte dès la phase d'avant-projet la possibilité de réaliser une passerelle en lien avec l'île Seguin prévue dans le projet de la ville de Boulogne-Billancourt et du Conseil Général des Hauts-de-Seine.

Cette passerelle se connectera à la gare du Grand Paris Express, au niveau du couloir de correspondance souterrain qui permet de rejoindre la nouvelle centralité du pôle multimodal du Pont de Sèvres.

Gare « Issy-les-Moulineaux »

Concernant l'observation de M. et Mme LESCEP (observation n°1 du registre d'Issy-les-Moulineaux)

Dans ses premières études d'implantation de la gare d'Issy RER, la SGP avait investigué une hypothèse de mettre le volume souterrain plus proche du RERC, mais cette dernière s'est rapidement avérée infaisable techniquement à une profondeur raisonnable pour garantir une correspondance, du fait de la présence des carrières souterraines, des fondations du viaduc SNCF, du talus dont la stabilité était réputée délicate.

On ne pouvait pas avoir une gare à la fois peu profonde et à proximité de la gare RER C, et comme le voyageur va environ 4 fois plus vite à l'horizontal qu'en remontée verticale avec des escaliers même mécaniques, le volume souterrain de la gare a été implanté sous l'avenue Aristide Briand pour que le tunnel puisse passer à faible profondeur sous les arches du viaduc SNCF. L'implantation de cette gare n'est pas très proche du bâtiment du RER C, mais grâce à sa faible profondeur et un couloir de correspondance dédié bien conçu, elle bénéficie d'une correspondance efficace, de l'ordre de 4 minutes, pour aller jusqu'aux quais du RER C.

L'emplacement de la gare GPE à l'angle de la rue Aristide Briand et de l'avenue Verdun permet également de préserver les espaces de la rue de Verdun pour le futur prolongement de la ligne 12 qui doit naturellement passer sous cette rue en partant de Mairie d'Issy pour rejoindre le carrefour de la Ferme.

Enfin, la création d'une gare place Léon Blum permet de créer avec les autres lignes de transport un véritable pôle multimodal Transport, à la charnière urbaine entre le bas et le haut d'Issy les Moulineaux.

Concernant l'observation de M. et Mme QUATREVILLE (observation n°19 du registre d'Issy-les-Moulineaux)

La SGP a fait de la sécurité des voyageurs une des priorités de son action, en étroite collaboration avec les autorités publiques et l'ensemble de ses partenaires, notamment la préfecture de police.

De plus, les gares du Grand Paris Express sont conçues avec l'objectif de regrouper au sein d'un bâtiment voyageur unique les entrées à la gare afin d'accéder aux quais, évitant ainsi la multiplication des accès et les rameaux souterrains associés qui peuvent être peu sécurisant.

Cependant, chaque gare est unique car elle doit se concevoir afin de s'insérer dans un contexte urbain existant ou en devenir, et le recours au couloir souterrain peut s'avérer impératif dans des cas très particulier, comme par exemple pour créer une correspondance dédiée et à l'abris de la circulation automobile (correspondance entre GPE et RER C à Issy RER) , ou pour tenir compte d'une barrière naturelle (cas du faisceau ferroviaire pour la gare de Fort d'Issy – Vanves – Clamart).

Dans ce cas, les espaces sont conçus en fonction des prévisions de flux, et afin de garantir un sentiment de sécurité tout au long du cheminement des voyageurs (matériaux clairs, lumière, etc.).

Concernant l'observation de M. et Mme BRISON (observation n°28 du registre d'Issy-les-Moulineaux)

L'emplacement de la gare GPE à l'angle de la rue Aristide Briand et de l'avenue Verdun permet de préserver les espaces de la rue de Verdun pour le futur prolongement de la ligne 12, qui doit naturellement passer sous cette rue en partant de Mairie d'Issy pour rejoindre le carrefour de la Ferme. Cela permettra de créer ainsi un véritable pôle

multimodal Transport, à la charnière urbaine entre le bas et le haut d'Issy les Moulineaux.

A l'occasion de la création de cette gare, comme pour toutes les gares du Grand Paris Express, une réflexion est engagée entre la Société du Grand Paris, le Syndicat des Transports d'Ile de France et les collectivités locales, afin de concevoir la gare pour permettre d'organiser la meilleure accessibilité pour les voyageurs venant à pieds, vélos , ou avec les Bus.

Une attention toute particulière sera ainsi portée aux aménagements des abords de la gare, ces espaces étant justement ceux qui permettront de créer cette intermodialité de qualité.

Gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart »

Concernant les observations et courriers de : Mme ARDISSON (observation n°20 du registre d'Issy-les-Moulineaux) ,Mme LEGOC (observation n°59 du registre d'Issy-les-Moulineaux), M. MERIQUET (observation n°9) , M. PERRIN (observation n°13), M. BRAZOL (observation n°15), M. GUILLON (courrier n°1 du registre de Châtillon), M. ROULIER (courrier n°17 du registre de Malakoff)

L'objectif est de desservir au mieux les quatre communes, il a été décidé d'implanter le volume souterrain de la gare en travers sous le faisceau de voies, ce qui permet via la salle d'échanges de connecter l'ensemble des accès vers les 4 territoires : un accès côté Clamart, un accès côté Malakoff donnant sur le boulevard des Frères Vigouroux, un accès côté Issy /Vanves par un bâtiment émergent au niveau de la rue du Clos Montholon, et un accès à l'angle des rues de Gaulle/Calmette.

Ainsi, la multiplication de ces accès de part et d'autre de la barrière ferroviaire permet la multiplication des points de contact en limitant les passages souterrains pour les piétons. De plus, des installations seront prévues pour recevoir les modes doux et les bus au plus près des futurs accès. Cela permettra de bien irriguer tous les territoires, dont le secteur du carrefour du Clos Montholon.

La création d'un cinquième accès à la gare Grand Paris Express depuis le pont du Clos Montholon impliquerait la réalisation d'un couloir de correspondance d'environ 200 mètres de long, imposant aux voyageurs un trajet souterrain dans un long boyau qui ne serait ni qualitatif ni sécurisé. Les voyageurs accédant à la gare pourront cheminer le long du boulevard des Frères Vigouroux pour emprunter l'accès au pied de ce boulevard en allant vers Clamart.

Concernant le courrier du Syndicat des copropriétaires du 199 avenue du Général de Gaulle (courrier n°73 envoyé au président), et l'observation de M. POIREL (observation n°11 du registre de Clamart)

La Société du Grand Paris confirme que le passage souterrain public qui relie les deux rives de part et d'autre du faisceau ferroviaire ne sera pas modifié par le projet de création de gare, et sera en service pendant les travaux de la gare permettant ainsi notamment un accès au dispositif mis en place pendant les travaux pour accéder aux quais du Transilien.

Concernant les observations et courriers de : Mme DAUTIEU et Mme LADORGNE (observation n°27 et n°50 du registre d'Issy-les-Moulineaux), M. et Mme DEROEUX (courrier n°3 du registre de Vanves), M. LEROUX (courrier n°5 du registre de Vanves), M. BERNARD et Mme AMADE (courrier n°5 du registre de Malakoff), Mme GUILLON (courrier n°7), M. CEZARD (courrier n°12), M. et Mme AVRIL (courrier n°33 du registre de Malakoff) et Mme CARLIER (observation n°19 du registre de Malakoff)

L'objectif est de desservir au mieux les quatre communes, il a été décidé d'implanter le volume souterrain de la gare en travers sous le faisceau de voies, ce qui permet via la salle d'échanges de connecter l'ensemble des accès vers les quatre territoires : un accès côté Clamart, un accès côté Malakoff donnant sur le boulevard des Frères Vigouroux, un accès côté Issy /Vanves par un bâtiment émergent au niveau de la rue du Clos Montholon, et un accès à l'angle des rues de Gaulle/Calmette qui permet de créer une intermodalité bus sur un axe routier important et aussi de créer un appel visuel.

Ainsi, la multiplication de ces accès de part et d'autre de la barrière ferroviaire permet la multiplication des points de contact avec les installations qui seront prévues pour recevoir les modes doux et les bus. Cela permettra de bien irriguer tous les territoires, dont le secteur du Fort d'Issy de la ville d'Issy-les-Moulineaux.

Concernant l'observation de M. RABIER (observation n°13 du registre de Clamart)

La SGP mène un travail régulier en partenariat avec RFF et SNCF concernant l'exploitation du Transilien en phase chantier, avec comme objectif :

- de minimiser l'impact sur la circulation des trains
- de conserver la gare de Clamart ouverte, en créant une passerelle d'accès temporaire de chantier pour rejoindre les quais du Transilien
- de conserver les accès de la gare actuelle pour les riverains de part et d'autre du faisceau ferré

Par ailleurs, les lignes de bus desservant le secteur de la gare de Clamart seront également maintenues pendant toute la durée des travaux.

Concernant l'observation de M. TOULOUSE (observation n°8 du registre de Vanves)

La particularité de la gare de Fort d'Issy-Vanves-Clamart est qu'elle disposera de quatre accès de part et d'autre du faisceau ferroviaire : la multiplication de ces accès permettra de multiplier les points de contact avec les installations qui seront prévues pour recevoir les vélos, ce qui permettra justement de bien irriguer tous les territoires.

Concernant l'observation de Mme PAPY (observation n°11 du registre de Vanves) et à M. et Mme BENKEMOUN (courrier n°7 du registre de Vanves)

Un des objectifs du Grand Paris Express est de favoriser l'accessibilité à la gare à tout type de modes. Pour les piétons, les aménagements des itinéraires amenant aux gares sont faits par les communes. Les cyclistes sont peu nombreux mais leur part augmente. Ainsi, l'ambition est de fortement développer le rabattement en vélo. Ceci se marque par deux composantes : offrir la faculté aux utilisateurs de vélo de pouvoir le garer en sécurité, puis développer les pistes cyclables pour favoriser l'accès à la gare. La SGP va poursuivre des études sur chacune des gares afin de pouvoir créer ces espaces de consigne à vélos, à l'intérieur de la gare ou au niveau des parvis, ce qui permettra donc de venir avec son vélo à la gare.

De plus, la gare Grand Paris Express sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Enfin, la multiplication des accès à cette gare depuis les 4 communes permettra la mise en place sous le pilotage du STIF d'une excellente intermodalité avec les bus.

Concernant le courrier de la commune de Malakoff (courrier n°14 du registre de Malakoff)

Sur l'ensemble du tronçon, pour les 7 tunneliers, le Société du Grand Paris a recherché en priorité le cheminement par voie fluviale, puis par voie ferrée, afin d'éviter au maximum l'évacuation des déblais par camion. Au droit du site de Clamart, qui était une

ancienne gare de marchandises, la SGP s'est posé très vite la question de l'évacuation des déblais par voie ferrée, les élus de Malakoff et Clamart étant de surcroît favorables à cette proposition, la SGP a ainsi missionné ses partenaires, RFF et SNCF, afin d'étudier la faisabilité de l'évacuation des déblais de creusement du tunnelier par le fer. A ce stade des échanges entre la SGP et SNCF-RFF, il est avéré possible d'évacuer une partie des déblais par voie ferrée, l'autre partie devant être évacuée par camions pour rejoindre rapidement un port de la Seine afin d'être acheminé jusqu'à la décharge par voie fluviale.

Concernant l'appellation de la gare figurant dans le schéma d'ensemble approuvé par le décret du 24 août 2011, elle a uniquement pour objet d'indiquer la zone géographique dans laquelle il est prévu d'implanter la gare. Elle est donc provisoire. Le nom définitif sera fixé en concertation avec les communes concernées, et en tenant compte de la commodité d'usage pour les voyageurs utilisant le réseau francilien.

Gare « Châtillon-Montrouge »

Concernant l'observation de M. et Mme Bailly (observation n°7 du registre de Montrouge)

La future gare de Châtillon-Montrouge étant placée en proche couronne, l'Autorité Organisatrice des Transport ne recommande pas la mise en œuvre de parking de rabattement pour les voyageurs accédant à la gare.

Par contre, la création de la gare Grand Paris Express sera l'occasion d'améliorer l'accessibilité bus et modes doux au pôle transport existant.

Concernant l'observation de M. BOUCHEZ (observation n°1 du registre de Montrouge)

Le réaménagement de la gare routière sera mené en collaboration avec le STIF, la RATP et les villes, chacun pilotant son domaine de responsabilité.

Dans le cadre de ces échanges avec ses partenaires, la question du dénivelé entre la gare routière existante et la salle d'échanges de la ligne 13 pourra être évoqué et traité afin de créer une accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Cela permettrait ainsi d'avoir un parcours accessible aux PMR pour réaliser la correspondance entre les quais du Grand Paris Express et le tramway T6, en empruntant la partie hors contrôle de la salle d'échanges actuelle de la ligne 13 du métro et le couloir situé sous le faisceau ferroviaire.

Concernant l'intervention à Mme GOURIET, conseillère générale de Châtillon (lors de la réunion publique de Montrouge)

La SGP travaille étroitement avec le STIF, la RATP et les villes pour conserver les lignes de bus en exploitation dans un périmètre proche de l'actuelle gare routière pendant toute la durée des travaux.

Gare « Arcueil-Cachan »

Concernant les observations de M. EPIARD (observation n°3 du registre de Cachan), M. RUCKLY (observation n°4 du registre de Cachan) et Mme DEVOS (observation n°13 du registre de Cachan), Comité de Quartier du Coteau de Cachan (observations n°11 et 12 du registre de Cachan)

L'arrivée des nouvelles gares impliquera une réflexion sur les déplacements et les modes de transports existants. Une réflexion sur les modes « doux », leur stationnement, et les ouvertures urbaines est également indispensable, pour penser l'accessibilité à ces nouvelles gares.

Ceci est d'autant plus vrai pour la gare de Villejuif IGR, puisqu'actuellement, l'autoroute A6 forme une barrière entre les coteaux de Cachan et le parc des Hautes Bruyères.

La desserte des quartiers Est de Cachan pour rejoindre la gare de Villejuif IGR est de la compétence de la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre. La SGP prendra en compte les éventuels projets d'amélioration de cette desserte dans la conception de la gare Villejuif IGR.

Concernant l'observation de Mme CAZE (observation n°8 du registre de Cachan)

La conception des gares du réseau de transport public du Grand Paris prend en compte leur articulation avec les modes de déplacements motorisés individuels, en proposant des aménagements adaptés à chaque contexte et en cherchant notamment à promouvoir de nouveaux usages automobiles, comme le covoiturage et l'autopartage.

Les gares du Grand Paris invitent tout particulièrement à repenser l'articulation et la complémentarité entre les différents réseaux de transport en commun et l'offre de stationnement aux abords des gares. Au stade actuel des études conduites par la Société du Grand Paris, plusieurs cas de figures peuvent se présenter sur les différents sites :

- Création de nouveaux parkings publics : l'opportunité est à évaluer en cohérence avec le schéma directeur des parcs-relais établi par le STIF et en fonction des possibilités de subvention : les parcs seraient ainsi préférentiellement mis en place dans les secteurs extérieurs aux premières couronnes (zones 4 et 5) qui disposent d'un réseau de transport en commun de rabattement moins dense et n'offrant pas toujours une alternative à l'usage de l'automobile.
- Reconstitution de parkings publics existants impactés par les travaux de réalisation des gares pouvant avoir un impact en phase chantier.

S'agissant du parking de rabattement actuel de la gare d'Arcueil-Cachan situé en zone 3, il est envisagé de le conserver si possible dans sa totalité pendant la durée du chantier de la gare et de maintenir à moyen terme sa capacité actuelle.

Concernant l'observation de l'Association Val de Bièvre à Vélo (observation n°14 du registre de Cachan)

Un des objectifs du Grand Paris Express est de favoriser l'accessibilité à la gare à tout type de modes. Un travail est mené dans ce sens en collaboration avec les villes, le STIF et le Conseil général. Pour les piétons, les aménagements des itinéraires amenant aux gares sont faits par les communes. Les cyclistes sont peu nombreux mais leur part augmente. La SGP va poursuivre des études sur chacune des gares afin de pouvoir créer ces espaces de consigne à vélos, à l'intérieur de la gare ou au niveau des parvis, ce qui permettra de venir avec son vélo à la gare.

Ainsi, l'ambition est de fortement développer le rabattement en vélo. Ceci se marque par deux composantes : offrir la faculté aux utilisateurs de vélo de pouvoir le garer en sécurité, puis développer les pistes cyclables pour favoriser l'accès à la gare.

Concernant l'observation de la Mairie de L'Haÿ-les-Roses (observation n°15 de Cachan)

L'arrivée des nouvelles gares impliquera une réflexion sur les déplacements et les modes de transports existants. Un travail d'amélioration des itinéraires, de renforcement de l'offre bus et d'adaptation du réseau actuel, a donc été entrepris par le STIF avec les communes, la Communauté d'agglomération du Val de Bièvre et le Conseil Général du Val de Marne.

Par ailleurs, le calendrier du Nouveau Grand Paris décidé le 6 mars dernier par le premier Ministre prévoit notamment le prolongement de la ligne 14 au sud jusqu'à Villejuif Institut Gustave Roussy à l'horizon 2023 et son prolongement au sud vers l'Aéroport d'Orly à l'horizon 2027.

Concernant les observations Mme ABOURS et M. DELBOS (observation n°4 et n°7 du registre de Villejuif)

.Les modes de rabattement privilégiés pour la gare d'Arcueil-Cachan sont les modes doux, 2 roues et transport en commun. Une réflexion est engagée par le STIF pour recomposer l'offre de bus en lien avec l'implantation de cette nouvelle gare. De plus, l'ambition est de fortement développer le rabattement en vélo. Ceci se marque par deux composantes : offrir la faculté aux utilisateurs de vélo de pouvoir le garer en sécurité dans des consignes Véligo sécurisées, et développer les pistes cyclables pour favoriser l'accès à la gare avec le concours de la Communauté du Val de Bièvre.

S'agissant du parking de rabattement actuel de la gare d'Arcueil-Cachan situé en zone 3, il est envisagé de le conserver si possible dans sa totalité pendant la durée du chantier de la gare et de maintenir à moyen terme sa capacité actuelle.

Gare « Villejuif-Louis Aragon »

Concernant l'observation d'une personne anonyme (observation n°10 du registre de Villejuif)

L'arrivée du Grand Paris Express à Villejuif s'ouvrant sur l'avenue Louis Aragon va globalement réduire l'usage de la voiture particulière. La gare de Villejuif-Louis Aragon viendra renforcer le pôle multimodal de Villejuif Louis Aragon constitué de la ligne 7 du métro, du terminus de la ligne T7 du tramway et de la gare routière. Cette nouvelle offre de transport de grande qualité devrait ainsi avoir pour effet de diminuer l'utilisation de la voiture en milieu urbain dense.

6

Concernant l'intervention de Jean-Pierre SUAREZ (lors de la réunion publique de Créteil)

Le futur réseau Grand Paris Express est conçu dès l'origine en intégrant les perspectives de croissance future des territoires qu'il desservira. La Société du Grand Paris a veillé à prendre en compte ces enjeux dans ses études, et ce sous plusieurs aspects :

- Les études de trafic prévisionnel ont donné lieu à l'utilisation croisée de plusieurs outils de modélisation, visant à fiabiliser les résultats trouvés et à garantir le bon dimensionnement du système de transport et des ouvrages.

- La configuration de réseau prise en compte correspond à celle de l'horizon 2030 dans le calendrier de réalisation du Grand Paris Express.
- Les prévisions de trafic ont été réalisées en prenant en compte des perspectives de développement de la population et des emplois à long terme, compatibles avec le projet d'aménagement du SDRIF 2013. Ces hypothèses de développement s'appuient sur le recensement des projets de logement et de développement économique recueillis auprès des collectivités locales et des établissements publics d'aménagement par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, dans le cadre des travaux visant à affiner et consolider les projections sociodémographiques définies à l'échelle régionale pour l'élaboration du projet de SDRIF. De manière plus ciblée, ces éléments ont

pu être confortés avec les données de contexte recueillies par la Société du Grand Paris dans le cadre de ses études à l'échelle des gares. Au regard de ces éléments, les perspectives de développement de la population et des emplois utilisées pour établir les prévisions de trafic correspondent en pratique à un horizon « post-2030 ».

- Les prévisions de trafic prennent en compte les autres projets de développement du réseau de transport en commun inscrits au Plan de mobilisation.

L'ensemble de ces dispositions vise à garantir la pérennité du réseau et sa capacité à accueillir de futurs voyageurs dans de bonnes conditions, tout en prenant en compte le développement territorial qui accompagnera la mise en place du Grand Paris Express. Ceci est valable pour toute la ligne 15 Sud et donc la gare de Villejuif Louis Aragon.

Gare « Le Vert de Maisons »

Concernant les courriers de M. CARVOUNAS sénateur-maire d'Alfortville (Courrier n°42 envoyé au président), du Conseil Général de Seine-et-Marne (courrier n°80 envoyé au président) et de l'observation de la Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne) (observation n°10 du registre de Champs-sur-Marne)

La gare Grand Paris Express est accessible depuis le parvis aménagé du côté de la commune de Maisons-Alfort, entre les voies ferrées du RER D et la rue de la Liberté. Les usagers en provenance de la commune d'Alfortville peuvent utiliser le passage existant sous les voies ferrées, situé en face de la rue de Petrograd, pour accéder à la gare.

Comme indiqué dans le Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, Pièce D, Chapitre D4, rubrique 1.3.11 Le Vert de Maisons (page 93), "une seconde phase de travaux pourrait intervenir en fonction de la croissance du trafic, en lien avec les évolutions de desserte associées aux schémas directeurs des lignes Transilien et RER. Celles-ci pourraient rendre nécessaires une reprise du plateau des voies ferroviaires et le prolongement jusqu'à Alfortville du couloir de correspondance entre la gare du Grand Paris Express et les quais du RER D. Dans ce cas, un parvis pourrait être aménagé autour des deux passages souterrains, côté Alfortville, dans le but d'augmenter la visibilité des accès à la gare et le confort des voyageurs."

A l'heure actuelle, le STIF pilote des groupes de travail avec les opérateurs de transport concernés (RFF, SNCF), notamment au sujet de la desserte du Vert de Maisons par le RER D et le Transilien R. En fonction des décisions retenues pour la desserte à terme de cette gare, la création d'une seconde ouverture vers Alfortville pourrait s'avérer nécessaire. Dans ces conditions, la Société du Grand Paris, intègre d'ores et déjà à ses études du nouveau couloir souterrain de correspondance entre la gare du Grand Paris Express et le RER D, l'éventualité de son prolongement vers Alfortville, dont le planning de réalisation reste à définir.

Dans tous les cas de figure, il est nécessaire d'améliorer côté Alfortville d'une part la sécurité des usagers de la gare et d'autre part la visibilité de cette gare RER et Grand Paris Express. Ces objectifs seront assurés par un travail de réaménagement de la façade rue de Naples, et par la création d'un parvis. L'étude de ce parvis, pour ce qui concerne ses fonctionnalités d'accessibilité de la gare seront intégrées à l'étude de la gare et conçues en liaison avec les services d'Alfortville pour que cet aménagement reste cohérent avec le schéma des circulations à l'échelle de la ville, et avec le projet de ville en cours d'élaboration.

La Société du Grand Paris partage l'enjeu d'un bon maillage du réseau et de la nécessité d'un rabattement bus de qualité. Les premières préconisations du STIF en matière d'offre bus ont été prises en compte dans le projet présenté à enquête et

"prévoit que les lignes de bus seront au passage à proximité de la gare" (Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, Pièce D, Chapitre D4, rubrique 1.3.11 Le Vert de Maisons - page 93). Ces réflexions sont appelées à se poursuivre dans les études ultérieures, au fur et à mesure notamment de l'affinement des études de restructuration du réseau bus menées par le STIF.

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.

Gare « Créteil-L'Echat »

Concernant les observations du groupe EELV de Créteil et de M UNGERE au sujet de la desserte vélo.

Un des objectifs du Grand Paris Express est de favoriser l'accessibilité à la gare à tout type de modes. Un travail est mené dans ce sens en collaboration avec les villes, le STIF et le Conseil général Pour les piétons, les aménagements des itinéraires amenant aux gares sont faits par les communes. Les cyclistes sont peu nombreux mais leur part augmente. La SGP va poursuivre des études sur chacune des gares afin de pouvoir créer ces espaces de consigne à vélos, à l'intérieur de la gare ou au niveau des parvis, ce qui permettra donc de venir avec son vélo à la gare. Ainsi, l'ambition est de fortement développer le rabattement en vélo. Ceci se marque par deux composantes : offrir la faculté aux utilisateurs de vélo de pouvoir le garer en sécurité, puis développer les pistes cyclables pour favoriser l'accès à la gare.

Dans le cadre des travaux de la gare et du réaménagement du parvis associé, la piste cyclable située rue Gustave Eiffel sera adaptée pour permettre un accès à la gare.

Concernant les observations du Conseil Général du Val de Marne et du groupe EELV de Créteil au sujet de la desserte en transport en commun

La Société du Grand Paris partage l'enjeu d'un bon maillage du réseau et de la nécessité d'un rabattement bus de qualité. Les premières préconisations du STIF en matière d'offre bus ont été prises en compte dans le projet présenté à enquête et "prévoit une implantation de la nouvelle gare routière au plus près du futur parvis" (Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, Pièce D, Chapitre D4, rubrique 1.3.11 Créteil L'Echat - page 94). Ces réflexions sont appelées à se poursuivre dans les études ultérieures, au fur et à mesure notamment de l'affinement des études de restructuration du réseau bus menées par le STIF.

Gare « Saint-Maur/Créteil »

- **Stationnement**

Concernant les observations et courriers de : l'Association des commerçants de Saint-Maur-Créteil (courrier n°25 adressé au président), M. VIRZI de Saint-Maur (courrier n° 95 adressé au président), Mme LE MOUEL (observation n°4 du registre de Joinville), Mairie de Saint-Maur (observation n°1 du registre de Saint-Maur), M. BROUSSE (observation n°42 du registre de Saint-Maur)

Comme indiqué à la page 96 de la pièce D du dossier (chapitre D4 § 1.3.13), « les travaux de réalisation de la gare entraînent, en phase chantier, une suppression partielle du stationnement souterrain existant sous le parvis. Le parking souterrain et le parvis seront réaménagés après les travaux ».

Pendant les travaux, des solutions de remplacement devront être mises en place pendant les travaux, pour réduire les nuisances engendrées par la perte de places de stationnement. Compte tenu des contraintes du site (tissu urbain dense), il n'est pas possible de reconstituer la totalité des places pendant cette phase transitoire. Les

solutions suivantes sont actuellement en cours d'étude :

- Aménagement d'un parking provisoire dans une parcelle appartenant à Port Autonome de Paris près des Bords de Marne, à environ 400 mètres de la gare.

  L'aménagement de cette parcelle pourrait permettre la création de 50 à 100 places de stationnement.
- Maintien d'un nombre limité de places sur le site de la gare. Les études d'AVP, actuellement en cours, permettront de vérifier la faisabilité de cette solution, et d'estimer le nombre de places pouvant être maintenu.

Après les travaux :

La SGP a pour objectif de restituer, à la fin des travaux, une capacité de stationnement public équivalente à la situation actuelle.

- **Parvis / abords**

Concernant l'observation de la Mairie de Saint-Maur (observation n°1 du registre de Saint-Maur)

La Société du Grand Paris a en effet confirmé par courrier du 23 juillet 2012 son « engagement de principe à contribuer au financement du parvis». Le niveau de financement et les modalités de pilotage et de mise en œuvre ne sont toutefois pas définis au stade actuel des discussions avec la Ville.

Concernant la gare routière :

La SGP poursuit ses études avec l'objectif de ne pas impacter la rue Leroux et la gare routière

Toutefois, un reprofilage de l'espace public coté gare routière pourrait être nécessaire pour les besoins du projet, afin de créer les circulations verticales de correspondance vers le RER A. Dans cette hypothèse la SGP prendrait à sa charge la reconstitution de l'espace public impacté.

- **TVM**

Concernant les observations d'une entité Anonyme (observation n°13 du registre de Saint-Maur) et de M. et Mme LAUREAUX (observation n°46 du registre de Saint-Maur)

Il est en effet prévu que la ligne de bus en site propre Est TVM soit en correspondance avec la gare de Saint-Maur Créteil.

Le CG Val-de-Marne est maître d'ouvrage de ce projet. L'enquête publique portant sur l'utilité publique du projet et des travaux d'aménagement de la ligne de bus Est TVM s'est déroulée du 26 août au 30 septembre 2013.

- **Vélo**

Concernant l'observation de M. BROUSSE (observation n°42 du registre de Saint-Maur)

Les aménagements cyclables menant aux gares sont du ressort des collectivités territoriales. En revanche pour ce qui concerne le stationnement pour vélos, le programme des gares de la SGP prévoit la mise en place d'espaces de stationnement aux abords des gares. Ces espaces seront sécurisés et suffisamment capacitaires pour en fiabiliser l'usage. Leur aménagement se fera en application du Schéma Directeur du stationnement vélos réalisé par le STIF.

La SGP est favorable à l'installation de stations Autolib à proximité des gares, d'ailleurs certaines gares du GPE en correspondance avec des réseaux existants sont déjà équipées. La mise en place des stations Autolib dépend des communes.

Gare « Champigny-Centre »

Concernant les observations de M. WOHNLIAT (observation n°14 du registre de Champigny), d'une entité Anonyme (observation n°15 du registre de Champigny), de M. HINDEON (observation n°20 du registre de Champigny), de M. PASTIEW (observation n°26 du registre de Champigny) et de M. GAULON (observation n°27 du registre de Champigny)

- **Desserte bus**

Un des enjeux des gares du Grand Paris Express, est qu'elles soient bien articulées avec le réseau de transports en commun existant.

La prise en compte de l'intermodalité avec le réseau de transports en commun de surfaces est décrite à la page 32 de la pièce C du dossier, chapitre C3 § 6.2.

Les réflexions sur l'évolution de l'offre bus seront conduites dans les phases ultérieures d'étude, sous la responsabilité du STIF, autorité organisatrice des transports en Ile de France.

- **Vélo**

Les aménagements cyclables menant aux gares sont du ressort des collectivités territoriales. En revanche pour ce qui concerne le stationnement pour vélos, le programme des gares de la SGP prévoit la mise en place d'espaces de stationnement aux abords des gares. Ces espaces seront sécurisés et suffisamment capacitaires pour en fiabiliser l'usage. Leur aménagement se fera en application du Schéma Directeur du stationnement vélos réalisé par le STIF.

- **Accès de chaque côté des voies à la gare de Champigny-Centre**

Le « trottoir » du côté sud de la RD4 offre peu de surface disponible permettant l'aménagement d'un accès secondaire à la gare. En effet, pour desservir directement « le volume de distribution des quais » situé à plus de 12 m de profondeur (soit 3

étages de bâtiment et quelque 70 marches), ce deuxième accès nécessiterait l'installation d'un minimum d'équipements, de type escaliers mécaniques, ascenseurs, appareils de vente, ligne de contrôle… Son emprise, tant en surface qu'en tréfonds, devrait faire l'objet d'acquisitions foncières supplémentaires.

Il est à noter par ailleurs que la RD4 est vouée à être aménagée en boulevard urbain, et ce notamment au droit de la gare, ce qui améliorait et sécuriserait grandement les traversées piétonnes.

Dans ce contexte, et compte-tenu de la proximité du bâtiment voyageurs GPE regroupant l'ensemble des services et des commodités de la gare (accueil/information, vente de titres de transports et services commerciaux), ainsi que le traitement programmé de la RD4 en boulevard urbain sécurisé ont conduit la SGP à concentrer les entrées/sorties vers le réseau de transports en un point unique et clairement repérable.

Gare « Bry-Villiers-Champigny »

Concernant le financement et calendrier de la gare du RER

Le financement de la réalisation de la gare de BVC sur le RER E, et éventuellement le Transilien P, est envisagé dans le cadre de la mise en œuvre du Nouveau Grand Paris. En tant qu'adaptation du réseau existant, elle pourra bénéficier d'un financement de la SGP. Les premières études, conduites par RFF, sont en cours dans le cadre d'un financement Etat, SGP et EPAMARNE.

Le calendrier de réalisation reste à définir.

Concernant le courrier de M. et Mme POINT (courrier n°5 envoyé au président)

La gare de Villiers-Le Plessis Trévise assure notamment une fonction essentielle de desserte locale du centre-ville, qui n'est pas remise en question. La gare de Villiers continuera donc à être desservie par le RER E à l'horizon de mise en service de la gare nouvelle.

La gare de BVC assurera quant à elle, au-delà de sa fonction de desserte d'un secteur à fort potentiel urbain, un rôle de point de convergence des réseaux de transport. Pour cette raison, en plus de l'arrêt du RER E, un arrêt des trains Transilien de grande couronne (ligne P) est également à l'étude, afin de permettre aux usagers d'effectuer la correspondance avec le Grand Paris Express.

Concernant les interventions de la Mairie de Bry-sur-Marne (courrier n°27 envoyé au président), M. TRIBOULET (observation n°1 du registre de Bry-sur-Marne), Mme GARCIA (observation n°8 du registre de Bry-sur-Marne), M. Y . PONDAR, habitant de Champigny (lors de la réunion publique de Noisy-le-Grand), M. VIEIRA (observation n°4 du registre de Champigny)

Concernant l'intermodalité bus et accessibilité

Un des enjeux des gares du Grand Paris Express, est qu'elles soient bien articulées avec le réseau de transports en commun existant.

La prise en compte de l'intermodalité avec le réseau de transports en commun de surfaces est décrite à la page 32 de la pièce C du dossier, chapitre C3 § 6.2.

Pour la gare de Bry Villiers Champigny, ces réflexions sont étroitement liées à la réflexion urbaine en cours sur le secteur, et à l'organisation du réseau viaire autour de la gare. Elles seront conduites dans les phases ultérieures d'étude, en liaison avec le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile de France, et en concertation étroite avec les autres acteurs intervenant sur le territoire (communes de Bry, Villiers et Champigny, CG 94, Epamarne, RFF,…).

De même, l'accessibilité piétonne depuis le quartier des Simonettes devra être étudiée en concertation avec la ville de Champigny et avec RFF, maître d'ouvrage de la gare RER E.

La création d'un nouveau franchissement de l'A4 (vœu exprimé par la Mairie de Bry sur Marne), permettant d'améliorer l'accessibilité à la gare depuis la commune, ne rentre pas dans le périmètre de MOA de la SGP.

Concernant le stationnement

Voitures : l'intermodalité avec le réseau routier et la création de parc de stationnement aux abords des gares est traité à la page 32 de la pièce C chapitre C3 par 6.3 du dossier.

Les premières études menées par la Société du Grand Paris sur le stationnement, ont conclu à la nécessité de créer de nouvelles places stationnement à proximité de la gare de Bry Villiers Champigny et de Noisy Champs à l'horizon de la mise en service.

Pour la gare de Bry Villiers Champigny, dans les phases ultérieures d'étude, il sera nécessaire de mener une réflexion à l'échelle du secteur, prenant en compte les nouvelles dessertes en transport en commun de surface, les nouveaux besoins liés aux projets urbains ainsi que les éventuelles réserves de capacités sur les parcs de stationnement existants (centre commerciaux).

Vélos : le programme des gares prévoit la mise en place d'espaces de stationnement pour vélos aux abords des gares. Ces espaces seront sécurisés et suffisamment capacitaires pour en fiabiliser l'usage. Le dimensionnement de ces espaces sera étudié dans les phases ultérieures d'étude, en concertation avec le STIF.

Gare « Noisy/Champs »

Concernant les observations de Groupe EELV de Noisy, Neuilly-Plaisance et Gournay (observation n°10 du registre de Noisy-le-Grand), M. SUANT (observation n°11 du registre de Noisy-le-Grand), M. PAJON Député-maire de Noisy-le-Grand (observation n°12 du registre de Noisy-le-Grand), M. MERIS (observation n° 6 de Champs-sur Marne) et du Comité de quartier Bois-de-Grace/Descartes (observation n°9 du registre de Champs-sur-Marne)

Les premières études menées par la Société du Grand Paris sur le stationnement, ont conclu à la nécessité de disposer des places stationnement à proximité de la gare de Bry Villiers Champigny et de Noisy Champs à l'horizon de la mise en service.

Pour la gare de Noisy-Champs, il est retenu à ce stade des études la création d'un parc de rabattement au-dessus du terminus du Grand Paris Express. La création des places supplémentaires pour du stationnement résidentiel pourra être étudiée à la demande des Villes, sous réserve de ne pas mettre en péril la faisabilité réglementaire et le calendrier du projet.

Les modalités de gestion ne sont pas établies à ce stade. Ces aspects devront faire l'objet d'échanges avec le STIF et les deux villes de Noisy et de Champs.

Les éventuelles modifications du plan de circulation autour de la gare seront étudiées par les villes dans le cadre du projet urbain, en étroite concertation avec la SGP.

1.2.4.4.2. Réponse aux questions complémentaires posées au maître d'ouvrage

1/ Comment vont être prises les décisions d'intégrer les structure de type parking, garage ou autre, dans le bâtiment gare ou de les laisser à la charge des collectivités ?

La conception des gares du réseau de transport public du Grand Paris prend en

compte leur articulation avec les modes de déplacements motorisés individuels, en proposant des aménagements adaptés à chaque contexte et en cherchant notamment à promouvoir de nouveaux usages de l'automobile, comme le covoiturage et l'auto-partage.

Les gares du Grand Paris invitent tout particulièrement à repenser l'articulation et la complémentarité entre les différents réseaux de transport en commun et l'offre de stationnement aux abords des gares. Au stade actuel des études conduites par la Société du Grand Paris, plusieurs cas de figure peuvent se présenter sur les différents sites :

- la création ou non de nouveaux parkings publics, opportunité à évaluer en cohérence avec le schéma directeur des parcs-relais établi par le STIF et en fonction des subventions possibles : les parcs seraient ainsi préférentiellement mis en place dans les secteurs extérieurs aux premières couronnes (zones 4 et 5), qui disposent d'un réseau de transport en commun de rabattement moins dense et n'offrant pas toujours une alternative à l'usage de l'automobile

- la reconstitution totale ou partielle de parkings publics existants sur lesquels les travaux de réalisation des gares pourraient avoir un impact en phase chantier.

Les décisions d'intégrer ou non des parkings dans des opérations immobilières en lien avec les gares seront menées en partenariat avec la SGP, les collectivités et le STIF.

2/ Quelle sera la procédure qui sera retenue pour la réservation des emplacements destinés à l'intermodalité à l'extérieur des gares et donc à la charge des collectivités ?

La Société du Grand Paris conçoit les gares avec l'objectif de favoriser une accessibilité optimale pour les piétons et les cyclistes depuis la ville, et afin de créer la meilleure correspondance avec les Bus.

Chaque gare dispose d'un espace s'ouvrant sur l'espace public différent, celui-ci dépend à la fois de la structure urbaine existante, mais aussi des prévisions des flux entrants et sortant à la gare et des flux en correspondance, et des projets de requalification urbaine aux abords des gares.

Pour réaliser la meilleure intermodalité possible et augmenter ainsi l'attractivité de ces nouvelles infrastructures, la SGP travaille est étroite collaboration avec le Syndicat des Transport d'Ile de France et les collectivités locales, car ce sont ces instances qui vont être les pilotes de l'amélioration de l'espace public ou de l'organisation des nouvelles dessertes de Bus, déterminant ainsi la qualité de l'intermodalité pour chacune des gares du Grand Paris Express.

Ce travail est d'ores et déjà entamé, et ce depuis les études préliminaires, il se poursuit pour chacune des gares au sein des comités techniques et des comités de pilotages mis en place par la Société du grand Paris, et qui se réunissent plusieurs fois par an.

Pour ce qui concerne les gares routières, la SGP prend en compte le « Cahier des références pour la conception, la réalisation et l'exploitation des gares routières », réalisé par le STIF (mai 2009).

Dans ce document, il est rappelé que le propriétaire de la gare routière est responsable de son aménagement et de sa gestion. Le STIF et la Région participent au financement de la création, de l'extension et de la rénovation des gares routières, dans la limite de prix plafond. Le STIF participe également, sous conditions, au financement de la gestion des gares routières par le biais de subventions. Ce document rappelle également (page 85) qu'il « est souhaitable que le propriétaire de la gare routière soit une collectivité, de préférence un établissement public de coopération intercommunale

(EPCI).

En effet, les gares routières sont des équipements d'intérêt intercommunal : les lignes de bus ou de car qui s'y rabattent irriguent un ensemble de communes. En outre, les EPCI peuvent mutualiser la gestion de plusieurs gares routières et être déjà impliqués dans l'organisation des transports publics ».

S'il s'agit d'une gare routière existante, qui doit être modifiée à l'occasion de la création de la gare du Grand Paris Express, la SGP prend en charge sa conception dans l'attente de la désignation du propriétaire.

Dans tous les cas de figure, cette conception s'effectue en prenant en compte les documents de référence du STIF et en lien avec le STIF. En effet, les réflexions sur l'évolution de l'offre bus seront conduites dans les phases ultérieures d'étude, sous la responsabilité du STIF, autorité organisatrice des transports en Ile de France.

Pour ce qui concerne enfin le mode de financement de ces gares routières, il sera défini avec l'actuel ou le futur propriétaire, en liaison avec le STIF et la Région.

Pour ce qui concerne les parkings au niveau des gares, la SGP a réalisé une étude pour définir les sites où la création de parkings serait la plus pertinente ; elle souhaite de plus qu'une volonté communale se soit exprimée en ce sens, que les disponibilités foncières existent et que cette création s'effectue dans le cadre de la politique de mobilité en Ile-de-France, telle qu'elle est définie dans le Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile de France. Pour ce faire, la SGP travaille sur ce sujet en liaison avec le STIF.

Le STIF rappelle dans son plan de référence des parkings relais qu'il convient de :

- Développer en priorité l'offre de stationnement dans les secteurs les plus éloignés du cœur d'agglomération où la voiture est le principal (et parfois le seul) mode de déplacement permettant de se rabattre en gare. Il s'agit particulièrement des gares situées en zone tarifaire 5 appartenant à la catégorie « pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie » du PDU révisé en 2010.
- Limiter l'action dans les secteurs où la création de places de stationnement est susceptible de concurrencer ou perturber le fonctionnement des autres modes d'accès aux gares, notamment le bus et les modes actifs. Il s'agit des gares situées en zones tarifaires 3 et 4 appartenant aux « grands pôles de correspondance » et les « pôles de desserte des secteurs denses » du PDU révisé
- Plus généralement, exclure le développement dans les pôles proches du centre de l'agglomération qui peuvent être rejoints aisément à pied, en deux-roues ou en bus (gares des zones tarifaires 1 et 2).

Dans ces conditions, la SGP estime qu'il est opportun de créer un parking de rabattement à Noisy-Champs et Bry-Villiers-Champigny. Ces parkings s'ajoutent à ceux qui existent déjà au niveau de certaines gares de la ligne 15 sud (Ardoines, Saint-Maur Créteil,….).

Le Maître d'ouvrage de ces parkings n'est pas encore désigné. Dans l'attente et par souci de cohérence, la SGP a intégré la création de ces parkings à l'étude des deux gares concernées. Ces parkings seront situés soit sur des emprises acquises par la SGP pour réaliser l'infrastructure de transport ferroviaire (Noisy-Champs) soit sur des emprises extérieures (Bry-Villiers-Champigny). La SGP étudiera avec ses partenaires institutionnels et territoriaux le portage foncier, financier de la création de ces parkings et le mode de gestion qu'il convient de mettre en place pour une exploitation pérenne et sécurisée de ces espaces

1.2.4.5. Appréciations de la commission d'enquête :

Concernant la prise en compte de l'intermodalité dans le projet

Dans sa réponse, la SGP confirme que les gares du Grand Paris Express doivent assurer une intermodalité efficace avec le réseau de surface (bus, trams…), dans des organisations spatiales s'articulant avec des gares routières, des stations de tramway et des modes de déplacements individuels (vélo, marche à pied).

Elle précise que les ambitions du projet Grand Paris Express en matière d'intermodalité sont :

- *de développer fortement le rabattement à vélo vers les gares en développant les pistes cyclables pour favoriser l'accès aux gares et d'offrir aux utilisateurs des possibilités suffisamment capacitaires de stationnement sécurisé en application du Schéma Directeur du stationnement vélo réalisé par le STIF ;*
- *de bien s'articuler avec les lignes de bus en correspondance, en apportant notamment une attention particulière sur les parvis ou les espaces publics aux abords des gares ;*
- *de respecter les orientations du schéma directeur des parkings relais élaboré par le STIF et préconisant de :*
  - *a) Développer en priorité l'offre de stationnement dans les secteurs les plus éloignés du cœur d'agglomération où la voiture est le principal (et parfois le seul) mode de déplacement permettant de se rabattre en gare sur des distances longues. Il s'agit particulièrement des gares situées en zone tarifaire 5 appartenant à la catégorie « pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie » du PDU révisé en 2010.*
  - *b) Limiter l'action dans les secteurs où la création de places de stationnement est susceptible de concurrencer ou perturber le fonctionnement des autres modes d'accès aux gares, notamment le bus et les modes actifs. Il s'agit des gares situées en zones tarifaires 3 et 4 appartenant aux « grands pôles de correspondance » et les « pôles de desserte des secteurs denses » du PDU révisé*
  - ***c)** Plus généralement, exclure le développement dans les pôles proches du centre de l'agglomération qui peuvent être rejoints aisément à pied, en deux-roues ou en bus (gares des zones tarifaires 1 et 2).*

La commission d'enquête considère que les orientations retenues par la SGP sont de nature à répondre aux attentes des futurs usagers du réseau du Grand Paris Express. Néanmoins, elle recommande à la SGP de veiller à la bonne mise en œuvre de ces mesures, en particulier celles concernant les conditions d'accessibilité aux parkings vélos et aux arrêts des lignes de bus en correspondance.

Concernant les conditions et temps d'accessibilité à certaines gares :

Gare « Pont de Sèvres » (Cf. également thème 1)

La SGP justifie de manière argumentée dans sa réponse le choix de l'emplacement retenu pour la gare de Pont de Sèvres ce qui conditionne bien évidemment les conditions d'accès à cette gare. Elle présente les mesures qui vont être mises en œuvre pour faciliter et améliorer l'accès à la gare :

- la conception d'un couloir de correspondance en pente douce équipé de remontées mécaniques avec la gare routière ;

- l'amélioration des itinéraires bus et le renforcement de l'offre bus

- la réalisation d'une passerelle en liaison avec l'île Seguin ;

- la valorisation des berges de Sèvres et l'amélioration des espaces de circulation dédiés aux piétons et aux vélos sur le pont de Sèvres.

La commission d'enquête relève que la SGP n'a pas répondu aux attentes de certains habitants qui avaient demandé le prolongement des lignes de bus de la gare routière vers l'Île de Monsieur ou une navette dédiée. En effet, la correspondance avec le T2 n'est pas assurée de façon acceptable (correspondance de 700 mètres avec la traversée du Pont de Sèvres qui est souvent fastidieuse surtout par temps de pluie et/ou de vent). La commission d'enquête suggère qu'une ou plusieurs lignes de bus soient prolongées de la gare routière du Pont de Sèvres à l'Île de Monsieur.

Par ailleurs, la commission d'enquête se range à la proposition de l'AUT d'ajouter un 3ème accès en bord de Seine aval, donc près du Pont lui-même afin que les usagers puissent traverser à pieds le long des quais, sous le pont, pour rejoindre un escalier remontant sur le pont, et non faire un détour par la gare voyageurs de la L.15. Cet accès pourrait être desservi par un arrêt supplémentaire de l'ascenseur qui irait des quais des trains à la passerelle de l'Ile Seguin.

Elle recommande que cette demande soit réexaminée lors des études d'avant-projet qui vont être conduites en 2014 pour déterminer précisément le positionnement des entrées-sorties de chaque gare.

Gare « Issy-les Moulineaux »

La SGP a justifié dans sa réponse le choix de l'emplacement retenu pour la gare d'Issy-les-Moulineaux ce qui permet de créer avec les autres lignes de transport un véritable pôle multimodal de transport, à la charnière urbaine entre le bas et le haut d'Issy-les-Moulineaux.

La commission d'enquête constate que la SGP, dans sa réponse, évoque sa position par rapport à la réalisation de couloirs souterrains qui peuvent s'avérer impératifs dans des cas très particuliers, comme par exemple pour créer une correspondance dédiée et à l'abri de la circulation automobile (cas de la correspondance entre le GPE et RER C) ou pour tenir compte d'une barrière naturelle (cas du faisceau ferroviaire pour la gare de Fort d'Issy-Vanves-Clamart). Elle note que leur conception prend en compte des prévisions de flux et surtout des mesures pour garantir un sentiment de sécurité tout au long du cheminement des voyageurs (matériaux clairs, lumière, etc.).

La commission d'enquête préconise la mise en place de dispositifs physiques de sécurité (vidéosurveillance, éclairage permanent, bornes de sécurité…) en plus des mesures annoncées ci-dessus.

Gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart »

La SGP explique dans sa réponse que l'emplacement retenu pour l'implantation de la gare permet via la salle d'échanges de connecter l'ensemble des accès vers les 4 territoires : Issy, Vanves, Clamart et Malakoff. Elle souligne que cette structuration va permettre de multiplier les points de contact en limitant les passages souterrains pour les piétons, de réaliser des installations pour recevoir les modes doux et les bus au plus près des futurs accès et de bien irriguer tous les territoires, dont le secteur du carrefour du Clos Montholon.

La commission d'enquête observe que la réponse de la SGP concernant ce « 5ème accès » ne répond pas aux nombreuses observations des habitants de Clamart, Malakoff et Vanves, qui ne souhaitent nullement un long passage souterrain, tout au contraire.

Lors de l'enquête publique, ils ont demandé de réexaminer l'ensemble des accès

de la gare « Fort-d'Issy-Vanves-Clamart ».

La commission d'enquête relève que la SGP, dans sa réponse au thème 7, indique que le positionnement précis des entrées/sorties de chaque gare se fera lors des études d'avant-projet courant 2014 et avec tous les acteurs locaux. Aussi, elle adhère pleinement à cette démarche de concertation pour déterminer précisément le positionnement des entrées-sorties de chaque gare.

Gare « Châtillon-Montrouge »

La commission d'enquête relève que la question du dénivelé entre la gare routière existante et la salle d'échanges de la ligne 13 sera prise en compte afin de créer une accessibilité aux personnes à mobilité réduite au niveau de l'ensemble de ce pôle intermodal accueillant la ligne M13 du métro, la ligne T6 du tramway et la future ligne M15. ***Elle prend acte de la recommandation du STIF de ne pas créer de parking de rabattement pour cette gare située en proche couronne.***

Gare « Arcueil-Cachan »

La SGP précise qu'il est envisagé de conserver dans sa totalité pendant la phase de chantier et de maintenir à moyen terme dans sa capacité actuelle le parking de rabattement actuel

La commission d'enquête relève que la SGP affiche que les modes de rabattement privilégiés pour la gare « Arcueil-Cachan » sont les modes doux, les deux roues et les transports en commun.

Gare « Villejuif-IGR »

La SGP annonce dans sa réponse qu'elle prendra en compte lors de la conception de la gare les éventuels projets d'amélioration de la desserte des quartiers Est de Cachan afin de faciliter l'accès de leurs habitants

La commission d'enquête souscrit à cette proposition et sollicite des précisions par rapport à la réalisation éventuelle de parkings à l'intérieur du site de la gare, au dessus des quais de la ligne rouge 15 sud qui vont être situés à une profondeur très importante.

Gare « Villejuif-Louis- Aragon »

La commission d'enquête prend acte de la réponse de la SGP *qui considère que l'arrivée du Grand Paris Express à Villejuif s'ouvrant sur l'avenue Louis Aragon va globalement réduire l'usage de la voiture particulière. La gare de Villejuif-Louis Aragon viendra renforcer le pôle multimodal de Villejuif Louis Aragon constitué de la ligne 7 du métro, du terminus de la ligne T7 du tramway et de la gare routière. Cette nouvelle offre de transport de grande qualité devrait ainsi avoir pour effet de diminuer l'utilisation de la voiture en milieu urbain dense.*

Gare « Le Vert-de-Maisons »

La commission d'enquête constate que la gare « Le Vert-de-Maisons » fait l'objet de nombreuses études portant sur :

- *la création d'une seconde ouverture sur Alfortville ;*
- *la réalisation d'un nouveau couloir souterrain de correspondance entre la gare du GPE et le RER D et son prolongement vers Alfortville ;*
- *l'amélioration de la sécurité et de la visibilité de cette gare ;*
- *la création d'un parvis envisagé par la commune d'Alfortville sur la Place de l'Europe.*

Gare « Créteil-L'Echat »

La commission d'enquête souscrit à la réponse de la SGP évoquant plusieurs mesures envisagées pour faciliter l'accès de la gare en vélo et pour que la gare routière soit au plus près du parvis.

Gare « Saint-Maur/Créteil »

La SGP s'engage à mettre en œuvre :

- *la recherche de solutions de remplacement pendant les travaux des places de stationnement supprimées*
- *le réaménagement du parvis et du parking souterrain avec pour objectif de restituer une capacité de stationnement public équivalente à la situation actuelle après les travaux ;*
- *le « reprofilage » de l'espace public côté gare routière afin de créer des circulations verticales de correspondance vers le RER A.*

La commission d'enquête en prend acte.

Gare « Champigny-Centre »

La SGP explique les raisons qui ont conduit à ne proposer qu'un seul accès facilement repérable pour cette gare compte tenu que le côté sud de la RD4 offre peu de surface disponible permettant l'aménagement d'un accès secondaire.

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

Gare « Bry-Villiers-Champigny «

La SGP déclare dans sa réponse que des réflexions sont ou vont être engagées pour :

- *l'organisation du réseau viaire autour de la gare ;*
- *l'accessibilité piétonne depuis le quartier des Simonettes ;*
- *l'intermodalité avec le réseau routier et la création de parc de stationnement au niveau de la gare ;*
- *la prise en compte des nouvelles dessertes en transport en commun de surface (projet de TCSP Actival, lignes de bus, navettes locales) ;*
- *les nouveaux besoins liés aux projets urbains ainsi que les éventuelles réserves de capacités sur les parcs de stationnement existants (centres commerciaux)*

La commission d'enquête souscrit à cette démarche et prend acte que les premières études menées par la SGP sur le stationnement ont conclu à la nécessité de créer de nouvelles places de stationnement à proximité des gares «Bry-Villiers Champigny » et « Noisy/Champs » à l'horizon de la mise en service.

Gare « Noisy/Champs »

La commission d'enquête relève que les premières études menées par la Société du Grand Paris sur le stationnement, ont conclu à la nécessité de disposer des places stationnement à proximité de la gare « Noisy Champs » à l'horizon de la mise en service. Elle note qu'il est retenu à ce stade des études la création d'un parc de rabattement au-dessus du terminus du Grand Paris Express et qu'il s'agit là d'une demande clairement exprimée de la part de la ville de Noisy-le-Grand.

QUESTIONS COMPLEMENTAIRES

Concernant la question complémentaire : comment vont être prises les décisions d'intégrer les structures de type parking, garage ou autre, dans le bâtiment gare ou de les laisser à la charge des collectivités ?

La commission d'enquête relève que la SGP dans sa réponse a mis en exergue plusieurs cas de figure :

- *création de nouveaux parkings publics : l'opportunité est à évaluer en cohérence avec le schéma-directeur des parcs-relais établi par le STIF qui prévoit que les parcs seraient ainsi préférentiellement mis en place dans les secteurs extérieurs aux premières couronnes (zones 4 et 5) qui disposent d'un réseau de transport en commun de rabattement moins dense et n'offrant pas toujours une alternative suffisante à l'usage de l'automobile ;*
- *reconstitution de parkings publics existants impactés par les travaux de réalisation des gares pouvant avoir un impact en phase chantier.*
- *l'intégration de parkings dans des opérations immobilières en lien avec les gares.*

Pour ce qui concerne les parkings au niveau des gares, la SGP a réalisé une étude pour définir les sites où la création de parkings serait la plus pertinente ; elle souhaite de plus qu'une volonté communale se soit exprimée en ce sens, que les disponibilités foncières existent et que cette création s'effectue dans le cadre de la politique de mobilité en Ile-de-France, telle qu'elle est définie dans le Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile de France. Pour ce faire, la SGP travaille sur ce sujet en liaison avec le STIF dans le cadre du schéma directeur des parkings-relais et estime qu'il est opportun de créer un parking de rabattement à Noisy-Champs et à Bry-Villiers-Champigny. Ces parkings s'ajoutent à ceux qui existent déjà au niveau de certaines gares du réseau Grand Paris Express (Ardoines, Saint-Maur Créteil,….).

La commission d'enquête sollicite une clarification de la politique en matière de parkings autour des gares par rapport :

- ***aux prescriptions du PDUIF des PLD et PDE locaux ;***
- ***à l'évolution des besoins en stationnement du fait de l'accroissement de l'offre en transport ;***
- ***à la création de parkings-relais, en particulier pour les usagers en provenance de la Grande Couronne ;***
- ***à la restructuration ou la suppression des parkings existants.***

Elle recommande la mise en place d'une cartographie des parkings publics qui seront disponibles à terme pour les usagers et d'une signalétique spécifique aux parkings relais et un jalonnement correspondant depuis les grands axes de circulation.

Concernant la question complémentaire : quelle sera la procédure qui sera retenue pour la réservation des emplacements destinés à l'intermodalité à l'extérieur des gares et donc à la charge des collectivités ?

La SGP précise que pour réaliser la meilleure intermodalité possible et augmenter ainsi l'attractivité de ces nouvelles infrastructures, elle travaille en étroite collaboration avec le Syndicat des Transports d'Ile de France et les collectivités locales, car ce sont ces instances qui vont être les pilotes de l'amélioration de l'espace public ou de l'organisation des nouvelles dessertes de bus, déterminant ainsi la qualité de l'intermodalité pour chacune des gares du Grand Paris Express.

La commission d'enquête considère que la SGP ne répond pas de manière précise à la question posée du fait qu'elle n'évoque pas les procédures et les mesures conservatoires qui pourraient être mises en place par les collectivités locales, le STIF et les organismes de transport. Il peut s'agir par exemple de la préemption de parcelle, de la réservation d'emplacements…

Concernant la question complémentaire : quel sera le processus de concertation avec les futurs usagers pour recueillir leurs avis sur le positionnement des entrées/sorties de chaque gare ? (Cf. thème 7 de la réponse de la SGP)

La commission d'enquête relève que la définition des entrées/sorties des gares insérées au sein d'un quartier en fort renouvellement ou en devenir doit se faire en articulation étroite avec les maîtres d'ouvrage des projets urbains associés. De plus la SGP précise que le positionnement précis des entrées/sorties de chaque gare se fera lors des études d'avant-projet qui se dérouleront courant 2014 avec tous les acteurs locaux, les services de l'Etat, le STIF et les principales entreprises de transport (RFF, SNCF, RATP et ADP).

1.2.5. Thème 5 : les interconnexions avec les autres modes lourds de transport (Transilien, RER, métro, tramway)

1.2.5.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce thème :

Ce thème a fait l'objet de 92 observations, courriers ou interventions en réunions publiques.

Plusieurs observations globales sont positives ou réservées. Plus nombreuses et plus ciblées sont des observations critiques ponctuelles portant sur chacun des lieux de correspondance entre la ligne 15 Sud et les autres modes lourds de transport.

Au titre d'observations globales positives,

M. CHABOUT (Observation n°2 du registre de Sèvres) qui *« se réjouit des gains de temps considérables grâce à l'interconnexion avec les autres modes de transport »*.

M. LEPARMENTIER pour l'Association Issy Ecologie (Observation n°32 du registre d'Issy-les-Moulineaux), considère que *« l'interconnexion avec le réseau existant permettra une alternative à la voiture particulière ».*

Au titre d'observations globales critiques,

M. DUNYACH (Observation n°5 du registre de Sèvres) « *aurait préféré une ligne plus éloignée anticipant sur les prolongements des lignes de métro existantes ».* C'est donc une justification globale du tracé qui est en cause, en lien avec les interconnexions.

Le cabinet d'avocats de Maître GRAU agissant pour l'association KTO (Observation n°30 du registre d'Issy-les-Moulineaux et courrier n°29 adressé au président de la commission d'enquête) considère que « *les connexions entre le réseau existant et le projet ne sont pas clairement précisées ».*

Lors de la réunion publique de Créteil, une préoccupation a été formulée : la discontinuité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite entre la ligne 15, qui sera accessible, et les lignes actuelles de métro en correspondance, qui ne le sont pas.

SNCF PROXIMITES –Direction Transilien (Courrier n°16 adressé au président de la commission d'enquête et courrier n°3 du registre de Clamart) exprime une réserve importante concernant l'interconnexion avec des RER et des Transiliens. En effet, elle fait remarquer *« que le dossier d'enquête publique ne prend pas en compte les conséquences sur les infrastructures ferroviaires et sur les emprises foncières des modifications des dessertes induites par la création du GPE et notamment par la nécessité de nouveaux arrêts de trains pour assurer, en sécurité, l'écoulement de l'augmentation des trafics générés par le GPE. Exemples :*

- *au Vert-de-Maisons, aux Ardoines, à Clamart où se posent des problèmes d'adaptation et de développement des installations ferroviaires,*
- *la nécessité de revoir le dimensionnement du parc de matériel roulant,*
- *les coûts supplémentaires des adaptations du réseau et du parc existant qui ne sont pas pris en compte,*
- *les coûts supplémentaires d'exploitation sur le réseau ferré national. »*

Lors de son entretien avec le commissaire enquêteur, le sénateur-maire de Clamart, a fait part de son inquiétude concernant ce point. La ligne 15 Sud « déversera » des usagers toutes les 2 minutes, tandis qu'il n'y a qu'un RER sur 4 qui s'arrête, le sénateur-maire craint un engorgement entre les deux gares RER et GPE.

Sur le maillage global :

Le Syndicat mixte d'études et de projets de l'Est parisien (ACTEP) (Courrier n°72 adressé au président de la commission d'enquête) estime que *« la réalisation de la ligne 15 n'a de sens que si la rocade complète rouge est réalisée et si elle est couplée avec la ligne orange de la rocade intérieure »*.

Le Conseil Régional d'Ile de France (Courrier n°100 adressé au président de la commission d'enquête) demande « l'*étude au plus près de l'interconnexion du GPE avec le réseau existant (adaptation et développement des installations ferroviaires existantes, agrandissement des espaces voyageurs) ».*

A la gare « Pont-de-Sèvres » :

La critique récurrente (*12 fois citée dans les observations à Sèvres, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Clamart*) est l'absence de connexion directe entre la ligne 15 Sud et le tramway T2. La contre-proposition la plus souvent émise est une gare à Sèvres (sur l'ile de Monsieur) en correspondance directe avec le tramway T2, accompagnée du prolongement de la ligne de métro M9 jusqu'à cette gare sur la rive gauche.

M. DENIS-LAROQUE (Observation n°11 du registre de Sèvres et courrier n°7 adressé au président de la commission d'enquête) estime que cette solution éviterait deux traversées de la Seine et que « *la majorité des critères de jugement examinés pour ce tracé alternatif est supérieur à celui choisi dans l'enquête ».*

Une autre critique est l'éloignement de la gare Pont-de-Sèvres de la ligne 15 par apport à celle du métro, ce qui est jugé pénalisant pour les correspondances en ce lieu.

Vis-à-vis de Boulogne-Billancourt, l'absence d'interconnexion avec la ligne 10 du métro qui a son terminus au pont de Saint-Cloud est critiquée (*10 observations à Sèvres, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Clamart*). Ces observations posent aussi la question de la justification du tracé de la ligne 15 dans ce secteur, vis-à-vis des lignes de métro radiales.

Dans le secteur d'Issy-les-Moulineaux :

La qualité insuffisante de l'interconnexion est critiquée vis-à-vis de deux lignes du réseau existant. La demande la plus forte (*19 observations à Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Clamart*) est le prolongement de la ligne 12 du métro, qui a son terminus actuel à Mairie d'Issy, jusqu'à la gare Issy-Ville du RER C et celle de la ligne 15.

L'association Val de Seine Vert (Observation n°13 du registre de Sèvres) pense qu'à Issy, *« la gare devrait se situer soit à Mairie-d'Issy, soit à Issy-Val-de-Seine »,* tandis que M. MOURANCHE de Meudon (Observation n°36 du registre d'Issy-les-Moulineaux et courrier n°30 adressé au président de la commission d'enquête) considère « *qu'avec l'étude d'impact et l'évaluation socio-économique, il est impossible de comparer les choix de maillage, par exemple Issy-Ville ou Issy-Val-de-Seine ».*

M. et Mme LESCEP (Observation n°1 du registre d'Issy-les Moulineaux) se demandent *« si le GPE prend en compte le prolongement de la M12 vers La ferme, ils réclament l'interconnexion ».*

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), elle aussi (Courrier n°55 adressé au président de la commission d'enquête), aurait préféré un tracé de la ligne 15 assurant une correspondance à la gare d'Ivry-Val-de-Seine.

Enfin, la longueur de la correspondance entre la gare du RER C et celle de la ligne 15 à Issy-Ville est jugée trop grande. (Cf. M. et Mme LESCEP – Observation n°1 du registre d'Issy-les-Moulineaux).

Pour la gare « Fort d'Issy-Vanves-Clamart » :

L'observation à noter est celle de la SNCF citée plus haut (courrier n°3).

A la gare « Châtillon- Montrouge » :

L'interconnexion a lieu avec la ligne de métro M13 et avec le tramway T6.

M. BOULET (Observation n°5 du registre de Châtillon) fait remarquer que *« la station actuelle est déjà saturée aux heures de pointe avec des escaliers étroits et qu'un élargissement des quais s'avère indispensable »*.

Ce point a aussi fait l'objet d'une question lors de la réunion publique à Montrouge.

Dans le même esprit, M. TROTOT de Châtillon (Courrier n°4 adressé au président de la commission d'enquête) *« souhaite le réaménagement profond de l'actuelle station de métro Châtillon-Montrouge »*.

A la gare « Bagneux » :

Les occupants de la Résidence Robespierre font remarquer une absence totale de coordination, de concertation entre la ligne 15 et le prolongement de la ligne 4 de métro (Courrier n°61 adressé au président de la commission d'enquête).

Pour la gare « Arcueil-Cachan » :

M. LIPIETZ de Villejuif (Courrier n°76 adressé au président de la commission d'enquête) demande à la RATP de prévoir l'arrêt de toutes les rames du RER B.

A la gare « Le Vert-de-Maisons » :

L'interconnexion amène deux types d'observations : d'une part, l'organisation physique de la gare et de la correspondance, d'autre part l'exploitation des lignes RER et Transilien avec lesquelles la ligne 15 sera en correspondance.

L'Association des usagers de la ligne D (SADUR) (Observation n° 12 du registre de Maisons-Alfort) rappelle l'exigüité des lieux et regrette *« l'abandon du site "Halle SERNAM 2000" pour y assurer la correspondance »*.

Pour M. DULA (observation n° 2 à Alfortville), *"il eut été plus judicieux de faire l'interconnexion avec le RER D à l'entrée sud de la gare"*.

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) (Courrier n°55 adressé au président de la commission d'enquête) *« demande de réétudier la localisation de cette gare »*, compte tenu de l'exigüité des lieux pour assurer les correspondances avec le RER D et le Transilien R.

Mais la question la plus souvent citée pour cette gare est celle des fréquences d'arrêts des trains du RER D et du Transilien et les conséquences qui découleront d'une augmentation des fréquences. Plus qu'ailleurs, les observations sur ce sujet émanent d'acteurs institutionnels (Conseils généraux, communes, SNCF-Cf. ci-dessus)

M. HERBILLON, député-maire de Maisons-Alfort (Observation n°8 du registre de Maisons-Alfort) rappelle que « *le bilan de la concertation rapporte qu'a été acté l'objectif d'augmenter la fréquence des trains sur la ligne qui dessert le Vert-de-Maisons : de 4 trains à l'heure aujourd'hui, passer à 8 puis à 20 à l'horizon de la mise en service de la ligne 15. Or il constate que le STIF n'a rien voté en ce sens ».*

M. le maire de Pontault-Combault (Courrier n°77 adressé au président de la commission d'enquête) demande un arrêt en cette gare des rames de la ligne R du Transilien.

Le Conseil Général du Val de Marne (Courrier n°101 adressé au président de la commission d'enquête) et le Conseil Général de Seine-et-Marne (Courriers n°15 et

n°80 adressés au président de la commission d'enquête) s'inquiètent de ce que tous les trains pourraient ne pas s'arrêter au Vert-de-Maisons ; cela concerne non seulement le RER D mais aussi la ligne R du Transilien (branches de Montereau et de Montargis).

M. GAY, de Créteil (Observation n°20 du registre de Créteil) souligne que le Vert-de-Maisons sera le véritable nœud ferroviaire de ce secteur et interroge même sur l'intérêt de dévier le TVM pour desservir cette gare ; par ailleurs il critique l'importance des investissements engagés pour la gare Pompadour du RER D.

L'association Nature Environnement 77 (Courrier n°91 adressé au président de la commission d'enquête) estime qu'en cette gare *« la création de quais supplémentaires serait nécessaire »* et que, *« si cet investissement n'est pas possible dans le cadre du projet ligne 15, il serait souhaitable que des mesures conservatoires soient prises afin que sa réalisation soit possible ultérieurement »*.

A la gare « Saint-Maur- Créteil » :

Mme LE MOUEL de Joinville (Observation n°4 du registre de Joinville) s'inquiète du risque de saturation du site, au regard de la fréquentation actuelle.

Pour la gare « Champigny-centre » :

Le thème de l'interconnexion rejoint celui de l'interopérabilité. Deux positions contradictoires s'affrontent :

D'une part, les tenants d'une continuité de la ligne 15 Sud (rouge) et Est (orange), la ligne 16 étant ultérieurement prolongée jusqu'à Champigny-centre.

Cette contre-proposition est soutenue par l'Association Montreuilloise des Usages des Transports Collectifs (AMUTC) (Observation n°43 du registre de Saint Maur), individuellement par M. FAY, secrétaire de cette association (Observation n°44 du registre de Saint-Maur), par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports – FNAUT - (Courrier n°55 adressé au président de la commission d'enquête). La proposition s'appuie notamment sur les prévisions de fréquentation des différentes branches et sur la logique de rocade rapprochée d'Arc-express.

D'autre part, les tenants d'une continuité de la ligne 15 Sud rouge jusqu'à Noisy-Champs pour toutes les rames, la ligne 15 Est étant alors en terminus et en correspondance à Champigny-centre. Cette position est soutenue par le Conseil Municipal de Bry-sur-Marne (Observation n°7 du registre de Bry-sur-Marne) : « *toutes les rames de la ligne 15 doivent aller à Bry-Villiers-Champigny et à Noisy-Champs »*, par M. PAJON, député-maire de Noisy-le-Grand (Observation n°12 du registre de Noisy-le-Grand) : « *défavorable à l'interopérabilité entre les lignes 15 Sud et 15 Nord à Champigny »*, par la Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne - Observation n°10 du registre de Champs-sur-Marne) : « *desserte sans correspondance entre Noisy-Champs et l'Ouest »*, et par M. JAUTEE de Noisy-le-Grand (Observation n°7 du registre de Noisy-le-Grand) : « *pas de correspondance à Champigny en venant de Noisy »*.

Enfin, des positions intermédiaires sont formulées.

Le STIF (Courrier n°2 adressé au président de la commission d'enquête) demande *« que le projet intègre une exploitation ultérieure en fourche à Champigny permettant une interopérabilité entre les lignes rouge et orange du GPE »*.

Le Conseil Général du Val-de-Marne (Courrier n°101 adressé au président de la commission d'enquête) demande que soit pris en compte « *l'objectif de permettre une évolutivité du schéma d'exploitation de la ligne 15, afin de proposer un service optimal à l'ensemble des usagers du futur réseau de transport francilien »*.

Par ailleurs, Mme COURTY de Champigny (Observation n°5 du registre de Champigny-

sur-Marne) « *regrette le report à 2030 de la connexion des lignes rouge et orange* ».

M. PASQUIER de Saint-Maur (Courrier n°102 adressé au président de la commission d'enquête), suggère l'aménagement de cette gare avec deux quais et quatre voies, pour assurer des correspondances quai à quai, ce qui peut être considéré comme une contre-proposition.

A la gare « Bry-Villiers-Champigny » :

L'interconnexion soulève deux problèmes et les inquiétudes qui y sont liées : d'une part, le calendrier de réalisation de la gare sur le réseau ferré (RER E et Transilien), d'autre part l'exploitation de la ligne ferrée.

Le Conseil Municipal de Bry-sur-Marne a reporté la délibération qu'il a prise sur le registre d'enquête (Observation n°7 du registre de Bry-sur-Marne) : « *L'interconnexion avec le RER E est indispensable, avec un renforcement des fréquences (…) et une mise en service simultanée"*.

M. BENISTI, député-maire de Villiers-sur-Marne, (Observation n°3 du registre de Villiers-sur-Marne) *« demande l'engagement du STIF et de la Région sur le financement et la réalisation de la gare d'interconnexion du RER E dès la mise en œuvre du GPE »*.

M. le maire de Pontault-Combault (Courrier n°77 adressé au président de la commission d'enquête) demande un engagement financier clair pour la construction de la nouvelle gare.

Le Conseil Général de Seine-et-Marne (Observation n°8 du registre de Champs-sur-Marne et courriers n°5 et n°80 adressés au président de la commission d'enquête) souhaite « *un engagement sur le financement et la réalisation dès la mise en service du métro automatique d'une nouvelle gare sur le RER E et la ligne P »*.

La Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne (Observation n°10 du registre de Champs-sur-Marne) *« demande le financement et la réalisation, dès la mise en service de la ligne 15, de la gare sur le RER E »*.

L'inquiétude sur le financement est mentionnée individuellement par M. EBLE, président du Conseil général de Seine-et-Marne (Courrier n°1 du registre de la préfecture de Paris).

Sur un sujet différent, M. et Mme POINT de Villiers (Courrier n°5 adressé au président de la commission d'enquête) demandent *« si les rames du RER E marqueront l'arrêt à la nouvelle gare et à l'ancienne gare de Villiers ».*

A la gare « Noisy-Champs »,

La Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne (Observation n°10 du registre de Champs-sur-Marne) « *demande d'inscrire dans le programme de la gare de Noisy-Champs les mesures conservatoires pour le terminus de la future ligne 11 ».*

M. COTTIN-GAUTIER de Paris (Observation n°22 du registre de Boulogne-Billancourt) fait une contre-proposition : *« 4 voies avec 2 quais sur un niveau pour la correspondance entre les lignes 15 et 16, et sous ces 2 quais un quai central pour le terminus de la ligne 11 prolongée ».*

La Fédération Française des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) (Courrier n°55 adressé au président de la commission d'enquête) « *demande qu'à Noisy-Champs soit préservée la possibilité de passage de trains de la ligne 16 vers Champigny-centre »* ainsi que la réservation de la place nécessaire pour le terminus de la ligne 11 prolongée.

1.2.5.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

La problématique des interconnexions entre la ligne 15 Sud et le reste du réseau de transports franciliens en modes dits "lourds" (train, RER, métro, tramway) apparaît dans plusieurs pièces du dossier d'enquête.

Dans la pièce D – Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, il est indiqué en page 8 que **parmi les principaux objectifs** du projet de métro Pont-de-Sèvres – Noisy-Champs figurent :

- *" présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue, aussi bien pour les trajets internes au territoire directement desservi par le nouveau métro automatique que pour les trajets ayant pour origine ou pour destination la grande couronne, grâce au maillage avec les radiales ferroviaires RER et Transilien ;*
- *contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, grâce à la création d'une liaison de rocade reliant le sud-ouest et le sud-est de Paris ; (…)*
- *faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées (…)".*

Cette démarche a conduit la SGP à définir d'abord la localisation des gares, le tracé ensuite.

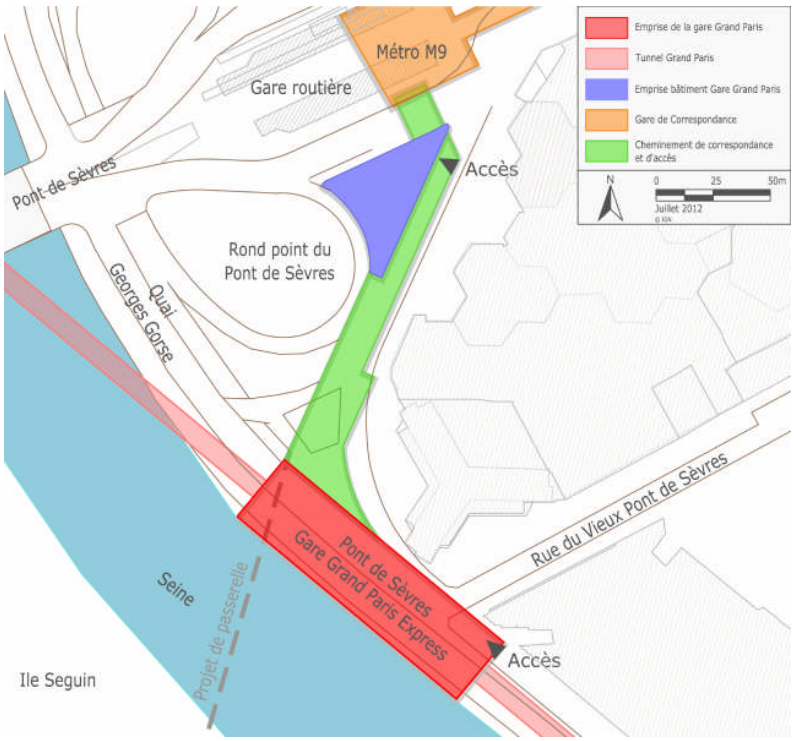
En pages 16 et suivantes, sont présentées et comparés des scénarios d'implantation des gares , chacune dans son secteur. Parmi les critères de comparaisons des scénarios, le critère 1.3 est la "**connectivité de la gare**" :

"Ce critère apprécie l'efficacité de la correspondance entre la future gare et les modes ferrés existants, ainsi que le potentiel d'organisation ou de réorganisation des modes de transport non ferrés pour créer ou améliorer l'intermodalité. Ce critère est évalué au regard des sous-critères suivants :

- *facilité à organiser la correspondance avec les modes ferrés existants,*
- *pertinence pour organiser la correspondance avec les modes bus et tramway ;*
- *pertinence pour organiser la correspondance avec les modes motorisés individuels."*

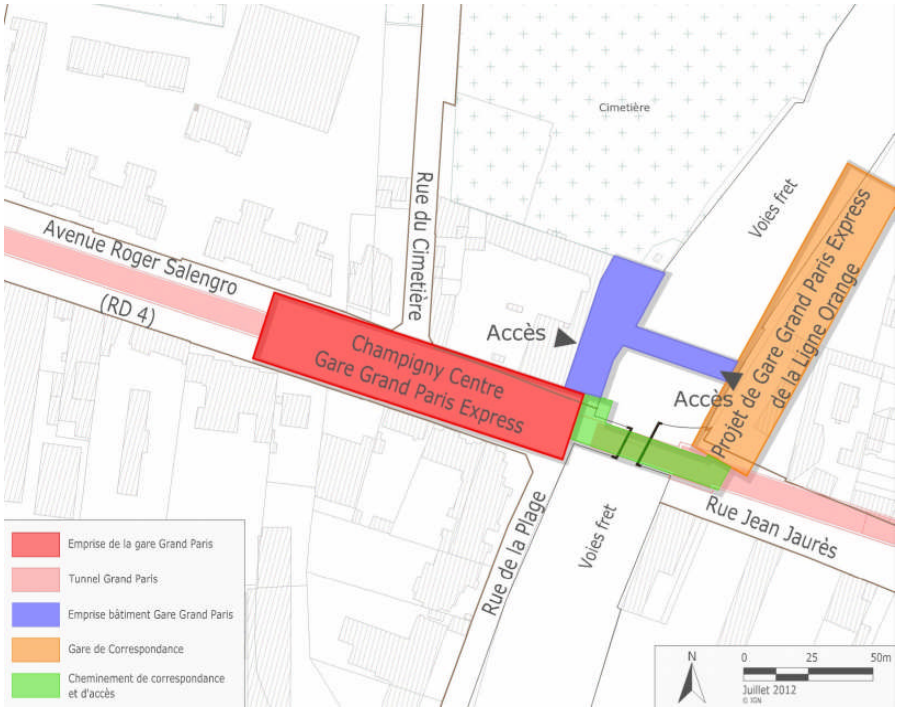
En pages 54 et suivantes, dans la description de chacune des gares, sont citées les lignes du réseau lourd avec lesquelles la ligne 15 Sud est en correspondance. Il apparaît que toutes les gares de la ligne 15 Sud sont en correspondances avec une autre ligne actuelle ou future du réseau lourd.

En pages 73 et suivantes, la présentation de chacune des gares fait apparaître l'organisation physique des correspondances. Par exemple, pour le cas de Pont-de-Sèvres :



Dans la liste des gares, des cas particuliers sont l'interconnexion avec des projets de lignes futures du réseau lourd : à Bagneux avec le prolongement du métro ligne 4, à Vitry-Gustave-Roussy avec le prolongement du métro ligne 14, à Vitry-centre, avec le projet de transformation du TCSP bus en tramway, à Champigny-centre avec la ligne 15 Est (orange), à Bry-Villiers-Champigny avec un projet de gare sur le RER E.

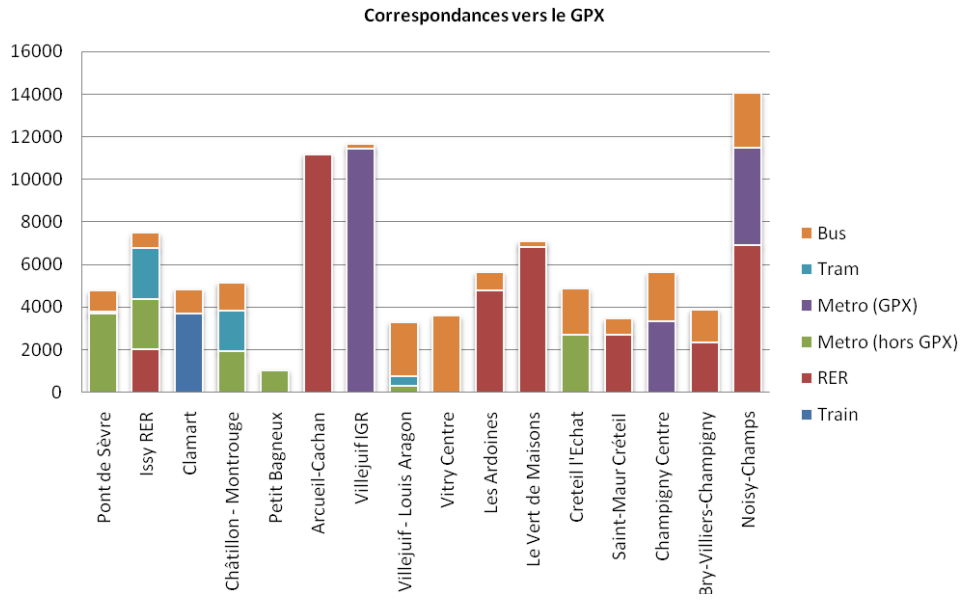
Il est à noter que le schéma présenté pour la gare de Champigny-centre semble ne pas laisser ouverte la perspective d'une interopérabilité en cette gare :



Dans lapièce F – Appréciation sommaire des dépenses, est signalée page 3 la part de dépenses externes à la ligne 15 Sud, mais liées aux interconnexions :

"Enfin, une provision de 1,50 milliard d'euros en valeur 2012 (1,37 milliard d'euros en valeur 2010), spécifiquement associée aux interconnexions entre le réseau Grand Paris Express et le réseau de transport en commun structurant existant, a été identifiée. Ce montant couvre à la fois la création d'arrêts supplémentaires sur certaines missions et les travaux d'adaptation de certaines gares actuelles. Il s'inscrit en sus du coût de réalisation du réseau Grand Paris Express, et sera supporté par les différents maîtres d'ouvrage, dont la Société du Grand Paris. Il est pris en compte dans le calcul de rentabilité socio-économique présenté en pièce H".

Dans la pièce G1 – Etude d'impact – résumé non technique, le chapitre 5 présente les "effets positifs potentiels" du projet dont les effets sur la mobilité (page 110). A ce titre sont évoqués les flux de correspondance. Un schéma présente l'importance relative des volumes de passagers en correspondance en chaque gare, sans cependant fournir de quantification de ces volumes.



Enfin, dans la pièce H – Evaluation socio-économique, page 24, est présentée *"l'incidence du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs sur l'évolution des déplacements en Ile-de-France et sur l'allègement du trafic des autres lignes de transport en commun"* obtenue par l'interconnexion. Il y est signalé pour la ligne 15 Sud un taux de transfert modal depuis la voiture particulière d'environ 9 %, et des désaturations des autres lignes de transports collectifs : - 10 % pour le RER A, de - 4 à – 7 % pour les RER B, C et D, de – 5 à – 10 % pour la ligne 6 du métro.

1.2.5.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

1 - Le dossier d'enquête dit que les investissements prévus pour l'adaptation des réseaux avec lesquels la ligne 15 Sud sera en interconnexion sont provisionnés pour 1,5 milliards d'euros (valeur 2012) et qu'ils sont pris en compte dans le calcul de rentabilité socio-économique. En est-il de même pour les dépenses d'exploitation (Cf. accroissements des fréquences souhaités) ?

2 - L'interconnexion entre la ligne 15 et un prolongement de la ligne 12 à la Ferme est-elle envisagée ? à quel terme et dans quelle condition ?

3 - Quelle sont à ce jour les conséquences techniques et financières du principe d'interopérabilité à la gare « Champigny-centre «

4 - S'il s'avérait qu'un jour était envisagée l'hypothèse d'exploitation des lignes 15 et 16 telle qu'elle est évoquée par l'AMUTC et par la FNAUT (Cf. ci-dessus gares « Champigny-centre » et « Noisy-Champs » »), quelles seraient les mesures conservatoires à envisager dès à présent ?

1.2.5.4. Avis et commentaires de la Société du Grand Paris :

1.2.5.4.1. Avis et commentaires au titre de l'analyse des observations écrites ou orales et de courriers relatifs à ce thème

Au titre d'observations globales critiques

Concernant une observation de M. DUNYACH (Observation n°5 du registre de Sèvres)

La pertinence d'un réseau nouveau en rocade a été unanimement reconnue, afin de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue en proposant une alternative à la voiture particulière et en décongestionnant les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération. L'efficacité du maillage avec les lignes existantes et les autres projets de développement des transports en commun a ainsi été mise en avant comme un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau, à la fois structurant et interconnecté. La multiplication des possibilités de correspondance fait partie des objectifs de conception initiaux du métro du Grand Paris

C'est la raison pour laquelle le tracé de la ligne 15 sud vient se connecter aux lignes radiales de transports (souvent aux stations terminales des lignes de métro), qui sont situés en proche couronne de Paris dans le secteur Ouest du tronçon Pont de Sèvres / Noisy Champs.

Concernant une observation du cabinet d'avocats de Maître GRAU agissant pour l'association KTO (Observation n°30 du registre d'Issy-les-Moulineaux et courrier n°29 adressé au président de la commission d'enquête)

Les connexions du réseau du Grand Paris Express avec le réseau de transport existant sont spécifiées dans le chapitre 1 "Les objectifs du projet" de la Pièce D du dossier d'enquête publique :

La réalisation du tronçon reliant Pont de Sèvres à Noisy-Champs sur la ligne rouge s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre globale du réseau Grand Paris Express. A ce titre, les objectifs du tronçon Pont de Sèvres / Noisy Champs (ligne 15 sud) rejoignent pleinement ceux du programme d'ensemble, décrits dans la pièce C du présent dossier d'enquête, et sont les suivants :

- présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de banlieue à banlieue, aussi bien pour les trajets internes au territoire directement desservi par le nouveau métro automatique que pour les trajets ayant pour origine ou pour destination la grande couronne, grâce au maillage avec les radiales ferroviaires RER et Transilien ;
- contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération, grâce à la création d'une liaison de rocade reliant le sud-ouest et le sud-est de Paris ;
- améliorer la desserte de secteurs denses de proche couronne ne bénéficiant pas d'une offre de transport en commun structurante et favoriser l'égalité des territoires ;
- faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées ;

- améliorer l'accessibilité de grands équipements à dimension régionale aujourd'hui mal desservis (Institut Gustave Roussy à Villejuif, Musée d'art contemporain « MAC/VAL » à Vitry-sur-Seine, hôpital Henri Mondor à Créteil…) ;
- encourager et renforcer la dynamique de développement et d'aménagement actuellement à l'œuvre sur le territoire traversé ;
- contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Concernant une observation formulée lors de la réunion publique de Créteil

Depuis la loi de 2005, il est obligatoire de rendre accessible les réseaux de transports de surface aux personnes à mobilité réduite d'ici 2015. En 2009, le STIF a adopté un schéma directeur d'accessibilité pour l'ensemble des réseaux. Il fixe les dispositions à prendre dans les gares pour installer des ascenseurs, et améliorer l'accès aux quais et la jonction entre les quais et les trains. Le budget est de 2 milliards d'euros pour toutes les gares SNCF avec un objectif de fin de travaux en 2020. Pour le réseau de surface, l'ensemble du réseau de bus de Paris et de la petite couronne sera entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite. Des interventions sur le matériel roulant seront faites, pour permettre les entrées et sorties des fauteuils roulants, et sur la voirie pour que les hauteurs de trottoir soient adaptées.

Il est en outre important de souligner que toutes les gares du réseau du Grand Paris Express seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ceci vaut pour les femmes avec des poussettes, les personnes avec de grosses valises, les handicapés,…En effet, la SGP conçoit un réseau garantissant l'entière accessibilité de tous les voyageurs, quel que soit leur handicap ou leur difficulté à se déplacer, en répondant aux exigences issues de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances. La SGP souhaite ainsi permettre l'usage de la gare par tous de la manière la plus autonome, simple et intuitive possible.

Cela se traduit en premier lieu par la recherche de parcours les plus courts possibles, directs et intuitifs, donc linéaires, structurés, avec un minimum de couloirs dans les gares et une organisation claire du parcours. Ainsi, afin d'aider à se repérer, il est envisagé de développer à la fois une information ambiante implicite (signaux visuels, sonores et tactiles intégrés à l'architecture) et une information ambiante explicite (signalétique collective visuelle et sonore qui pourra être complétées par une information délivrée par un dispositif personnel.

La SGP assurera donc l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des correspondances entre la ligne 15 et les lignes du réseau existant accessibles ou dont la mise en accessibilité est programmée. Si les lignes en correspondance ne sont pas accessibles, la correspondance sera assurée, dans la mesure du possible et pour des raisons de confort des voyageurs, par des parcours accessibles.

La mise en accessibilité du réseau de métro existant, en tant que telle, relève du STIF et de la RATP.

Concernant le courrier de SNCF PROXIMITES –Direction Transilien (Courrier n°16 adressé au président de la commission d'enquête et courrier n°3 du registre de Clamart), l'entretien entre le commissaire enquêteur et le sénateur-maire de Clamart

L'objectif poursuivi par le STIF, les opérateurs ferroviaires et la SGP, est qu'à la mise en service du Grand Paris Express, soient :

- garanti au plus grand nombre d'usagers l'accès au métro de rocade dans des conditions optimales de confort et de sécurité ;

- préservées et améliorées les conditions de transport et la qualité de service sur le réseau radial existant.

Pour atteindre ces objectifs, les flux supplémentaires de voyageurs devront être absorbés par le réseau existant, qu'ils soient générés par le nouveau métro automatique, par l'évolution naturelle du trafic à cet horizon, ou par l'amélioration des dessertes ferroviaires aux interconnexions.

Ces nouveaux flux pourront être absorbés par le niveau d'offre de desserte ferroviaire proposée (cadence des trains), et par la capacité des espaces existants en gare.

L'objectif poursuivi est d'augmenter la fréquence des RER ou Transilien aux gares d'interconnexion, en particulier à la gare de Clamart.

En fonction de l'offre de desserte qui sera définie par le STIF, des interventions sur le faisceau ferroviaire ou sur les espaces en gare pourront être nécessaires, à l'horizon du projet, et seront réalisés par les opérateurs.

Les coûts des adaptations du réseau existant sont pris en compte dans le Nouveau Grand Paris conformément aux annonces du 6 mars dernier.

Sur le maillage global

Concernant le courrier du Syndicat mixte d'études et de projets de l'Est parisien (ACTEP) (Courrier n°72 adressé au président de la commission d'enquête)

Le 06 mars 2013, le premier Ministre a confirmé le schéma d'ensemble autour du Nouveau Grand Paris qui prévoit de réaliser la totalité du Grand Paris Express à l'horizon 2030. Le réseau Grand Paris Express sera mis en œuvre en parallèle de la réalisation des projets de transports en commun inscrits au Plan de mobilisation ainsi qu'avec les investissements visant à améliorer la fiabilité de l'exploitation des réseaux existants. Les lignes constituant le réseau du Grand Paris Express seront progressivement mises en service selon le calendrier objectif prévu, la réalisation des tronçons s'enchaînant l'une après l'autre de manière continue.

L'identification des tronçons pouvant faire l'objet de mises en service progressives tient compte d'une part de leur intérêt socio-économique (notamment capacité du tronçon seul à décharger le secteur central de l'agglomération parisienne par les maillages avec les lignes radiales), et d'autre part de leur maturité d'avancement technique sur les territoires concernés.

Les secteurs concernés du sud de Paris présentent des enjeux forts de desserte et de développement : ils combinent en effet des besoins avérés de déplacements de banlieue à banlieue, ne trouvant pas de réponse satisfaisante dans l'offre ou la configuration du réseau de transport actuel, avec des densités élevées de population et d'emplois ainsi que d'importantes perspectives de renouvellement urbain à court / moyen terme.

Par ailleurs, depuis près d'une dizaine d'années, le territoire qui doit être traversé par le projet, en particulier sa partie val-de-marnaise, a fait l'objet de réflexions approfondies sur l'opportunité, la faisabilité et les conditions d'insertion d'une ligne de métro structurante en rocade, pouvant également servir de levier à des opérations d'aménagement. Ces travaux, réalisés en association étroite avec les acteurs et les élus locaux, ont notamment été conduits dans le cadre de l'association Orbival, constituée à cette fin, et du projet Arc Express, qui identifiait un « arc Sud » s'étendant de Boulogne-Billancourt à Fontenay-sous-Bois et Noisy-le-Grand parmi les deux arcs à réaliser en priorité. Les études réalisées par la Société du Grand Paris sur cette partie du réseau Grand Paris Express ont ainsi pu bénéficier de l'ensemble des réflexions

précédentes, ce qui a permis de faire émerger plus rapidement le scénario présenté à l'enquête publique par le maître d'ouvrage.

Le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs fait ainsi l'objet des premières mises en service à l'horizon 2020. A horizon 2030, l'ensemble des lignes 14, 15, 16, 17 et 18 telles que présentées dans le cadre du « Nouveau Grand Paris » sera réalisé.

Concernant le courrier du Conseil Régional d'Ile de France (Courrier n°100 adressé au président de la commission d'enquête)

Les opérateurs ferroviaires ont engagé ces études, sous le pilotage du STIF et en liaison avec la SGP.

A la gare « Pont-de-Sèvres »

Concernant l'observation de M. DENIS-LAROQUE (Observation n°11 du registre de Sèvres et courrier n°7 adressé au président de la commission d'enquête) et les autres observations de même nature

Comme évoqué au thème 1, le Débat Public du Réseau de Transport Public du Métro Grand Paris (octobre 2010 à janvier 2011) a permis de confirmer l'opportunité du projet et les grandes options de tracé et d'implantation des gares.

Un des critères de choix en ce qui concerne l'implantation des gares a été l'interconnexion avec les modes lourds (RER, métro, Transilien).

Concernant l'éventuel prolongement de la ligne 9 vers Sèvres, outre le caractère extrêmement complexe de son prolongement, notons qu'il n'est pas inscrit dans le schéma directeur de l'Ile-de-France ou dans un autre document cadre de planification des transports.

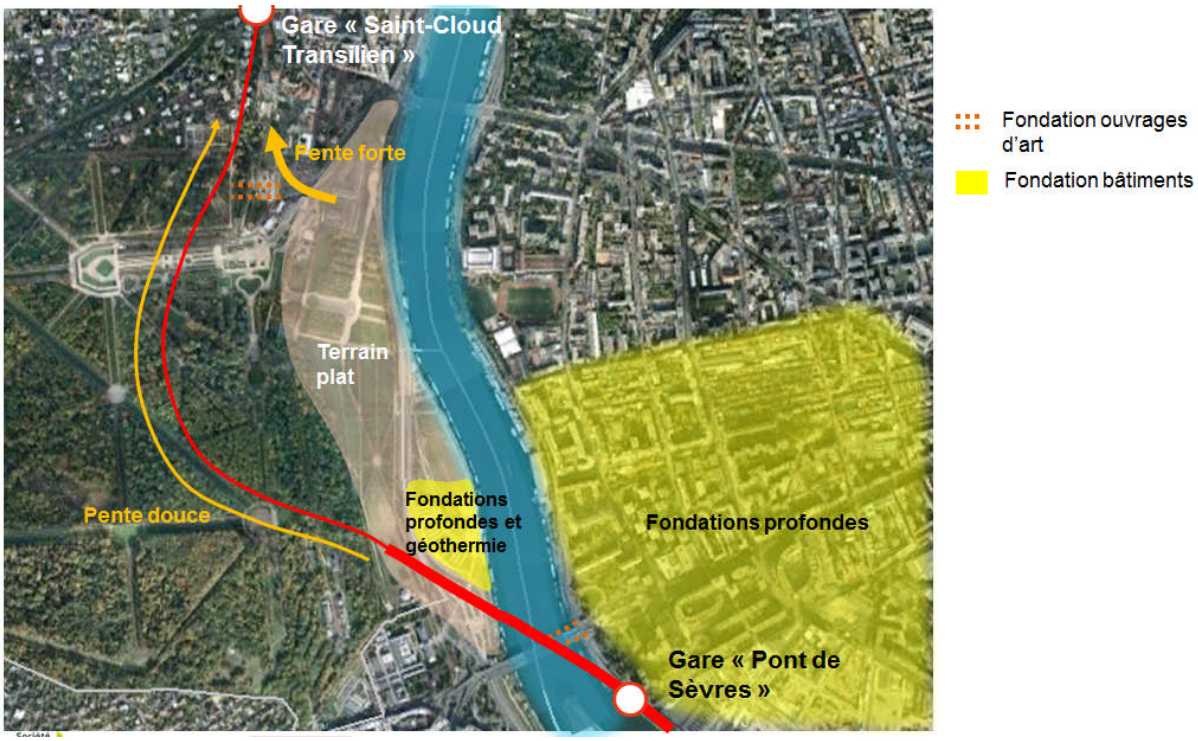
Les conclusions de ce débat ont été prises en compte pour définir le Schéma d'Ensemble du projet actuel, qui a été approuvé par décret en conseil d'Etat le 24 août 2011. La Société du Grand Paris est engagée par ce schéma d'ensemble et elle doit veiller à sa mise en œuvre.

Pour la gare du Pont de Sèvres, l'acte motivé qui accompagne le schéma d'ensemble stipule : « les principes suivants, ayant fait l'unanimité auprès de l'ensemble des acteurs, sont retenus : localisation d'une gare au plus près du Pont de Sèvres, de manière à permettre des correspondances performantes avec le pôle d'échanges constitué par la ligne 9 du métro et la gare routière ; conception de la gare permettant l'accès vers l'île Seguin ».

Il n'est donc pas envisageable de déplacer la gare de Pont de Sèvres de Boulogne-Billancourt à Sèvres comme proposé par l'association, le maillage de la ligne 15-Sud avec le réseau existant ayant été privilégié.

Le positionnement du volume souterrain de la gare de Pont de Sèvres a été quasiment imposé par des contraintes techniques et environnementales très importantes dans le secteur :

1 : le tunnel ne pouvait pas passer sous les bâtiments de Boulogne-Billancourt, leurs fondations dans la craie saine étant d'environ 40 mètres de profondeur (zone surlignée en jaune sur la carte). Afin de ne pas devoir implanter le tunnel à plus de 50 mètres de profondeur ce qui aurait fortement dégradé les temps de correspondance et d'accès depuis la ville, il a ainsi fallu placer le tunnel sous le quai George Gorse en bordure de Seine pour approcher au maximum la station de métro Pont de Sèvres de la ligne 9.



2 : deux implantations de gare ont été étudiées avec deux tracés associés afin de rester en marge de la zone de bâtiments sur fondation profonde (cf pièce D page 18) :

- un tracé représenté sur le schéma ci-dessus avec une gare sous le quai Georges Gorse au sud du bâtiment « Le Trident », qui évite les fondations du pont de sèvres et l'arrière gare de la station M9 en traversant au plus vite la Seine. Ce tracé passe sous l'île de Monsieur avant la zone bâtie sur fondation profonde et comprenant de la géothermie. Cela lui permet de passer sous le domaine de St Cloud et de remonter en pente douce en respectant les rampes maximum du matériel roulant, et d'atteindre ainsi la gare de St Cloud à une profondeur encore raisonnable de 26 mètres.
- Un tracé continuant sous le quai au-delà du pont de Sèvres avec une gare à l'intérieur de l'échangeur routier et perpendiculaire au Pont et à la ligne 9. Ce tracé ne pouvait pas passer sous l'île de Monsieur avant le secteur de bâtiments fondés, donc ne pouvait pas rejoindre le domaine de St Cloud et ainsi remonter en pente douce vers la gare de St Cloud. Comme le tunnel devait de surcroît éviter les fondations du tunnel de l'autoroute A13 (petits points oranges sur le schéma), il devait rejoindre la gare de St Cloud en passant sous la face « abrupte » de la colline, engendrant une gare de St Cloud à plus de 60 mètres de profondeur, et donc une correspondance très dégradée avec les Transiliens.

  De plus, cette implantation de gare à l'intérieur de l'échangeur du Pont de Sèvres était extrêmement complexe car il fallait la réaliser sous le terminus de la ligne 9 sans l'interrompre, et passer entre les fondations du pont de Sèvres et celles des voiries de l'échangeur.

  En outre, cette position de gare apportait une contrainte très importante à tout projet de restructuration et de valorisation de la tête du pont de Sèvres.

  Enfin, cette position de gare ne permettait pas d'organiser une bonne desserte des quartiers du Trapèze et de l'Île Seguin.

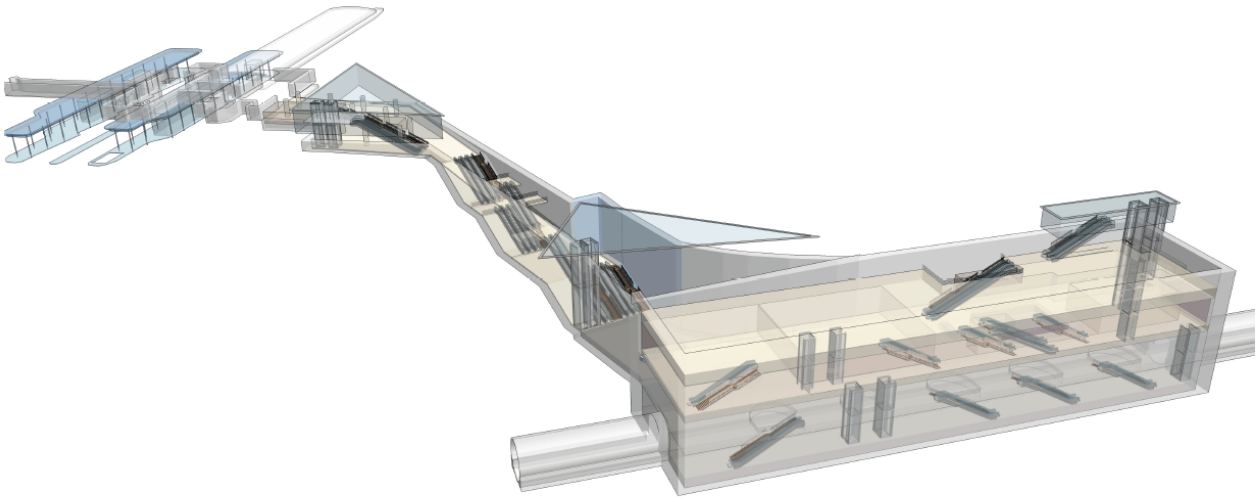
Seule la position de gare sous le quai Georges Gorse au sud du bâtiment « Le

Trident » permet à la fois d'assurer la correspondance avec le pôle de transport M9 et la gare routière, la desserte des nouveaux quartiers du Trapèze et de l'île Seguin via le Pont Renault, tout en étant compatible avec un tracé du tunnel qui ne condamne pas la gare de St Cloud à la très grande profondeur.

Concernant la qualité du lien entre la gare GPE et le pôle Transport M9 / gare routière, l'objectif de la SGP a été d'optimiser la correspondance au maximum, et plusieurs actions ont été mises en œuvre :

- Positionner le volume souterrain de la gare le plus possible vers l'ouest : le calage a été fait au plus près de l'échangeur routier en vaillant à ne pas impacter les fondations et les poteaux de la bretelle d'accès au quai ;
- Raccourcir le temps de correspondance, en ne faisant pas remonter les voyageurs de manière verticale à l'intérieur du volume souterrain de la gare, depuis le quai situé à 29 mètres de profondeur. La SGP et ses partenaires ont préféré « déployer » les escaliers mécaniques afin de remonter depuis les quais en allant vers l'accès principal commun GPE-M9 situé à proximité immédiate de la gare routière.

  L'objectif est de créer un lien rapide, convivial, en pente douce, rapprochant ainsi les quais du GPE du pôle transport actuel, comme le montre le schéma ci-dessous :



Les voyageurs souhaitant se rendre vers Sèvres pourront ainsi rejoindre rapidement la gare routière et ses nombreux Bus en direction de Sèvres. Ceux voulant rejoindre le T2 pourront emprunter directement les couloirs de la ligne 9 déjà empruntés pour effectuer cette correspondance, et cela directement depuis la salle basse de l'accès principal GPE-M9-gare routière.

Il est de plus à noter le projet en cours des collectivités concernant la restructuration de l'entrée de Sèvres, la valorisation des berges de sèvres et l'amélioration des espaces de circulation dédiés aux piétons et aux vélos sur le pont de Sèvres.

Concernant les observations relatives à l'interconnexion avec la ligne 10 du métro

Le Débat Public du Réseau de Transport Public du Métro Grand Paris (octobre 2010 et janvier 2011) a permis de confirmer l'opportunité du projet et les grandes options de tracé et d'implantation des gares. Les conclusions de ce débat ont été prises en compte

pour définir le Schéma d'Ensemble du projet actuel, et il ne prévoit pas de gare à Pont de Saint-Cloud en connexion avec la ligne 10. Le Schéma d'Ensemble a été approuvé par décret le 24 août 2011. La Société du Grand Paris est engagée par ce texte et elle doit veiller à sa mise en œuvre.

Dans le secteur d'Issy-les-Moulineaux

Concernant l'observation de M. et Mme LESCEP (observation n°1 du registre d'Issy-les-Moulineaux)

Dans ses premières études d'implantation de la gare d'Issy RER, la SGP a investigué une hypothèse de mettre le volume souterrain plus proche du RERC, mais elle s'est rapidement avérée infaisable techniquement à une profondeur raisonnable pour garantir une correspondance, du fait de la présence des carrières souterraines, des fondations du viaduc SNCF, du talus dont la stabilité était réputée délicate.

On ne pouvait pas avoir une gare à la fois peu profonde et à proximité de la gare RER C, et comme le voyageur va environ 4 fois plus vite à l'horizontal qu'en remontée verticale avec des escaliers même mécaniques, nous avons implanté le volume souterrain de la gare sous l'avenue Aristide Briand pour que le tunnel puisse passer à faible profondeur sous les arches du viaduc SNCF. L'implantation de cette gare n'est pas très proche du bâtiment du RER C, mais grâce à sa faible profondeur et un couloir de correspondance dédié bien conçu, elle bénéficie d'une correspondance efficace, de l'ordre de 4 minutes, pour aller jusqu'aux quais du RER C.

L'emplacement de la gare GPE à l'angle de la rue Aristide Briand et de l'avenue Verdun permet également de préserver les espaces de la rue de Verdun pour le futur prolongement de la ligne 12 qui doit naturellement passer sous cette rue en partant de Mairie d'Issy pour rejoindre le carrefour de la Ferme.

Enfin, la création d'une gare place Léon Blum permet de créer avec les autres lignes de transport actuelles et futures, un véritable pôle multimodal Transport, à la charnière urbaine entre le bas et le haut d'Issy les Moulineaux.

Concernant l'observation de l'association Val de Seine Vert (observation n°13 du registre de Sèvres) et le courrier de la FNAUT (courrier n°55 adressé au président)

Le Débat Public du Réseau de Transport Public du Métro Grand Paris (octobre 2010 à janvier 2011) a permis de confirmer l'opportunité du projet et les grandes options de tracé et d'implantation des gares.

A titre d'exemple, l'emplacement général de la gare GPE de la commune d'Issy-les-Moulineaux a fait l'objet d'un débat et a été déplacé au moment de ce débat public. .En effet, avant le débat la gare était prévue proche de la Seine en correspondance avec la station « Les Moulineaux

T2 ». Dans le cadre de ce débat public, elle a été déplacée vers un emplacement plus à l'est, en correspondance avec la gare « Issy » du RER C. Cette demande figurait notamment dans les avis du Conseil général des Hauts-de-Seine et ceux de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest, qui exprimaient la volonté de renforcer la desserte en transports en commun de quartiers en devenir d'Issy-les-Moulineaux et de créer un nouveau pôle d'échanges à la charnière du bas et des hauts d'Issy, avec une correspondance avec le RER C et le futur prolongement de la ligne 12 du métro.

Par ailleurs, la réalisation différée de la liaison Versailles – Nanterre renforçait l'intérêt d'une gare en correspondance avec le RER C, en tant que point de maillage du réseau, notamment pour les voyageurs en provenance de Versailles.

Les conclusions de ce débat ont été prises en compte pour définir le Schéma

d'Ensemble du projet actuel, qui a été approuvé par décret en conseil d'Etat le 24 août 2011. La Société du Grand Paris est engagée par ce schéma d'ensemble et elle doit veiller à sa mise en œuvre.

Gare « Châtillon-Montrouge »

Concernant l'observation de M. BOULET (observation n°5 du registre de Châtillon) et le courrier de M. TROTOT (courrier n°4 adressé au président de la commission d'enquête)

L'objectif poursuivi par le STIF, les opérateurs ferroviaires et la SGP, est qu'à la mise en service du Grand Paris Express, soient préservées les conditions de transport et la qualité de service sur le réseau radial existant, notamment aux points de correspondance avec le Grand Paris Express.

Pour atteindre ces objectifs, les flux supplémentaires de voyageurs devront être absorbés par le réseau existant, qu'ils soient générés par le nouveau métro automatique, par l'évolution naturelle du trafic à cet horizon, ou par l'amélioration des dessertes ferroviaires aux interconnexions.

En fonction des analyses des points d'interconnexion en cours par les opérateurs et sous le pilotage du STIF, Châtillon-Montrouge L13 par exemple, des interventions sur le faisceau ferroviaire ou sur les espaces en gare pourront être nécessaires, à l'horizon du projet, et seront réalisés par les opérateurs.

Les coûts des adaptations du réseau existant sont pris en compte dans le Nouveau Grand Paris conformément aux annonces gouvernementales du 6 mars dernier.

Gare « Bagneux »

Concernant le courrier de la résidence Robespierre (courrier n°61 adressé au président de la commission d'enquête)

Toutes les gares du Grand Paris Express font l'objet de comités de pilotage dédiés, qui rassemblent, à chaque fois, les maires, les services de l'Etat, les Présidents de communautés d'agglomération et les Conseils généraux, les représentants du STIF et les entreprises de transport concernées (RFF, SNCF, RATP, ADP).

Les projets en interface avec les gares du Grand Paris Express sont donc abordés avec les autres maîtres d'ouvrages avec comme objectif de s'articuler le mieux possible, ce qui a été particulièrement le cas entre le prolongement de la ligne 4 à Bagneux et le Grand Paris Express.

Tous les partenaires sont également présents aux réunions publiques pour répondre aux questions relevant de leurs responsabilités.

De plus, pour informer au quotidien les riverains, la ville de Bagneux a ouvert une maison du projet dans le but d'informer de l'avancement des projets de transport (prolongement de la ligne 4 du métro et gare du Grand Paris Express) ainsi que l'avancement de la future ZAC Victor Hugo sur les quartiers nord de la ville.

Gare « Arcueil-Cachan »

Concernant le courrier de M. LIPIETZ (courrier n°76 adressé au président de la commission d'enquête)

Le STIF a annoncé sur ce sujet étudier la possibilité d'arrêter tous les trains du RER B à la gare Arcueil-Cachan, afin de permettre une meilleure offre de correspondance et une meilleure efficacité globale du réseau de transport francilien.

A la gare « Le Vert-de-Maisons »

Concernant les observations et courriers de : l'Association des usagers de la ligne D (SADUR) (Observation n° 12 du registre de Maisons-Alfort), M. DULA (observation n° 2 à Alfortville), La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) (Courrier n°55 adressé au président de la commission d'enquête), M. HERBILLON, député-maire de Maisons-Alfort (Observation n°8 du registre de Maisons-Alfort), M. le maire de Pontault-Combault (Courrier n°77 adressé au président de la commission d'enquête), du Conseil Général du Val de Marne (Courrier n°101 adressé au président de la commission d'enquête) et du Conseil Général de Seine et Marne (Courriers n°15 et n°80 adressés au président de la commission d'enquête), M. GAY, de Créteil (Observation n°20 du registre de Créteil), l'association Nature Environnement 77 (Courrier n°91 adressé au président de la commission d'enquête)

La localisation d'une gare en correspondance avec l'actuelle gare du RER D Vert-de-Maisons a été décidée à l'issue du débat public de 2010. Cette localisation est inscrite dans le schéma d'ensemble du Réseau de Transport du Grand Paris approuvé par décret n°2011-1011 du 24 août 2011. C'est à cet endroit qu'est positionnée la gare, tel que le précise le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique par exemple à la Pièce D, Chapitre D4, rubrique 1.3.11 Le Vert de Maisons (page 93).

En parallèle, la SGP examine, en liaison avec le STIF et à sa demande, les conséquences d'un arrêt des trains du Transilien R à la gare du Vert de Maisons, notamment pour ce qui concerne le dimensionnement de la gare du Grand Paris Express. Une convention d'étude entre la SGP et RFF prévoit que la correspondance RER/GPE soit dimensionnée par RFF. De même, le positionnement du couloir de correspondance et des accès sur quais du RER est validé par RFF. Les nouveaux accès sur quai ont été placés a distance des entrées Nord et Sud existantes afin de mieux répartir les flux de voyageurs.

A Vert de Maisons, l'objectif de garantir l'arrêt de 16 trains/h (RER) à l'horizon de mise en service est poursuivi par le STIF et les opérateurs ferroviaires. Les infrastructures du GPE sont conçues avec cet objectif de desserte, et avec les trafics attendus du RER à l'horizon 2035 dans le respect des estimations de trafic validées par le STIF. Les mesures conservatoires sont également prises pour permettre la compatibilité de la gare GPE avec la desserte envisagée de la ligne R.

En ce qui concerne la question de la desserte de la ligne de bus en site propre TVM, ce dernier est déjà en correspondance avec la ligne D, au niveau de la nouvelle gare Pompadour.

A la gare « Saint Maur Créteil »

Concernant l'observation de Mme LE MOUEL de Joinville (Observation n°4 du registre de Joinville)

La SGP mène ses études en s'appuyant sur des estimations de trafic à l'horizon de la mise en service de la ligne 15 Sud et à plus long terme. Ses estimations intègrent l'augmentation de trafic sur le réseau ferré existant, induite ou non par la connexion avec le nouveau métro. Elles permettent de dimensionner les espaces de la nouvelle gare et également de vérifier l'adéquation des espaces de la gare existante avec les flux de voyageurs futurs. A Saint-Maur Créteil, les études menées par la RATP n'ont pas identifié de risque de saturation de ce site.

Pour dimensionner le pôle Bus, la SGP intègre les demandes du STIF qui travaille actuellement à la définition de ce réseau à l'horizon de la mise en service de la gare du Grand Paris Express.

Enfin, comme indiqué dans le dossier de DUP (pièce D, §1.3.13, p.96), la SGP s'est

engagée à reconstituer le parking existant qui va être impacté par les travaux de la nouvelle gare.

Pour la gare « Champigny-centre »

Concernant les diverses interventions (courriers, observations), il convient de se reporter aux éléments de réponse apportés par la SGP dans le cadre du thème 6, qui couvre spécifiquement ce thème de l'interopérabilité à la gare de Champigny.

Concernant spécifiquement l'observation de M. PASQUIER de Saint-Maur (Courrier n°102 adressé au président de la commission d'enquête)

Dans le cadre des études réalisées sur l'interopérabilité, la SGP a étudié la faisabilité de cet aménagement (gare à quais centraux). Les études ont conclu à l'abandon de cette configuration pour des raisons géométriques et dimensionnelles.

L'aménagement d'une gare à quais centraux nécessite en effet une modification du tracé de tunnels et une distance de plus de 100m pour ouvrir/resserrer les voies à l'approche/sortie de la gare. Cette solution aurait donc augmenté l'impact des infrastructures du tunnel le long de la RD4. Par ailleurs, les quais auraient été éloignés de près de 150m de la gare vers l'Ouest. Compte tenu de ces difficultés, les études de cette solution n'ont pas été poursuivies.

A la gare « Bry-Villiers-Champigny »

Concernant les observations et courriers : du Conseil Municipal de Bry-sur-Marne (observation n°7 du registre de Bry-sur-Marne), de M. BENISTI député-maire de Villiers-sur-Marne (Observation n°3 du registre de Villiers-sur-Marne), de M. le maire de Pontault-Combault (Courrier n°77 adressé au président de la commission d'enquête), du Conseil Général de Seine-et-Marne (Observation n°8 du registre de Champs-sur-Marne et courriers n°5 et n°80 adressés au président de la commission d'enquête), de La Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne (Observation n°10 du registre de Champs-sur-Marne), du courrier de M. EBLE, président du Conseil général de Seine-et-Marne (Courrier n°1 du registre de la préfecture de Paris), du courrier de M. et Mme POINT de Villiers (Courrier n°5 adressé au président de la commission d'enquête)

Comme indiqué à la page 100 de la pièce D du dossier, chapitre D4 ; « La gare a été conçue pour permettre une optimisation de la correspondance avec le projet de gare nouvelle sur le RER E, qui a vocation à compléter le pôle multimodal de Bry-Villiers-Champigny, de même qu'avec le projet de bus en site propre Altival ».

La nouvelle gare sur le RER E et celle de la ligne 15 seront donc conçues de manière conjointe, comme un seul pôle.

En parallèle des études AVP sur la ligne 15 Sud, RFF mène actuellement des études préliminaires sur la gare du RER. Ces études prévoient à ce stade des arrêts à la nouvelle gare ainsi qu'à la gare de Villiers.

Le financement de la réalisation de la gare de BVC sur le RER est envisagé dans le cadre de la mise en œuvre du Nouveau Grand Paris. En tant qu'adaptation du réseau existant, elle pourra bénéficier d'un financement de la SGP.

A la gare « Noisy-Champs »

Concernant l'observation de la Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne (Observation n°10 du registre de Champs-sur-Marne)

En application de la feuille de route du 6 mars 2013, la mise en service du prolongement de la ligne 11 à Noisy Champs est prévue en 2025, 5 ans après la mise en service de la ligne 15.

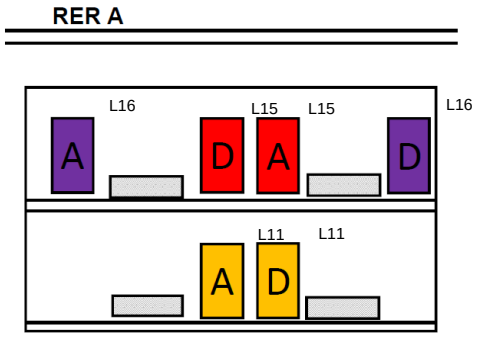
La SGP et le STIF, maîtres d'ouvrages respectivement des lignes 15/16 et de la ligne

11, poursuivent l'objectif d'une conception d'ensemble du pôle d'échange de Noisy-Champs. Les études menées actuellement par la SGP prévoient une organisation cohérente et lisible des circulations et des correspondances entre les trois lignes.

Ces études permettront d'identifier les éventuelles mesures conservatoires qui seraient nécessaires pour permettre une réalisation différée des infrastructures de la ligne 11.

Concernant l'observation de M. COTTIN-GAUTIER de Paris (Observation n°22 du registre de Boulogne-Billancourt)

La faisabilité et l'intérêt d'autres configurations de terminus ont été étudiées par la SGP en phase études préliminaires. En particulier, a été étudiée une solution avec les lignes 15 et 16 au niveau supérieur, et la ligne 11 au niveau inférieur, sur la base du schéma ci-dessous.

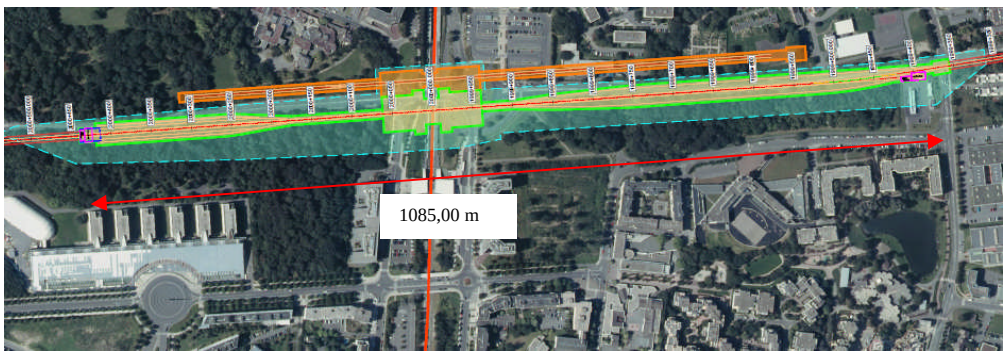


Ces études ont montré que l'aménagement proposé :

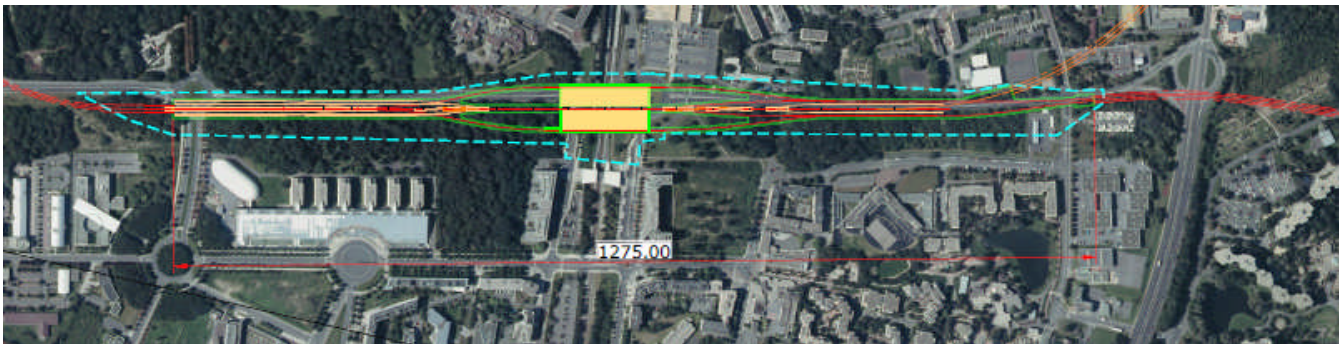
- Nécessite un approfondissement de la ligne 15
- Nécessite un agrandissement des infrastructures du terminus (voir vue en plan ci-dessous) :
  - Elargissement de la « boite » souterraine des lignes 15 et 16. Ceci implique un impact plus important sur le territoire et sur l'exploitation du RER A pendant les travaux.
  - Allongement de la tranchée du terminus d'environ 200 mètres par rapport au scénario retenu
- Induit un surcout de plus de 100 M€
- Nécessite la mise en place de lourdes mesures conservatoires pour la ligne 11 (réalisation de la totalité du génie civil de la gare ligne 11).

La possibilité d'aménager un quai central a été également analysée, mais non retenue : l'aménagement d'une gare à quais centraux nécessiterait en effet une distance importante à l'approche/sortie de la gare et augmenterait ultérieurement l'impact des infrastructures du terminus.

Compte tenu de ces impacts cette solution n'a pas été retenue.



Scénario de terminus retenu (longueur tranchée : 1085 mètres)



Scénario de terminus correspondant à la contre-proposition de M Cottin-Gautier (longueur tranchée 1275 mètres)

Concernant le courrier de La Fédération Française des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) (Courrier n°55 adressé au président de la commission d'enquête)

(voir ci-dessous question complémentaire numéro 4)

1.2.5.4.2. Réponses aux questions complémentaires posées au maître d'ouvrage

1 - Le dossier d'enquête dit que les investissements prévus pour l'adaptation des réseaux avec lesquels la ligne 15 Sud sera en interconnexion sont provisionnés pour 1,5 milliards d'euros (valeur 2012) et qu'ils sont pris en compte dans le calcul de rentabilité socio-économique. En est-il de même pour les dépenses d'exploitation (Cf. accroissements des fréquences souhaités) ?

L'évaluation socio-économique du Grand Paris Express *dans son ensemble* prend en compte la provision de 1,5 milliards d'euros en valeur 2012 identifiée à ce stade pour les coûts d'interconnexion au réseau existant (pièce H, page 10). Pour l'évaluation socio-économique *du projet Ligne 15 Sud soumis à l'enquête*, c'est un montant forfaitaire de 400 M€ en valeur 2012 (soit un peu plus du quart de la provision globale identifiée pour le traitement des interconnexions à l'échelle du Grand Paris Express dans son ensemble) qui a été retenu (pièce H, page 10).

Pour l'évaluation socio-économique du réseau dans son ensemble comme pour celle du projet soumis à l'enquête, ces montants devront être confirmés par les études actuellement en cours menées par les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, sous le pilotage du STIF.

Il s'agit de provisions retenues au titre du coût d'investissement de l'opération. En revanche, les coûts pris en compte dans les évaluations socio-économiques n'intègrent pas les éventuelles dépenses d'exploitation supplémentaires qui seraient associées au renforcement de la desserte de certaines lignes ferroviaires existantes. La prise en compte de tels montants au titre des coûts du projet n'est pas légitime, car le bilan socio-économique ne prend pas en compte l'ensemble des avantages (gains de temps, gains de confort…) qui peuvent a contrario être associés au renforcement des dessertes par rapport à la situation actuelle

2 - L'interconnexion entre la ligne 15 et un prolongement de la ligne 12 à la Ferme est-elle envisagée ? A quel terme et dans quelle condition ?

La gare Grand Paris Express Issy RER est localisée sur le territoire de la commune d'Issy-les- Moulineaux, sous la rue Aristide Briand et en partie sous le parking de

l'immeuble situé au nord de la place Léon Blum, et permet la correspondance avec la ligne C du RER, en viaduc.

Son implantation prend en compte le prolongement futur de la ligne 12 du métro inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile de France, vers la gare d'Issy RER et au-delà vers le carrefour de la Ferme en limite des communes de Meudon et d'Issy-les-Moulineaux.

Le calendrier du prolongement de la ligne 12 n'est pas connu à ce jour.

3 - Quelle sont à ce jour les conséquences techniques et financières du principe d'interopérabilité à la gare « Champigny-centre ? »

Il convient de se reporter aux réponses apportées par la SGP au thème 6 qui couvre spécifiquement l'interopérabilité à la gare de Champigny-centre.

L'objectif de l'interopérabilité en gare de Champigny-centre est de préserver l'évolutivité du schéma d'exploitation de la ligne 15, lequel sera défini ultérieurement par l'autorité organisatrice. Parmi les schémas envisagés figure celui proposé par l'AMUTC (rocade), combiné à une mission en spirale de Noisy-Champs à Champigny.

Dans le bilan de la concertation de la ligne orange tiré par le STIF le 11 décembre dernier, la STIF a confirmé la poursuite du projet, en tenant en compte des enseignements issus de la concertation et des annonces du premier Ministre du 6 mars 2013 sur la base d'un tracé [Saint Denis Pleyel – Champigny Centre] correspondant à un des tronçons de la Ligne 15 du Grand Paris Express avec 12 stations ; il s'est engagé, « en réponse à certaines observations soulevées lors de la concertation, à (….) mettre en œuvre l'interopérabilité à Champigny Centre entre la Ligne 15 est et Ligne 15 sud, (et) à rechercher une organisation des travaux la moins perturbante en tenant compte des solutions techniques possibles ».

En conséquence, la Société du Grand Paris est en mesure de procéder à la mise en œuvre de la variante en cas d'interopérabilité, identifiée dans le dossier d'enquête.

Différentes solutions techniques restent envisagées à ce stade quant au positionnement des quais en provenance de la ligne 15 Est, dont le schéma de principe et le dossier d'enquête publique sont en cours d'élaboration par son maître d'ouvrage, le STIF.

Ils se distinguent essentiellement par le service en gare, par leurs coûts, l'ampleur des travaux préparatoires à réaliser en « 1ère phase » (horizon 2020), dans le cadre de la ligne 15 Sud, et corrélativement par le reste à faire en 2ème phase (horizon 2030 de la ligne 15 Est), et enfin sur le délai de mise en service de la ligne 15 Sud.

Les mesures préparatoires à l'interopérabilité, qui seront comprises dans le projet ligne 15 Sud, consistent en des ouvrages de raccordement des deux lignes ainsi que, selon les scénarios, la construction d'une partie de la gare ligne 15 Est.

4- S'il s'avérait qu'un jour était envisagée l'hypothèse d'exploitation des lignes 15 et 16 telle qu'elle est évoquée par l'AMUTC et par la FNAUT (Cf. ci-dessus gares « Champigny-centre » et « Noisy-Champs »), quelles seraient les mesures conservatoires à envisager dès à présent ?

Le projet de Ligne 15 sud comprend à la gare de Noisy-Champs deux terminus superposés avec un terminus pour les trains de la ligne 15 sud, situé au-dessus d'un terminus pour les trains de la ligne 16.

Il comprend aussi deux voies « de liaison » qui offrent plusieurs fonctionnalités :

- permettre une liaison de service pour que les trains de la ligne 16 puissent passer sur la ligne 15, pour être remisés et entretenus au SMR de Champigny sur une période couvrant au minimum 2023/2025.
- permettre de manière pérenne, une liaison de service entre les deux lignes, pour assurer la maintenance de la ligne 16 à l'aide de trains de maintenance du SMI de Vitry.
- préserver l'interopérabilité commerciale entre les lignes 15 et 16 avec des trains courts. Pour ce dernier point, il revient à l'Autorité Organisatrice des Transports en IDF, le STIF, de définir les modalités d'exploitation des lignes et d'utiliser ou non la fonctionnalité relative à l'interopérabilité.

Ces deux terminus et les voies de liaison seront réalisés en même temps, afin d'éviter deux chantiers successifs.

Ces travaux intègreront par ailleurs la réalisation des mesures conservatoires du puits d'entrée du tunnelier qui creusera la ligne 16 en direction de Chelles ; ce puits est situé dans les emprises du terminus de la ligne 16, côté Champs-sur-Marne, au nord de la gare.

1.2.5.5. Appréciations de la commission d'enquête :

Les points soulevés dans ce thème sont, d'une part, des remarques d'ordre général sur l'ensemble du projet, d'autre part des remarques spécifiques propres à certaines gares.

Concernant les observations globales critiques émises par le public, tout particulièrement sur le maillage entre la ligne 15 Sud et le reste du réseau.

A l'observation préférant une ligne 15 plus éloignée, anticipant sur les prolongements des lignes de métro existantes (Cf. M. DUNYACH observation n°5 du registre de Sèvres), le commentaire de la SGP est que le choix de la nouvelle rocade répond à plusieurs objectifs : décongestionner les lignes de transports collectifs traversant la zone centrale de l'agglomération, mailler avec des lignes existantes. ***La commission d'enquête adhère au commentaire de la SGP et souligne l'enjeu important des déplacements en première couronne, générés par l'urbanisation existante en première couronne dense*** *de l'agglomération, enjeu auquel va répondre la ligne 15 ; elle constate aussi qu'une rocade plus éloignée est également prévue à terme dans le schéma d'ensemble du GPE.*

Vis-à-vis de la critique du manque de clarté sur les connexions avec le réseau existant (Cf. Maître GRAU agissant pour l'association KYO, observation n°30 du registre d'Issy-les-Moulineaux), la SGP renvoie au dossier d'enquête : pièce D chapitre 1 "Les objectifs du projet". ***La commission d'enquête considère que la pièce D du dossier et le rappel fait par la SGP dans son mémoire en réponse expriment clairement les raisons et les objectifs généraux du projet, dont la localisation des gares.*** *Cependant le choix des gares, qui est développé au chapitre 2 du dossier D, concerne l'insertion dans l'environnement immédiat de gares déjà choisies et non la justification de la localisation d'une gare plutôt qu'une autre, lorsque des variantes pouvaient se présenter ; des observations ont émis, par exemple, des alternatives telles que Mairie d'Issy plutôt que Issy-RER, ou Créteil-Université plutôt que à Créteil-L'Echat.* ***Les choix ont été faits à l'issue de la phase de débat public, mais le dossier ne rapporte pas les arguments ayant présidé à ces choix.***

L'observation du Syndicat mixte ACTEP (Cf. courrier n°72 adressé au président de la

commission d'enquête) qui considère que la ligne 15 n'a de sens que si la rocade rouge complète est bien réalisée et si elle est couplée avec la ligne orange de la rocade intérieure soulève plusieurs points : les continuités d'exploitation de lignes, le phasage de la mise en service des lignes. Dans son mémoire en réponse, la SGP rappelle que le schéma d'ensemble prévoit de réaliser la totalité du GPE à l'horizon 2030, avec les actions du plan de mobilisation. Elle souligne que des tronçons seront mis en service progressivement selon le calendrier annoncé qui tient compte de leur intérêt socio-économique et de leur maturité d'avancement technique. A ce titre Orbival et Arc-Express ont été pris en compte.

La commission d'enquête retient l'argumentation de la mise en service progressive et la justification des options prioritaires.

Devant la préoccupation de continuité de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite entre la ligne 15 et le reste du réseau de transport (Cf. intervention orale en réunion publique), la SGP rappelle plusieurs points :

- *l'ensemble des réseaux de surface devront être accessibles d'ici fin 2015 (obligation légale),*
- *toutes les gares du réseau GPE seront accessibles aux personnes à mobilité réduite ; la SGP précise que cela vaut pour les femmes avec des poussettes, les personnes avec de grosses valises, les handicapés, … (la commission d'enquête suppose que les points de suspension comprennent notamment les hommes avec des poussettes !),*
- *pour ce qui est des correspondances avec les lignes de métro actuelles non accessibles, les parcours de correspondances seront dans la mesure du possible accessibles, mais la mise en accessibilité du réseau de métro existant relève du STIF et de la RATP, non de la SGP.*

La commission d'enquête considère que la SGP est claire sur ses engagements de mise en accessibilité de la ligne rouge 15 Sud

La commission d'enquête fait cependant observer qu'une signalétique devra être mise en place dans les gares du réseau SGP pour informer les voyageurs sur les discontinuités d'accessibilité quand celle-ci n'est pas garantie sur les lignes en correspondance.

Les conséquences sur les lignes RER et Transilien des correspondances avec la ligne 15 Sud ont fait l'objet de plusieurs revendications.

Le propos vaut tout particulièrement pour les correspondances à Clamart (Transilien N), à Cachan (RER B), Les Ardoines (RER C), Le Vert de Maisons (RER D, Transilien R), Bry-Villiers-Champigny (RER E, Transilien P). Les demandes formulées sont une augmentation forte des fréquences de desserte de ces gares par les lignes existantes et l'arrêt de toutes les missions dans ces gares. Cela est demandé notamment par M. le sénateur-maire de Cachan (Cf. son entretien avec le commissaire enquêteur) et par M. LIPIETZ (Cf. courrier n°76 adressé au président de la commission d'enquête), M. le député-maire de Maisons-Alfort (Cf. observation n°8 du registre de Maisons-Alfort), M. le maire de Pontault-Combault (Cf. courrier n°77 adressé au président de la commission d'enquête), le Conseil général du Val-de-Marne et celui de Seine-et-Marne (Cf. courriers n°101, 15 et 80 adressés au président de la commission d'enquête), le Conseil municipal de Bry-sur-Marne (Cf. observation n°7 du registre de Bry-sur-Marne). Les arguments évoqués sont la qualité de service pour les voyageurs en correspondance et le fonctionnement des gares concernées : arguments d'un afflux de voyageurs sur les quais et problèmes de sécurité qui en découlent surtout si les quais

ne sont pas suffisamment larges.

Face à ces enjeux, SNCF-Proximités – direction Transilien (Cf. courrier n°16 adressé au président de la commission d'enquête et observation n°3 du registre de Clamart), s'inquiète des conséquences en coûts pour assurer de telles augmentation de fréquence : pour adaptation des infrastructures (gares et signalisation des voies), parc de matériel roulant, exploitation. Elle considère que le dossier d'enquête publique ne prend pas compte ces conséquences économiques et financières.

La réponse de la SGP est que les coûts des adaptations du réseau existant sont pris en compte dans le Nouveau Grand Paris, conformément aux annonces du 6 mars 2013.

La commission d'enquête constate que le dossier d'enquête est peu précis et que le mémoire en réponse n'apporte guère d'éléments nouveaux. *Le dossier ne cite que quelques valeurs globales : 1,5 milliard d'euros (en valeur 2012), montant qui couvre à la fois la création d'arrêts supplémentaires sur* ***certaines*** *missions et les travaux d'adaptation de* ***certaines*** *gares actuelles, pour l'ensemble du GPE. Le mémoire en réponse rappelle le montant de 1,5 milliard d'euros dont 400 millions d'euros pour accompagner la ligne 15 Sud. Le mémoire en réponse indique aussi que des études complémentaires sont en cours, menées par les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, sous le pilotage du STIF. Enfin il y est précisé que les provisions retenues ne concernent que des coûts d'investissement, pas des dépenses d'exploitation nouvelles.*

La commission d'enquête prend acte de ces quelques précisions, mais elle n'est pas en mesure de faire la part entre les propos de SNCF-Proximités et ceux de la SGP concernant le rapprochement entre les coûts d'investissements supplémentaires à réaliser pour adapter le réseau existant, et le montant provisionné par la SGP.

La commission d'enquête estime que si les provisions de la SGP s'avéraient insuffisantes pour couvrir les investissements supplémentaires à réaliser sur le réseau existant, il appartiendrait au STIF, dans le cadre de la loi définissant les nouvelles responsabilités du STIF vis-à-vis du GPE, et aux autres opérateurs de trouver les modalités de financement « appropriés ; sauf à être en retrait vis-à-vis des objectifs de qualité d'interconnexion et sur l'évaluation socio-économique du projet. Sont directement visées les différentes lignes de RER et de Transilien avec lesquelles la ligne Sud sera en correspondance, mais aussi la station Châtillon-Montrouge de la ligne 13 du métro. La commission d'enquête reconnaît néanmoins que le besoin d'augmentation de fréquences et d'arrêts sur les lignes RER et Transilien en correspondance sera progressif.

Concernant la gare Pont-de-Sèvres ».

Monsieur DENIS-LAROQUE (Cf. observation n° 11 du registre de Sèvres) et une dizaine d'autres intervenants critiquent l'organisation de ce point d'interconnexion ; ils auraient préféré que la ligne 15 ait une gare à Sèvres, en correspondance avec le tramway T2, et que la ligne M9 du métro soit prolongée jusqu'à cette gare, sur l'autre rive de la Seine. La question évoquée ici dans le cadre du thème "interconnexions" relève aussi du thème "tracé".

Dans son mémoire en réponse, la SGP développe les arguments qui écartent toute autre variante que celle qui a été retenue, indiquant que les principes suivants ont fait l'unanimité auprès de l'ensemble des acteurs : localisation de la gare au plus près du pont de Sèvres, permettre ainsi des correspondances performantes avec le pôle d'échange constitué par la ligne 9 du métro et la gare routière, conception de la gare

permettant l'accès à l'île Seguin.. La concrétisation de ces principes tient compte de plusieurs contraintes : le prolongement de la ligne 9 vers Sèvres n'est pas inscrit dans le schéma directeur d'Île-de-France, sa réalisation se heurterait à de très grandes difficultés techniques (fondations du pont).

La commission d'enquête adhère à cette argumentation qui retient une connexion avec la ligne de métro 9 dans sa situation actuelle et qui assure la desserte de quartiers existant ou en devenir (Trapèze, île Seguin). Cependant la connexion avec le tramway T2 reste à étudier, notamment sur des points tels que sortie de la station de la ligne 15 sur le quai de Seine, service de bus, qualité et sécurité du cheminement piéton.

Concernant le secteur d'Issy-les-Moulineaux.

Deux principales objections ont été formulées : le lieu de l'interconnexion avec le réseau existant et l'organisation des correspondances à la gare Issy-Ville.

La première objection a notamment été formulée par l'Association Val-de-Seine (Cf. observation n°13 du registre de Sèvres) et par la FNAUT (Cf. courrier n°55 adressé au président de la commission d'enquête) qui auraient préféré une connexion à Marie d'Issy, avec la ligne 12 du métro, ou à Issy-Val-de-Seine, avec le tramway T2 et le RER C.

La SGP répond que le choix de la connexion à Issy-Ville est issu du débat public et que l'hypothèse initiale d'une station « Les Moulineaux T2 » a été remplacée par celle d'Issy-Ville, à la demande des collectivités locales (Conseil général des Hauts-de-Seine et Communauté d'agglomération Grand-Paris-Seine-Ouest). Elle indique aussi que cette localisation tient compte du projet de prolongement de la ligne 12 du métro au-delà de la station Mairie d'Issy, mais sans calendrier connu.

La deuxième objection a notamment été formulée par M. et Mme LESCEP (Cf. observation n°1 au registre d'Issy-les-Moulineaux) qui s'inquiètent de la longueur de la correspondance.

Le mémoire en réponse de la SGP rappelle les contraintes diverses avec lesquelles l'organisation de cette gare a dû composer : sous-sol, fondations, altimétrie, … et justifie un choix.

La commission d'enquête adhère à chacune de ces argumentations qui ont conduit au choix présenté dans le projet.

Concernant la gare « Châtillon-Montrouge »

Des inquiétudes ont été exprimées sur la situation actuelle déjà saturée, par M. BOULET (Cf. observation n°5 du registre de Châtillon) et par M. TROTOT (Cf. courrier n° 4 adressé au président de la commission d'enquête).

Dans son mémoire en réponse, la SGP précise que des analyses sont en cours, sous le pilotage du STIF, qui définiront les interventions à prévoir pour garantir une bonne qualité de service, et que le coût des adaptations du réseau existant est pris dans le Nouveau Grand Paris.

La commission d'enquête prend acte de ces engagements techniques et financiers.

Concernant la gare « Bagneux »

Les occupants de la résidence Robespierre ont fait remarquer une absence de coordination entre la ligne 15 et le prolongement de la ligne 4 du métro (Cf. courrier

n°61 adressé au président de la commission d'enquête)

La SGP précise que toutes les gares du GPE font l'objet de comités de pilotage dédiés qui rassemblent tous les acteurs locaux : collectivités locales, opérateurs. De plus, la Ville de Bagneux a ouvert une "maison du projet" dans le but d'informer.

La commission d'enquête retient favorablement cette méthode de mise au point du projet. Cette préoccupation de concertation est traitée également dans le thème 14 notamment pour ce qui est de la phase travaux, mais aussi des autres phases.

Concernant la gare « Le Vert-de-Maisons »

Deux problématiques ont été soulevées sur la connexion à cette gare : l'augmentation des fréquences et du nombre d'arrêts de RER et de Transiliens, l'organisation physique de la gare découlant notamment de cette augmentation. La première problématique est traitée ci-dessus (conséquences sur les lignes RER et Transilien des correspondances avec la ligne 15 Sud). La seconde concerne le lieu de correspondance. Ainsi l'association SADUR (Cf. observation n°12 du registre e Maisons-Alfort) regrette l'abandon du site Halle SERNAM 2000 ; et M. DULA (Cf. observation n°2 du registre d'Alfortville) préfèrerait faire l'interconnexion à l'entrée Sud de la gare.

La SGP rappelle que le choix d'une correspondance à la gare le Vert-de-Maisons est issu du débat public de 2010.

La commission d'enquête se range à cette réponse.** Elle relève aussi avec intérêt l'observation de l'association Nature Environnement 77 (Cf. courrier n°91 adressé au président de la commission d'enquête) qui estime qu'en cette gare la création de quais supplémentaires serait nécessaire à terme sur le réseau ferroviaire et que si cet investissement n'est pas possible dans le cadre du projet de ligne 15, **il serait souhaitable que des mesures conservatoires soient prises afin que sa réalisation soit possible ultérieurement, notamment dans les documents d'urbanisme.

Concernant la gare « Saint-Maur- Créteil »

Madame LE MOUEL s'inquiétait du risque de saturation du site (Cf. observation n°4 du registre de Joinville).

La SGP répond que les études menées par la RATP n'ont pas identifié ce risque. Elle précise aussi son engagement de reconstituer le parking existant qui va être impacté par les travaux de la nouvelle gare.

***La commission d'enquête prend acte de ces propos mais constate un manque de précision sur la capacité future du parking reconstitué : identique à la situation actuelle ? ou plus grande pour faire face à un accroissement de fréquentation ?** (Cf. aussi thème 4)*

Concernant la gare « Champigny-centre »

Ce point est traité dans le thème 6 qui couvre spécifiquement l'interopérabilité à Champigny, avec notamment les diverses possibilités d'exploiter le réseau GPE en ce lieu, vis-à-vis desquelles il convient d'assurer le maximum de possibilités.

Concernant la gare « Bry-Villiers-Champigny ».

Les nombreuses observations exprimées portent sur la fréquence des trains qui seront en correspondance avec le GPE et sur la demande forte d'une mise en service simultanée de la ligne 15 et de la nouvelle gare sur le RER E.

La SGP confirme que la nouvelle gare sur le RER E et celle de la ligne 15 seront

conçues de manière conjointe, comme un seul pôle. Elle précise que des études préliminaires sont en cours sur la gare RER, et que le financement de la réalisation de la gare nouvelle sur le RER E est envisagé dans la cadre du Nouveau Grand Paris, et qu'en tant qu'adaptation du réseau existant elle pourra bénéficier d'un financement de la SGP.

La commission d'enquête prend acte de ces précisions, mais elle constate qu'il n'y a pas d'engagement formel sur la réalisation simultanée ; cela est compréhensible dans la mesure où la SGP n'est pas maître d'ouvrage de cette gare sur le RER E et que sa participation financière ne couvrira vraisemblablement qu'une partie de cet investissement.

La commission d'enquête souhaite vivement que les mises en service des deux gares soient concomitantes, à défaut dans un délai le plus court possible.

Concernant la gare « Noisy-Champs »

M. COTTIN-GAUTIER (Cf. observation n°22 du registre à Boulogne-Billancourt) a fait une contre-proposition pour l'aménagement de la gare, à savoir : 4 voies avec deux quais sur un niveau pour la correspondance entre les lignes 15 et 16, et sous ces 2 quais, un quai central pour le terminus de la ligne 11 prolongée.

La SGP a étudié cette variante mais ne la retient pas car elle a un surcoût de plus de 100 M€ (lourdes mesures conservatoires pour la ligne11, allongement de la tranchée et élargissement de la "boîte station") et elle a un impact plus important sur l'exploitation de la ligne A pendant les travaux.

La commission d'enquête prend acte de cette réponse ; elle note également que des études sont en cours qui permettront d'identifier les éventuelles mesures conservatoires nécessaires à la réalisation différée du prolongement de la ligne 11.

La FNAUT (Cf. courrier n°55 adressé au président de la commission d'enquête) a demandé que soit préservée la possibilité de passage de trains de la ligne 16 vers Champigny-Centre. Cette observation est liée à la problématique de l'interopérabilité.

La SGP précise que sa proposition pour cette gare comprend deux voies de liaison entre les lignes 15 et 16, destinées à des fonctionnalités d'exploitation (accès de la ligne 16 aux sites de maintenance) et à la préservation de l'interopérabilité commerciale entre les lignes 15 et 16.

La commission d'enquête constate une évolution de la part de la SGP sur ce dernier point, qui va dans le sens de l'amélioration des diverses possibilités d'exploiter le réseau futur, selon des choix qui seront ceux du STIF.

1.2.6. Thème 6 : l'interopérabilité à la gare de Champigny

1.2.6.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce thème :

Le sujet de l'interopérabilité au niveau de la gare de Champigny-Centre entre la présente ligne 15 Rouge Sud en enquête et la ligne 15 Orange est moins récurrent que les autres thèmes abordés. Les avis sont toutefois très tranchés, les contributions développant de façon plus ou moins détaillées leurs arguments en faveur ou en défaveur de cette option.

Comme le montre le §2, le dossier présente en variante seulement cette option mais précise que tout est fait pour en préserver la faisabilité en attente des décisions futures. Le principe de fourche comme favorable ou non à la bonne exploitation du réseau est aussi largement évoqué.

La FNAUT Ile de France (Courrier n°55 adressé au président de la commission d'enquête)

- *« regrette que la préservation de l'interopérabilité à Champigny n'apparaisse pas clairement dans le dossier,*
- *demande qu'à Noisy-Champs soit préservée possibilité de terminus ligne 15 ou de gare de passage des trains de la ligne 16 continuant vers Champigny-Centre"*

Les partisans de l'interopérabilité

La Directrice Générale du STIF (courrier n°2 adressé au président de la commission d'enquête) Ensemble du rapport et de la délibération du Conseil du STIF adressé au Préfet de la Région Ile de France : "*réaffirme l'urgence à améliorer le réseau de transport régional en IDF, se félicitant de réaliser un projet prenant comme principe fondateur le maillage systématique avec les réseaux existants et la desserte fine des territoires, prenant acte du dossier transmis au STIF sur le projet de ligne Rouge 15 Sud en 2 tronçons, invitant la SGP à ce que le projet intègre une exploitation ultérieure en fourche à Champigny permettant une interopérabilité entre les lignes rouge et orange du GPE,"*

Le Maire d'Ozoir-la-Ferrière (courrier n°41 adressé au président de la commission d'enquête) donne *"un avis réservé sur le projet portant sur l'affirmation de l'interconnexion en gare de Champigny "*

La Communauté d'agglomération de La Brie Francilienne (courrier n°52 idem) a joint une délibération prise le 6 novembre 2013 et qui émet un avis réservé et *"réaffirme auprès du STIF et de la SGP une desserte sans correspondance entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres,"*

Région Ile de France – Président HUCHON (courrier n°100) favorable au projet, fait part des remarques suivantes : *"préserver impérativement l'interopérabilité à Champigny, quelle que soit la solution technique retenue et les travaux réalisés pour la ligne 15 sud devront être effectués avec le souci d'alléger le plus possible les travaux pour la ligne 15 est qui sera mise en œuvre en 2030"*

le Conseil Régional d'Ile de France – Mme ASSOULINE (courrier n°11) *"se félicite de ce projet mais souhaite l'interopérabilité en gare de Champigny."*

Le Conseil Général de Seine-Saint-Denis (courrier n°56) réaffirme *"son soutien au projet mais demande notamment l'interopérabilité en gare de Champigny, "*

Le Syndicat Mixte d'Etudes et de projets de l'Est Parisien (ACTEP) (courrier n°72) dans sa délibération du 8 novembre 2013 estime *"que la réalisation de la ligne 15 sud n'a de sens que si la rocade complète ligne rouge est réalisée. Et si elle est couplée avec la réalisation de la ligne « orange » rocade intérieure reliant Champigny-centre à St Denis Pleyel ainsi que la fourche Rosny-Bois-Perrier / Noisy Champs,*

- que concernant la connexion des lignes 15 sud et est le choix de l'interopérabilité devra être confirmé au regard des caractéristiques de la future ligne 15 (orange) et de ses modalités d'exploitation, "

Le maire de Fontenay sous Bois (courrier n°28) *"fait part de son souhait de voir le système de l'interopérabilité retenu en gare de Champigny-Centre entre les lignes orange et rouge."*

La CCI Paris Ile-de-France (courrier n°83) souhaite que *"l'attractivité de cette ligne soit garantie en préservant ses capacités et en assurant l'interopérabilité à Champigny (dimensionner cette ligne en fonction des besoins générés par le développement des territoires desservis)."*

Le Conseil Général du Val-de-Marne (courrier n°101) dans sa délibération du 21 octobre 2013 demande que *"la décision sur la configuration de la gare de Champigny-Centre intervienne d'ici la fin de l'année 2013 en comité de pilotage interministériel, en pleine concertation avec les collectivités, avec l'objectif de permettre une évolutivité du schéma d'exploitation de la ligne 15 et afin de proposer un service optimal à l'ensemble des usagers du futur réseau de transport francilien."*

Le Comité des Citoyens Montreuillois (CCM) (courrier n°58) de Montreuil *"s'est réjoui de toutes les avancées et il soutient résolument le 1er tronçon qui a été mis à l'enquête publique sous réserve que ce tronçon soit clairement défini comme une partie intégrante de la rocade décidée par le gouvernement. Ainsi même si le tracé mis à l'enquête va de Pont de Sèvres à Noisy-Champs, la CCM espère que la maîtrise d'ouvrage comprendra l'importance de faire fonctionner le tronçon Pont de Sèvres-Champigny en continuité avec l'ex ligne orange au nord (devenue ligne 15) , qui elle-même devra fonctionner en continuité avec l'ex ligne rouge comme décidé par le 1er Ministre en mars 2013. C'est pourquoi la CCM demande que l'ancienne ligne rouge sud devienne réellement la ligne 15 et que la gare de Champigny-Centre soit conçue pour permettre réellement la circulation des trains entre Villejuif, Créteil, Val de Fontenay et Saint Denis."*

M. COTTIN-GAUTIER de Paris 15 (n°22 registre de Boulogne-Billancourt) *"attire l'attention sur la nécessité d'interconnexions efficaces et de correspondances rapides. Les connexions entre les futures ligne du GPE ou entre celles-ci et les extensions à venir des lignes existantes pourraient se faire selon un schéma combinant «quai à quai» et «quais superposés», les «fourches» étant à proscrire. Or, le dossier montre des correspondances mal étudiées comme à Champigny-Centre et Noisy-Champs:*

- Pour Champigny, faire aboutir en parallèle L15 orange et L15 rouge en parallèle, et créer une station unique commune à 2 niveaux de voies."

Le Groupe local EELV de Noisy, Neuilly-Plaisance, Gournay (n°10 registre Noisy-le-Grand) :

- *"souhaite que les voyageurs en provenance de Noisy-Champs puissent poursuivre à Champigny sans correspondance,*
- *demande le plus grand soin aux connexions avec les autres modes : parkings vélos sécurisés, parkings voitures selon la fréquentation des gares."*

Les détracteurs de l'interopérabilité

AMUTC, Association Montreuilloise de Usager des Transports Collectifs (n°43 registre de St Maur)

Faut-il sacrifier la rocade pour desservir Noisy-Champs ?

D'un côté l'utilité publique du projet n'est pas contestable et l'AMUTC le soutient pleinement : il est temps de réaliser la rocade proposée par le Conseil Régional (Arc Express devenu Grand Paris Express). D'un autre côté, certains aspects de ce projet sont proprement désastreux et la conception actuelle de la gare de Champigny Centre en fait partie.

Une vraie rocade bouclée, pas une « spirale »

La réalisation de réseaux comprenant une ou plusieurs fourches correspond au mode de fonctionnement du siècle dernier où l'espacement des trains rendait possible d'injecter les rames dans le trafic sans trop de difficultés. A mesure que le trafic augmentait les inconvénients inhérents à cette topologie se sont révélés de plus en plus importants (voir le RER A notamment). Pour les réseaux urbains qui visent des cadences très élevées d'un train toutes les deux minutes, voire moins, les fourches constituent des sources de problèmes récurrents et fragilisent l'exploitation. C'est la raison pour laquelle les opérateurs s'efforcent désormais de les éviter. Elles n'ont pas leur place dans un réseau urbain de haute capacité, neuf et moderne.

Faut-il sacrifier la rocade pour desservir Noisy-Champs ?

La carte ci-dessous montre qu'à l'évidence le tronçon de Champigny à Noisy-le-Grand appartient à la ligne 16 et n'a été rattaché artificiellement à la ligne 15 qu'à la demande des élus de Marne la Vallée qui ont fait prévaloir leurs intérêts locaux sur la cohérence du réseau au niveau régional.

Pourquoi cacher le projet de gare de Champigny Centre ?

Depuis le 26 janvier 2011, date de la publication du protocole entre l'Etat et la Région, protocole qui a été préparé avec ses équipes, la SGP sait qu'une ligne du Grand Paris Express reliera à terme Champigny Centre à Val de Fontenay et à Saint Denis et qu'une correspondance devra être organisée avec la ligne rouge Sud. Cela fait donc près de 3 ans (34 mois) que la SGP est informée des enjeux relatifs à la gare de Champigny Centre.

On peut comprendre que dans le souci de revenir au maximum vers son projet initial (le grand huit) la SGP ait voulu privilégier la solution d'une gare Est/Ouest assurant une liaison directe vers Noisy-Champs. Mais il est proprement inadmissible que la SGP ait décidé d'ignorer purement et simplement l'arrivée de la « ligne orange » qui figure pourtant dans son avis motivé de mai 2011 (il y a 30 mois).

Il n'est pas acceptable qu'elle se retranche sur le fait que le tracé précis de cette ligne orange n'est pas complètement précisé tant que le processus de concertation n'est pas achevé. Il est clair en effet que cette ligne arrivera du Nord et qu'elle sera en correspondance avec la ligne rouge. Il était donc tout à fait possible à la SGP d'étudier les diverses façons de raccorder les deux lignes sur la base des trois options ouvertes :

- *terminus sur la ligne rouge (orienté Est/Ouest), la rocade filant directement vers Val de Fontenay ;*
- *terminus sur la rocade (orienté Nord/Sud), la ligne rouge filant directement vers Noisy-Champs ;*
- *interopérabilité, la rocade passant sous la ligne rouge pour venir se raccorder à la ligne 15 sud un peu avant St Maur-Créteil (nécessité d'assurer un virage prononcé et de rattraper la différence d'altitude).*

Les éléments fournis lors de la concertation de 2012 étaient des plus vagues et les réponses apportées par la SGP l'étaient également comme en témoigne le compte rendu de la concertation.

Aujourd'hui, de nouveau, aucune de ces options n'est présentée au dossier d'enquête publique alors qu'il est évident que la SGP les a étudiées, à moins qu'elle soit incapable d'accomplir ses missions de base, ce qui est peu probable. Force est de conclure que c'est de manière délibérée que ces options sont cachées au public afin qu'il ne puisse pas exprimer son avis. Le bilan de la concertation montre bien que la SGP estime que ces choix ne relèvent ni du débat public, ni de la concertation.

M. FAY, secrétaire de l'AMUTC M. FAY, privilégiant la rocade proche ligne 15 complète et argumente *"contre le prolongement vers Noisy-Champs. Il conclut par rapport à la rupture sur la gare de Champigny en disant que : "Non, non et non! Un express ne peut pas faire l'escargot !!!*

M. PAJON, député-maire de Noisy-le-Grand (n°12 registre Noisy-le-Grand) est *"défavorable au maintien d'une interopérabilité entre les lignes 15 Sud et 15 Nord à Champigny centre, qui dégraderait la qualité de la desserte du cluster Descartes."*

Autre observation plus technique sur le sujet

M. PASQUIER de Saint Maur des Fossés (courrier n°102) note l'importance de la réalisation de deux stations prennent en compte les dernières orientations du projet.

- *"Dans le projet initial de la ligne rouge, il était prévu que son exploitation soit scindé entre les dessertes au nord de Paris et les dessertes au sud de Paris.*
- *La station de Noisy-Champs, tel qu'il est indiqué dans les pages 102 et 103 de la pièce D, devait servir de point de jonction entre ces deux dessertes. Cette station servira désormais de jonction entre les lignes 15 et 16, ce qui conforte la création d'une station sur plusieurs niveaux tel que cela avait été prévu afin de faciliter l'exploitation des trois terminus (en y incluant le prolongement supplémentaire de la ligne 11).*
- *Ceci a cependant un impact sur la ligne 15 qui, malgré une longueur réduite, conservera elle aussi une exploitation scindée entre les dessertes au nord de Paris et les dessertes au sud de Paris à l'horizon de son achèvement vers 2030.*
- *La jonction entre ces deux dessertes ne pourra plus être dévolue à la station de Noisy-Champs, mais désormais à la station de Champigny Centre, hors ceci ne figure pas dans les pages 98 et 99 de la pièce D ou seul la correspondance ou l'interopérabilité avec l'ancien projet de ligne orange sont évoqués.*
- *Il me semble donc fondamental d'assurer une correspondance aisée entre les deux futures dessertes de la ligne 15 et si possible quai à quai.*
- *Je suggère donc de prévoir deux quais et quatre voies dès la création de la station Champigny Centre. Les deux voies centrales seront utilisées uniquement pour le service dans la situation initiale.*
- *A terme, le premier quai permettra la correspondance entre les rames en provenance de La Défense (via St Denis) et les rames en provenance de Noisy-Champs et à destination de La Défense (via Villejuif).*
- *Le second quai permettra la correspondance entre les rames à destination de La Défense (via St Denis) et les rames en provenance de La Défense (via Villejuif) et à destination de Noisy-Champs. Il a joint à sa correspondance un schéma de principe. »*

1.2.6.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

Pièce D p 98: **1.3.14 Champigny Centre**

La gare sera interconnectée (sous la forme de correspondance ou d'interopérabilité) avec la ligne orange du réseau Grand Paris Express, dont la maîtrise d'ouvrage relève du Syndicat des Transports d'Ile-de-France. En juin 2012, le Président du conseil régional, président du STIF, ainsi que les présidents des conseils généraux de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et de Seine-et-Marne ont exprimé leur préférence pour une solution d'interopérabilité. Toutefois, les caractéristiques détaillées de la ligne orange, ainsi que ses modalités d'exploitation au sein du réseau Grand Paris Express, ne pourront être définies qu'au vu des conclusions de la concertation préalable ayant eu lieu sur ce projet. Le projet présenté par la Société du Grand Paris ne peut donc préjuger ni des conclusions de cette concertation préalable ni de la décision qui sera ensuite prise par le conseil d'administration du STIF. La Société du Grand Paris est donc nécessairement conduite à présenter, comme solution de référence, le scénario de correspondance. Toutefois, la Société du Grand Paris présente en outre, à titre de variante, des mesures préparatoires de nature à permettre l'interopérabilité entre la ligne rouge et la ligne orange, si cette solution est finalement retenue par le conseil d'administration du STIF, après la concertation.

La desserte bus sera maintenue et adaptée (bus en passage et en terminus) aux nouveaux besoins de déplacements sur ce secteur. A terme, le projet de tram-train de la Tangentielle Champigny – Orly pourrait également permettre le rabattement sur le réseau Grand Paris Express des territoires de l'est et du sud du Val-de-Marne.

Caractéristiques du projet présenté par le maître d'ouvrage

Le projet présenté par le maître d'ouvrage consiste en une gare de la ligne rouge compatible avec la réalisation en correspondance d'une gare de la ligne orange, alors envisagée en configuration de terminus à l'est des voies fret.

Figure 80 : Champigny Centre – Plan de situation (solution avec gare de la ligne orange en correspondance)

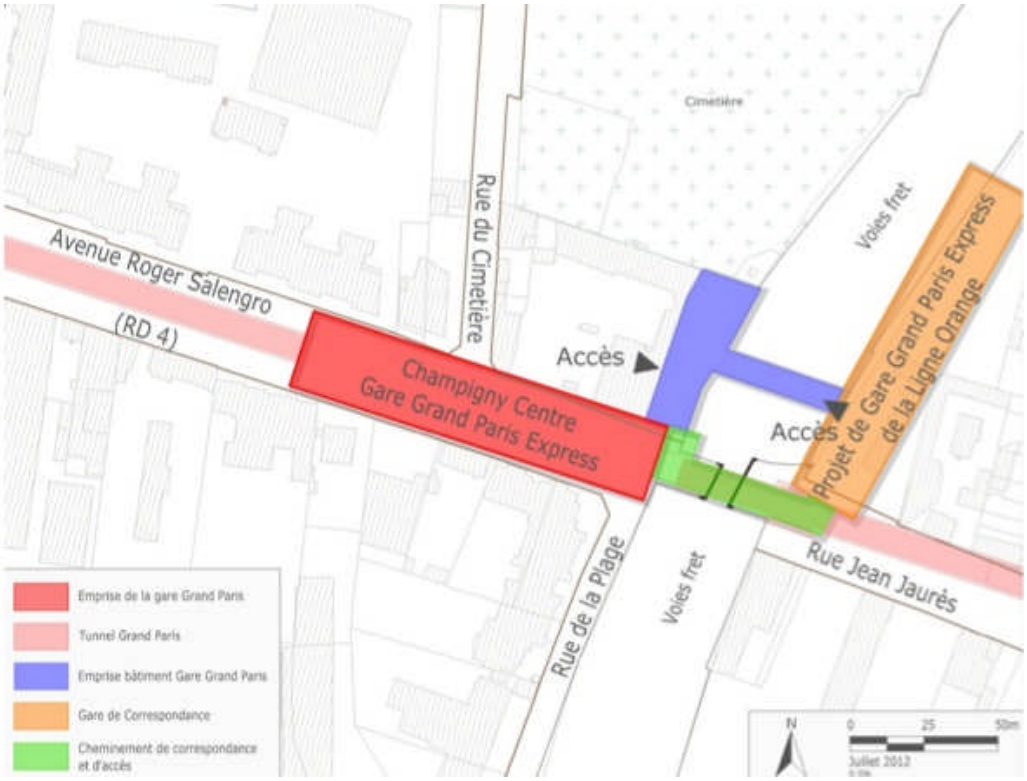
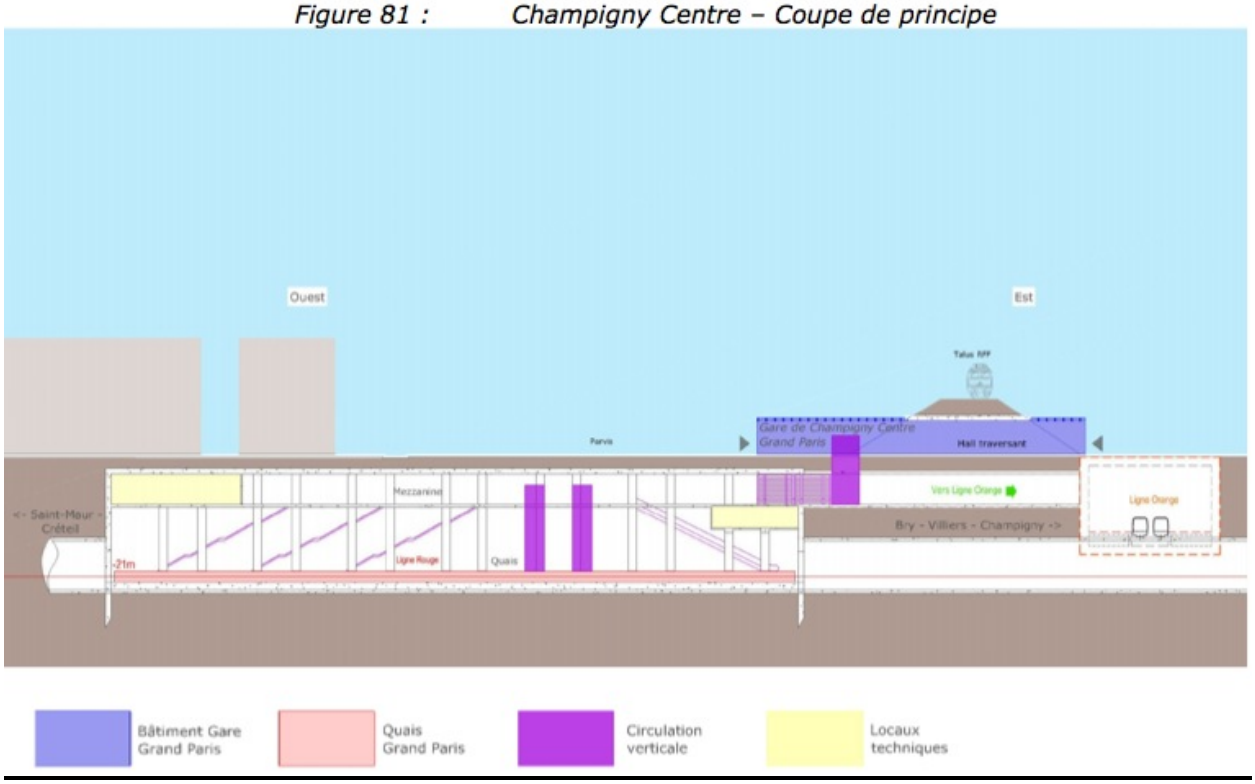


Figure 81 : Champigny Centre – Coupe de principe



Dispositions retenues en vue de l'arrivée de la ligne orange

Solution de référence, en cas de gares en correspondance :

Dans cette hypothèse, le projet présenté par la Société du Grand Paris prévoit les mesures conservatoires suivantes :

- la création d'un lien de ville sous le talus des voies ferrées, permettant une mutualisation du bâtiment voyageur réalisé pour la ligne rouge ;
- la réalisation d'un ouvrage cadre, à l'est des voies ferrées, sous la rue Jean Jaurès, permettant le passage ultérieur du tunnelier de la ligne orange au-dessus du tunnel de la ligne rouge.

Variante, en cas d'interopérabilité :

Dans ce schéma d'exploitation, les trains de la ligne rouge en provenance de Saint-Maur - Créteil pourraient poursuivre leur parcours soit sur la ligne rouge, soit sur la ligne orange, et inversement. Le projet de la Société du Grand Paris serait alors le suivant :

- La gare et son bâtiment voyageur seraient réalisés aux mêmes emplacements que dans le cas précédent.
- Des ouvrages spécifiques, préparatoires à l'interopérabilité, seraient réalisés afin de permettre les raccordements entre les tunnels des lignes rouge et orange. Il serait dans ce cas nécessaire de prévoir des emprises de chantier plus étendues sur l'axe de l'avenue Roger Salengro et de la rue Jean Jaurès.

L'enveloppe maximale correspondant à cette emprise est en tout état de cause incluse dans la zone d'intervention potentielle identifiée au plan général des travaux du projet (pièce E du présent dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique). La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Champigny-sur-Marne, opérée au titre du projet aujourd'hui proposé par la Société du Grand Paris (pièce I du présent dossier), permettrait également la réalisation des ouvrages nécessaires à l'interopérabilité. Cette enveloppe maximale serait adaptée et optimisée en fonction des caractéristiques détaillées du projet d'interopérabilité (nombre de voies en gare, positions des quais de chaque ligne, localisation des ouvrages de raccordement...).

Ainsi, selon les résultats des études techniques réalisées par le STIF et les conclusions

de la phase de concertation menée sur la ligne orange, la Société du Grand Paris serait en mesure de procéder aux travaux préparatoires nécessaires à la réalisation de lignes inter opérées à Champigny Centre.

1.2.6.3. Avis et commentaires de la Société du Grand Paris :

L'objectif de l'interopérabilité en gare de Champigny-centre est de préserver l'évolutivité du schéma d'exploitation de la ligne 15, dont la construction complète est prévue à l'horizon 2030, soit 10 ans après la mise en service de la ligne 15 sud. Ce schéma d'exploitation sera défini ultérieurement par l'autorité organisatrice, le Syndicat des Transports d'Île de France. Parmi les schémas envisagés figure celui proposé par l'AMUTC, rocade, (observation référence n°43 au registre de St Maur), combiné à une mission en spirale de Noisy-Champs à Champigny.

Dans le bilan de la concertation de la ligne orange tiré par le STIF le 11 décembre dernier, le STIF a confirmé la poursuite du projet, en tenant en compte des enseignements issus de la concertation et des annonces du Premier ministre du 6 mars 2013 sur la base d'un tracé [Saint Denis Pleyel – Champigny Centre] correspondant à un des tronçons de la Ligne 15 du Grand Paris Express avec 12 stations ; il s'est engagé, « en réponse à certaines observations soulevées lors de la concertation, à (….) mettre en œuvre l'interopérabilité à Champigny Centre entre la Ligne 15 est et Ligne 15 sud, (et) à rechercher une organisation des travaux la moins perturbante en tenant compte des solutions techniques possibles ».

En parallèle de la procédure d'enquête publique de la ligne 15 sud, le STIF et la SGP ont étudié les différentes options possibles pour le raccordement de la ligne 15 Est à la ligne 15 sud. 3 scénarios ont ainsi émergé :

- Un scénario (dénommé voies superposées) à gare unique, où les voies des tronçons est et sud sont superposées en gare, sous la RD4. Ce scénario impose des ouvrages de raccordement à l'est et à l'ouest de la gare, sur une distance de plusieurs centaines de mètres. La quasi-totalité des travaux doit être réalisée à l'horizon 2020, durant la construction de la ligne 15 sud.
- Un scénario (dénommé voies juxtaposées) à gare unique, où les voies de tronçons est et sud sont au même niveau vertical, éloignées du nord au sud de quelques dizaines de mètres. Ce scénario nécessite la construction d'un ouvrage préparatoire situé en grande partie sous la RD4 à hauteur du boulevard Aristide Briand et sous quelques emprises privées, à l'ouest de la gare et la construction de la partie à ciel ouvert des quais de la 15 est en même temps que ceux de la gare de la ligne 15 sud.
- Un scénario (dénommé quais orthogonaux avec voies de liaisons) où les quais des gares sont disposés orthogonalement, tel que cela figure dans le dossier d'enquête. Des voies de liaison permettent le passage des trains du tronçon est au tronçon sud. Ces voies de liaison débouchent dans un ouvrage de raccordement à construire en mesure préparatoire, situé à l'est de la gare sous le rond-point du colonel Grancey.

Tous les ouvrages préparatoires correspondant à ces 3 scénarios sont situés dans la zone d'intervention potentielle décrite dans la pièce –E- du dossier d'enquête.

L'analyse de ces différents scénarios se poursuit. Les critères de décision à prendre en compte ont été établis par le STIF et la SGP et comprennent notamment :

- Le coût global ligne 15 sud + ligne 15 est ; le coût des mesures préparatoires à engager dès la phase 2020.

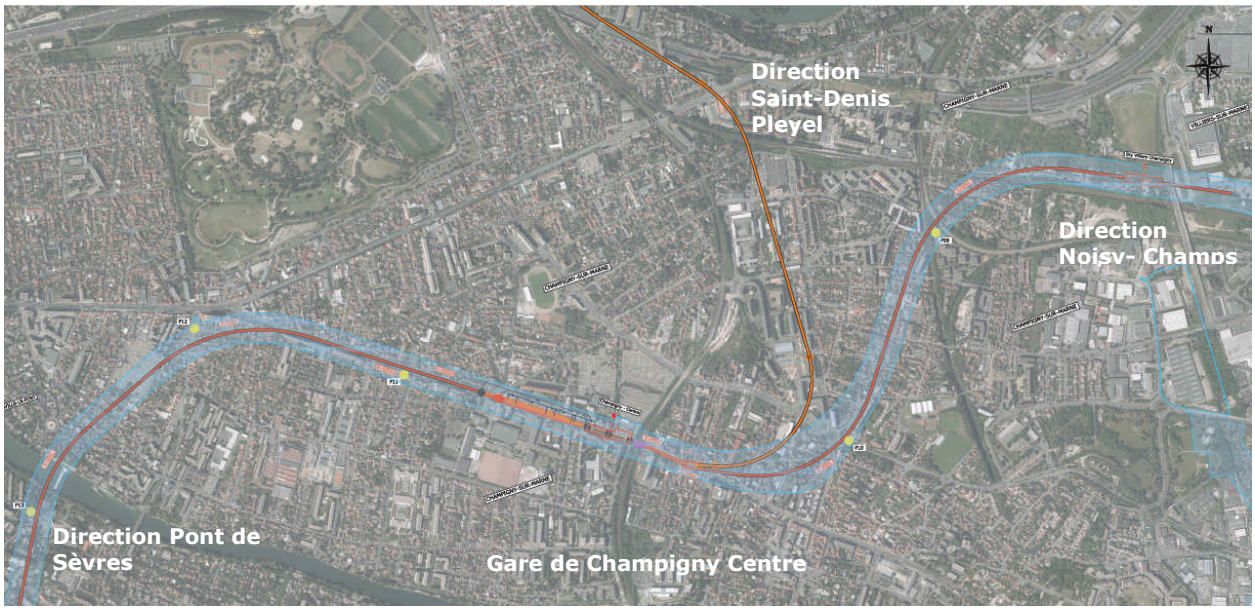
- L'impact de la réalisation des ouvrages préparatoires sur le calendrier de mise en service du projet ligne 15 sud.
- L'impact urbain et foncier des chantiers ligne 15 sud (horizon 2020) et ligne 15 est (horizon 2030).
- La qualité d'usage et le fonctionnement interne de la gare, ou du pôle.

La décision concernant le choix du scénario doit être définitivement arrêtée d'ici au printemps 2014.

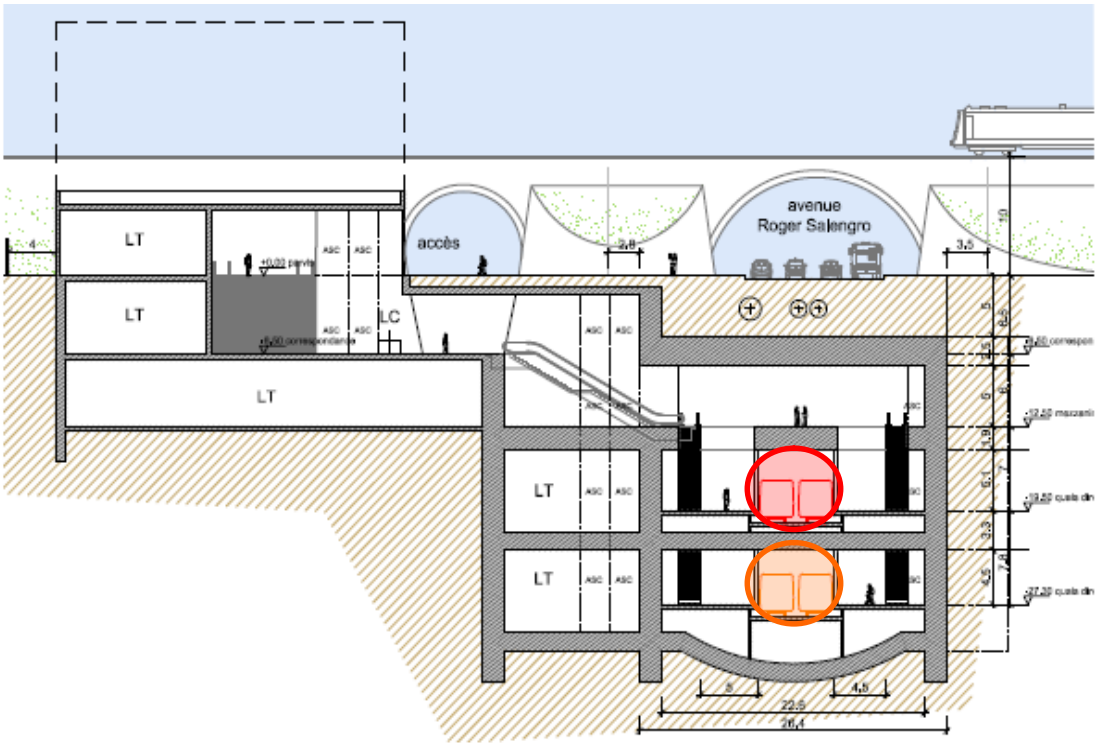
Les pages suivantes présentent les 3 scénarios à l'étude :

Scénario « Voies des tronçons 15 Sud (rouge) et 15 Est (orange) superposées »

- Tracé de la ligne 15 Sud du scénario « Voies superposées »



- Coupe de la gare, sous la RD4



- Localisations de la gare et des ouvrages préparatoires

Gare de Champigny Centre

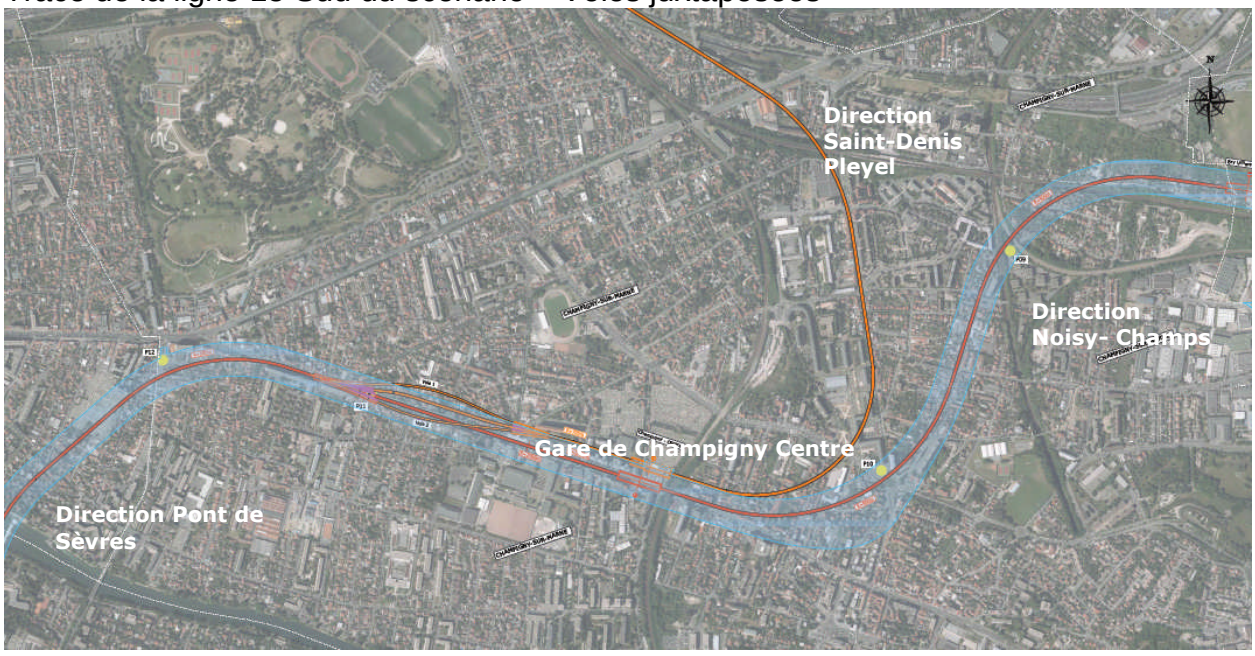
Longueur totale des tranchées couvertes sur le RD4 comprise entre 774 et 845 m

Ouvrage d'entonnement, situé à l'intersection des rues Jean Jaurès et Julian Grimau, à réaliser lors des travaux de la ligne 15 Sud, pour préparer l'arrivée de la ligne 15 Est.

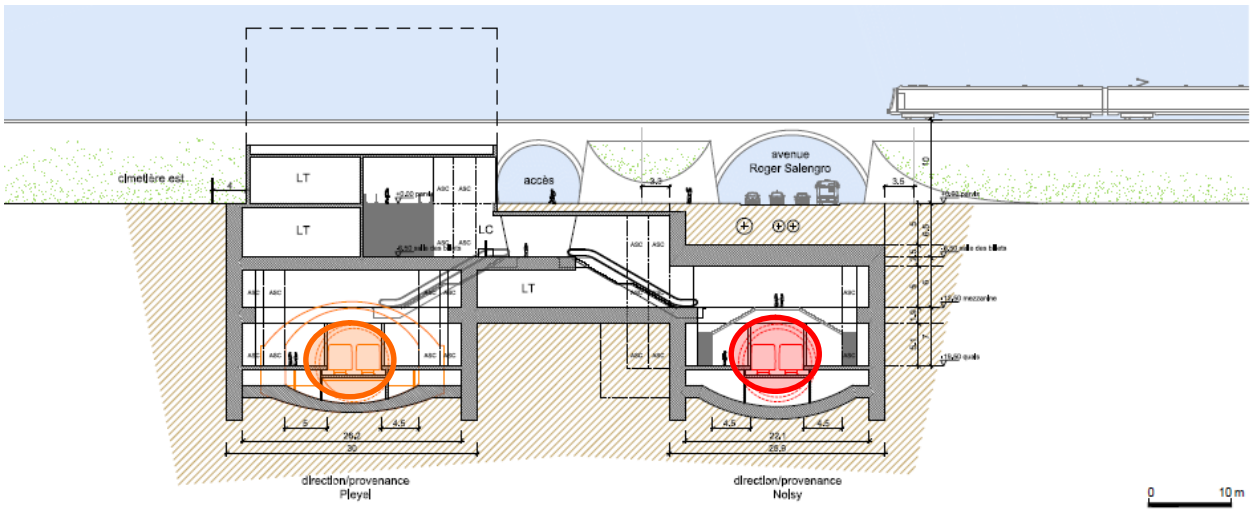
Dans ce scénario, la quasi-totalité des ouvrages, situés majoritairement sous la RD4, doit être construit lors des travaux de la ligne 15 Sud au titre des mesures préparatoires.

Scénario « Voies des tronçons 15 Sud (rouge) et 15 Est (orange) juxtaposées »

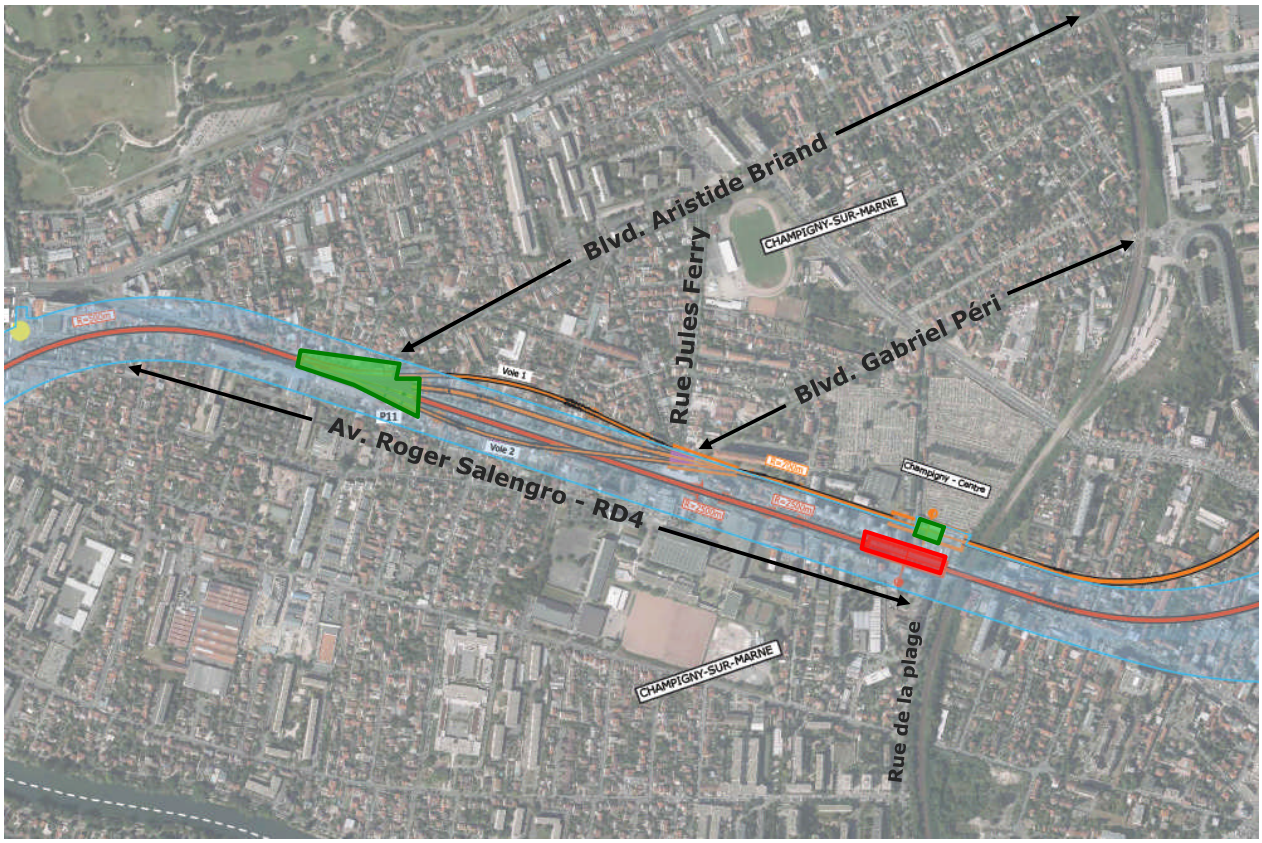
Tracé de la ligne 15 Sud du scénario « Voies juxtaposées »



- Coupe de la gare, sous la RD4



- Localisations de la gare et des ouvrages préparatoires



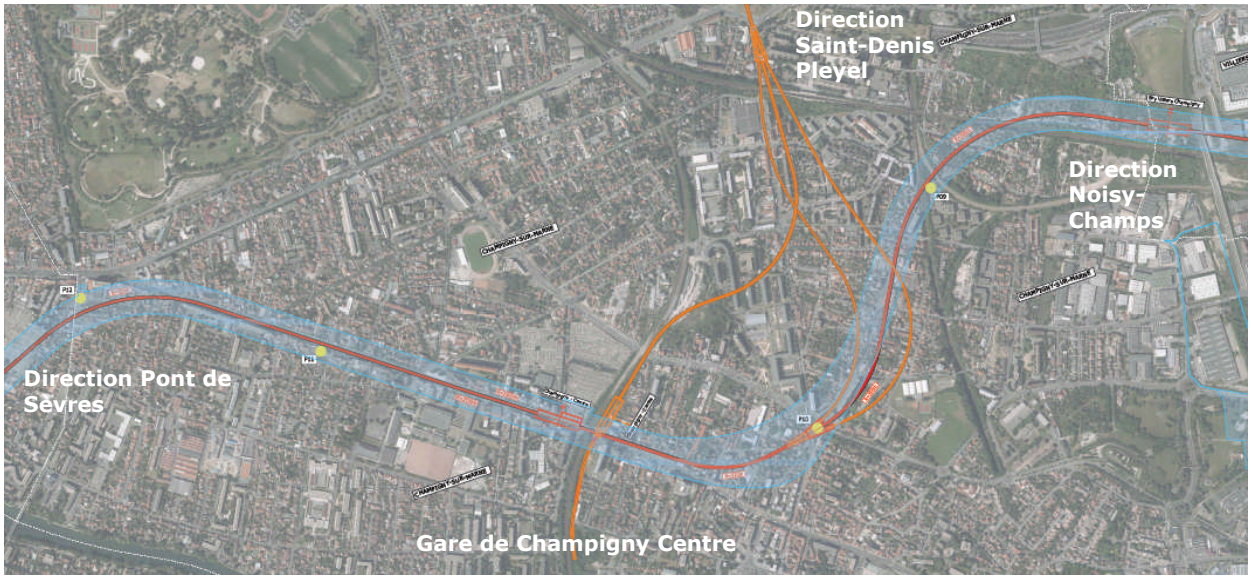
Gare de Champigny Centre

Ouvrages à réaliser lors des travaux de la ligne 15 Sud, pour préparer l'arrivée de la ligne 15 Est, situés :
- à l'intersection du Blvd Aristide Briand et de l'avenue Roger Salengro
- et au sud du cimetière

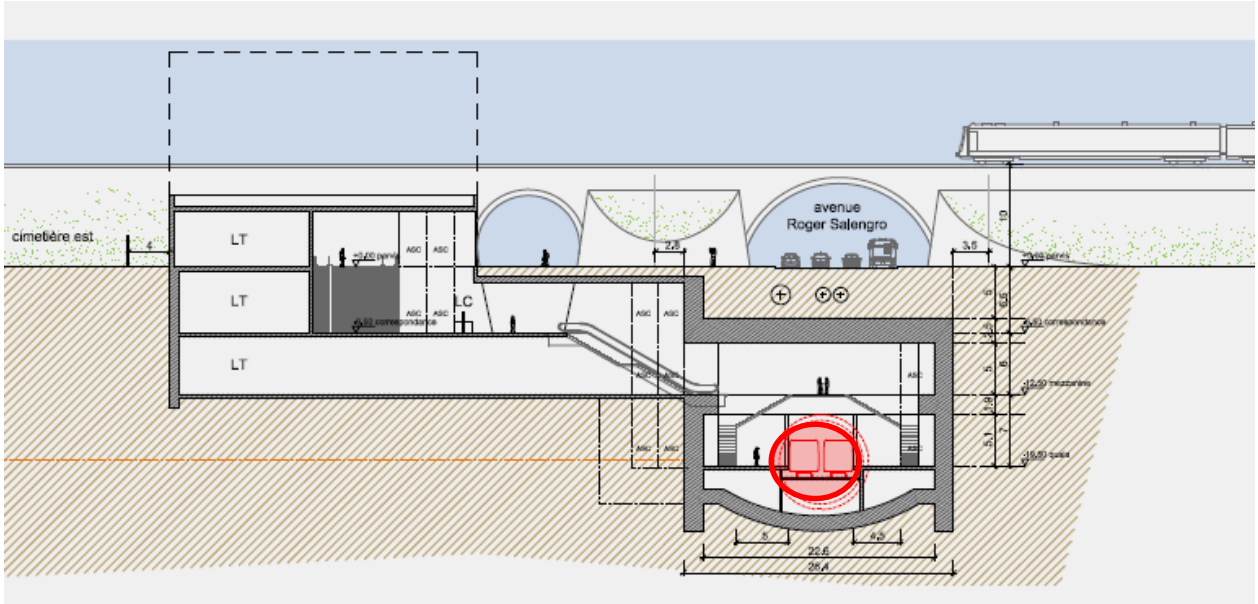
Dans ce scénario, les mesures préparatoires consistent à construire, lors des travaux de la ligne 15 Sud, l'ouvrage d'entonnement situé à 800 mètres à l'ouest de la gare, ainsi que la partie des quais ligne orange construite à ciel ouvert, située sous la parcelle déjà propriété de la SGP.

Scénario « Quais orthogonaux avec voies de liaison»

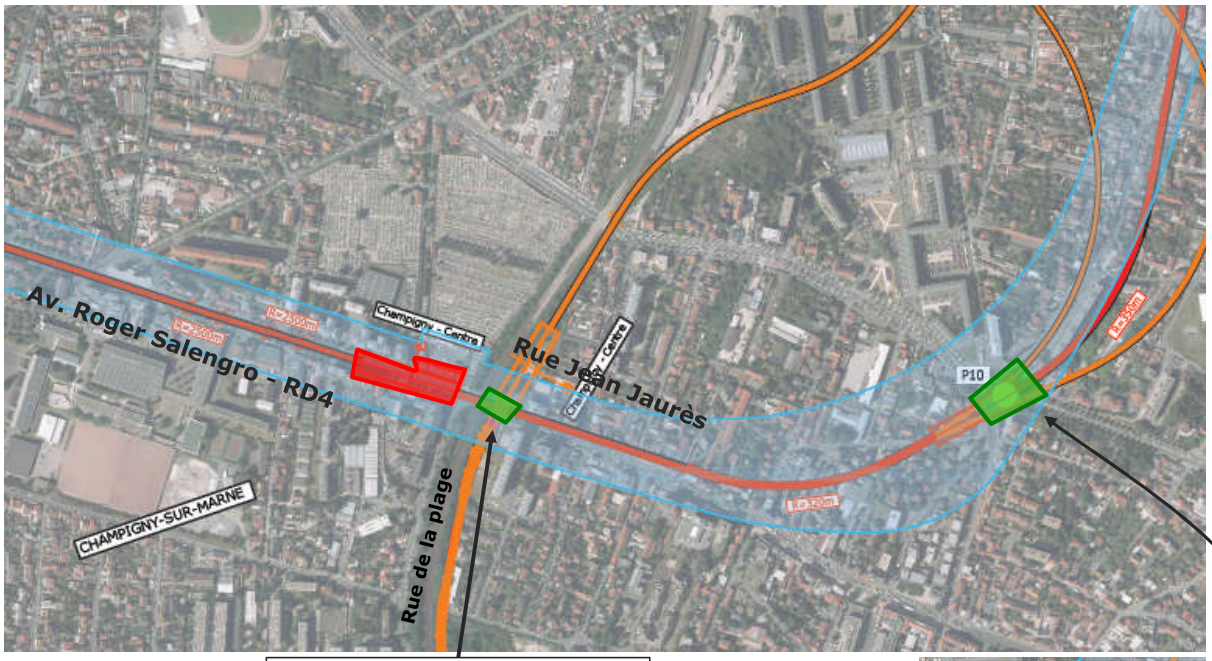
- Tracé de la ligne 15 Sud du scénario « Quais des gares orthogonaux »



- Coupe de la gare, sous la RD4



- Localisations de la gare et des ouvrages préparatoires



- Ouvrage d'entonnement sur la ligne Rouge, croisement de la voie ferrée et de la rue Jean Jaurès

Ouvrage d'entonnement sur la ligne Rouge, Rond-Point du Colonel Grancey

Gare de Champigny Centre

Ouvrages à réaliser lors des travaux de la ligne 15 Sud, pour préparer l'arrivée de la ligne 15 Est, situés :
- Au croisement de la voie ferrée et de la rue Jean Jaurès
- Au niveau du rond point du Colonel Grancey

Dans ce scénario, les mesures préparatoires consistent à construire, lors des travaux de la ligne 15 Sud, l'ouvrage d'entonnement sous le Rond-point du Colonel Grancey, ainsi que l'ouvrage cadre au croisement des lignes orange et rouge, ce dernier ouvrage étant déjà prévu dans le projet.

1.2.6.4. Appréciations de la commission d'enquête :

Le débat concernant la possibilité de mettre ou de ne pas mettre en œuvre l'interopérabilité à la gare de Champigny-centre ***semble désormais dépassé*** *car comme le rappelle la Société du Grand Paris lors du bilan de la concertation de la ligne orange tiré par le STIF le 11 décembre 2013, le STIF a confirmé la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements issus de la concertation et des annonces du Premier ministre du 6 mars 2013 sur la base d'un tracé [Saint Denis Pleyel – Champigny Centre] correspondant à un des tronçons de la Ligne 15 du Grand Paris Express avec 12 stations et* ***il s'est engagé,*** *« en réponse à certaines observations*

soulevées lors de la concertation, ***à (….) mettre en œuvre l'interopérabilité à Champigny Centre entre la Ligne 15 est et Ligne 15 sud,*** *(et) à rechercher une organisation des travaux la moins perturbante en tenant compte des solutions techniques possibles ».*

Dés lors que l'interopérabilité est acquise pour cette gare il convient désormais d'opter pour l'un des trois scénarios étudiés et décrits par la SGP dans son mémoire en réponse, à savoir :

- *un scénario (dénommé voies superposées) à gare unique où les voies des tronçons est et sud sont superposées en gare, sous la RD4 ;*
- *un scénario (dénommé voies juxtaposées) à gare unique où les voies de tronçons est et sud sont au même niveau vertical, éloignées du nord au sud de quelques dizaines de mètres ;*
- *un scénario (dénommé quais orthogonaux avec voies de liaisons) où les quais des gares sont disposés orthogonalement.*

Chacun de ces scénarios présente des avantages et des inconvénients :

- *Le scénario « voies superposées » conduit à réaliser des tranchées couvertes sur le RD4 d'une longueur comprise entre 774 et 845 m, particulièrement impactantes pour la circulation tant en durée qu'en intensité et à construire un ouvrage d'entonnement, situé à l'intersection des rues Jean Jaurès et Julian Grimau, devant être réalisé lors des travaux de la ligne 15 Sud, pour préparer l'arrivée de la ligne 15 Est.*

  Il est par ailleurs noté que dans ce scénario, la quasi-totalité des ouvrages, situés majoritairement sous la RD4, doit être construite lors des travaux de la ligne 15 Sud au titre des mesures préparatoires.
- *Le scénario « voies juxtaposées » conduit à réaliser des ouvrages lors des travaux de la ligne 15 sud, pour préparer l'arrivée de la ligne 15 Est situés respectivement à l'intersection du Boulevard Aristide Briand et de l'avenue Roger Salengro et au sud du cimetière. Les mesures préparatoires consistent à construire, lors des travaux de la ligne 15 Sud, l'ouvrage d'entonnement situé à 800 mètres à l'ouest de la gare (mais sur une longueur beaucoup plus faible que dans le scénario précédent) ainsi que la partie des quais ligne orange construite à ciel ouvert, située sous la parcelle déjà propriété de la SGP (et n'entrainant aucune gêne pour la circulation).*
- *Le scénario « quais orthogonaux avec voies de liaison » conduit à réaliser des ouvrages lors des travaux de la ligne 15 Sud pour préparer l'arrivée de la ligne 15 Est situés respectivement au croisement de la voie ferrée et de la rue Jean-Jaurès et au niveau du rond-point du colonel Grancey. Et donc, dans ce scénario les mesures préparatoires consistent à construire, lors des travaux de la ligne 15 Sud, l'ouvrage d'entonnement sous le rond-point du Colonel Grancey, ainsi que l'ouvrage cadre au croisement des lignes orange et rouge, ce dernier ouvrage étant déjà prévu dans le projet. Ce troisième scénario est peu impactant en matière de circulation mais conduit à forer une longueur de tunnel supplémentaire non négligeable et donc couteuse.*

Quel que soit le scénario adopté la commission d'enquête observe que tous les ouvrages préparatoires à engager sont bien situés dans la zone d'intervention potentielle de la pièce E du dossier.

En attendant donc que des études complémentaires soient réalisées selon les critères de décision à prendre en compte cités par la Société du Grand Paris dans sa réponse ci-dessus, travaux qui viendraient infirmer ou confirmer sa

position, la commission d'enquête privilégie le second scénario dénommé « voies juxtaposées » car :

- ***son impact sur toutes les gênes occasionnées et en premier lieu la circulation lui paraît moindre que celui du premier scénario ;***
- ***le temps de passage des quais de la ligne 15 Est à ceux de la ligne 15 Sud lui paraît certes légèrement plus long que dans le scénario 1 mais plus rapide que dans le scénario 3 ;***
- ***les coûts devraient être sensiblement comparables à ceux du premier scénario mais inférieurs à ceux du troisième scénario.***

1.2.7. Thème 7 : le développement économique et urbain autour des gares

L'objet de ce thème est de traiter du développement économique et urbain autour des gares, l'offre de commerces et de services au sein des gares relevant du thème 1.

1.2.7.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers relatifs à ce thème :

Ce thème a fait l'objet de plusieurs observations principalement émises par des services institutionnels. Le nombre d'occurrences de ce thème est de 32.
Ces observations ont été réparties selon les thématiques suivantes :

1 Observations à caractère général
2 Développement économique
3 Développement urbain

L'analyse de ces observations fait ressortir deux grandes tendances :

- l'intérêt du projet pour le développement économique tout au long du tracé du tunnel ;
- des craintes par rapport à une urbanisation massive et non contrôlée autour des gares.

11 - Observations à caractère général

M. et Mme BONPENE (observation n°17 du registre de Sèvres), M. et Mme BRISON (observation n°28 du registre d'Issy-les-Moulineaux), M. et Mme LAMBOTTE (observation n°22 de registre de Clamart), Mme DEJARDIN (observation n°3) , Mme AZAIS (observation n°29) , Mme DUFOUR (observation n°31) du registre de Champigny, M. MAILLARD (observation n°4 du registre de Bry-sur-Marne) soulignant *« l'intérêt du projet pour le développement économique et urbain autour des gares ».*
Mme LESTOQUOY (observation n°33), Mme BARRES (observation n°34), Mme ALEZARD (observation n° 60) du registre d'Issy-les-Moulineaux questionnant sur *« les impacts concernant l'habitat autour des gares en terme de développement économique et urbain et s'inquiétant sur l'urbanisation que va engendrer le Grand Paris Express(GPE) et les conséquences néfastes sur les populations riveraines actuelles. »*

M. LEPARMENTIER (observation n°32 du registre d'Issy-les Moulineaux), Mme POIRIER, EELV Clamart (observation n°27 du registre de Clamart) défavorables au développement urbain (afflux de population) que le GPE va entraîner tout en acceptant le développement économique.

M. LAPEYRE (observation n°3 du registre de Villejuif) espérant que « *tous les bassins d'emplois pourront bénéficier de ces infrastructures, qu'ils soient privés ou publics (hôpitaux Henri Mondor, IGR de Villejuif,…). »*

12 - Développement économique

Conseil Général du Val-de-Marne (courrier n°101 adressé au président de la commission d'enquête et observation n°37 du registre de Créteil) « *a transmis une délibération rappelant le rôle crucial du Nouveau Grand Paris dans la concrétisation des projets des collectivités qui participent à l'aménagement du territoire, au rééquilibrage Est/Ouest et habitat/emploi de la Région Île-de-France et au développement économique en pleine cohérence avec le projet de schéma directeur de la région Ile-de-France et les contrats de développement territorial.*

Dans cette délibération, il met en avant l'insuffisance de la documentation sur l'approche microéconomique et l'absence d'une comparaison avec les précédentes opérations de développement des transports, en particulier sur l'impact en matière d'emplois. En effet, les documents du dossier d'enquête traitent des impacts du Grand Paris Express à l'échelle francilienne mais ne développent pas d'analyses socio-économiques axées sur les gardes du Val-de-Marne, notamment sur les aspects prospectives en matière d'emplois. Une analyse plus fine, gare par gare, aurait eu l'avantage de développer une lecture plus précise de l'impact de ce futur réseau de transport à l'échelle communale.
Après avoir développé les opportunités et risques du NGPE en termes de développement socio-économique, le Conseil Général conclut que le développement d'un réseau de transport tel le NGPE est un des facteurs permettant le développement économique, mais son existence ne permet pas à lui seul ce développement. C'est en quoi les projets locaux tels que les contrats de développement territorial (CDT), les ZAC, les stratégies de développement économique locales et les pactes territoriaux relèvent d'une importance centrale. »

Chambre des Métiers et de l'Artisanat (courrier n°82 reçu à la Préfecture de Paris) « *considérant qu'il convient :*

- *de ne pas oublier dans ce projet l'artisanat qui participe à l'animation des gares et de la ville, enrichit la vie de quartier anime et sécurise les espaces ;*
- *d'instituer dans les emprises des nouvelles gares des seuils minimum dédiés à l'artisanat en m² ;*
- *d'inscrire les nouvelles gares du GPE dans des périmètres de sauvegarde du Commerce et de l'Artisanat de proximité ;*
- *de rajouter systématiquement le mot **artisanat** ex : « services, **artisanat** et commerces » dans toute les parties du texte ;*
- *que l'implantation des gares ne doit pas modifier l'équilibre commercial et artisanal de proximité ou tout du moins compenser ces modifications de manière satisfaisante pour les artisans-commerçants et les habitants ;*
- *de créer une commission d'indemnisation à l'amiable pour les travaux associant des acteurs du monde économique. »*

CCI Paris Ile de France (Courrier n°83 adressé au président de la commission d'enquête) donnant un avis favorable assorti de 8 réserves (3 pour garantir la cohérence du GPE et 5 pour assurer une bonne mise en œuvre de ce tronçon) :

- *Réserves pour garantir la cohérence du GPE :*
  - *le calendrier de mise en œuvre du projet de GPE doit être optimisé pour garantir l'attractivité et la compétitivité futures de la métropole francilienne (priorité pour les liaisons vers les aéroports internationaux et la ligne 18 dans sa globalité),*
  - *les entreprises ont besoin de lisibilité quant au financement de la réalisation du GPE (ne pas accroître les charges pesant sur les entreprises franciliennes et garantir la réalisation des investissements),*
  - *la réalisation du GPE doit s'inscrire dans une vision intégrées des différentes échelles de territoire et tenir compte de la temporalité longue du projet pour atteindre les objectifs du Grand Paris (poursuivre concertation entre acteurs publics et privés pour garantir la cohérence des projets de gares et garantir la capacité du réseau à répondre de manière aboutie aux besoins du monde économique à long terme)*

- *Réserves pour assurer la bonne mise en œuvre du projet de ligne rouge – 15 sud :*
  - *les coûts de fonctionnement de cette ligne doivent être maîtrisés (clarifier les estimations du coût de fonctionnement),*
  - *l'attractivité de cette ligne doit être garantie en préservant ses capacités et en assurant l'interopérabilité à Champigny (dimensionner cette ligne en fonction des besoins générés par le développement des territoires desservis),*
  - *la réalisation et l'ancrage territorial de cette ligne doivent viser l'efficacité globale des déplacements des différents types d'usagers : salariés, entreprises, touristes, etc. (correspondances optimales, information voyageurs multimodale en temps réel, offre en stationnement prévue sur cette ligne, espaces de stationnement conçus comme espaces mutables, insertion des gares prévue au sein du réseau viaire, enjeux de logistique urbaine et de livraison dans gares et abords prévus),*
  - *la stratégie retenue pour l'aménagement des gares de cette ligne et pour le développement des territoires environnants doit être approfondie (accent mis sur la diversité des programmes de construction de logements autour des gares, meilleure prise en compte des enjeux de développement de l'activité économique dans les gares et les quartiers de gares),*
  - *les impacts des travaux sur cette ligne doivent être anticipés afin de garantir la continuité des activités économiques (mise en place d'un dispositif d'accompagnement et d'info efficient dès la phase DUP, intégrer dans marchés aux concessionnaires un volet consacré aux indemnisations des impacts sur les entreprises, mise en place d'une communication spécifique sur déblais, veiller à ce que le stockage ne perturbe pas la mise en œuvre et les délais de réalisation de cette ligne. »*

M. GARMIRION pour l'Association Environnement 92 (observation n°28 du registre de Clamart) critiquant *« le développement économique que cela va engendrer avec la construction de nouvelles tours de bureaux et le transfert d'emplois tertiaires en banlieue. »*

Développement autour de la gare « Villejuif-Louis Aragon »

Mme GANDAIS (courrier n°92 adressé au président de la commission d'enquête) *réagissant du fait que « toute la bande de petits magasins longeant l'avenue Aragon doit être rasée or ce sont des activités qui risquent de disparaître et il faut intervenir en leur faveur ».*

Développement autour de la gare « Saint-Maur/Créteil »

Mme PLISSON (observation n°31 du registre de Saint-Maur) *traduisant l'inquiétude des petits commerçants du quartier de la gare, et en particulier ceux installés sur le parvis.*

Développement autour de la gare « Champigny-Centre »

CHAMPIMARNE SAS (E. LECLERC) de Champigny (courrier n°36 adressé au président de la commission d'enquête) a envoyé un dossier qui fait état *« qu'au voisinage du Centre E. Leclerc et de sa galerie marchande sont prévus :*

- *la gare de Bry-Villers-Champigny ;*
- *le SMR et le PCC.*

Il craint donc tant en phase de travaux que d'exploitation les points suivants :

- *impacts importants sur leur activité (approvisionnement) par la suppression de la rue A. Fourny qui longe le site commercial au nord et la prolongation en substitution de la rue B. Frachon,*

- *absence manifeste de traitement de la problématique de l'accès aux commerces au stade de l'enquête publique et l'accessibilité au Centre Leclerc apparaît comme indubitablement compromise*

Il demande donc au maître d'ouvrage dans les plus brefs délais les modalités de rétablissement des accès, notamment autour du SMR ainsi que le délai de réalisation des ouvrages dédiés et plus généralement ;'impact du SMR sur les flux de circulation, la clientèle des commerces de la zone E. Leclerc et le stationnement dans la zone.

Il considère donc qu'au final la problématique des accès, des flux de circulation et du stationnement, n'est absolument pas traitée dans le cadre du dossier d'enquête publique et notamment pour le SMR

En résumé il demande :

- *d'enjoindre le Maitre d'Ouvrage de préciser les modalités de rétablissement des accès ainsi que le délai de réalisation de ces ouvrages,*
- *d'enjoindre le Maitre d'Ouvrage de définir immédiatement toutes les mesures précises qui seront prises notamment autour du SMR pour assurer la continuité des activités commerciales pendant la phase chantier tant en terme de flux de circulation et d'itinéraires que de stationnement.*
- *d'enjoindre le Maitre d'Ouvrage de procéder immédiatement aux études nécessaires permettant de définir toutes les mesures nécessaires au maintien des accès des commerces, de traitement du flux de circulation et de stationnement dans la zone d'influence de la Gare et du SMR.*
- *d'enjoindre le Maitre d'Ouvrage de procéder immédiatement aux études nécessaires permettant d'appréhender de manière claire et détaillée les effets cumulés et dont l'approche est particulièrement tronquée dans l'Etude d'Impact ».*

Développement autour de la gare « Noisy/Champs »

M. Camille KOCH, président de l'A4C (association des commerçants du centre commercial du Champy) (observation n°9 du registre de Noisy-le-Grand) trouvant le projet « *très positif et très constructif mais posant plusieurs questions :*

- *comment se fera l'attribution des commerces qui seront dans la gare de Noisy-Champs et autour de cette gare ?*
- *que va devenir le centre commercial de Champy ?*
- *comment s'organisera l'activité commerciale entre Noisy et Champs* »

Mairie de Villiers-sur-Marne (observation n°3 du registre de Villiers-sur-Marne) souhaitant encourager le partenariat entre son aménageur EPAMARNE et la SGP pour que l'ensemble du projet urbain voulu par la commune soit pris en compte dans la mise en œuvre du GPE, en phase chantier et en phase mise en service ; ce point a été développé lors de l'entretien avec le maire, notamment sur le fait que les installations ferroviaires de chantier pourraient éventuellement servir ultérieurement de façon permanente pour la desserte d'un centre de logistique urbaine.

13 - Développement urbain

M. HANNOTIAUX Président de l'Association Sud Environnement (observation n°3 du registre de Bagneux) « *préconisant que la politique de densification qui sera mise en œuvre tout au long du tracé prenne en compte les recommandations de la pièce G5 de l'étude d'impact (Etude sur les effets de l'urbanisation »).*

M. Pierre FLIN, habitant de Villejuif, (lors de la réunion publique de Créteil*) « soulevant la question du logement liée au projet et aux emplois créés. Il demande un complément d'information sur les contrats de développement territorial qui seront mis en place pour accompagner les nouvelles constructions ».*

Développement autour de la gare « Pont de Sèvres »

M. DENIS-LAROQUE (observation n°11 du registre de Sèvres) « *proposant un tracé alternatif évitant 2 traversées de la Seine avec une station (à la place de celle de Pont de Sèvres sur la rive droite) située sur la rive gauche de la Seine et considère que la majorité des critères de jugements examinés pour ce tracé alternatif est supérieur à celui choisi dans l'enquête (accessibilité multimodale, interconnexion, développement économique et urbain...) »*

Développement autour de la gare « Issy RER »

M. NICOLAS (observation n°22 du registre d'Issy-les Moulineaux) « *déplorant que l'articulation avec les projets locaux d'urbanisme ne soit pas optimisée en particulier concernant l'urbanisation autour de la gare Issy-RER ».*

Mme GAMBIEZ (observation n°41 du registre d'Issy-les Moulineaux) « *ne voulant pas du bâtiment R+13 prévu au-dessus de la gare Issy-RER du GPE et s'inquiétant de l'urbanisation autour de la gare »*.

Développement autour de la gare « Créteil l'Echat »

Groupe EELV Créteil (observation n°38 du registre n°2 de Créteil) « *portant sur l'aménagement urbain du quartier de cette gare :*

Écoquartier+commerces+stationnement ».

Développement autour de la gare « Saint-Maur-Créteil »

M. FOENIX (observation n°8 du registre de Saint Maur des Fossés) « *acceptant l'idée d'une densification du tissu grâce au PLU en agrandissant les habitations mais en respectant la hauteur et qu'elle ne se fasse pas à leur détriment ».*

M. QUENIN (observation n°12 du registre de Saint Maur des Fossés) « *opposé à toute densification du secteur de la gare de St Maur Créteil ».*

M. MARTIN (Observation n°32 – courrier n°3 du registre de Saint Maur des Fossés) « *soulignant que la densification autour de gares n'améliorera pas la situation et se déclare pour un habitat avec de l'espace ».*

Développement autour de la gare « Champigny Centre »

Association pour la défense du quartier des Simonettes de Champigny (Observation n°24 du registre de Champigny) « *rappelant sa position au sujet de la densification, en disant que le taux de logements sociaux sur Champigny atteint déjà 40% par rapport au 25% prévus par les textes, alors que d'autres villes préfèrent payer les pénalités».*

M. GAULON (observation n°27 du registre de Champigny) souhaitant une insertion urbaine à analyser de façon plus sérieuse.

Développement autour de la gare « Noisy/Champs »

M. PARIGOT de Champs-sur-Marne (courrier n°81 adressé au président de la commission d'enquête) « *estimant que le projet :*

- *ne doit pas être accompagné d'un développement urbain en parallèle et qu'une réflexion globale est à réaliser sur l'aménagement du territoire ;*
- *ne doit pas engendrer une construction de logements mais améliorer le bien être ;*

- *ne doit pas accroître le nombre d'habitants à Champs sur Marne et dans le Val Maubuée ».*

M. PLATTE (Observation n°8 du registre de Noisy-le-Grand) « *pensant que le métro va amener une nouvelle densification : et la nature ? »*

1.2.7.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

Le thème est traité dans plusieurs pièces du dossier d'enquête et principalement dans l'étude d'impact, l'étude des effets sur l'urbanisation pièce G.5 et l'évaluation socio-économique (pièce H) .

a)Dans le document « **Résumé non technique de l'étude d'impact (pièce G.1) »,**

Le périmètre large d'étude comporte les communes suivantes (dans l'ordre alphabétique) : Alfortville, Arcueil, Bagneux, Boulogne-Billancourt, Bry-sur-Marne, Cachan, Champigny-sur-Marne, Champs-sur-Marne, Châtillon, Clamart, Créteil, Émerainville, Issy-les-Moulineaux, Joinville-le-Pont, L'Haÿ-les-Roses, Le Kremlin-Bicêtre, Maisons-Alfort, Malakoff, Meudon, Montrouge, Noisy-le-Grand, Saint-Cloud, Saint-Maur-des-Fossés, Sèvres, Vanves, Villejuif, Villiers-sur-Marne et Vitry-sur-Seine. *Au sein de ce périmètre large d'étude de la Ligne Rouge Sud, et selon les hypothèses définies au préalable par le Maitre d'ouvrage entre 2005 et 2035, la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris va permettre :*

- *de favoriser les créations d'emplois : entre 24 000 et 25 000 emplois nouveaux d'ici a 2035;*
- *d'attirer davantage d'habitants dans l'ensemble des communes.*
- *Les perspectives d'accroissement de la population et de l'emploi dans la zone suite a la mise en œuvre du projet sont plus marquées en faveur de l'emploi qu'a l'échelle globale de l'Ile-de-France.*

Elles se traduisent par :

- *+26% d'emplois sur l'ensemble des 28 communes d'ici à 2035;*
- *+12% à +22% d'habitants sur l'ensemble des 28 communes d'ici à 2035.*

Ces hypothèses de croissance résultent d'une volonté politique qui repose sur le développement économique des grands territoires stratégiques de l'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne. Au centre de cette stratégie : une infrastructure de transport en commun d'envergure qui permettra de relancer les potentiels des territoires qu'elle irriguera. Elle permettra d'accompagner ce projet de développement urbain et économique qui vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national.

L'étude d'impact environnemental à l'échelle de la Ligne Rouge Sud a permis de souligner que la mise en œuvre du projet de métro du Grand Paris est une condition pour le succès d'un aménagement du territoire favorisant, d'une part, la densification de l'habitat et des activités autour des nœuds de transport en commun et, d'autre part, le renouvellement du parc bâti. La construction de la Ligne Rouge Sud en zone déjà fortement urbanisée renforce l'attractivité des territoires desservis en offrant une meilleure desserte en transports en commun aux futurs habitants et employés. Cette attractivité plus forte ne peut se concrétiser que si les potentiels de densification existant sont effectivement mobilises, au moins en partie.
Cette densification est un élément important de la lutte contre l'étalement urbain. Le renforcement structurel des territoires traverses doit conduire à limiter l'urbanisation de territoires plus éloignés de Paris. Il est démontré, et cela l'est encore dans la présente

étude, que le meilleur outil de lutte contre le changement climatique est l'aménagement du territoire, en particulier la densification des zones déjà urbanisées.

L'exercice a également permis de souligner que, sous réserve des conditions nécessaires a une densification et a un renouvellement des constructions a proximité du réseau régional de transport en commun, en particulier le réseau de métro du Grand Paris, la mise en œuvre du projet se traduirait par un impact très positif en matière de limitation de l'étalement urbain. Ceci se traduit notamment à l'échelle de la ligne rouge Sud, zone pourtant fortement urbanisée, par la préservation de 500 hectares d'espaces vierges et agricoles de l'urbanisation nouvelle d'ici à 2035.

Ainsi, à l'échelle de la Ligne Rouge Sud, la préservation de 500 hectares naturels ou agricoles de l'urbanisation nouvelle d'ici a 2035 est une plus-value non négligeable à attribuer au projet. Selon des enquêtes de préférence déclarée, ***ce bénéfice peut se chiffrer à 1 million d'euros par an****.*

D'autre part, le gain de surface généré par la densification autour des arrêts de transport en commun a des conséquences induites sur les couts de viabilisation. Ainsi, selon les estimations réalisées dans la présente étude, ***les investissements éludés en coûts d'équipement seraient de l'ordre de 190 millions d'euros,*** *auxquels s'ajoutent* ***annuellement les gains de coût d'exploitation des services publics s'élevant à 32 millions d'euros.***

Il est donc nécessaire d'intégrer le projet du métro automatique dans un véritable projet d'aménagement du territoire volontariste et partagé par les acteurs du territoire*, intégrant des objectifs multiples :*

- *créer une capacité d'accueil appropriée de la croissance prévue de la population et de l'emploi, notamment dans la perspective de construction de 70 000 nouveaux logements par an, géographiquement et socialement adaptes aux besoins ;*
- *créer des réseaux de transport de rabattement efficaces assurant de fortes améliorations d'accessibilité a tous les territoires du Grand Paris ;*
- *assurer un développement urbain respectueux de l'environnement et conforme aux objectifs du Grenelle de l'Environnement.*

Dans cette optique, ***les Contrats de Développement Territorial constituent aujourd'hui des outils opérationnels clefs*** *à l'échelle des communes a proximité de la Ligne Rouge Sud ainsi qu'aux abords des futures stations.*

Les contrats de développement territorial : un outil pour la réussite des objectifs économiques, urbains et sociaux des collectivités territoriales

Les Contrats de Développement Territorial (CDT) ont pour vocation d'être des outils a disposition des collectivités afin qu'elles soient en mesure d'anticiper et de répondre au mieux aux besoins des populations et des emplois à venir. Via les CDT, les collectivités territoriales s'associeront a l'Etat afin d'élaborer et de mettre un œuvre un projet ambitieux pour leur territoire en termes d'urbanisme, d'économie, de transport et d'environnement.

Les engagements pris dans les quatre CDT a proximité de la Ligne Rouge Sud (Ardoines, Cœur Descartes, Descartes Sud-ouest et Cancer Campus) devraient pouvoir proposer des solutions correspondant a environ 55% des besoins de croissance de la population et de l'emploi des 28 communes concernées. Le projet de CDT, plus récent, de Grand Paris Seine Ouest contribuera également à cet objectif.

b) Dans les documents ***« Présentation du projet et état initial » (pièce G.3.1), « Incidences et mesures de réduction et de compensation du tronçon » (pièce G.3.2)***

Le document G.3.2 présente les hypothèses d'évolution de la population et de l'emploi dans le périmètre large d'étude comportant 28 communes réparties sur environ 16 000 hectares situés dans les départements de Seine-et-Marne, des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis

Les hypothèses d'évolution de la population et de l'emploi dans le périmètre large d'étude sont présentés ci-dessous pour l'année « de base » 2005 et les trois scénarios 2035 considérés

- *+ 112 690 habitants (+9,3%) et + 106 750 emplois (+20,8%) supplémentaires à l'intérieur du périmètre large entre 2005 et 2035 dans le scénario « référence » ;*
- *+ 146 850 habitants (+12,1%) et + 131 890 emplois (+25,7%) supplémentaires à l'intérieur du périmètre large entre 2005 et 2035 dans le scénario « hypothèse basse » ;*
- *+ 272 050 habitants (+22,5%) et + 130 660 emplois (+25,5%) supplémentaires à l'intérieur du périmètre large entre 2005 et 2035 dans le scénario « hypothèse haute ».*

On note, par ailleurs, que, d'après ces hypothèses, l'effet projet est susceptible de créer une augmentation des migrations au profit de l'intérieur du périmètre large d'étude d'ici à 2035 avec l'arrivée de :

- *34 160 habitants et 25 140 emplois supplémentaires dans la zone sous «l'hypothèse basse » ;*
- *159 360 habitants et 23 910 emplois supplémentaires dans la zone sous « l'hypothèse haute».*

D'après ces hypothèses, la mise en œuvre du projet serait donc en mesure de créer une augmentation significative des migrations à destination du périmètre large d'étude, qui viendront s'ajouter à l'évolution positive du bilan entre solde naturel et solde migratoire de la zone entre 2005 et 2035. Pour qu'un tel accroissement de populations puisse se faire sans avoir de répercussions négatives sur la consommation d'espaces naturels et agricoles, il s'agira de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement complémentaires, telles que décrites ci-après.

c) ***Le tableau de synthèse des mesures d'accompagnement de la page 264 du document G.3.2*** *présente des mesures d'accompagnement aux abords des stations de métro selon deux thématiques :*

- *la gare comme plateforme à l'intermodalité : les préconisations de cette thématique sont reprises dans le thème 4 sur le développement urbain et économique ;*
- ***la station de métro comme cœur de quartier*** *:*

Les stations de métro sont des lieux d'interface entre différents modes de déplacements et constituent une étape essentielle dans la chaîne de déplacements du voyageur. Lieux d'accès privilégiés à une offre diversifiée de transports, elles peuvent proposer les composantes du service indispensables à la réalisation du voyage : information multimodale, vente de titres... Toutefois, ces pôles d'échanges ne doivent pas être considérés sous leur seul aspect fonctionnel d'infrastructure de transport. En effet, ils sont également des lieux de vie où peuvent se développer des activités connexes (restauration rapide, presse, petites réparations, informations ville…) qui contribuent à agrémenter le déplacement, facilitent la gestion du temps d'attente et dont l'attractivité peut s'étendre au-delà de la seule clientèle du transport. Les stations de transport en commun peuvent donc être un facteur de l'aménagement des villes, qu'elles s'intègrent à un projet urbain existant ou qu'elles fassent émerger de nouveaux aménagements de quartiers.

La densification des noyaux de transport en commun doit s'accompagner d'une plus grande mixité des fonctions urbaines (habitat, emploi, commerces, services, etc.) afin de créer une véritable centralité urbaine autour du noyau de transport collectif.

Cette mixité urbaine permet, d'une part, de diversifier les usages selon les périodes de la journée et de garantir la viabilité économique du système de transport collectif. D'autre part, elle favorise le report modal des usagers en réduisant les distances de déplacement (les pôles de génération se rapprochent des pôles d'attraction) et en amélioration les conditions de déplacements de proximité. L'idée est de faire des gares urbaines et de leurs abords immédiats des lieux de commerces et de services au bénéfice des utilisateurs de transport en commun mais aussi des non voyageurs.

1.2.7.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

1 - La SGP est-elle impliquée et si oui comment dans la maîtrise foncière et celle des coûts fonciers autour des gares, c'est-à-dire dans les parties des territoires qui bénéficieront le plus des avantages d'accessibilité procurés par cet investissement public ?

2 - Concernant l'implantation des commerces à l'intérieur des gares, comment va se faire le choix des commerces avec pour objectif de préserver l'équilibre commercial et artisanal du quartier ?

3 - Quel sera le processus de concertation avec les futurs usagers pour recueillir leurs avis sur positionnement des entrées/sorties de chaque gare ?

4 - Qui va veiller à la cohérence des constructions qui seront réalisées au dessus des gares avec les caractéristiques architecturales et environnementales du bâti environnant ?

1.2.7.4. Avis et commentaires de la Société du Grand Paris :

1.2.7.4.1. Avis et commentaires au titre de l'analyse des observations écrites ou orales et de courriers relatifs à ce thème

A- Observations à caractère général

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris dispose dans son article premier :
« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.
Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État*.*
Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain. »

Le législateur a donc fixé les objectifs économiques et urbains auxquels doit concourir le réseau de transport du Grand Paris Express.
Pour autant, le développement économique et la planification urbaine restent de la compétence des collectivités territoriales et de l'État, par le biais des contrats de développement territorial et de la territorialisation de l'offre de logement créés par la loi relative au Grand Paris.
La SGP n'a donc pas de compétence générale dans le domaine du développement économique et du développement urbain.
Dans le dossier objet de la présente enquête publique, la SGP, maître d'ouvrage, a cherché à évaluer le plus finement possible et en application des textes réglementaires, les conséquences possibles ou probables du projet en matière de développement économique et urbain. Ces études figurent dans l'évaluation socioéconomique, l'étude d'impact et son annexe relative aux effets sur l'urbanisation.
Mais il appartient aux personnes publiques qui ont la compétence d'urbanisme de prendre les dispositions réglementaires pour favoriser la construction de logements et de locaux d'activité.
Ainsi, la région Ile de France est compétente en matière de planification urbaine à l'échelle régionale. Elle vient d'adopter un projet de SDRIF (schéma directeur régional de l'ile de France) qui prévoit, notamment, un renforcement de l'urbanisation aux abords des gares. Ce document devrait être prochainement approuvé par décret et ses orientations s'imposeront aux documents de planification urbaine à l'échelle communale, les PLU.
Les PLU qui ne prévoient pas de possibilités de construction suffisantes aux abords des gares seront modifiés par les collectivités compétentes pour atteindre les objectifs de planification fixés par le SDRIF. Ils intégreront aussi les dispositions réglementaires nécessaires pour atteindre les objectifs de construction de logement et le développement des projets urbains prévus à l'échelle intercommunale par les Contrats de développement territorial (CDT) et la territorialisation de l'offre de logement (TOL), deux dispositifs créés par la loi relative au Grand Paris pour augmenter l'offre de logements et de locaux d'activité aux abords du réseau du Grand Paris. Ces deux dispositifs, CDT et TOL, ne relèvent pas de la compétence de la société du Grand Paris mais de l'État et des collectivités territoriales.

B1 - Développement économique

CCI Paris Ile de France (Courrier n°83 adressé au président) donnant un avis favorable assorti de 8 réserves (3 pour garantir la cohérence du GPE et 5 pour assurer une bonne mise en œuvre de ce tronçon) :

- *Réserves pour garantir la cohérence du GPE :*
  - *le calendrier de mise en œuvre du projet de GPE doit être optimisé pour garantir l'attractivité et la compétitivité futures de la métropole francilienne (priorité pour les liaisons vers les aéroports internationaux et la ligne 18 dans sa globalité),*
  - *la réalisation du GPE doit s'inscrire dans une vision intégrée des différentes échelles de territoire et tenir compte de la temporalité longue du projet pour atteindre les objectifs du Grand Paris (poursuivre concertation entre acteurs publics et privés pour garantir la cohérence des projets de gares et garantir la capacité du réseau à répondre de manière aboutie aux besoins du monde économique à long terme)*
  - *les entreprises ont besoin de lisibilité quant au financement de la réalisation du GPE (ne pas accroître les charges pesant sur les entreprises franciliennes et garantir la réalisation des investissements),*
- *Réserves pour assurer la bonne mise en œuvre du projet de ligne rouge – 15 sud :*

- *les coûts de fonctionnement de cette ligne doivent être maîtrisés (clarifier les estimations du coût de fonctionnement),*
- *l'attractivité de cette ligne doit être garantie en préservant ses capacités et en assurant l'interopérabilité à Champigny (dimensionner cette ligne en fonction des besoins générés par le développement des territoires desservis),*
- *la réalisation et l'ancrage territorial de cette ligne doivent viser l'efficacité globale des déplacements des différents types d'usagers : salariés, entreprises, touristes, etc. (correspondances optimales, information voyageurs multimodale en temps réel, offre en stationnement prévue sur cette ligne, espaces de stationnement conçus comme espaces mutables, insertion des gares prévue au sein du réseau viaire, enjeux de logistique urbaine et de livraison dans gares et abords prévus),*
- *la stratégie retenue pour l'aménagement des gares de cette ligne et pour le développement des territoires environnants doit être approfondie (accent mis sur la diversité des programmes de construction de logements autour des gares, meilleure prise en compte des enjeux de développement de l'activité économique dans les gares et les quartiers de gares),*
- *les impacts des travaux sur cette ligne doivent être anticipés afin de garantir la continuité des activités économiques (mise en place d'un dispositif d'accompagnement et d'info efficient dès la phase DUP, intégrer dans marchés aux concessionnaires un volet consacré aux indemnisations des impacts sur les entreprises, mise en place d'une communication spécifique sur déblais, veiller à ce que le stockage ne perturbe pas la mise en œuvre et les délais de réalisation de cette ligne. »*

Réponse SGP :

- *<u>Réserves pour garantir la cohérence du GPE</u> :*

Calendrier :

S'agissant de la poursuite de la mise en œuvre du réseau Grand Paris Express au-delà de l'horizon 2020 (objectif de mise en service de la ligne 15 Sud), il convient de noter que le calendrier présenté par le gouvernement en mars 2013 résulte d'un travail interministériel réalisé en coordination avec la Société du Grand Paris, la Région Ile-de-France et le STIF. L'ordre de mise en service des différents tronçons défini à cette occasion résulte en particulier :

- de la prise en compte des enjeux propres à chaque territoire desservi, en particulier ceux relatifs aux urgences en matière de désenclavement et à la cohérence avec la mise en œuvre des projets d'aménagement et de développement économique ;
- des impératifs de cohérence d'ensemble et de fonctionnement optimal du réseau de transport, pour chacune des configurations intermédiaires prévues avant l'horizon cible 2030 : à titre d'exemple, le prolongement Sud de la ligne 14 jusqu'à Orly est programmé au même horizon que la desserte du pôle d'activités de La Défense par la ligne 15, de manière à proposer un itinéraire alternatif performant (ligne 14 + ligne 15) entre les territoires du Sud de Paris et le quartier d'affaires, permettant ainsi la désaturation des RER B et A dans leurs parties centrales.

Financement :

Le tronçon Pont-de-Sèvres – Noisy-Champs bénéficie du modèle de financement global du Grand Paris Express.

Ce modèle repose sur :

- des recettes fiscales affectées, dont trois sources sont d'ores et déjà en place (Cf. encadré) ; le Premier ministre a en outre indiqué le 6 mars 2013 que des recettes supplémentaires pourraient être mises en place, en tant que de besoin, à compter de 2020 ;

Les recettes fiscales affectées

Elles sont actuellement de trois natures :

- une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) : cette taxe est assise sur les matériels roulants parcourant le réseau exploité par la RATP ; elle est de 12 475 euros par remorque ou motrice du métro, de 23 403 euros par motrice ou automotrice du RER et de 4 884 euros par remorque du RER ; son produit est de l'ordre de 60 millions d'euros par an ;
- une taxe spéciale d'équipement : le produit de cette taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti et non bâti, cotisation foncière des entreprises) est fixé à 117 millions d'euros par an ;
- une fraction de la taxe locale sur les bureaux : assise sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, cette taxe a été redynamisée en loi de finances rectificative pour 2010 grâce notamment à la reconfiguration du zonage, au rattrapage du barème et à son indexation sur le coût de la construction ; la SGP est affectataire du produit de la taxe diminué d'une part régionale de 183 millions d'euros, d'une part État de 33 millions d'euros, et d'une part affectée à l'Union d'économie sociale du logement de 133 millions d'euros ; la part affectée à la SGP devrait atteindre 350 millions d'euros en 2014 et croître de manière dynamique au cours des années suivantes.

Ce sont donc plus de 500 millions d'euros de recettes fiscales qui sont affectées à la SGP chaque année dès 2014.

- des concours de l'État, à hauteur d'un milliard d'euros, qui pourront si nécessaire être engagés en fonction des besoins de financement de la SGP ;
- une participation des collectivités locales (Région et Départements d'Île-de-France), auxquelles l'État a demandé une contribution de 225 millions d'euros ;
- le recours à l'emprunt ;
- les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la SGP, ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.

Les recettes fiscales affectées permettent dans un premier temps de financer le lancement du projet sans emprunter. Dans un second temps, le recours à l'emprunt, minimisé par les subventions de l'État et des collectivités territoriales, permet d'étaler le financement sur une période cohérente avec la durée de vie des équipements tout en concentrant la réalisation du réseau avant 2030.

L'emprunt sera remboursé par les recettes récurrentes (taxes affectées, progressivement complétées par les redevances domaniales et les produits de valorisation du domaine privé, au fur et à mesure de la constitution du domaine de la SGP).

L'objectif retenu consiste à assurer le remboursement intégral de la dette au plus tard 40 ans après la mise en service des derniers tronçons.

- *Réserves pour assurer la bonne mise en œuvre du projet de ligne rouge – 15 sud :*

Coûts de fonctionnement :

Le coût de maintenance est un critère qui est pris en compte pendant toutes les phases études.

Le STIF est en charge de la désignation du futur exploitant, choix qui fera appel à la concurrence.

Attractivité :

La conception du réseau a été basée sur un trafic de voyageurs à très long terme intégrant le développement des réseaux de transport et en intégrant le développement urbain (emplois plus logements). L'objectif de l'interopérabilité en gare de Champigny-centre est de préserver l'évolutivité du schéma d'exploitation de la ligne 15, dont la construction complète est prévue à l'horizon 2030, soit 10 ans après la mise en service de la ligne 15 sud. Ce schéma d'exploitation sera défini ultérieurement par l'autorité organisatrice, le Syndicat des Transports d'Île de France.

Efficacité globale :

L'efficacité du système de transport régional global proposé aux voyageurs est étroitement liée à la qualité du maillage : il est donc indispensable que les gares du Grand Paris soient organisées pour faciliter et fluidifier les échanges. Situées au cœur de toutes les mobilités urbaines, les gares du Grand Paris doivent assurer une intermodalité efficace avec le réseau de surface (bus, trams…), dans des organisations spatiales s'articulant avec des gares routières, des stations de tramway et de nouvelles voies de desserte repensées sous l'autorité du STIF, en concertation avec les acteurs locaux et les opérateurs de transport. La conception des gares du Grand Paris prend en compte leur articulation fine avec les modes de déplacements individuels et l'offre de stationnement à leurs abords, en incluant les nouveaux modes en libre-service. Les modes actifs (vélo, marche à pied) y trouvent naturellement leur place.

Un travail est mené sur les sujets d'intermodalité en collaboration avec les villes, le STIF et les Conseils généraux. L'objectif est de favoriser l'accessibilité à la gare à tout type de modes confondus. En moyenne, 40 % des accédants aux stations de métro sont des piétons. Pour les piétons, les aménagements des itinéraires amenant aux gares sont réalisés par les communes.

Les cyclistes sont peu nombreux mais leur part augmente. Un programme de création « consignes vélo sécurisé » s'est progressivement mis en place sous l'égide du STIF. À l'horizon 2020, 20 000 places sécurisées pour les vélos devraient être créées. La SGP va poursuivre des études sur chacune des gares afin de pouvoir créer des espaces de consigne à vélos, à l'intérieur de la gare ou au niveau des parvis, ce qui permettra de venir avec son vélo à la gare et de le laisser en toute sécurité.

Ainsi, l'ambition de l'intermodalité dans le projet du Grand Paris Express est de fortement développer le rabattement à vélo vers les gares: Offrir la faculté aux utilisateurs de vélo de pouvoir le garer en toute sécurité (le périmètre de la gare devra être aménagé à cet effet), et développer les pistes cyclables pour favoriser l'accès à la gare.

Enfin, le rabattement vers les gares en mode bus est extrêmement important pour augmenter l'aire d'influence de chaque gare et ainsi mieux irriguer les territoires. La Société du Grand Paris travaille ainsi en partenariat avec le STIF, autorité organisatrice des Transports en Ile de France, et les collectivités, afin que chaque insertion de gare permette de bien s'articuler avec les lignes de bus en correspondance, notamment en apportant une attention particulière sur les parvis ou les espaces publics aux abords des gares.

Stratégie aménagement :

Au-delà de leur fonction de porte d'entrée du nouveau réseau de transport, les gares du Grand Paris vont contribuer au développement des territoires desservis et devenir des lieux publics privilégiés au sein de la métropole.

Pour les gares sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, la conception de chaque gare repose sur un socle d'orientations communes, afin de répondre aux attentes de l'ensemble des voyageurs, des riverains et des acteurs économiques de la région :

- Une gare efficace et fonctionnelle, équipement émergent et repérable, offrant à tous les voyageurs un accès facile au réseau, dans un environnement accueillant et apaisant : des espaces publics de la ville jusqu'aux quais, les parcours sont intuitifs et directs ; la gare accueille tous les voyageurs dans de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et d'information.
- Une gare connectée, organisée pour faciliter les échanges avec les autres réseaux de transport : les correspondances ferrées sont évidentes et les plus directes possible ; les accès et cheminements vers les modes actifs (vélo, marche à pied) et réseaux de surface (tramway, bus) sont naturels, sécurisés et les plus simples possible.
- Une gare centre de vie et créatrice de valeur, au service de l'attractivité du territoire et de son développement : ses espaces sont un lieu d'expression culturelle, de services et de commerces diversifiés, définis en fonction des contextes locaux ; en outre, l'insertion de la gare est conçue pour être compatible avec un développement immobilier connexe dense et mixte.

Impacts des travaux sur les activités économiques :

Des études d'impact seront menées et conduiront, le cas échéant, à des indemnisations liées à la perte d'activité directement due aux travaux du GPE. Une aide à la réinstallation est également prévue, le cas échéant. Un dispositif sera mis en place pour évaluer l'activité commerciale avant le début des travaux, analyser l'impact de ces travaux sur l'activité commerciale, et aider les commerçants impactés par ces travaux. Une indemnisation au titre du bien immobilier (rachat) et au titre du fonds de commerce pourra être envisagée, au cas par cas.

B2 - Développement économique (réponses spécifiques)

Développement autour de la gare « Saint-Maur/Créteil »

Les travaux vont nécessiter la fermeture des commerces situés au rez-de-chaussée du bâtiment contigu au RER pendant les travaux. A terme, des surfaces commerciales sont pourraient être prévues, ouvertes sur le parvis.

Développement autour de la gare « Champigny-Centre » et « Bry-Villiers-Champigny »

Concernant spécifiquement le courrier de CHAMPIMARNE SAS (E. LECLERC) de Champigny (courrier n°36 adressé au président)

La définition des installations de maintenance (SMR et SMI) est développée pages 65 et 66 de la pièce D du dossier (Chapitre D3 §2 et §3).

Lors des travaux de génie civil, comme des travaux préparatoires, les chantiers seront organisés localement, au cas par cas, de manière à limiter les impacts sur la circulation automobile en les organisant et en assurant l'accès permanent aux habitations, aux commerces, aux emplois, et aux lieux publics. Les riverains, commerçants, usagers de la voirie et des transports publics seront régulièrement informés du déroulement et de

l'avancement des travaux, des perturbations possibles et des mesures mises en place.

La desserte assurée par la rue Alexandre Fourny concernée par le site du SMR sera reconstituée au nord du site par le prolongement de la rue Benoit Frachon raccordé à la RD10. Lors de la réalisation des travaux du SMR, deux liens routiers « est / ouest » seront maintenus en permanence. Le phasage pourrait être le suivant :

- lors de la fermeture provisoire de la rue Bernaü, le prolongement de la rue Benoit Frachon sera mis en service et la rue Alexandre Fourny maintenue en fonctionnement.
- lors de la fermeture définitive de la partie de rue Alexandre Fourny intégrée aux emprises du SMR, la rue Bernaü remise en service et le prolongement de la rue Benoit Frachon assureront le lien EST- OUEST en articulation avec le prolongement de la RD10 réalisé par le CG 94.

Le délai de réalisation du SMR devrait être de l'ordre de 36 mois. Ce délai sera approfondi et détaillé par les études de maîtrise d'œuvre.

Il est à noter que le chantier du SMR ne génère pas une diminution de places de stationnements pour les activités commerciales avoisinantes.

Il convient également de rappeler que chaque chantier fera l'objet de plans de management et de réduction des nuisances, imposés aux entreprises de travaux et suivis par les maîtres d'œuvres, qui identifieront concrètement les gênes possibles et préciseront les modalités pour les réduire. Une première analyse déjà effectuée a permis d'identifier les secteurs sensibles.. La SGP associera le CG94 et les villes de Champigny sur Marne et Villiers sur Marne à ces démarches.

Développement autour de la gare « Noisy/Champs »

Concernant spécifiquement les observations de M. Camille KOCH, président de l'A4C (association des commerçants du centre commercial du Champy) (observation n°9 du registre de Noisy-le-Grand) et de la Mairie de Villiers-sur-Marne (observation n°3 du registre de Villiers-sur-Marne)

Le processus d'attribution des commerces dans les gares sera fixé ultérieurement par la SGP. Cette attribution tiendra compte de l'environnement commercial propre à chaque gare.

Le projet de gare de Noisy-Champs est compatible avec le maintien de l'exploitation du centre commercial Champy. La SGP étudie le projet de gare en concertation avec les acteurs locaux afin que celui-ci soit compatible avec les projets locaux. La programmation d'ensemble de l'activité commerciale du secteur n'est pas de la compétence de la SGP.

Développement autour de la gare « Bry-Villiers-Champigny »

Concernant la mairie de Villiers (observation n°3 du registre de Villiers-sur-Marne), il faut noter que les remarques concernent la gare de Bry-Villiers-Champigny et non celle de Noisy-Champs.

La SGP élabore le projet de gare de Bry-Villiers-Champigny en concertation avec les acteurs locaux et en particulier avec l'Epamarne dans le cadre du schéma d'aménagement d'ensemble du secteur.

C - Développement urbain (réponses spécifiques)

Développement autour de la gare « Pont de Sèvres »

Concernant spécifiquement l'observation de M. DENIS-LAROQUE (observation n°11 du registre de Sèvres)

Le Débat Public du Réseau de Transport Public du Métro Grand Paris a permis de confirmer l'opportunité du projet et les grandes options de tracé et d'implantation des

gares. Les conclusions de ce débat ont été prises en compte pour définir le Schéma d'Ensemble du projet actuel, qui a été approuvé par décret en conseil d'Etat le 24 août 2011. La Société du Grand Paris est engagée par ce schéma d'ensemble et elle doit veiller à sa mise en œuvre.

Pour la gare du Pont de Sèvres, l'acte motivé qui accompagne le schéma d'ensemble stipule : « les principes suivants, ayant fait l'unanimité auprès de l'ensemble des acteurs, sont retenus : localisation d'une gare au plus près du Pont de Sèvres, de manière à permettre des correspondances performantes avec le pôle d'échanges constitué par la ligne 9 du métro et la gare routière ; conception de la gare permettant l'accès vers l'île Seguin ».

Il n'est donc pas envisageable de déplacer la gare de Pont de Sèvres de Boulogne-Billancourt à Sèvres comme proposé par l'association, le maillage de la ligne 15-Sud avec le réseau existant ayant été privilégié.

Concernant spécifiquement l'observation de M.NICOLAS et Mme GAMBIEZ (observations n°22 et 41 du registre d'Issy-les-Moulineaux)

Pour la gare d'Issy-les-Moulineaux, rappelons que son emplacement général a été déplacé vers l'est dans le cadre du débat public (octobre 2010 à janvier 2011). Cette demande figurait notamment dans les avis du Conseil général des Hauts-de-Seine et ceux de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest, qui exprimaient la volonté de renforcer la desserte en transports en commun de quartiers en devenir d'Issy-les-Moulineaux et de créer un nouveau pôle d'échanges à la charnière du bas et des hauts d'Issy, avec une correspondance avec le RER C et le futur prolongement de la ligne 12 du métro.
La conception du nouveau pôle multimodal doit effectivement bien s'articuler avec l'évolution urbaine du quartier autour de la gare, notamment en prenant en compte les orientations du contrat de développement territorial et les projets de développement de la ville.
Le travail partenarial réalisé régulièrement pendant toute la phase de conception du projet de gare, avec les acteurs locaux dont la ville d'Issy-les-Moulineaux, va se poursuivre.

Développement autour de la gare « Créteil-L'Echat »

Concernant l'observation du groupe EELV Créteil (observation n°38 du registre n°2 de Créteil)
Le projet prévoit la mise en place de stationnement vélo, le maintien de près de 200 places de parkings voiture. Le développement urbain au niveau du parking public actuel se fait en concertation avec la ville de Créteil.

Développement autour de la gare « Saint-Maur Créteil »
Concernant les remarques de M FOENIX (observation n°8 du registre de Saint-Maur des Fossés), M QUENIN (observation n°12 du même registre) et M. MARTIN (observation n°32 du même registre) sur la densification et hauteur du projet urbain

Le développement autour de la gare de Saint-Maur-Créteil s'inscrira dans les orientations prévues par le plan local d'urbanisme de la commune. La priorité sera portée sur la qualité des espaces publics futurs. Les futures constructions aux abords de la gare participeront à l'animation de ces espaces, notamment par la création de commerces de proximité au niveau du rez-de-chaussée. En respectant l'échelle du quartier, les futurs programmes de logements contribueront à la convivialité de la place et au bien-être des usagers de la place et des voyageurs.

Développement autour de la gare « Champigny centre »

*Concernant les remarques de l'Association pour la défense du quartier des Simonettes de Champigny (*Observation n°24 du registre de Champigny) « *rappelant sa position au sujet de la densification, en disant que le taux de logements sociaux sur Champigny atteint déjà 40% par rapport au 25% prévus par les textes, alors que d'autres villes préfèrent payer les pénalités» et celle de M. GAULON (observation n°27 du registre de Champigny) souhaitant une insertion urbaine à analyser de façon plus sérieuse.*

Tout projet de construction aux abords de la gare « Champigny-Centre » devra respecter les dispositions urbaines et réglementaires du plan local d'urbanisme de la ville de Champigny.

L'insertion de la gare sera analysée par ses concepteurs au regard du contexte urbain actuel et futur du quartier. Le permis de construire de la gare comportera le volet règlementaire correspondant précisant son insertion dans l'environnement urbain.

Développement autour de la gare « Noisy-Champs »

Concernant les avis de M. PARIGOT de Champs-sur-Marne (courrier n°81 adressé au président) « estimant que le projet :

- *ne doit pas être accompagné d'un développement urbain en parallèle et qu'une réflexion globale est à réaliser sur l'aménagement du territoire ;*
- *ne doit pas engendrer une construction de logements mais améliorer le bien-être ;*
- *ne doit pas accroître le nombre d'habitants à Champs sur Marne et dans le Val Maubuée ».*

et de M. PLATTE (Observation n°8 du registre de Noisy-le-Grand) « pensant que le métro va amener une nouvelle densification : et la nature ? »

Le développement urbain à proximité de la gare de Noisy-Champs dépend des dispositions arrêtées dans le contrat du développement du territoire, validé le 9 septembre 2013 et qui va faire l'objet d'une enquête publique au deuxième trimestre 2014, ainsi que des documents d'urbanisme réglementaires en vigueur (PADD, PLU, etc.).

1.2.7.4.2. Réponses aux questions complémentaires posées au maître d'ouvrage

1 - La SGP est-elle impliquée et si oui comment dans la maîtrise foncière et celle des coûts fonciers autour des gares, c'est-à-dire dans les parties des territoires qui bénéficieront le plus des avantages d'accessibilité procurés par cet investissement public ?

En matière de maitrise foncière, la SGP n'est impliquée que pour l'acquisition des terrains d'assiette des futures gares, des sites de maintenance et de remisage et des installations de chantier.

En revanche, afin de répondre à l'inquiétude des élus et des habitants, la SGP a pris l'initiative de créer, en partenariat avec la Chambre des notaires et les services de l'État, un observatoire des marchés fonciers et immobiliers aux abords des gares. Cet observatoire analyse le nombre de transactions et le prix moyen des appartements et des maisons dans un rayon de 800 mètres aux abords des gares. Il n'a jusqu'à présent pas constaté de hausse de prix supérieure à celle observée dans les communes d'implantation de la gare.

De plus, afin de répondre à la demande de son comité stratégique, la SGP va entreprendre en 2014, avec l'aide des services de l'État, la réalisation d'un recueil de

bonnes pratiques en matière d'outils fonciers à la disposition des collectivités territoriales. En effet, comme en matière d'urbanisme, ce sont les collectivités territoriales qui sont compétentes pour mettre en place les outils fonciers (droit de préemption urbain, conventions avec les établissements publics fonciers, emplacements réservés au PLU, procédures d'aménagement…) permettant de développer une politique foncière aux abords des gares.

2- Concernant l'implantation des commerces à l'intérieur des gares, comment va se faire le choix des commerces avec pour objectif de préserver l'équilibre commercial et artisanal du quartier ?

L'offre de services et de commerces pour les voyageurs est un élément essentiel de l'animation des gares et de la ville. Elle facilite le quotidien des voyageurs et des habitants, enrichit la vie du quartier et participe à la construction de l'identité de la gare, ancrée dans son territoire ; cette offre anime et sécurise les espaces.

Ces activités visent à être déployées sur l'ensemble des gares du réseau de transport public du Grand Paris, suivant des objectifs tout à la fois ambitieux et adaptés aux caractéristiques de chaque gare : les surfaces créées de services et de commerces pourraient ainsi aller d'une centaine de mètres carrés, pour les gares dont le potentiel commercial est modeste, à plus de 1000 mètres carrés, pour les gares bénéficiant d'un fort potentiel.

L'offre de services et de commerces en gare doit être définie en fonction des besoins des voyageurs, mais aussi des habitants et des personnes qui travaillent sur les territoires desservis.

Elle est à programmer dans un souci de complémentarité entre l'offre proposée dans la gare et l'offre existante ou envisagée à ses abords.

La prise en compte de l'ensemble de ces attentes permet de structurer l'offre de services et de commerces en trois composantes, qui chercheront à être partagées par l'ensemble des gares et calibrées en fonction de leur potentiel :

- un socle de services essentiels, indispensables à la mobilité ;
- des services complémentaires de facilitation du quotidien, liés étroitement aux flux de la gare ;
- des services complémentaires de destination, répondant aux besoins spécifiques de chaque territoire.

Des études vont être engagées par la SGP pour préciser le potentiel d'espaces de commerces et de services dans chacune des gares, notamment au regard d'une analyse des espaces commerciaux existants aux abords des gares. Ce travail, se réalisera en partenariat avec les acteurs des territoires, dans le cadre de la préparation de la mise en service des gares, environ trois ans avant l'ouverture du réseau.

3- Quel sera le processus de concertation avec les futurs usagers pour recueillir leurs avis sur positionnement des entrées/sorties de chaque gare ?

Certaines gares sont insérées au sein d'un quartier en fort renouvellement ou en devenir, et la définition des entrées/sorties de la gare doit se faire en articulation étroite avec les Maîtres d'Ouvrages des projets urbains associés.

Les principes de liaison entre la gare et la ville (nombre, nature et position des accès) sont déjà pour l'essentiel établis et décrits gare par gare dans le dossier d'enquête.

Le positionnement précis des entrées/sorties de chaque gare se fera lors des études

d'avant-projet qui se dérouleront courant 2014, en associant étroitement lors de comités techniques et de comités de pilotages réguliers, tous les partenaires représentatifs des territoires (Communes, Communautés d'agglomération, Départements), les Services de l'Etat, l'Autorité Organisatrice des Transport (STIF), et les principales entreprises de transport (RFF, SNCF, RATP et ADP).

Ces comités de pilotages sont présidés par le Maire de la commune qui accueille la gare, et sont notamment le lieu naturel d'expression d'éventuelles remarques ou réserves pour les représentants élus des habitants.
Dans le cadre de la concertation continue, la Société du Grand Paris prévoit de plus de revenir vers les habitants pour leur présenter périodiquement l'avancement du projet, selon des modalités qui seront appropriées à chaque cas particulier.

4 <u>Qui va veiller à la cohérence des constructions qui seront réalisées au-dessus des gares avec les caractéristiques architecturales et environnementales du bâti environnant ?</u>

Les projets connexes sont des opérations de construction développées aux abords immédiat et en surplomb de la gare avec pour objectif de faire de la gare un équipement intégré au tissu urbain et souligner sa présence dans la ville.

Des études urbaines sont conduites par la SGP pour la définition des projets connexes, en étroite collaboration avec les villes, dans le respect des objectifs de la loi Grand Paris et du SDRIF. Le travail de conception de ces opérations est partagé entre les équipes de maitrise d'œuvre des gares, les équipes chargées de la valorisation de la SGP et les élus et les services des communes concernées.

1.2.7.5. Appréciations de la commission d'enquête :

<u>Concernant les observations à caractère général sur ce thème</u>

Dans sa réponse, la SGP a rappelé les termes de l'article premier de la Loi du 3 juin 2010 caractérisant le projet du Grand Paris Express visant à la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

La SGP a précisé que le développement économique et urbain repose sur :

- *les contrats de développement territoriaux (CDT) qui doivent contribuer à l'objectif de construire 70 000 logements en Ile de France et permettre la maîtrise de l'étalement urbain;*
- *la territorialisation de l'offre de logements (TOL) ;*
- *la nouvelle version du SDRIF (Schéma Directeur Régional de l'Ile de France) qui prévoit un renforcement de l'urbanisation autour des gares ;*
- *les PLU communaux qui devront s'adapter si nécessaire aux dispositions préconisées par la nouvelle version du SDRIF, les CDT et la TOL.*

Elle a souligné que le développement économique et la planification urbaine restent de la compétence des collectivités territoriales et de l'Etat au travers des outils d'urbanisme présentés ci-dessus.

La commission d'enquête prend acte de cette analyse de la position de la SGP mais tient à souligner que le réseau du Grand Paris Express doit contribuer à atteindre les objectifs économiques et urbains fixés par le législateur. Elle suggère la mise en place d'un dispositif de bouclage sous la forme d'observatoires locaux centrés autour des gares permettant de s'assurer que ces objectifs font l'objet d'une mise en œuvre coordonnée au niveau des différents

outils d'urbanisme et de contractualisation à la disposition des collectivités et de l'Etat.(en particulier sur le développement économique et urbain→ CDT et TOL)

CONCERNANT LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

La SGP a tenu à répondre de manière explicite aux 8 réserves (3 pour garantir la cohérence du GPE et 5 pour assurer une bonne mise en œuvre de ce tronçon) figurant dans le courrier de la CCI Paris-Ile de France adressé au président.

La commission d'enquête souligne que cette réponse est très argumentée et comporte des informations qui viennent compléter de façon pertinente le dossier d'enquête.

La SGP répond ensuite aux observations spécifiques à chaque secteur de gare en apportant des précisions sur ce qui va se passer pendant et après la phase chantier.

Secteur de la gare « Saint-Maur/Créteil »

La SGP a confirmé la fermeture des commerces situés au rez-de-chaussée du bâtiment contigu au RER pendant les travaux et a annoncé que des surfaces commerciales pourraient être ouvertes sur le parvis.

La commission d'enquête relève que la SGP n'a pas évoqué dans son mémoire en réponse la problématique de l'indemnisation des commerçants de Saint-Maur situés à proximité de la gare pendant la phase chantier. Ce point est repris dans le thème 10.

Secteurs de la gare « Champigny-Centre », du SMR et de la gare « Bry-Villiers-Champigny »

La SGP a longuement répondu au courrier de CHAMPIMARNE SAS (E. Leclerc) de Champigny (courrier n°36 adressé au président de la commission d'enquête*). La commission d'enquête considère que ces réponses sont de nature à lever les préoccupations de cette société par rapport à :*

- *la desserte routière du centre du fait que deux liens routiers est/ouest seront maintenus ;*
- *le maintien des places de stationnements existantes.*

La commission d'enquête relève que lors des travaux de génie civil, comme des travaux préparatoires :

- ***les chantiers seront organisés localement au cas par cas, de manière à limiter les impacts sur la circulation automobile en les organisant et en assurant l'accès permanent aux habitations, aux commerces, aux emplois, et aux lieux publics ;***
- ***les riverains, commerçants, usagers de la voirie et des transports publics seront régulièrement informés du déroulement et de l'avancement des travaux, des perturbations possibles et des mesures mises en place.***

Elle adhère au principe de mettre en place, pour chaque chantier, des plans de management et de réduction des nuisances, imposés aux entreprises de travaux et suivis par les maîtres d'œuvres, qui identifieront concrètement les gênes possibles et préciseront les modalités pour les réduire. Elle note que des secteurs sensibles ont déjà été identifiés et que la SGP associera le CG94 et les villes de Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne à ces démarches.

Secteur de la gare « Noisy/Champs »

La SGP a répondu aux observations de M. Camille KOCH, président de l'A4C

(Association des commerçants du centre commercial du Champy) en précisant que le projet de gare de Noisy/Champs est compatible avec le maintien de l'exploitation du centre commercial Champy.

La commission d'enquête prend acte de cette réponse.

CONCERNANT LE DEVELOPPEMENT URBAIN

Secteur de la gare « Pont de Sèvres »)

La commission d'enquête souligne que l'implantation retenue pour la gare de Pont de Sèvres, sur le territoire de Boulogne-Billancourt plutôt que sur le territoire de Sèvres, est la plus favorable au développement économique et urbain de ce secteur. C'est un élément qui est de nature à conforter la position de la SGP sur le choix de la localisation de la gare.

Secteur de la gare « Issy les Moulineaux »

La commission d'enquête relève que l'emplacement retenu pour l'implantation de la gare d'Issy-les-Moulineaux doit permettre de renforcer la desserte en transports en commun de quartiers en devenir d'Issy-les-Moulineaux et de créer un nouveau pôle d'échanges à la charnière du bas et des hauts d'Issy avec une correspondance avec le RER C et le futur prolongement de la ligne 12 du métro.

Secteurs des gares « Saint-Maur/Créteil », de « Champigny-Centre », de « Noisy-Champs »

La SGP précise que les futures constructions réalisées sur ces sites respecteront les orientations et prescriptions des plans locaux d'urbanisme.

La commission d'enquête ne peut que souscrire à cette démarche de la SGP, tout en rappelant les mises en compatibilité opérées dans le présent dossier

De façon générale sur le développement urbain, elle a bien conscience des enjeux portant sur les logements franciliens connexes à l'arrivée du Nouveau Grand Paris et qui tendent à renforcer, conformément aux orientations du SDRIF (tel qu'approuvé le 27 décembre 2013), une densification urbaine autour de leur périmètre.

QUESTIONS COMPLEMENTAIRES

Concernant la question complémentaire : La SGP est-elle impliquée et si oui comment dans la maîtrise foncière et celle des coûts fonciers autour des gares, c'est-à-dire dans les parties des territoires qui bénéficieront le plus des avantages d'accessibilité procurés par cet investissement public ?

La SGP précise qu'elle a pris l'initiative de créer, en partenariat avec la Chambre des notaires et les services de l'Etat, un observatoire des marchés fonciers et immobiliers aux abords des gares qui analyse le nombre de transactions et le prix moyen des appartements et des maisons dans un rayon de 800 mètres autour des gares. De plus, la SGP va entreprendre en 2014, avec l'aide des services de l'Etat, la réalisation d'un recueil de bonnes pratiques en matière d'outils fonciers à la disposition des collectivités territoriales qui sont compétentes pour mettre en place les outils fonciers (droit de préemption urbain, conventions avec les établissements publics fonciers, emplacements réservés au PLU, procédures d'aménagement) permettant de développer une politique foncière autour des gares.

La commission d'enquête approuve totalement la mise en place de ces outils qui vont permettre de coordonner les différents acteurs de l'aménagement urbain et économique autour des gares.

Concernant la question complémentaire : comment va se faire le choix des commerces avec pour objectif de préserver l'équilibre commercial et artisanal du quartier ?

La SGP déclare dans sa réponse que l'offre de services et de commerces en gare sera définie :

- *en fonction des besoins des voyageurs, mais aussi des habitants et des personnes qui travaillent sur les territoires desservis ;*
- *dans un souci de complémentarité entre l'offre proposée dans la gare et l'offre existante ou envisagée à ses abords.*

La commission d'enquête relève que des études vont être engagées par la SGP, en partenariat avec les acteurs du territoire, pour préciser le potentiel d'espaces de commerces et de services dans chacune des gares, notamment au regard d'une analyse des espaces commerciaux existants aux abords des gares. Ce travail sera réalisé environ trois ans avant l'ouverture du réseau.

Elle note avec satisfaction la position de la SGP proposant de baser le choix des commerces qui s'implanteront dans et autour de la gare sur le principe de la complémentarité et non de la mise en concurrence.

Concernant la question complémentaire : qui va veiller à la cohérence des constructions qui seront réalisées au dessus des gares avec les caractéristiques architecturales et environnementales du bâti environnant ?

La SGP déclare que des études sont conduites, en liaison étroite avec les villes, pour la définition des opérations de construction développées aux abords immédiats et en surplomb de la gare avec pour objectif de faire de la gare un équipement intégré au tissu urbain tout en soulignant sa présence dans la ville (se référer également au thème 9).

La commission d'enquête souligne que l'intérêt du projet est de trouver le juste équilibre entre, d'une part, la charte architecturale commune aux gares qui doit permettre de les reconnaître et de les valoriser, et d'autre part, leur intégration dans l'environnement local.